

pârâțul CONSILIUL LOCAL CONSTANȚA PRIN PRIMARUL MUNICIPIULUI CONSTANȚA, în temeiul art. 14 din Legea 554/2004, au formulat, în termen legal, cerere de suspendare a executării Hotărârii Consiliului Local Constanța nr. 294/31.08.2021 privind aprobarea Regulamentului de acces în zona Peninsulară a Municipiului Constanța.

Motivându-și în fapt cererea, reclamanții au arătat, în esență, că au formulat în temeiul art. 7 din Legea 554/2004, plangere prealabila, prin care au solicitat revocarea sau modificarea Hotărârii Consiliului Local Constanța nr. 294/31.08.2021 privind aprobarea Regulamentului de acces în zona Peninsulară a Municipiului Constanța.

Ca o precizare prealabila, reclamanții au arătat că nu exista identitate de parti si de motive de fapt sau drept, identice cu cererea de suspendare formulata de trei agenti economici impotriva aceluiași act normativ.

Cu privire la indeplinirea condițiilor pentru solicitarea suspendării actului administrativ, prevăzute de Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ, reclamanții au arătat următoarele:

Potrivit art.14 din Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ, „în cazuri bine justificate și pentru prevenirea unei pagube iminente, după sesizarea, în condițiile art.7, a autorității publice care a emis actul sau a autorității ierarhic superioare, persoana vătămată poate să ceară instanței competente să dispună suspendarea executării actului administrativ până la pronunțarea instanței de fond”.

Cu privire la cazurile bine justificate, reclamanții au invocat:

Potrivit art. 2 alin. 1 lit. t din Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ, „cazurile bine justificate sunt împrejurări legate de starea de fapt și de drept care sunt de natură să creeze o îndoială serioasă în privința legalității actului administrativ”.

Așa cum reclamanții au arătat în plangerea prealabila, îndoiala serioasă în privința legalității actului administrativ atacat rezultă din urmatoarele motive de nelegalitate a Regulamentului de acces în zona Peninsulară a Municipiului Constanța, aprobat prin Hotărârea Consiliului Local Constanța nr. 294/31.08.2021:

Lipsa studiului de impact cu privire la modul în care implementarea regulamentului va aduce atingere vieții sociale și spirituale a comunității și nici cum va afecta funcționarea lacaselor de cult din zona peninsulară. Studiul de impact, ce a stat la baza emiterii HCL 294/31.08.2021, nu a inclus analiza impactului asupra activității lacaselor de cult sau asupra posibilelor încălcări și atingeri aduse libertății religioase

Regulamentul a fost emis cu încălcarea disp. Legii 52/2003 privind transparența decizională. lipsa dezbaterii publice efective – au existat solicitări exprese de modificare a regulamentului anterior votării acestuia. Deși Autoritatea publică era obligată să decidă organizarea unei întâlniri, aceasta întâlnire nu s-a organizat de Primărie, o parte din consilierii locali au venit singuri la întâlnirea neorganizată, este vorba de consilierii USR, și în timpul procedurii de vot au solicitat scoaterea proiectului de vot de pe ordinea de zi și inițierea de dezbateri publice.

Ulterior adoptării HCL, locuitorii Peninsulei au fost puși în fața faptului împlinit, că a fost adoptată o hotărâre de Consiliu Local cu ignorarea propunerilor rezidenților, pe data de 6 noiembrie 2021, astfel ca s-a inițiat prin intermediul Grupului de Inițiativă din Peninsulă, care nu este un grup cu personalitate juridică, este un grup de pe Facebook, care are 1000 de membri și,

prin intermediul grupului reclamanții s-au gândit să organizeze și să cheme la consultări consilierii locali, viceprimari, primar. La întâlnirea din 6 noiembrie au participat doi consilieri de la PSD – unul este ##### – care votaseră pentru adoptarea regulamentului, domnul ##### din partea PNL, care la fel votase pentru adoptarea regulamentului și doi consilieri USR care se abținuseră de la vot, dar și președintele PNL Constanța, #####. Cu ocazia acelei întâlniri, ei i-au îndemnat pe reclamanți să strângă semnături, pentru că ei sunt de acord că acel regulament trebuie modificat, dar să aibă la bază o solicitare a mai multor persoane. Și atunci, timp de 5 zile, au trecut la un exercițiu prin care au strâns 1603 semnături, iar în paralel au adunat propuneri concrete de modificare a regulamentului, cu indicarea motivelor ce nemulțumesc atât agenții economici, cât și persoanele fizice, dar și parohiile – cele două parohii sunt Sfântul ##### și Sfântul #####. Aceste parohii nu numai că au strâns semnături, dar au și peste 500 de declarații ale persoanelor care se simt prejudiciate de intrarea în vigoare a regulamentului. (...) Au trimis scanate, vineri, 12 noiembrie, listele cu semnături, către primărie și consilierii locali și așteaptă încă să vadă dacă aceștia își vor respecta promisiunea de a pune în discuție ei, de la sine, modificarea acestui regulament, pentru că au această posibilitate – să îl revoce sau să îl modifice.

Reclamanții au mai arătat că adoptarea HCL-ului contestat s-a făcut cu două avize nefavorabile, iar Regulamentul a fost emis cu încălcarea dispozițiilor Legii nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă.

Etapa de consultare a fost extrem de scurtă și nu a permis o cercetare reală și eficientă a situațiilor de fapt cu care se confruntă persoanele fizice riverane: consultarea s-a făcut în mediul online, pe o perioadă de 10 zile; repondenții au fost în număr foarte mic, din toate zonele #####; riveranii, în marea lor majoritate, nu au fost instințati de aceste chestionare online; solicitările persoanelor fizice repondenti la chestionare nu au fost avute în vedere; nu a existat o evaluare efectivă a impactului social a normelor ce reglementează circulația persoanelor fizice; nu a existat o evidență a numărului efectiv de persoane ce locuiesc în ZP, familii, unități locative, autoturisme aparținând rezidenților; nu au fost evidențiate ca număr, amplasare și disponibilitate locurile de parcare existente în ZP și neafectate uzului instituțiilor publice, cum ar fi parcare din zona instanțelor de judecată, singura parcare la zona limitrofa ZP.

Potrivit art.6 alin. 4 din lege, actele normative cu impact asupra domeniilor social, economic și de mediu, asupra bugetului general consolidat sau asupra legislației în vigoare sunt elaborate pe baza unor documente de politici publice aprobate de Parlament sau de Guvern.

„Art. 7: Evaluarea preliminară a impactului noilor reglementări. (1) Evaluarea preliminară a impactului proiectelor de lege, a propunerilor legislative și a celorlalte proiecte de acte normative reprezintă un set de activități și proceduri realizate cu scopul de a asigura o fundamentare adecvată a inițiativelor legislative. Evaluarea preliminară a impactului presupune identificarea și analizarea efectelor economice, sociale, de mediu, legislative și bugetare pe care le produc reglementările propuse. (2) Evaluarea preliminară a impactului proiectelor de acte normative este considerată a fi modalitatea de fundamentare pentru soluțiile legislative propuse și trebuie realizată înainte de adoptarea actelor normative. (3) Fundamentarea noii reglementări trebuie să aibă în vedere atât evaluarea impactului legislației specifice în vigoare la momentul elaborării proiectului de act normativ, cât și evaluarea impactului politicilor publice pe care proiectul de act normativ le implementează. (31) Propunerile legislative, proiectele de legi și

celelalte proiecte de acte normative vor fi însoțite, în mod obligatoriu, de o evaluare preliminară a impactului noilor reglementări asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului. (4) Evaluarea preliminară a impactului este realizată de inițiatorul proiectului de act normativ. În cazul unor proiecte de acte normative complexe, evaluarea impactului poate fi realizată, pe baza unui contract de prestări de servicii, de către institute de cercetare științifică, universități, societăți comerciale sau organizații neguvernamentale, în conformitate cu prevederile legale în vigoare referitoare la achizițiile publice”.

De asemenea, Legea prevede efectuarea unei evaluări preliminare a impactului actelor normative, care presupune identificarea și analizarea efectelor economice, sociale, de mediu, legislative și bugetare pe care le produc reglementările propuse. Propunerile legislative, proiectele de legi și celelalte proiecte de acte normative trebuie însoțite, în mod obligatoriu, de o evaluare preliminară a impactului noilor reglementări asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului.

Or, așa cum au arătat reclamanții, Regulamentul privind accesul în Zona Peninsulară încalcă/restrânge/limitează o serie de drepturi și libertăți fundamentale ale omului, încălcare care de aceasta data, spre deosebire de primul Regulament anulat în instanță, are la bază un studiu de impact care ar fi trebuit să evidențieze impactul reglementărilor prevăzute de actul administrativ asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului.

Cu privire la încălcarea art. 25 alin. 1 din Constituția României, reclamanții au invocat: „Art. 25 alin. 1 din Constituția României garantează dreptul la liberă circulație, în țară și în străinătate și prevede, totodată, că exercitarea acestui drept se realizează în condițiile prevăzute de lege. În sensul acestor prevederi, orice limitare privind exercitarea acestui drept se poate stabili numai prin lege și nu prin adoptarea unui act administrativ al unei autorități publice locale”. Regulamentul de acces în Zona Peninsulară a municipiului Constanța enumeră la art.9 categoriile de permise ce pot fi solicitate, incluzând și categoria permiselor de acces pentru evenimente religioase.

Reclamanții au apreciat că Regulamentul a fost emis cu încălcarea art. 53 din Constituția României.

Potrivit art. 53 din Constituție, „exercițiul unor drepturi sau al unor libertăți poate fi restrâns numai prin lege și numai dacă se impune, după caz, pentru: apărarea securității naționale, a ordinii, a sănătății ori a moralei publice, a drepturilor și a libertăților cetățenilor; desfășurarea instrucției penale; prevenirea consecințelor unei calamități naturale, ale unui dezastru ori ale unui sinistru deosebit de grav”.

De asemenea, „restrângerea poate fi dispusă numai dacă este necesară într-o societate democratică. Măsura trebuie să fie proporțională cu situația care a determinat-o, să fie aplicată în mod nediscriminatoriu și fără a aduce atingere existenței dreptului sau a libertății”.

Restrângerea unor drepturi, cu titlu permanent, nu este determinată de niciuna dintre situațiile prevăzute de art. 53 din Constituția României, nefiind îndeplinite criteriile pentru care se poate dispune o astfel de limitare și nici nu este stabilită prin lege, ci printr-un Regulament al autorității administrative locale.

Astfel, în raport cu scopul și obiectul aplicării restricției, măsurile instituite sunt disproportionale, producând dezechilibre grave în viața socială și spirituală a comunității religioase.

Reclamanții au mai apreciat că Regulamentul încalcă art. 555 din Codul Civil.

Art. 555 din Codul Civil definește proprietatea privată ca fiind „dreptul titularului de a poseda, folosi și dispune de un bun, în mod exclusiv, absolut și perpetuu, în limitele stabilite prin lege”.

Astfel, deși Legea nu limitează dreptul de stabilire a sediului și de desfășurare a activităților în Zona Peninsulară, Regulamentul, prin restricționarea accesului în zonă, în mod nelegal și abuziv, restrânge desfășurarea activităților, prin faptul că nu se poate exercita în mod absolut și perpetuu dreptul de proprietate sau de folosință asupra spațiilor cu destinație de lacas de cult în cazul reclamanților.

HCL ##### are prevederi discriminatorii, motiv pentru care reclamanții arată că au formulat plângere la CNCD pentru savarsirea faptelor prevăzute de art. 2, alin (1) și alin (3) din OG ##### privind prevenirea și sancționarea tuturor formelor de discriminare republicată.

Conform art. 2, alin (1) din OG 137/2000, prin discriminare se înțelege „orice deosebire, excludere, restricție sau preferință, pe bază de rasă, naționalitate, etnie, limbă, religie, categorie socială, convingeri, sex, orientare sexuală, vârstă, handicap, boală cronică necontagioasă, infectare HIV, apartenență la o categorie defavorizată, precum și orice alt criteriu care are ca scop sau efect restrângerea, înlăturarea recunoașterii, folosinței sau exercitării, în condiții de egalitate, a drepturilor omului și a libertăților fundamentale sau a drepturilor recunoscute de lege, în domeniul politic, economic, social și cultural sau în orice alte domenii ale vieții publice”.

Reclamanții au arătat totodată faptul că Regulamentul de acces în Zona Peninsulară instituie mai multe situații de discriminare, după cum urmează:

a) Situațiile de discriminare generate de eliberarea permiselor de acces pentru îngrijirea/asistența persoanelor cu dizabilități. În cadrul art. 9, alin. (10) din Regulament se reglementează eliberarea permiselor de acces situații excepționale pentru ”vehicule care deserveșc la îngrijirea/asistența persoanelor cu dizabilități (încadrare în grad de handicap)”. Cererea pentru eliberarea acestor permise se face cu cel puțin 72 de ore înainte (sau chiar cu 10 zile înainte, dacă luăm în considerare și prevederile art. 10 alin. 10).

Această prevedere se aplică, așa cum este formulat articolul din Regulament, atât persoanelor cu dizabilități care locuiesc în Zona Peninsulară și au nevoie de transport în afara Zonei Peninsulare, cât și persoanelor cu dizabilități care locuiesc în afara Zonei Peninsulare și au nevoie să intre în Zona Peninsulară pentru rezolvarea anumitor situații (de exemplu pentru a ajunge la o instituție din Zona Peninsulară).

Reclamanții au invocat drepturile persoanelor cu handicap, conform Legii 448/2006, în corelație cu obligațiile autorităților locale: „Art. 6. Persoanele cu handicap beneficiază de drepturi la: a) ocrotirea sănătății - prevenire, tratament și recuperare; b) educație și formare profesională; c) ocuparea și adaptarea locului de muncă, orientare și reconversie profesională; d) asistență socială, respectiv servicii sociale și prestații sociale; e) locuință, amenajarea mediului de viață personal ambiant, transport, acces la mediul fizic, informațional și comunicațional; f) petrecerea timpului liber, acces la cultură, sport, turism; g) asistență juridică; h) facilități fiscale; i) evaluare și reevaluare prin examinarea la domiciliu a persoanelor nedeplasabile de către membrii comisiei de evaluare, la un interval de 2 ani”.

„Art. 7. (1) Promovarea și respectarea drepturilor persoanelor cu handicap revin, în principal, autorităților administrației publice locale unde își are domiciliul sau reședința persoana

cu handicap și, în subsidiar, respectiv complementar, autorităților administrației publice centrale, societății civile și familiei sau reprezentantului legal al persoanei cu handicap. (2) În baza principiului egalizării șanselor, autoritățile publice competente au obligația să asigure resursele financiare necesare și să ia măsuri specifice pentru ca persoanele cu handicap să aibă acces nemijlocit și neîngrădit la servicii”.

Din modul de redactare a articolului menționat rezultă că, pentru vehicule care deserveșc la îngrijirea/asistența persoanelor cu dizabilități, se va cere un permis de acces pentru fiecare intrare, ceea ce limitează drastic drepturile persoanelor cu dizabilități. Acest lucru este valabil atât pentru situația în care vehiculul care deservește persoana cu dizabilități este al unei persoane din Zona Peninsulară, cât și pentru situația în care vehiculul în cauză este în afara Zonei Peninsulare (pentru că la intrarea în Zona Peninsulară este nevoie de permis de acces).

Obligația autorităților locale este să ajute la accesibilizarea tuturor aspectelor vieții publice pentru aceste persoane, iar formularea unei cereri pentru eliberarea unui permis de acces cu 72 de ore (sau chiar 10 zile) înainte ca persoana cu dizabilități să aibă nevoie de transport îngrădește nepermis drepturile acestor persoane.

În plus modul de redactare a articolului prin care se subliniază că persoanele cu dizabilități sunt doar cele încadrate într-un grad de handicap discriminează suplimentar persoanele care nu au dovada scriptică a înscrierii într-un grad de handicap. Un rezident de Zona Peninsulară poate avea temporar mobilitate redusă (exemplu: o persoană cu fractură la un membru inferior) și să aibă nevoie să intre sau să iasă din Zona Peninsulară cu ajutorul altei persoane care deține un vehicul. Cum persoana care are mobilitatea redusă nu poate face dovada încadrării într-un grad de handicap, nu i se va emite un permis de acces în Zona Peninsulară pentru vehiculul care ar trebui să îl transporte unde are nevoie în afara Zonei Peninsulare, fiind discriminată față de orice altă persoană aflată în situație similară care poate să acceseze un transport cu autovehiculul, fără să aibă nevoie de o aprobări birocratice pentru acest lucru

b) Situațiile de discriminare generate de eliberarea unui singur permis pentru fiecare unitate locativă, cu condiția deținerii unui loc de parcare amenajat (art. 9, alin. 1). Familiile care dețin mai mult de un vehicul sunt discriminate în folosința bunurilor lor (în speță al doilea vehicul) față de persoanele care dețin două sau mai multe vehicule și care nu au domiciliul / reședința în Zona Peninsulară. Lipsa unui permis de acces înseamnă că proprietarii nu-și pot folosi bunurile proprii pentru scopurile pentru care au achiziționat bunurile respective (pentru a ajunge la locul de muncă, la școli, grădinițe pentru copii, la cabinete medicale sau farmacii, la piață sau la alte magazine pentru aprovizionarea curentă).

Prevederea prin care permisul de acces se emite în limita unui singur permis per unitate locativă discriminează suplimentar prin prisma faptului că într-o unitate locativă pot locui două familii (ex: o familie de tineri care locuiesc alături de părinți), care au fiecare câte un vehicul. Regulamentul de acces permite eliberarea unui permis de acces pentru un singur vehicul, pentru una dintre familii. A doua familie nu mai are posibilitatea obținerii unui permis de acces, fiind astfel limitată în folosința bunului propriu și discriminată astfel față de o gospodărie similară din afara Zonei Peninsulare.

c) Situațiile de discriminare generate de definiția din Regulament pentru „vehicul”. În Regulament, vehiculul este definit ca fiind „mijloc de transport cu tracțiune proprie, respectiv autovehicul, motoretă, motocicletă, ATV, bicicletă cu motor sau alt vehicul din categoria

mopedelor”. Sunt situații când rezidenții au atât un autovehicul, cât și un vehicul pe două roți (scuter, motocicletă, motoretă), acesta din urmă fiind folosit pentru transport la locul de muncă (avem cazul unui rezident din Zona Peninsulară care muncește în Portul Constanța – unde nu există transport public, portul acoperind o suprafață de aprox. 4000 de hectare; acest rezident folosește un scuter pentru deplasarea la și de la serviciu în perioada primăvară - toamnă).

d) Situațiile de discriminare generate de lipsa unui permis de acces pentru vizitatori. Sunt situații când copiii rezidenților din Zona Peninsulară nu locuiesc cu părinții și nu îi pot vizita și ajuta pentru că nu au un permis de acces. De exemplu, un rezident în vârstă și care are nevoie să meargă la un control medical și nu deține autovehicul propriu, nu poate să cheme un membru de familie sau un cunoscut pentru a-l transporta la controlul medical pentru că nu există posibilitatea emiterii unui permis de acces pentru această situație.

e) Situațiile de discriminare generate de lipsa unor permise de acces pentru enoriașii parohiilor și a altor lăcașe de cult, pentru participarea la slujbele periodice. În Zona Peninsulară din Municipiul Constanța au sediu un număr important de lăcașe de cult care oficiază servicii religioase: Arhiepiscopia Tomisului, ##### ortodoxă Sfântul #####, ##### catolică Sfântul ##### de Padova, Biserica Armeană Sfânta #####, Biserica ##### Metamorphosis – Schimbarea la față, Moscheea ##### I, Geamia Hunchiar

Reclamanții au apreciat, de asemenea, că discriminarea are la bază trei elemente care trebuie să fie îndeplinite cumulativ: să existe o deosebire, excludere, restricție sau preferință; acestea să fie aplicate în baza unuia dintre criteriile de discriminare stipulate în OG 137/2000, această listă nefiind, însă, una exhaustivă, legiuitorul prevăzând că discriminarea se poate face și în baza oricărui alt criteriu; Rezultatul să conducă la atingerea unor drepturi, fie cele fundamentale, fie a drepturilor recunoscute de lege (în domeniul politic, economic, social, cultural sau în oricare alt domeniu al vieții publice).

Reclamanții au apreciat în cauză și că HCL ##### a fost emisă cu încălcarea disp. art. 44 din OG 43/1997 cu modificările ulterioare, administratorul drumului public poate institui restricții pe drumul public.

Conform art. 44 din OG 43/1997 cu modificările ulterioare, administratorul drumului public poate institui restricții pe drumul public. Drumurile publice din Zona Peninsulară a Municipiului Constanța se află în administrarea consiliului local, conform art. 22 din OG 43/1997: „Administrarea drumurilor județene se asigură de către consiliile județene, iar a drumurilor de interes local, de către consiliile locale pe raza administrativ-teritorială a acestora”. Fiind administratorul drumurilor publice din Zona Peninsulară, consiliul local poate institui restricții de circulație pe drumurile publice pe care le are în administrare, și vom analiza în cele ce urmează care sunt situațiile în care se pot institui restricții de circulație.

Conform art. 44 din OG 43/1997 cu modificările ulterioare, administratorul drumului public poate institui restricții pe drumul public, după cum urmează:

„##### (1): Administratorii drumurilor pot institui restricții temporare, parțiale sau totale de circulație, pentru executarea unor lucrări, conform normelor stabilite prin ordin comun al ministrului transporturilor, al ministrului dezvoltării regionale și administrației publice și al ministrului afacerilor interne, cu informarea prealabilă, inclusiv asupra variantelor de rute alternative, a Ministerului Transporturilor, a poliției rutiere și a utilizatorilor.

(2): Pentru protecția unor sectoare de drumuri, administratorul acestora poate institui restricții de circulație, semnalizate corespunzător, privind categoriile de transport, viteză, perioadele și intervalele orare, masele și/sau dimensiunile maxime admise ale vehiculelor ce pot utiliza sectorul respectiv, în conformitate cu prevederile stabilite prin ordin comun al ministrului transporturilor sau al ministrului dezvoltării regionale și administrației publice, după caz, și al ministrului afacerilor interne, cu informarea prealabilă, inclusiv asupra variantelor de rute alternative, a Ministerului Transporturilor, a poliției rutiere și a utilizatorilor”.

Reclamanții au constatat că în cazul de față, nu se încadrează în restricțiile care se pot institui în baza alin. (1) al art. 44 din OG 43/1997 republicată, nefiind în discuție executarea unor lucrări (raportându-se la scopul reglementării, acela de protejare a Zonei Peninsulare).

În lipsa unor informații detaliate despre fundamentarea instituirii regulamentului, se verifică dacă autoritatea locală și-a instituit restricțiile în baza alin (2) al art. 44 din OG 43/1997 republicată, restricționare destinată protecției sectorului de drum. Așa cum este formulat, regulamentul permite accesul pe sectoarele de drum public din Zona Peninsulară doar acelor autovehicule care dețin permis de acces. Din analiza motivelor posibile pentru care un sector de drum public se poate restricționa prin prisma art. 44, alin (2) din OG rezultă următoarele: restricționarea impusă de Regulament nu este o restricționare pe categorii de transport (acestea sunt reglementate de Anexa 2 a OG 44/1997, vehiculul cu permis de acces nefigurând între acestea); restricționarea impusă nu este una de viteză; restricționarea impusă nu vizează o perioadă și/sau un interval orar; restricționarea impusă nu vizează o anumită masă (masa este vizată doar la emiterea unui permis de acces, dar simplul fapt că un autovehicul are o anumită masă nici nu îi permite, nici nu îi determină interzicerea accesului în Zona Peninsulară); restricționarea impusă nu vizează dimensiuni maxime admise ale vehiculelor ce pot utiliza sectorul respectiv.

Din analiza de mai sus rezultă că restricția de circulație impusă prin Regulament nu este instituită nici în baza art. 44, alin. (2) din OG antereferit.

În plus, în susținerea acestei opinii, reclamanții au subliniat că OG 43/1997 republicată prevede că încălcarea restricțiilor instituite potrivit art. 44 alin. (1) și (2) se consideră contravenție și se sancționează cu amendă de la 1.000 lei la 3.000 lei, aplicată conducătorului auto (art. 61, alin. (1), lit. m)). Or, prin Regulamentul de acces în Zona Peninsulară legiuitorul local a stipulat că intrarea în Zona Peninsulară fără permis de acces se sancționează cu amendă de la 1.000 lei la 1.500 lei pentru persoane fizice și de la 1.500 lei la 2.500 lei pentru persoane juridice (art. 23, alin. 2 din Regulament).

Ținând cont de ierarhia aplicării actelor normative prin care o Hotărâre de Consiliu Local nu poate să modifice o Lege, rezultă că restricționarea accesului în Zona Peninsulară nu s-a făcut nici în baza art. 44, alin (2) din OG 43/1997 republicată și deci se poate discuta și de o aparență de nelegalitate cu privire la instituirea restricțiilor prin prezentul Regulament (nu apare în niciun document care este temeiul legal al instituirii reglementărilor de restricționare, la art. 6 din Regulament fiind prezentată legislația aplicabilă în domeniu, dar fără identificarea efectivă a textelor legale care fac posibilă instituirea restricțiilor implementate prin acest regulament de acces).

În concluzie, reclamanții au apreciat că actul administrativ atacat este nelegal, pentru motivele arătate mai sus, fiind astfel îndeplinită condiția cuprinsă în definiția cazurilor bine

justificate cu privire la îndoiala serioasă în privința legalității actului administrativ. Printr-o analiză aparentă, sumară, fără cercetarea fondului, se poate stabili că hotărârea atacată încalcă drepturile fundamentale, situație care justifică pe deplin motivele suspendării.

Cu privire la condiția pagubei iminente, reclamanții au învederat faptul că, potrivit definiției prevăzută la art. 2 alin.1 lit. ș din Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ, „paguba iminentă reprezintă prejudiciul material viitor și previzibil sau, după caz, perturbarea previzibilă gravă a funcționării unei autorități publice sau a unui serviciu public”.

Reclamanții au prezentat scurte referiri la situația de fapt prin care dovedesc prejudiciul iminent:

Bazilica cu hramul „Sfântul ##### de Padova” a fost zidită în anul 1938, în timpul pontificatului Sanctității Sale ##### Pius al XI-lea (1922-1939), în zilele Regelui ##### al II-lea al României (1930-1940), fiind ##### al Arhiepiscopiei #####-Catolice de București Arhiepiscop – Mitropolit ##### (1925-1949), prin strădania Prea Cucerniciei Sale Pr. ##### Kreis, paroh de Constanța (1935-1951), ajutat de Comitetul bisericesc, după planurile arhitectului ##### de ##### (1900-1981), cu contribuția generoasă a enoriașilor, binefăcătorilor de orice religie precum și a unor instituții și întreprinderi din Constanța și din alte localități ale Dobrogei.

Bazilica este Monument de arhitectură: III / nr. 2219, Ord. 43 / 17.03.1955 având Cod monument: CT-II-m-A-02846 .

Enoriașii parohiei sunt cu precădere persoane în vârstă, ei provin din circa 15 localități din Județul Constanța, cât și o bună parte din Constanța. A interzice accesul enoriașilor cu autoturismele, pentru că aceștia vin la Biserica, se organizează în mici grupuri, sau sunt aduși de copii și de nepoți, înseamnă, practic, a-i priva de posibilitatea de a-și face datoria creștinească, duminica și în sărbători.

În plus, Biserica Sfântul ##### este și centrul al Vicariatului Episcopal, astfel că este vizitat deseori de către Nunțiul apostolic, arhiepiscop mitropolit, episcopi atât din țară cât și din străinătate, preoții din Vicariat care înseamnă toată Dobrogea, Călărași și până spre #####, toți acești oaspeți trebuie să aibă acces, vin destul de des, uneori chiar săptămânal.

Este evident limitat accesul reprezentantului papei la o biserică catolică din România, în condițiile în care Regulamentul nu prevede posibilitatea eliberării de permise pentru acesta.

Lipsa locurilor de parcare la o distanță rezonabilă de Biserica, unde enoriașii în vârstă să își poată lăsa autoturismul pentru a veni la biserică, echivalează cu o restricționare gravă a dreptului la libertate religioasă.

Accesul din stația de autobuz aflată la Poarta 1 până la biserică, presupune aptitudini sportive deosebite, fiind zeci de trepte de urcat, neexistând nicio minimă posibilitate pentru o persoană cu handicap, pentru o persoană vârstnică de a parcurge această distanță. Interzicerea accesului autoturismelor ar însemna o lovitură puternică dată activității bisericii.

În Biserica în cauză, se oficiază foarte multe nunți, deoarece Biserica Sfântul ##### este preferată datorită poziției, arhitecturii, iar limitările privind numărul de autoturisme, durata permisă prin regulament echivalează cu o limitare drastică a exercitării dreptului la libertate religioasă.

Regulamentul nu stabilește tipurile de permise pentru locuitorii din alte zone ale orașului Constanța care participă la slujbele religioase la Biserica Sfântul ##### de Padova – Biserica

noastra, are o foarte mare adresabilitate, participantii frecventi fiind persoane din intregul oras si chiar si din alte localități.

Lipsa locurilor de parcare va fi un impediment major in desfasurarea activitatii reclamanților si asigurarea accesului liber la lacasul de cult, întrucât: regulamentul nu prevede categorii de permise pentru preotii lacaselor de cult din Zona Peninsulara si nici pentru angajatii acestor biserici; regulamentul instituie un numar limitat de 5 permise, pe care il apreciem insuficient pentru evenimente religioase (nunta, botez, inmormantare); regulamentul prevede conditii de eliberare a permiselor pentru evenimente religioase, conditii ce nu se vor putea indeplini in cazul evenimentelor neprevazute, cum ar fi înmormantarile – evenimente care nu permit incadrarea in timpul necesar depunerii cererii si documentelor de obtinere a permiselor, nu exista timpul efectiv, mai ales daca decesul se produce la sfarsitul saptamanii, pentru a obtine actele necesare ce trebuiesc anexate cererii de eliberare a permiselor: certificat înmatriculare vehicul - probabil vehicule mortuare, de vehicule pentru transportul preotilor, pentru transportul rudelor in varsta; polița de asigurare obligatorie (R.C.A.); adresă de confirmare eveniment de la unitatea de cult din Z.P. (care să cuprindă inclusiv data și intervalul orar – orele de functionare ale lacaselor de cult religios sunt limitate, acestea nu functioneaza cu program non stop; regulamentul instituie o durata maxima de 2 ore, in care beneficiarii permiselor trebuie sa stationeze in Zona Peninsulara. Evident ca aceasta perioada se va dovedi de multe ori insuficientă, numai intrarea si iesirea din Zona Peninsulara putand dura chiar si 30 de minute, pe langa formalitatile premergatoare slujbei, slujba propriu zisa, formalitatile ulterioare slujbei. Incadrarea in timp cu mare exactitate la un eveniment religios, fie el vesel sau trist, nu poate fi exacta, uneori existand factori ce pot intarzia derularea evenimentului;

Reclamanții au mai arătat că Regulamentul instituie posibilitatea eliberării permiselor doar pentru evenimente ce se desfasoara strict pana la ora 19, or, asa cum au aratat mai sus, nu se poate incadra cu mare exactitate evenimentele religioase sau ele pot fi intr-un numar asa de mare incat sa nu poate fi finalizate pana la ora 19, ba mai mult exista sarbatori religioase si slujbe ce se oficiaza cu depasirea orei 19.

Regulamentul nu stabileste tipurile de permise pentru locuitorii din alte zone ale orasului Constanta care participa la slujbele religioase la Biserica Sfantul #####.

Pe de alta parte, in Zona Peninsulara nu este organizat un transport in comun care sa asigure deplasarea persoanelor varstnice, a mamelor cu copii, sau a persoanelor cu handicap, pentru a participa la slujbele religioase organizate de Biserica Sfantul ##### Vechi.

Instituirea unor interdictii/limitari de circulatie, fara a rezolva problemele reale ale comunitatii si fara a le permite accesul liber, neîngrădit, la lacasul de cult, reprezinta o ingerinta in exercitarea dreptului la libertatea de religie, cu consecinte care nu pot fi considerate ca fiind proportionale cu scopul legitim urmarit la adoptarea acestui act administrativ.

În esență, reclamanții au învederat faptul că motivul principal invocat este lipsa studiului de impact cu privire la modul in care implementarea regulamentului va aduce atingere vietii sociale si spirituale a comunitatii si nici cum va afecta functionare a lacaselor de cult din zona peninsulara. Studiul de impact, ce a stat la baza emiterii HCL 294/31.08.2021, nu a inclus analiza impactului asupra activitatii lacaselor de cult sau asupra posibilelor incalcari si atingeri aduse libertatii religioase

Reclamanții soți ##### si #####, au arătat că sunt ambii domiciliați în Constanța, #####, si detin în proprietate următoarele 3 autoturisme: #####, pe SC ##### SRL, cu sediul la adresa acestora de domiciliu.

Toate cele trei autoturisme sunt indispensabile familiei, datorita naturii serviciului fiecaruia si a activitatilor zilnice. Una este folosita de sotie care, pe langa serviciu, se ocupa si de aprovizionarea casei. Un al doilea autoturism este folosit de copilul acestora major, student care face sport de performanta si se deplaseaza zilnic la antrenament, seminare si laboratoare. Al treilea autoturism este utilizat de sot, pentru deplasare la serviciu, transportul la scoala si antrenamente al celui de-al doilea copil care este minor si pentru ajutarea parintilor care au peste 75 de ani, la aprovizionare si in transportul la doctor si analize. Mentionez că am în posesie si o masina de serviciu.

Reclamanții soți ##### si #####, #####, #####, au arătat că dețin în proprietate două autoturisme si un al treilea autoturism de serviciu. Au în întreținere un copil minor, care trebuie transportat la scoala, în Zona Peninsulara neexistand scoli gimnaziale. Acelasi autoturism este folosit si pentru transportul sotiei la serviciu, orarul copilului fiind diferit de orarul minorei. Autoturismul cu nr. ##### este folosit de copilul major al acestora, studenta la medicina care invata în Bucuresti dar revine saptamanal la domiciliul din Constanța. A treia masina este proprietatea Garanti Bank care nu are sediul în ZP dar este masina de serviciu a sotului, incredintata spre folosinta.

Reclamanții soți ##### si #####, domiciliati în #####, au arătat că au în proprietate doua autoturisme, si un, unul destinat deplasarii familiei si unul pentru exercitarea profesiei de electrician.

Reclamanții ##### și ##### au arătat că sunt tata si fiu, si locuiesc în aceeasi unitate locativa, fiul avand la randul sau doi copii minori, au în folosinta total un autoturism, fiul doua autoturisme, unul în proprietate si altul în comodat, absolut necesare atat în interes profesional (la adresa are sediul si un PFA), cat si familial.

Reclamantul ##### a arătat că locuiește în ZP, în acelasi ##### fiica si ginerele său care au doi copii gemeni minori. Are în proprietate doua autoturisme, ambele folosite de fiica si ginerele său, unul din autoturisme fiind dotat cu scaune pentru copii. Atat fiica sa, cat si ginerele acestuia lucreaza la servicii ce necesita deplasari pe lunga distanta si folosirea ambelor autoturisme le este deosebit de necesara.

Reclamanții #####, cu domiciliul legal în #####, și #####, ambii cu resedinta/domiciliul în #####, au arătat că se afla într-un parteneriat domestic, și au formulat următoarele motive de fapt pentru anularea HCL 294/2021.

Prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Constanța nr. 294 din 2021 s-a aprobat Regulamentul de acces în Zona Peninsulară a Municipiului Constanța. În textul aprobat al HCL se prevede ca accesul auto al persoanelor fizice în zona Peninsulară să se facă în baza unor permise de acces, iar la art. 9 alin. (1) din HCL se prevede eliberarea unui singur permis de acces pentru fiecare unitate locativă.

Având în vedere că aceștia locuiesc împreună la adresa #####, și deține 2 autovehicule, sunt puși în poziția să nu poată folosi unul dintre autovehicule,

fără ca Primăria să ofere o soluție pentru familiile care au mai mult de un autovehicul. Au precizat ca tatăl lui ##### a decedat și avea în proprietate un autovehicul pentru care nu are încă Certificat de moștenitor. Deci au trei autoturisme, dar solicitare de permis ar face doar pentru două, al lui ##### și al tatălui său decedat.

În momentul în care Primăria a pus în consultare publică acest Regulament reclamanții arată că au trimis observații pe marginea acestuia în care au sesizat inclusiv acest aspect. Primăria a răspuns prin Secretariatul Direcției Generale Gestionare Servicii Publice că propunerile transmise în procesul de transparență decizională au fost analizate și s-au transpus în Regulament doar acele propuneri oportune.

Reclamanții au menționat că în forma finală a Regulamentului această prevedere (eliberarea unui singur permis de acces pentru fiecare unitate locativă) nu a fost modificat, deci probabil Primăria a considerat că nu este o propunere oportună renunțarea la limitarea accesului unui singur autovehicul per unitate locativă.

Declarația pe proprie răspundere a posesorului de autovehicul este ilegală. Primăria, ca administrator al bunurilor publice, dacă reclamă un prejudiciu trebuie să solicite acel prejudiciu de la cel care l-a produs cu certitudine. Faptul că dalele din Zona Peninsulară sunt deja deteriorate extrem în anumite zone nu înseamnă că ultimul șofer care trece peste ele înainte ca acestea să se strice definitiv a contribuit la deteriorarea acestora.

Reclamanții au apreciat totodată că introducerea permiselor pentru furnizorii de servicii de utilități publice înseamnă și faptul că aceștia nu pot trimite echipe mobile dacă nu se îngrijesc să dețină astfel de permise. De exemplu, sunt situații când sunt avarii ENEL sau RAJA, dacă în momentul respectiv furnizorul de servicii de utilități are disponibile doar echipe cu autovehicule pentru care nu s-a îngrijit să ceară permis, el nu le va trimite, ca să nu riște o amendă. Prejudiciați sunt rezidenții din zona peninsulară. Au apreciat astfel că se impune a se pune problema cine verifică faptul că furnizorii de utilități se îngrijesc să aibă permise valabile pentru toate autovehiculele de intervenție.

Nu există în regulament nimic stipulat de activitatea de taximetrie. Identic cu punctul de mai sus, dacă un autovehicul de taxi ar avea nevoie de un permis și vor exista taximetriști care nu au permis de intrare, rezidenții zonei peninsulare se vor vedea în situația în care vor fi refuzați la transport. În situația în care rezidenții nici nu își pot folosi mașina pentru că nu au permis de acces și au cumpărături / bagaje de transportat, aceștia vor fi lăsați eventual la punctele de intrare în Zona Peninsulară, fiind nevoiți să se descurce cu cumpărăturile /bagajele pe care le au.

Pentru firmele de curierat dacă acestea trebuie să dețină permis de intrare în zona peninsulară, rezidenții se vor putea găsi în situații în care comenzile acestora sunt refuzate dacă curierul nu deține un permis valabil. Acest lucru, combinat și cu faptul că rezidenții în marea lor majoritate nu vor putea deține permise de intrare în zona peninsulară, conduce la discriminări față de rezidenții ##### față de care curierii pot presta serviciul de curierat fără un permis de acces.

Reclamanții au menționat și că în data de 12.09.2021, au transmis o plângere către Autoritatea Națională de Supraveghere a Prelucrării Datelor cu Caracter Personal în care au sesizat încălcarea principiilor de prelucrare a datelor cu caracter personal (principiul minimizării datelor prelucrate), prin afișarea la loc vizibil a datelor personale ale deținătorului de autovehiculului (în speță numele și prenumele, precum și a adresei de domiciliu) pe permisul de

acces. Autoritatea de control a dispus sanctionarea primariei si modificarea regulamentului cu protejarea datelor personale, aceasta modificare nu a fost efectuata.

Reclamanții #####, fiu casatorit, #####, tatal, #####, mama, au învederat faptul că au toti domiciliul in aceeasi casa pe #####, in Zona Peninsulara. Sunt doua familii distincte, locuiesc la aceeasi adresa, care in acceptiunea Regulamentului este o singura unitate locativa, in realitate sunt doua unitati locative in care locuiesc separat, fiul cu sotia lui si parintii separat. Au trei autoturisme, fiul are unul, necesar pentru transportul fiului sau la gradinita si parintii cate un autoturism, deosebit de necesare pentru faptul ca in Zona Peninsulara nu sunt piete agroalimentare, nu sunt farmacii.

Reclamanții soți ### ##### si ### #####, CNP #####, CI ##### ## ##, au arătat că ambii domiciliază pe #####, au doua autoturisme in proprietate si au deosebita nevoie de ele, sotia suferind de afectiuni medicale, bursita, artroza ce au necesitat internari repetate si care ii limiteaza capacitatea de deplasare pe jos.

Natura serviciului, profesor doctor, ii impune deplasari la sediile Universitatii in trei locatii diferite, Campus Tomis Nord, Campus Bd Mamaia si sediul din Piata Chilieii.

Acesta a arătat că lucrează in Port, ##### 0, deplasarea nefiind posibila cu niciun mijloc de transport in comun. Programul de lucru, locul in care își desfășoară serviciul nu le permit folosirea unui singur autoturism. În cazul acestuia programul de lucru este în ture de 12 cu 24 sau 12 cu 48 de ore cu necesitatea de a ajunge în port la orice oră și portul nu este acoperit de transport în comun pandemia a făcut ca necesitatea autoturismului personal să fie și mai imperioasă în profesia sa deoarece piloții nu mai stau la sediu, în încercarea de a se menține distanțarea socială, cei sunt solicitați telefonic și trebuie să ajungă în port într-un timp foarte scurt.

Au mai arătat că posedă pe langa cele două autoturisme de clasă ##### 500 și Peugeot 206 și un scuter Yamaha de 155 cm cubi. Au folosit scuterul ca mijloc alternativ de deplasare, atunci când vremea permite tocmai pentru că nu necesită loc de parcare îl ține în curte ajută la fluidizarea traficului, nu distruge trama stradală și are emisii poluante incomparabil mai mici cu un autoturism.

Reclamantul a mai arătat că Regulamentul îl obligă să renunțe la aceste avantaje de interes comunitar și să folosească un autoturism în loc, iar prin limitarea la un singur mijloc de transport regulamentul interzice alternativele gen scuter moped care, neputând fi folosite decât circa 8 luni pe an, vor fi abandonate ca opțiune în favoarea exact a ceea ce se încearcă a fi evitat și anume traficul autoturismelor

Reclamanții ##### si #####-##### au arătat că locuiesc la adresa din #####, #####, In plus, pentru autoturismul de serviciu folosit pentru care au demonstrat cu documente dreptul de folosinta, au primit respingere la solicitarea de permis acces, limitandu-se documentele acceptate doar la contracte de leasing si comodat.

Reclamanții #####, #####, ##### au învederat faptul că locuiesc la adresa din zona Peninsulara: #####, ### ##, ### ##, ### ##, #####, au in posesie 3 autoturisme si sunt afectati in principal de

prevederea din regulament care da posibilitatea de a obține permis pentru un singur autoturism de fiecare unitate locativă. În zona peninsulară nu există școala generală și nici piața, ceea ce impune deplasarea pentru transportul copiilor la/dinspre școală, deplasarea spre piața agroalimentară pentru aprovizionare, această mobilitate determinată de necesitate implicând mijloace de transport personale ale diferiților membri ai familiei. Limitarea la un singur autoturism pe spațiu locativ afectează grav libertatea de mișcare și accesul la proprietate cu autoturisme personale pentru care se plătesc taxe și impozite la bugetul local.

Au arătat totodată că au locuri de muncă diferite: partenerul civil are locul de muncă la Agigea, fiica la o clinică oftalmologică din #####, ginerele pe un șantier în Mamaia, iar alții în Navodari, după caz, iar unul dintre aceștia are mașina de serviciu, loc de muncă aflat în incinta Portului Constanța, fără punct de lucru în zona Peninsulară.

În concluzie, reclamantii au apreciat că sunt îndeplinite prevederile art. 2 alin. 1 lit. Ț din Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ, cu privire la paguba iminentă.

În drept, reclamantii au invocat dispozițiile art. 194 și următoarele Noul Cod Procedură Civilă și pe art. 14 și urm. din Legea 554/2004, precum și pe dispozițiile legale invocate în cuprinsul cererii.

În dovedirea cererii, au solicitat încuviințarea probei cu înscrisuri și obligarea paratei la depunerea întregii documentații ce a stat la baza emiterii actului contestat, precum și obligarea paratei la depunerea secțiunii din înregistrarea ședinței de consiliu local în care a fost adoptat Regulamentul, la depunerea Regulamentului de circulație în zona peninsulară, la care se face referire în textul Regulamentului de acces contestat; depunerea mapei cu propunerile primite în timpul consultării publice; depunerea unui extras din PV de ședința de consiliu local în care a fost adoptat Regulamentul.

La data de 07.12.2021, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, ##### și ##### au formulat cerere de intervenție în interes accesorie prin care au arătat că sprijină apărările reclamantilor și prin care au solicitat în contradictoriu cu Consiliul Local Constanța reprezentat prin Primarul Municipiului Constanța, admiterea cererii de suspendare a executării Hotărârii Consiliului Local Constanța nr. 294/31.08.2021 privind aprobarea Regulamentului de acces în zona Peninsulară a Municipiului Constanța

În susținere au arătat că motivele cererii de intervenție sunt următoarele:

La data de 31.08.2021, a fost adoptat de către Consiliul Local al Municipiului Constanța, actul administrativ cu caracter normativ reprezentat de Hotărârea pentru aprobarea Regulamentului de acces în Zona Peninsulară a Municipiului Constanța nr. 294.

În Capitolul 1, Scopul și delimitarea zonei de aplicabilitate a reglementat expres prin art. 1 că scopul reglementării accesului în această zonă este acela de protejare a acestei părți urbanistice importante a municipiului Constanța, cu numeroase vestigii antice, monumente, având stiluri și caracteristici bine definite, respectiv în cadrul art. 2 din actul administrativ a stipulat expres că Zona Peninsulară (incluzând Piața ##### și Faleza Cazino Constanța) a fost supusă unui amplu proces de reabilitare și amenajare urmărind punerea în valoare a

numeroaselor obiective turistice precum și îmbunătățirea sistemului de promovare și de comerț modern.

Prin art. 3 din Regulament s-a definit semnificația termenilor utilizați în cuprinsul Regulamentului adoptat.

Prin art. 4 din Regulamentul de acces în Zona Peninsulară a Municipiului Constanța, aprobat prin Hotărârea nr. 294/31.08.2021, a fost delimitata Zona Peninsulare, din punctul de vedere al destinației, în zone exclusiv pietonale și zone ocazional carosabile (cu destinație preponderent pietonale și ocazional carosabile).

Prin art. 5 alin. 1 din Regulamentul de acces în Zona Peninsulară a Municipiului Constanța, a stabilit că străzile din Zona Peninsulară devin astfel preponderent pietonale, respectiv prin alin. 2 s-a reglementat expres că prin Z.P. circulația rutieră este permisă ocazional pentru aprovizionare, pentru furnizorii serviciilor de utilități publice, pentru rezidenți, pentru instituții publice, pentru amenajări, pentru furnizorii serviciilor de catering, poștă sau curierat, transport valori, transport public de persoane cu vehicule electrice (CT ###), pentru organizarea unor evenimente sociale, culturale sau sportive sau religioase și situații de urgență sau pentru situații excepționale.

Prin conținutul art. 7 alin. 2 din Capitolul 3, Accesul vehiculelor și reglementări specifice în Zona Peninsulară din Regulament s-a reglementat expres că accesul și identificarea vehiculelor în interiorul Z.P. se face în baza unui permis de acces Z.P., cu excepția situațiilor prevăzute în mod expres în Regulament.

Prin art. 9 alin. 1-10 din Regulament, au fost reglementate expres tipurile de permise de acces în Z.P., perioada de valabilitate și condițiile de acces, respectiv Permis de acces pentru rezidenți persoane fizice, Permis de acces pentru rezidenți persoane juridice, Permis de acces pentru evenimente, Permis de acces pentru aprovizionare, Permis de acces pentru instituții publice, Permis de acces pentru amenajări, Permis de acces pentru furnizorii serviciilor de utilități publice, Permis de acces pentru furnizorii serviciilor de catering, poștă sau curierat și transport valori, Permis de acces pentru evenimente religioase și Permis de acces situații excepționale.

În referire la conținutul reglementării constând în Permis de acces situații excepționale - art. 9 alin. 10 din Regulament, au precizat ca acesta se referă expres, în perioada aprobată, la vehicule cu încărcarea de maxim 7,5 tone pe osie, în cazul situațiilor excepționale, respectiv: microbuze electrice destinate transportului public de persoane (între 8-14 locuri), transport expres bunuri voluminoase (pentru maxim 24 ore) - transport electric propriu al hotelurilor/pensiunilor din Z.P. (pentru transportul clienților cu bagaje în Z.P., cu itinerar definit și oprire scurtă, doar 15 minute, pentru încărcare și descărcare bagaje în zona drop off/drop on din apropierea unității de cazare), vehicule care deservește la îngrijirea/asistența persoanelor cu dizabilități; vehicule de intervenție în cazul unor situații de urgență (clădiri cu risc seismic în stare avansată de degradare), situații excepționale de securitate în cazul unor evenimente publice, vehicule pentru amenajare în cazul proiectelor de reabilitare pe fonduri europene, vehiculele furnizorilor de servicii medicale, curanți, vehiculele furnizorilor de alte servicii care prin natura lor necesită utilizarea unui autovehicul (Service biciclete sau trotinete, întreținere spații verzi, reparații frigider etc.) cu avizul Comisiei de Circulație, dacă este cazul, sens în care Permisul de acces situații excepționale permite accesul vehiculelor atât către zonele ocazional carosabile cât

și/sau către zonele exclusiv pietonale (cu indicarea traseului de urmat și a amplasamentului), iar solicitarea se efectuează în zilele lucrătoare, cu cel puțin 72 ore înainte de acces.

Prin reglementarea din art. 22 din Capitolul 5 intitulat Răspunderea Contravențională, s-au stabilit faptele care constituie contravenții pentru încălcarea normelor stabilite de Regulament, iar prin art. 23 au fost stabilite sancțiunile aplicabile pentru săvârșirea contravențiilor prevăzute de articolul anterior menționat.

Prin art. 27 din Regulament s-a prevăzut că pentru vehiculele sau bunurile care se află în situațiile prevăzute de art. 22 se pot dispune „(...) măsura ridicării, transportării și depozitării acestora în spații special amenajate, până la restituirea acestora proprietarilor sau deținătorilor legali, cu respectarea prevederilor legale și după recuperarea integrală a cheltuielilor aferente acestei activități”.

Intervenienții au arătat că în realitate, aplicarea restricțiilor a declansat un haos: rezidenții persoane fizice nu au avut acces decat cu un singur vehicul de unitate locativa; accesul taxiurilor interzis; accesul masinilor de aprovizionare interzis ziua; accesul masinilor de delivery interzis fara permis; accesul curierilor interzis; accesul masinii mortuare interzis; accesul masinii de butelii interzis; accesul bolnavilor programati la consult la cabinetul neurologic interzis cu masina sau taxiul; au fost instalate bariere anuale la intrarea in zona peninsulara; rezidenții din blocurile de pe bd elisabeta fara permise pentru ca strada lor nu e inclusa.

Cu privire la justificarea interesului intervenientilor, respectiv admisibilitatea in principiu a cererii de interventie formulata de #####, a precizat ca a formulat si aceasta in temeiul art. 7 din Legea 554/2004, propria plangere prealabila, prin care a solicitat revocarea sau modificarea Hotărârii Consiliului Local Constanța nr. 294/31.08.2021 privind aprobarea Regulamentului de acces în zona Peninsulară a Municipiului Constanța.

BISERICA „SFANTUL ##### VECHI”, data 8 oct. 1898, este situata in Zona Peninsulara, pe ##### si este monument istoric. Biserica pastreaza caracteristicile stilului arhitectural romanesc, avand pictura executata de ##### Batranul, refacuta de cunoscutul pictor de biserici ####.

Hotararea contestata si Regulamentul de acces in zona Peninsulara a Municipiului Constanta, incalca dreptul la libera circulatie si dreptul la libertate religioasa.

Clauzele esentiale din Regulament ce afecteaza activitatea lacasului nostru de cult sunt cele legate de tipurile de Permise de Acces in Zona Peninsulara, perioada de valabilitate si programul de acces

„Art.9. Tipurile de permise de acces în Z.P., perioada de valabilitate și condiții de acces:
(2) Permis de acces pentru rezidenți persoane juridice – pe perioada valabilității actului de deținere a spațiului în care își desfășoară activitatea, situat în Z.P., pentru vehiculul deținut cu masa maximă admisă mai mică sau egală cu 2.500 kg; permite accesul doar în zonele ocazional carosabile și se acordă în funcție de numărul de locuri de parcare deținute cu destinația de parcare, staționarea/parcarea fiind interzisă pe domeniul public; (9) Permis de acces pentru evenimente religioase - în perioada aprobată, pentru vehiculele cu masa maximă admisă mai mică sau egală cu 3.500 kg care participă la desfășurarea unor evenimente religioase (nuntă, botez, înmormântare, etc.) până la ora 19,00; permite accesul doar în zonele ocazional carosabile (maxim 5 vehicule pentru fiecare eveniment și maxim 2 ore)”.

„Art.10. Documentația necesară pentru fiecare tip de permis de acces în Z.P. (2) Pentru permis de acces pentru rezidenți persoane juridice: cerere (conține în mod obligatoriu număr de telefon sau e-mail), conform anexei nr. 3 la regulament; declarație pe propria răspundere conform anexei nr. 5 la regulament; declarație G.D.P.R. conform anexei nr. 6 la regulament; copie conform cu originalul a următoarelor documente: BI/CI reprezentant legal; certificat de înregistrare la Oficiul Registrului Comerțului; certificat de înregistrare fiscală (dacă este cazul); certificat înmatriculare vehicul; polița de asigurare obligatorie (R.C.A.); certificat constatator în formă extinsă pentru sediu sau punctul de lucru; documente justificative în cazul în care societatea nu este proprietarul vehiculului (de ex. contract de leasing); (9) Pentru permis de acces pentru evenimente religioase: cerere (conține în mod obligatoriu număr de telefon sau e-mail), conform anexei nr. 3 la regulament; declarație pe propria răspundere conform anexei nr. 4 sau 5 la regulament; declarație G.D.P.R. conform anexei nr. 6 la regulament; copie conform cu originalul a următoarelor documente: BI/CI solicitant; certificat înmatriculare vehicul; polița de asigurare obligatorie (R.C.A.); adresă de confirmare eveniment de la unitatea de cult din Z.P. (care să cuprindă inclusiv data și intervalul orar)”.

Intervenienții au arătat că justifică un interes legitim, născut și actual în a participa la judecata ce se poartă între părțile inițiale ale prezentului litigiu, susținând apărarea reclamantelor din următoarele motive:

Restrângerea și limitarea accesului autoturismelor în Zona Peninsulară, îi afectează direct, Biserica fiind amplasată în Zona Peninsulară, pe strada ##### Ghe ##### nr. 7.

Regulamentul nu prevede categorii de permise pentru preoții lacaselor de cult din Zona Peninsulară și nici pentru angajații acestor biserici.

Regulamentul instituie un număr limitat de 5 permise, pe care-l apreciază insuficient pentru evenimente religioase (nunta, botez, înmormantare).

Regulamentul prevede condiții de eliberare a permiselor pentru evenimente religioase, condiții ce nu se vor putea îndeplini în cazul evenimentelor neprevăzute, cum ar fi înmormantarile – evenimente care nu permit încadrarea în timpul necesar depunerii cererii și documentelor de obținere a permiselor, nu există timpul efectiv, mai ales dacă decesul se produce la sfârșitul săptămânii, pentru a obține actele necesare ce trebuie anexate cererii de eliberare a permiselor: certificat înmatriculare vehicul - vorbim probabil de vehicule mortuare, de vehicule pentru transportul preoților, pentru transportul rudelor în vârstă; polița de asigurare obligatorie (R.C.A.); adresă de confirmare eveniment de la unitatea de cult din Z.P. (care să cuprindă inclusiv data și intervalul orar - orele de funcționare ale lacaselor de cult religioase sunt limitate, acestea nu funcționează cu program non stop).

Regulamentul instituie o durată maximă de 2 ore, în care beneficiarii permiselor trebuie să staționeze în Zona Peninsulară. Evident că această perioadă se va dovedi de multe ori insuficientă, numai intrarea și ieșirea din Zona Peninsulară putând dura chiar și 30 de minute, pe lângă formalitățile premergătoare slujbei, slujba propriu-zisă, formalitățile ulterioare slujbei. Încadrarea în timp cu mare exactitate la un eveniment religios, fie el vesel sau trist, nu poate fi exactă, uneori existând factori ce pot întârzia derularea evenimentului.

Regulamentul instituie posibilitatea eliberării permiselor doar pentru evenimente ce se desfășoară strict până la ora 19, or, așa cum au arătat mai sus, nu pot încadra cu mare exactitate

evenimentele religioase sau ele pot fi într-un număr așa de mare, încât să nu poată fi finalizate până la ora 19.

Regulamentul nu stabilește tipurile de permise pentru locuitorii din alte zone ale orașului Constanța care participă la slujbele religioase la Biserica Sfântul ##### Vechi, are o foarte mare adresabilitate, participanții frecvenți fiind persoane din întregul oraș și chiar și din alte localități. Lipsa locurilor de parcare va fi un impediment major în desfășurarea activității noastre și asigurarea accesului liber la acest lăcaș de cult.

Pe de altă parte, în Zona Peninsulară nu este organizat un transport în comun care să asigure deplasarea persoanelor vârstnice, a mamelor cu copii, sau a persoanelor cu handicap pentru a participa la slujbele religioase organizate de Biserica Sfântul ##### Vechi.

Instituirea unor interdicții/limitări de circulație, fără a rezolva problemele reale ale comunității și fără a le permite accesul liber, neîngrădit, la lăcașul de cult, reprezintă o ingerință în exercitarea dreptului la libertatea de religie, cu consecințe care nu pot fi considerate ca fiind proporționale cu scopul legitim urmărit la adoptarea acestui act administrativ.

Reținând că, în speță, sunt îndeplinite și celelalte condiții necesare pentru admisibilitatea în principiu a unei cereri de intervenție în interes alăturat (existența calității și capacității procesuale a intervenientului, existența unei plângeri prealabile nesoluționată încă și existența legăturii cererii de intervenție cu aceasta), precum și împrejurarea că doctrina și jurisprudența au consacrat admisibilitatea în principiu a intervenției accesorii în materia contenciosului administrativ, în conformitate cu dispozițiile art. 64 al. 2 din Codul de procedură civilă, intervenienta ##### “Sfântul ##### Vechi”, a solicitat admiterea în principiu a acestei cereri de intervenție în interes alăturat reclamantelor.

Pe fond, intervenienta ##### “Sfântul ##### Vechi” a arătat că susține apărările reclamantilor și, suplimentar, a invocat faptul că regulamentul, prin restricțiile și limitările impuse, încalcă dreptul la libertate religioasă prevăzut în Convenția Europeană a Drepturilor Omului (art. 9), în Constituție (art. 29) și în Legea nr. 489/2006 privind libertatea religioasă și regimul general al cultelor (art. 2 al. 1 și 2).

Art. 9 din Convenție prevede ca: „1. Orice persoană are dreptul la libertate de gândire, de conștiință și de religie ; acest drept include libertatea de a-și schimba religia sau convingerile, precum și libertatea de a-și manifesta religia sau convingerea în mod individual sau colectiv, în public sau în particular, prin cult, învățământ, practici și îndeplinirea ritualurilor. 2. Libertatea de a-și manifesta religia sau convingerile nu poate face obiectul altor restrângeri decât cele prevăzute de lege care, într-o societate democratică, constituie măsuri necesare pentru siguranța publică, protecția ordinii, a sănătății, a moralei publice, a drepturilor și a libertăților altora”.

Art. 29 din Constituție prevede ca: „(1) Libertatea gândirii și a opiniilor, precum și libertatea credințelor religioase nu pot fi îngrădite sub nici o formă. Nimeni nu poate fi constrâns să adopte o opinie ori să adere la o credință religioasă, contrare convingerilor sale. (2) Libertatea conștiinței este garantată; ea trebuie să se manifeste în spirit de toleranță și de respect reciproc. (3) Cultele religioase sunt libere și se organizează potrivit statutelor proprii, în condițiile legii. (4) În relațiile dintre culte sunt interzise orice forme, mijloace, acte sau acțiuni de învrăjbire religioasă. (5) Cultele religioase sunt autonome față de stat și se bucură de sprijinul acestuia, inclusiv prin înlesnirea asistenței religioase în armată, în spitale, în penitenciare, în azile și în

orfelinate. (6) Părinții sau tutorii au dreptul de a asigura, potrivit propriilor convingeri, educația copiilor minori a căror răspundere le revine”.

Art. 2 al. 1 și 2 din Legea nr. 489/2006 prevede ca: „(1) Libertatea religioasă cuprinde dreptul oricărei persoane de a avea sau de a adopta o religie, de a și-o manifesta în mod individual sau colectiv, în public sau în particular, prin practicile și ritualurile specifice cultului, inclusiv prin educație religioasă, precum și libertatea de a-și păstra sau schimba credința religioasă. (2) Libertatea de a-și manifesta credința religioasă nu poate face obiectul altor restrângeri decât al celor care sunt prevăzute de lege și constituie măsuri necesare într-o societate democratică pentru securitatea publică, protecția ordinii, a sănătății sau a moralei publice ori pentru protejarea drepturilor și libertăților fundamentale ale omului”.

În practica CEDO a fost sanctionată aceasta ingerință în exercitarea libertății persoanelor de a-și manifesta și practica religia în sensul art. 9 din Convenție, reținându-se în esență ca:

„Libertatea de religie include libertatea de a-și manifesta religia în mod individual și în particular, sau în mod colectiv, în public și împreună cu cei care împărtășesc credința. Curtea a mai observat că prezenta cauză are ca obiect un exemplu tipic de ingerință în sensul art. 9 din Convenție. În cauza reclamantului, Curtea a hotărât că a fost încălcat art. 9, constatând că ingerința în exercitarea dreptului reclamantului la libertatea de religie nu a fost prevăzută de lege”.

„În plus, deși reclamantul a avut posibilitatea de a continua să participe la viața spirituală a parohiei sale ca membru obișnuit, Curtea a reamintit că comunitățile religioase există la modul universal în forma unor structuri organizate și se conformează unor reguli pe care adesea adepții lor le consideră ca fiind de origine divină. În consecință, ritualurile religioase au o valoare sacră pentru credincioși dacă sunt oficiate de pastori abilitați în acest sens, în conformitate cu regulile respective” (Cauza ##### împotriva Letoniei).

„Concluzionând că această ingerință nu a fost prevăzută de lege, în măsura în care a fost arbitrară și s-a bazat pe dispoziții legale care lăsau puterii executive o marjă de discreție nestingerită și nu a îndeplinit normele necesare de claritate și previzibilitate, Curtea a hotărât că a fost încălcat art. 9 din Convenție” (cauza Hasan și Chaush împotriva Bulgariei).

Pentru motivele arătate va solicităm admiterea cererii de intervenție și admiterea acțiunii astfel cum a fost formulată.

Cu privire la cererea de intervenție formulată de persoanele fizice #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, ##### și #####, respectiv admisibilitatea în principiu a cererii de intervenție formulată de persoanele fizice – au făcut precizarea că nu au fost parte în procesul anterior privind suspendarea HCL și sunt tot rezidenți ai Zonei peninsulare.

Prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Constanța nr. 294 din 2021 s-a aprobat Regulamentul de acces în Zona Peninsulară a Municipiului Constanța. În textul aprobat al HCL se prevede că accesul auto al persoanelor fizice în zona Peninsulară să se facă în baza unor permise de acces iar la art. 9 alin (1) din HCL se prevede eliberarea unui singur permis de acces pentru fiecare unitate locativă.

În esență, motivele invocate de intervenienti în sprijinirea apărării reclamantilor sunt: încălcarea dreptului la liberă circulație - limitarea dreptului la liberă circulație, limitare care se poate realiza doar prin lege.

Folosirea unor termeni neclari, ce lasă loc unei interpretări abuzive, exemple fiind chiar în art. 3 ce definește termenii utilizați și în principal la următorii termeni:

Rezident – exista rezidenti care au locuiesc efectiv în ZP dar nu au domiciliul trecut în CI, nu au contracte de închiriere sau comodat (ex. concubinii, soții copiilor casatoriti ai rezidentilor care continua sa locuiasca cu parintii, rudele ce locuiesc la rezidenti dar nu au contracte autentificate).

Utilizator vehicul – sunt enumerate limitativ actele ce pot dovedi dreptul de folosinta asupra unui autoturism, si din aceste categorii de acte reiese ca nu sunt incadrate autoturismele de serviciu folosite de foarte multi riverani.

Nerespectarea de emitent chiar a recomandarilor studiului de impact.

Omiterea particularitatilor geografice ale Zonei peninsulare atat de specialistii ce au întocmit Studiul de impact cat si de emitentul actului normativ.

Restrangerea si limitarea accesului autoturismelor in Zona Peninsulara, îi afectează direct, deoarece locuiesc in Zona Peninsulara, unii cate mai multe familii in aceeasi unitate locativa (exemplu parintii si copiii care la randul lor sunt casatoriti si au si copii la randul lor).

Regulamentul a fost emis fara o evaluare efectiva a impactului social asupra rezidentilor.

Pe de alta parte, in Zona Peninsulara nu este organizat un transport in comun care sa asigure deplasarea persoanelor varstnice, a mamelor cu copii, sau a persoanelor cu handicap.

Clauzele esentiale din Regulament ce îi afectează pe langa toate aspectele pe care le-au redat mai sus in descrierea fiecărei situatii de fapt sunt:

Art. 3. În sensul prevederilor prezentului regulament cuvintele, expresiile și prescurtările de mai jos au următoarele semnificații:

Rezident - persoană fizică/juridică care locuiește sau are sediul social/punct de lucru în zona de aplicabilitate a Regulamentului de acces al vehiculelor în Zona Peninsulară a municipiului Constanța.

Vehicul - mijloc de transport cu tracțiune proprie, respectiv autovehicul, motoretă, motocicletă, ATV, bicicletă cu motor sau alt vehicul din categoria mopederelor.

Utilizator vehicul - persoană fizică sau juridică care deține în proprietate sau care are dreptul de a folosi vehicule înmatriculate în România ori în alte state exclusiv în baza unui contract de leasing încheiat cu o societate specializată; contract de închiriere sau comodat încheiat la notariat, doar în cazul în care domiciliul/sediul social/punct de lucru din actul de identitate/certificat înregistrare/certificat constatator, se afla în ZP.

Unitate locativă - unitate funcțională, formată din una sau mai multe camere de locuit, situate la același nivel al clădirii sau la niveluri diferite, cu dependențele, dotările și utilitățile necesare, având acces direct și intrare separată, destinate exclusiv ei, și care a fost construită sau transformată în scopul de a fi folosită de o singură gospodărie, pentru satisfacerea cerințelor de locuit.

„Art.9. Tipurile de permise de acces în Z.P., perioada de valabilitate și condiții de acces:
„(1) Permis de acces pentru rezidenți persoane fizice – pe perioada valabilității actului de deținere a locuinței situată în Z.P., pentru vehiculul deținut cu masa maximă admisă mai mică

sau egală cu 2.500 kg; permite accesul doar în zonele ocazional carosabile, pentru un vehicul pentru fiecare unitate locativă sau se acordă în funcție de numărul de locuri de parcare deținute, cu destinația de parcare, staționarea/parcarea fiind interzisă pe domeniul public în afara locurilor special amenajate semnalizate prin indicatoare de semnalizare rutieră, conform Regulamentului de circulație al vehiculelor în Zona Peninsulară a municipiului Constanța întocmit de administratorul drumului”

„Art.10. Documentația necesară pentru fiecare tip de permis de acces în Z.P. (1) Pentru permis de acces pentru rezidenți persoane fizice: cerere (conține în mod obligatoriu număr de telefon sau e-mail), conform anexei nr. 3 la regulament; declarație pe propria răspundere conform anexei nr. 4 la regulament; declarație G.D.P.R. conform anexei nr. 6 la regulament; copie conform cu originalul a următoarelor documente: BI/CI solicitant; certificat înmatriculare vehicul; polița de asigurare obligatorie (R.C.A.); documente justificative prin care solicitantul sa ateste modul de deținere al vehiculului (proprietate, contract de leasing, comodat, etc)”.

La data de 07.12.2021 ##### și #####, în temeiul disp. art. 63 Cod procedură civilă, au formulat cerere de intervenție în interes accesorie prin care au arătat că sprijină cererile reclamantilor și prin care au solicitat în contradictoriu cu Consiliul Local Constanța, reprezentat prin Primarul Municipiului Constanța, admiterea cererii de suspendare a executării Hotărârii Consiliului Local Constanța nr. 294/31.08.2021 privind aprobarea Regulamentului de acces în zona Peninsulară a Municipiului Constanța.

Intervenienții au expus motivele cererii de intervenție, după cum urmează:

Cu privire la admisibilitatea în principiu a cererii de intervenție formulată de persoanele fizice – au făcut precizarea că nu au fost parte în procesul anterior privind suspendarea HCL și suntem toți rezidenți ai Zonei peninsulare.

Prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Constanța nr. 294 din 2021 s-a aprobat Regulamentul de acces în Zona Peninsulară a Municipiului Constanța. În textul aprobat al HCL se prevede că accesul auto al persoanelor fizice în zona Peninsulară să se facă în baza unor permise de acces iar la art. 9 alin (1) din HCL se prevede eliberarea unui singur permis de acces pentru fiecare unitate locativă.

Au mai arătat că în esență, motivele invocate de intervenienți în sprijinirea apărării reclamantilor sunt:

Încălcarea dreptului la liberă circulație - limitarea dreptului la liberă circulație, limitare care se poate realiza doar prin lege.

Folosirea unor termeni neclari, ce lasă loc unei interpretări abuzive, exemple fiind chiar în art. 3 ce definește termenii utilizați și în principal la următorii termeni.

Rezident - există rezidenți care au locuiesc efectiv în ZP dar nu au domiciliul trecut în CI, nu au contracte de închiriere sau comodat (ex. concubinii, soții copiii casatoriti ai rezidentilor care continuă să locuiască cu părinții, rudele care locuiesc la rezidenți dar nu au contracte autentificate).

Utilizator vehicul – sunt enumerate limitativ actele care pot dovedi dreptul de folosință asupra unui autoturism, și din aceste categorii de acte reiese că nu sunt încadrate autoturismele de serviciu folosite de foarte mulți riverani.

Nerespectarea de emitent chiar a recomandărilor studiului de impact.

Omiterea particularitatilor geografice ale Zonei peninsulare atat de specialistii ce au întocmit Studiul de impact cat si de emitentul actului normativ.

Intervenienții au apreciat că restrângerea si limitarea accesului autoturismelor in Zona Peninsulara, îi afectează direct, deoarece locuiesc în Zona Peninsulara, unii cate mai multe familii in aceeasi unitate locativa (exemplu parintii si copiii care la randul lor sunt casatoriti si au si copii la randul lor).

Regulamentul a fost emis fara o evaluare efectiva a impactului social asupra rezidentilor.

Pe de alta parte, in Zona Peninsulara nu este organizat un transport în comun care sa asigure deplasarea persoanelor varstnice, a mamelor cu copii, sau a persoanelor cu handicap.

Clauzele esentiale din Regulament ce îi afectează pe langa toate aspectele pe care le-au redat mai sus în descrierea fiecărei situatii de fapt sunt:

Art.3. În sensul prevederilor prezentului regulament cuvintele, expresiile și prescurtările de mai jos au următoarele semnificații:

Rezident - persoană fizică/juridică care locuiește sau are sediul social/punct de lucru în zona de aplicabilitate a Regulamentului de acces al vehiculelor în Zona Peninsulară a municipiului Constanța.

Vehicul - mijloc de transport cu tracțiune proprie, respectiv autovehicul, motoretă, motocicletă, ATV, bicicletă cu motor sau alt vehicul din categoria mopederelor.

Utilizator vehicul - persoană fizică sau juridică care deține în proprietate sau care are dreptul de a folosi vehicule înmatriculate în România ori în alte state exclusiv în baza unui contract de leasing încheiat cu o societate specializată; contract de inchiriere sau comodat încheiat la notariat, doar in cazul in care domiciliul/sediul social/punct de lucru din actul de identitate/certificat înregistrare/certificat constatator, se afla in ZP.

Unitate locativă - unitate funcțională, formată din una sau mai multe camere de locuit, situate la același nivel al clădirii sau la niveluri diferite, cu dependențele, dotările și utilitățile necesare, având acces direct și intrare separată, destinate exclusiv ei, și care a fost construită sau transformată în scopul de a fi folosită de o singură gospodărie, pentru satisfacerea cerințelor de locuit.

„Art. 9. Tipurile de permise de acces în Z.P., perioada de valabilitate și condiții de acces.
(1) Permis de acces pentru rezidenți persoane fizice – pe perioada valabilității actului de deținere a locuinței situată în Z.P., pentru vehiculul deținut cu masa maximă admisă mai mică sau egală cu 2.500 kg; permite accesul doar în zonele ocazional carosabile, pentru un vehicul pentru fiecare unitate locativă sau se acordă în funcție de numărul de locuri de parcare deținute, cu destinația de parcare, staționarea/parcarea fiind interzisă pe domeniul public în afara locurilor special amenajate semnalizate prin indicatoare de semnalizare rutieră, conform Regulamentului de circulație al vehiculelor în Zona Peninsulară a municipiului Constanța întocmit de administratorul drumului”.

„Art.10. Documentația necesară pentru fiecare tip de permis de acces în Z.P. (1) Pentru permis de acces pentru rezidenți persoane fizice: cerere (conține în mod obligatoriu număr de telefon sau e-mail), conform anexei nr. 3 la regulament; declarație pe propria răspundere conform anexei nr. 4 la regulament; declarație G.D.P.R. conform anexei nr. 6 la regulament; copie conform cu originalul a următoarelor documente: BI/CI solicitant; certificat înmatriculare

vehicul; polița de asigurare obligatorie (R.C.A.); documente justificative prin care solicitantul sa ateste modul de detinere al vehiculului (proprietate, contract de leasing, comodat, etc)”.

Intervenienții au arătat că aplicarea restricțiilor a declansat un haos: rezidenții persoane fizice nu au avut acces decat cu un singur vehicul de unitate locativa; accesul taxiurilor interzis; accesul masinilor de aprovizionare interzis ziua; accesul masinilor de delivery interzis fara permis; accesul curierilor interzis; accesul masinii mortuare interzis; accesul masinii de butelii interzis; accesul bolnavilor programati la consult la cabinetul neurologic interzis cu masina sau taxiul; au fost instalate bariere anuale la intrarea in zona peninsulara; rezidenții din blocurile de pe Bd ##### fara permise pentru ca strada lor nu e inclusa.

Intervenienții au expus situatia de fapt concreta, respectiv că, la data de 26.10.2021, au achizitionat de la defuncta lor mama, respectiv soacra, cu contracte de vanzare cumparare sub semnatura privata 2 autoturisme astfel: ##### cu nr de inmatriculare ##### (cumparator #####) si ##### cu nr. de inmatriculare ##### (cumparator #####) - contracte pe care le-au anexa cererii.

La data de 10.11.2021, s-au prezentat la SPIT Constanta - Agentia fiscala nr. 3 unde a fost transcris dreptul de proprietate asupra autovehiculelor de pe numele defunctei ##### pe numele acestora.

Pe data de 11.11, au transmis online documentatia pentru eliberarea permiselor de acces in ZP individual pentru cele 2 autoturisme. Au mentionat faptul ca ambii sunt rezidenti in zona peninsulara si detin autoturisme, astfel incat fiecare beneficiaza de prevederile codului civil privind dezmembramintele dreptului de proprietate adica de dreptului de folosinta si de prevederile art 10 Cod civil “Legile care derogă de la o dispoziție generală, care restrâng exercițiul unor drepturi civile sau care prevăd sancțiuni civile se aplică numai în cazurile expres și limitativ prevăzute de lege”.

Mai mult decat atat, intervenienta ##### este politist operativ la ####, astfel i se aplica disp. art. 44 din Legea ##### privind statutul politistului „serviciul politienesc are carcter permanent si obligatoriu”, aceasta avand obligatia legala de a se prezenta la unitate in cel mai scurt timp, indiferent de ora. Intervenientul ##### este cadru militar angajat al #### si i se aplica prevederile Legii 80/1995 privind statutul cadrelor militare, avand de asemenea obligatia legala de a se prezenta la unitate in cel mai scurt timp, indiferent de ora.

Intervenienții ##### și ##### au învederat faptul ca cei doi sotii au locul de munca in ####, unde nu exista nici un mijloc de transport, iar parcare autoturismelor la 1-2 km de locuinta poate conduce la intarzieri repetate la munca, si poate duce la destituirea acestora din functie.

Fara a exista un criteriu, SPIT Constanta a emis pentru autoturismul ##### permis de acces, apartinand intervenientei iar pentru autoturismul ##### nu, motivand prin raspunsul R-S53109/15.11.2021 ca s-a emis un permis pentru unitatea locativa un permis de acces (intr-un imobil pot avea domiciliul (deci pot locui) in 30 mp 30 de persoane, dar nu si doua autoturisme). Totusi, la data de 10.11.2021, cand s-a facut transcrierea dreptului de proprietate, cumparatorilor nu li s-a pus in vedere faptul ca nu vor putea beneficia de dreptul de folosinta al autovehiculelor. Au anexat raspunsul R-S53109/5.11.2021. Regulamentul de acces in Zona peninsulara introdus prin HCL ##### este criticabil prin incalcarea art 10 cod civil, restrangand dreptul de proprietate printr-o hotarare de consiliu local si nu prin lege. Mai mult decat atat, acesta este

criticabil și sub aspectul transmiterii dreptului de folosință prin contract de comodat autentificat la notar, deși dreptul de proprietate asupra bunului se transmite prin contract sub semnatura privată. Toate autoritățile și instituțiile statului recunosc contractele de comodat sub semnatura privată cu excepția Primăriei Constanța.

La data de 15.11.2021, intervenientul ##### a solicitat un permis pentru situații excepționale pentru auto #####, deoarece desfășoară acțiuni de voluntariat la numita #####, persoana cu handicap grav cu însoțitor, domiciliată pe strada #####. Asistentul personal al numitei ##### este matusa (sora mamei) soției. Acesta le ajută cu cumpărături, deplasări la medic etc. Au anexat certificatul de handicap al numitei #####.

SPIT Constanța a răspuns că beneficiază de permis pentru situații excepționale doar asistenții personali ai persoanelor cu handicap care au decizie de numire DGASPC. Prevederea din regulamentul de acces nu condiționează eliberarea permisului nici măcar de gradul de handicap, cu atât mai puțin de existența unui asistent personal. Prin această interpretare abuzivă Primăria Constanța creează nu doar o stare de persoane cu dizabilități ci și o profundă discriminare. Nu pot beneficia de acest permis decât anumite persoane cu handicap. Au anexat răspunsul SPIT Constanța. Verbal i s-a comunicat să încheie un contract de comodat cu persoana cu handicap pentru a primi permis de acces, adică să transmită dreptul de folosință al autovehiculului unei persoane paralizate care nu deține permis de conducere.

Având în vedere necesitatea folosirii autoturismului de către intervenient la/de la locul de muncă, precum și faptul că viața și sănătatea persoanei cu handicap ##### depinde de transportul la medic sau transport cumpărături, necesitatea ca autoturismul ##### este foarte urgentă.

Intervenientul ##### a încheiat cu numita ##### un contract de comodat, dar sub semnatura privată, certificat la notar, deoarece pe cartea de identitate, respectiv talonul autoturismului nu s-a făcut transcrierea scriptică a dreptului de proprietate deoarece din cauza restricțiilor cauzate de pandemia de Covid 19, programarea la DRPCIV s-a făcut în data de 10.11.2021 pentru 03.12.2021. Anexam programarea la biroul înmatriculării auto. Pentru încheierea contractului de comodat în formă autentică, este necesar ca proprietarul să fie trecut în cartea de identitate/ respectiv talonul mașinii. În aceste condiții până la sfârșitul anului pentru auto ##### nu se poate obține permis de acces în ZP.

Intervenienta ##### a adresat Primăriei Constanța o Petiție la care a primit 3 numere de înregistrare și un răspuns parțial din partea DGASPC Constanța prin care i s-a comunicat faptul că în peninsula locuiesc mai multe persoane cu handicap grav cu asistent personal decât persoane pe listele electorale permanente.

În timpul consultării publice rezidenților au formulat mai multe obiecții la modul de redactare a proiectului de Regulament, indicând faptul că anumite prevederi din Regulament vor conduce la situații de discriminare a rezidenților din Zona Peninsulară unii față de alții, a rezidenților față de alți locuitori ai Municipiului Constanța sau față de rezidenți din alte localități ale țării.

Intervenienții au arătat că Regulamentul de acces în Zona Peninsulară instituie mai multe situații de discriminare, după cum urmează:

Situațiile de discriminare generate de eliberarea permiselor de acces pentru îngrijirea/asistența persoanelor cu dizabilități. În cadrul art. 9, alin. (10) din Regulament se reglementează eliberarea permiselor de acces situații excepționale pentru "vehicule care deserveșc la îngrijirea/asistența persoanelor cu dizabilități (încadrare în grad de handicap". Cererea pentru eliberarea acestor permise se face cu cel puțin 72 de ore înainte (sau chiar cu 10 zile înainte, dacă luăm în considerare și prevederile art. 10 alin. 10).

Această prevedere se aplică, așa cum este formulat articolul din Regulament, atât persoanelor cu dizabilități care locuiesc în Zona Peninsulară și au nevoie de transport în afara Zonei Peninsulare, cât și persoanelor cu dizabilități care locuiesc în afara Zonei Peninsulare și au nevoie să intre în Zona Peninsulară pentru rezolvarea anumitor situații (de exemplu pentru a ajunge la o instituție din Zona Peninsulară).

Mai mult decat atat, au solicitat un permis de acces pentru îngrijirea unei persoane cu handicap grav cu asistent personal, în varsta de 86 de ani, paralizata la pat, pentru auto ## ## ##, iar reprezentantii Primăriei Constanta au respins cererea, motivand faptul ca doar asistentul personal al persoanei cu handicap care are încheiat contract de munca cu DGASPC poate solicita un astfel de permis. Au anexat raspunsul Primăriei Constanta.

Intervenienții au reamintit drepturile persoanelor cu handicap, conform legii 448/2006, în corelație cu obligațiile autorităților locale:

„Art. 6. Persoanele cu handicap beneficiază de drepturi la: a) ocrotirea sănătății - prevenire, tratament și recuperare; b) educație și formare profesională; c) ocuparea și adaptarea locului de muncă, orientare și reconversie profesională; d) asistență socială, respectiv servicii sociale și prestații sociale; e) locuință, amenajarea mediului de viață personal ambiant, transport, acces la mediul fizic, informațional și comunicațional; f) petrecerea timpului liber, acces la cultură, sport, turism; g) asistență juridică; h) facilități fiscale; i) evaluare și reevaluare prin examinarea la domiciliu a persoanelor nedepasabile de către membrii comisiei de evaluare, la un interval de 2 ani”.

„Art. 7. (1) Promovarea și respectarea drepturilor persoanelor cu handicap revin, în principal, autorităților administrației publice locale unde își are domiciliul sau reședința persoana cu handicap și, în subsidiar, respectiv complementar, autorităților administrației publice centrale, societății civile și familiei sau reprezentantului legal al persoanei cu handicap. (2) În baza principiului egalizării șanselor, autoritățile publice competente au obligația să asigure resursele financiare necesare și să ia măsuri specifice pentru ca persoanele cu handicap să aibă acces nemijlocit și neîngrădit la servicii”.

Din modul de redactare a articolului menționat rezultă că pentru vehicule care deserveșc la îngrijirea/asistența persoanelor cu dizabilități se va cere un permis de acces pentru fiecare intrare, ceea ce limitează drastic drepturile persoanelor cu dizabilități. Acest lucru este valabil atât pentru situația în care vehiculul care deservește persoana cu dizabilități este al unei persoane din Zona Peninsulară, cât și pentru situația în care vehiculul în cauză este în afara Zonei Peninsulare (pentru că la intrarea în Zona Peninsulară este nevoie de permis de acces).

Obligația autorităților locale este să ajute la accesibilizarea tuturor aspectelor vieții publice pentru aceste persoane, iar formularea unei cereri pentru eliberarea unui permis de acces cu 72 de ore (sau chiar 10 zile) înainte ca persoana cu dizabilități să aibă nevoie de transport îngreăște nepermis drepturile acestor persoane.

În plus modul de redactare a articolului prin care se subliniază că persoanele cu dizabilități sunt doar cele încadrate într-un grad de handicap discriminează suplimentar persoanele care nu au dovada scriptică a înscrierii într-un grad de handicap. Un rezident de Zona Peninsulară poate avea temporar mobilitate redusă (exemplu: o persoană cu fractură la un membru inferior) și să aibă nevoie să intre sau să iasă din Zona Peninsulară cu ajutorul altei persoane care deține un vehicul. Cum persoana care are mobilitatea redusă nu poate face dovada încadrării într-un grad de handicap, nu i se va emite un permis de acces în Zona Peninsulară pentru vehiculul care ar trebui să îl transporte unde are nevoie în afara Zonei Peninsulare, fiind discriminată față de orice altă persoană aflată în situație similară care poate să acceseze un transport cu autovehiculul fără să aibă nevoie de o aprobări birocratice pentru acest lucru.

Adițional au adus în discuție observațiile din Studiul de impact, pag. 19: „Din adresa Direcției Generale de Asistență Socială și Protecția Copilului Constanța (D31725/14.04.2021), în Zona Peninsulară se află 4 minori cu vârste cuprinse între 6-9 ani aflați în plasamentul bunicilor (paterni, respectiv materni), 6 copii cu vârste între 5-12 ani pentru care s-a dispus încadrarea în grad de handicap “Grav” și “Mediu” și 625 persoane adulte (aflate în evidența Serviciului de Evaluare Complexă a Persoanelor cu Dizabilități), dintre care 157 persoane adulte încadrate în grad de handicap “Grav”, care necesită asistent personal”. Deși numărul de persoane cu handicap rezidente în Zona Peninsulară comunicat în studiul de impact nu îl pot verifica și îl apreciază ca fiind foarte mare (au estimat populația Zonei Peninsulare ca fiind de ordinul câtorva mii de persoane – nu știu cu exactitate care este valoarea deoarece această informație nu s-a comunicat public și nu apare nici în Studiul de impact aferent prezentului Regulament), cu atât mai mult ar fi trebuit ca autoritatea locală să se îngrijească ca aceste persoane să aibă acces la toate aspectele vieții publice, fără limitări suplimentare, birocratice.

Situațiile de discriminare generate de eliberarea unui singur permis pentru fiecare unitate locativă, cu condiția deținerii unui loc de parcare amenajat (art. 9, alin. 1). Familiile care dețin mai mult de un vehicul sunt discriminate în folosința bunurilor lor (în speță al doilea vehicul) față de persoanele care dețin două sau mai multe vehicule și care nu au domiciliul / reședința în Zona Peninsulară. Lipsa unui permis de acces înseamnă că proprietarii nu-și pot folosi bunurile proprii pentru scopurile pentru care au achiziționat bunurile respective (pentru a ajunge la locul de muncă, la școli, grădinițe pentru copii, la cabinete medicale sau farmacii, la piață sau la alte magazine pentru aprovizionarea curentă). Au depus cerere de eliberare a doua permise de acces la aceeași adresa, autoturisme ce aparțin soției și sotului în aceeași zi, iar pentru unul din autoturisme li s-a refuzat motivând ca „cererea a fost înregistrată înainte pentru auto ## #####”.

Au menționat faptul că ambii sunt proprietari de imobil în zona, dețin autoturisme personale iar criteriul cine a ajuns primul nu este legal și suficient.

Așa cum este formulat Regulamentul, familiile care dețin autovehicule suplimentare pentru care nu au permis de acces în Zona Peninsulară vor trebui să parcheze aceste autovehicule în proximitatea Zonei Peninsulare, în parcuri cu plată. Distanțele de la parcare cu plată până la reședință pot varia de la câteva sute de metri până la un kilometru sau peste (depinde de locul reședinței și de locul unde se găsește un loc liber pentru parcare). Rezidentul va trebui să ajungă pe jos din parcare până la reședință, în majoritatea situațiilor urcând niște scări. Parcurile cu plată din jurul Zonei Peninsulare (pe bd. Tomis, în zona ”Lupoaică”, pe bd. Marinarilor, parcare de la Poarta 1, bd. #####, parcare din portul Tomis) sunt parcuri de zonă 0, taxate cu 4 lei pe

oră, 24 ore din 24, 7 zile din 7. Rezidenților din Zona Peninsulară care sunt afectați de reglementările impuse de prezentul Regulament nu li s-a oferit o alternativă de a parca în aceste zone la un preț de parcare rezidențial, ceea ce înseamnă că la lipsa de folosință a propriului autovehicul se mai adăugă și costul împovăraător al parcării cu plată în afara Zonei Peninsulare. În plus aceste zone de parcare sunt parțial închiriate persoanelor juridice (parcarea din zona "Lupoaică" este aproape integral închiriată pentru angajații instituțiilor din zonă: Judecătorie, Tribunal, Curte de Apel, Barou) iar în sezonul turistic restul parcarilor sunt folosite de turiști. Adicional, primăria a afectat o parte din parcare de la Poarta 1 (cea mai mare parcare din proximitatea Zonei Peninsulare) cu organizarea de șantier pentru unul din proiectele municipalității și a emis un aviz pentru instalarea în parcare a unei scene pentru evenimente de tip concert (această parcare a mai fost folosită de către municipalitate pentru astfel de evenimente). Mai mult prin Regulamentul de parcare în zona limitrofa peninsulei sunt parcare de zona 0, pentru care trebuie achitat un abonament de 200 de lei lunar, timp în care un locuitor al altui cartier achita o parcare de zona 2- 200 lei/anual.

Prevederea prin care permisul de acces se emite în limita unui singur permis per unitate locativă discriminează suplimentar prin prisma faptului că într-o unitate locativă pot locui două familii (ex: o familie de tineri care locuiesc alături de părinți), care au fiecare câte un vehicul. Regulamentul de acces permite eliberarea unui permis de acces pentru un singur vehicul, pentru una dintre familii. A doua familie nu mai are posibilitatea obținerii unui permis de acces, fiind astfel limitată în folosința bunului propriu și discriminată astfel față de o gospodărie similară din afara Zonei Peninsulare. Acest aspect discriminator apare și între soți, sau între persoane care locuiesc împreună (parteneriat) dar nu sunt casatorite.

În drept, faptele descrise se încadrează în prevederile art. 2, alin (1) și alin (3) din OG ##### privind prevenirea și sancționarea tuturor formelor de discriminare republicată.

Conform art. 2, alin (1) din OG 137/2000, prin discriminare se înțelege orice deosebire, excludere, restricție sau preferință, pe bază de rasă, naționalitate, etnie, limbă, religie, categorie socială, convingeri, sex, orientare sexuală, vârstă, handicap, boală cronică necontagioasă, infectare HIV, apartenență la o categorie defavorizată, precum și orice alt criteriu care are ca scop sau efect restrângerea, înlăturarea recunoașterii, folosinței sau exercitării, în condiții de egalitate, a drepturilor omului și a libertăților fundamentale sau a drepturilor recunoscute de lege, în domeniul politic, economic, social și cultural sau în orice alte domenii ale vieții publice.

Restricționarea dreptului la sănătate. Persoanele cu dizabilități, persoanele cu probleme de mobilitate și persoanele cu probleme de sănătate (în lipsa unui permis de acces pentru vizitatori și în lipsa unor permise de acces pentru taxi) se văd puse în situația în care li se restricționează dreptul la sănătate, neputând să beneficieze de transport către și de la unități sanitare de investigații sau tratament. Lipsa unei alternative efective de transport în cadrul Zonei Peninsulare pentru aceste categorii de persoane conduce la restricționarea dreptului la sănătate pe care aceste persoane îl au conform reglementărilor legale în vigoare.

Așa cum este formulat în acest moment Regulamentul de acces, cererea pentru eliberarea unor permise de acces pentru acest caz s-ar încadra doar la art. 9, alin. (10), eliberarea permiselor de acces pentru situații excepționale. Dar pentru aceste permise trebuie depusă cererea cu minim 72 de ore înainte de acces (sau chiar cu 10 zile, dacă se ia în considerare art. 10, alin 10 din același regulament).

Restricționarea dreptului de participare la viața socială pentru persoanele cu dizabilități sau cu probleme de mobilitate. Prin prezentul Regulament se încalcă flagrant Legea ##### actualizată în 2021 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, mai precis art. 61 accesibilitatea persoanelor cu handicap la mediul fizic, dar și Convenția ### privind drepturile persoanelor cu dizabilități, art.9 în sensul în care pentru a da persoanelor cu dizabilități posibilitatea să trăiască independent și să participe pe deplin la toate aspectele vieții, autoritățile publice ar trebui să ia măsurile adecvate pentru a asigura acestor persoane accesul la mediul fizic, la transport, etc., care includ identificarea și eliminarea obstacolelor și barierele față de accesul deplin. Au menționat că în partea de sud a zonei peninsulare (Poarta 1) elevația terenului este 0,21 de metri, în Piața ##### și în partea de nord 33 de metri – la Lupoaița (echivalentul unui ##### ## 12 etaje). În zona nu există niciun mijloc de transport în comun.

Intervenienții au arătat că dovada celor afirmate o fac cu înscrisuri.

La data de 08.12.2021, ##### și #####, în temeiul disp. art. 61 și următoarele Cod procedură civilă, au formulat cerere de intervenție accesorie prin care au arătat că susțin cererea de chemare în judecată formulată de reclamânți și au solicitat admiterea cererii formulate de către reclamânți.

Cu privire la justificarea interesului în promovarea cererii de intervenție, intervenienții au arătat că au achiziționat în anul 2015 imobilul din ##### și sunt afectați în principal de prevederea din regulament care nu da posibilitatea de a obține facil permise pentru prestatorii de servicii, astfel că justifică interesul în promovarea prezentei cereri.

Limitarea autovehiculelor afectează grav accesul la proprietate și accesul la folosirea după bunul plac al unei proprietăți, în situația în care pentru acestea se plătesc taxe și impozite la bugetul local.

Regulamentul a intrat în vigoare fără să existe toate avizele necesare, cu titlu de exemplu arătând că este vorba despre avizul emis de Poliția Circulație. Totodată Avizele emise de Comisia nr.5 și Comisia nr. 3 din CL Constanța sunt avize nefavorabile.

Aplicarea restricțiilor a creat o situație fără precedent, astfel: rezidenții persoane fizice au avut acces doar cu un singur autoturism pe unitate locativă, fără relevanță că în acea unitate locativă locuiau mai multe familii sau că unitatea locativă avea mai multe apartamente, chiar și la etaje diferite, cum este și cazul subsemnatei; mașinile de aprovizionare au fost interzise în timpul zilei și astfel rafturile magazinelor s-au golit, fiind deficientă aprovizionarea cu alimente, mașinile de tip „delivery” au avut accesul interzis, curierii nu au avut acces în zonă, mașinile de livrare a buteliei nu au avut acces, etc.

Așa cum este formulat Regulamentul, familiile care detin autovehicule suplimentare pentru care nu au permis de acces în Zona Peninsulară vor trebui să parcheze aceste autovehicule în proximitatea Zonei Peninsulare, în parcuri cu plată.

Distanțele de la parcare cu plată până la reședința pot varia de la câteva sute de metri până la un kilometru sau peste (depinde de locul reședinței și de locul unde se găsește un loc liber pentru parcare). Rezidentul va trebui să ajungă pe jos din parcare până la reședința, în majoritatea situațiilor urcând niște scări.

Parcarile cu plată din jurul Zonei Peninsulare (pe bd. Tomis, în zona „Lupoaița”, pe bd. Marinariilor, parcare de la Poarta 1, bd. #####, parcare din portul Tomis) sunt parcuri de zonă 0, taxate cu 4 lei pe ora, 24 ore din 24, 7 zile din 7.

Rezidentilor din Zona Peninsulara care sunt afectati de reglementarile impuse de prezentul Regulament nu li s-a oferit o alternativa de a parca in aceste zone la un pret de parcare rezidential, ceea ce inseamna ca la lipsa de folosinta a propriului autovehicul se mai adauga și costul impovarator al parcarii cu plata in afara Zonei Peninsulare. In plus aceste zone de parcare sunt partial inchiriate persoanelor juridice (parcarea din zona „Lupoaica” este aproape integral inchiriată pentru angajatii institutiilor din zona: Judecatorie, Tribunal, Curte de Apel, Barou) iar in sezonul turistic restul parcarilor sunt folosite de turiști.

O parte din parcare de la Poarta 1 (cea mai mare parcare din proximitatea Zonei Peninsulare) este pe de o parte, afectata cu organizarea de șantier pentru unul din proiectele municipalitatii și, pe de altă parte, s-a emis un aviz pentru instalarea unei scene pentru evenimente de tip concert, urmand astfel sa fie in perioade de timp nefunctionala.

Intervenienții au apreciat că nu este deloc de neglijat si faptul că raportat la „Regulamentul de parcare”, in zona limitrofa peninsulei, sunt parcare de zona 0, pentru care trebuie achitat un abonament de 200 de lei lunar, timp in care un locuitor al altui cartier al ##### achita o parcare de zona 2- 200 lei/anual.

Cu privire la indeplinirea condițiilor pentru solicitarea suspendării actului administrativ, prevăzute de Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ, intervenienții au arătat că potrivit art.14 din Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ, în cazuri bine justificate și pentru prevenirea unei pagube iminente, după sesizarea, în condițiile art.7, a autorității publice care a emis actul sau a autorității ierarhic superioare, persoana vătămată poate să ceară instanței competente să dispună suspendarea executării actului administrativ până la pronunțarea instanței de fond.

Cu privire la cazurile bine justificate, au apreciat că potrivit art. 2 alin. 1 lit. t din Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ, cazurile bine justificate sunt împrejurări legate de starea de fapt și de drept care sunt de natură să creeze o îndoială serioasă în privința legalității actului administrativ.

Intervenienții au invocat următoarele motive de nelegalitate a Regulamentului de acces în zona Peninsulară a Municipiului Constanța, aprobat prin Hotărârea Consiliului Local Constanța nr. 294/31.08.2021:

Lipsa studiului de impact cu privire la modul in care implementarea regulamentului va aduce atingere vietii sociale si spirituale a comunitatii si nici cum va afecta functionare a lacaselor de cult din zona peninsulara. Studiul de impact, ce a stat la baza emiterii HCL 294/31.08.2021, nu a inclus analiza impactului asupra activitatii lacaselor de cult sau asupra posibilelor incalcari si atingeri aduse libertatii religioase

Regulamentul a fost emis cu incalcarea disp Legii 52/2003 privind transparenta decizionala. În ceea ce privește lipsa dezbaterii publice efective, au arătat că au existat solicitari exprese de modificare a regulamentului anterior votarii acestuia. Desi Autoritatea publica era obligata sa decida organizarea unui intalniri, aceast intalnire nu s-a organizat de Primarie, o parte din consilierii locali au venit singuri la intalnirea neorganizata, este vorba de consilierii USR, si in timpul procedurii de vot au solicitat scoaterea proiectului de vot de pe ordinea de zi si initierea de dezbateri publice.

Ulterior adoptării HCL, locuitorii Peninsulei, puși în fața faptului împlinit, că a fost adoptată o hotărâre de Consiliu Local cu ignorarea propunerilor rezidenților, pe data de 6 noiembrie 2021,

s-a inițiat prin intermediul Grupului de Inițiativă din Peninsulă, care nu este un grup cu personalitate juridică, este un grup de pe Facebook, care are 1000 de membri și, prin intermediul grupului s-au gândit să organizeze și să cheme la consultări consilierii locali, viceprimari, primar. La întâlnirea din 6 noiembrie au participat doi consilieri de la PSD – unul este ##### Rășăuțeanu – care votaseră pentru adoptarea regulamentului, domnul ##### din partea PNL, care la fel votase pentru adoptarea regulamentului și doi consilieri USR care se abținuseră de la vot, dar și președintele PNL Constanța, #####. Cu ocazia acelei întâlniri, ei i-au îndemnat pe titularii cererilor de intervenție să strângă semnături, pentru că ei sunt de acord că acel regulament trebuie modificat, dar să aibă la bază o solicitare a mai multor persoane. Și atunci, timp de 5 zile, intervenienții au trecut la un exercițiu prin care au strâns semnături și s-au strâns 1603 semnături, iar în paralel au adunat propuneri concrete de modificare a regulamentului, cu indicarea motivelor ce nemulțumesc atât agenții economici, cât și persoanele fizice, dar și parohiile – cele două parohii sunt Sfântul ##### și Sfântul #####. Aceste parohii nu numai că au strâns semnături, dar au și peste 500 de declarații ale persoanelor care se simt prejudiciate de intrarea în vigoare a regulamentului. (...) Au trimis scanate, vineri, 12 noiembrie, listele cu semnături, către primărie și consilierii locali.

Intervenienții au apreciat că foarte important este faptul că la nivelul Primăriei Constanța/Consiliul Local Constanța s-a constituit un grup de lucru care au demarat discuții în vederea modificării regulamentului.

Asadar insusi paratul a considerat ca acest Regulament nu este unul legal si implicit recunosc ca el ar trebui modificat. Raportat la acest aspect intervenienții au apreciat că este fără putere de tagada ca se impune suspendarea acestui Regulament.

Adoptarea HCL –ului contestat s-a făcut cu două avize nefavorabile, respectiv, așa cum au arătat intervenienții mai sus Comisia nr. 3 și Comisia nr. 5

Regulamentul a fost emis cu încălcarea dispozițiilor Legii nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă

Etapă de consultare, a fost extrem de scurtă și nu a permis o cercetare reală și eficientă a situațiilor de fapt cu care se confruntă persoanele fizice riverane: consultarea s-a făcut în mediu online, pe o perioadă de 10 zile; repondenții au fost în număr foarte mic, din toate zonele #####; riveranii în marea lor majoritate nu au fost înștiințați de aceste chestionare online; solicitările persoanelor fizice repondenți la chestionare nu au fost avute în vedere; nu a existat o evaluare efectivă a impactului social a normelor ce reglementează circulația persoanelor fizice; nu a existat o evidență a numărului efectiv de persoane ce locuiesc în ZP, familii, unități locative, autoturisme aparținând rezidenților; nu au fost evidențiate ca număr, amplasare și disponibilitate locurile de parcare existente în ZP și neafectate uzului instituțiilor publice cum ar fi Parcarea din zona instanțelor de judecată, singura parcare la zona limitrofă ZP.

Potrivit art.6 alin. 4 din lege, actele normative cu impact asupra domeniilor social, economic și de mediu, asupra bugetului general consolidat sau asupra legislației în vigoare sunt elaborate pe baza unor documente de politici publice aprobate de Parlament sau de Guvern.

„Art. 7: Evaluarea preliminară a impactului noilor reglementări. (1) Evaluarea preliminară a impactului proiectelor de lege, a propunerilor legislative și a celorlalte proiecte de acte normative reprezintă un set de activități și proceduri realizate cu scopul de a asigura o fundamentare adecvată a inițiativelor legislative. Evaluarea preliminară a impactului presupune identificarea și analizarea efectelor economice, sociale, de mediu, legislative și bugetare pe care le produc reglementările propuse. (2) Evaluarea preliminară a impactului proiectelor de acte normative este considerată a fi modalitatea de fundamentare pentru soluțiile legislative propuse și trebuie realizată înainte de adoptarea actelor normative. (3) Fundamentarea noii reglementări trebuie să aibă în vedere atât evaluarea impactului legislației specifice în vigoare la momentul elaborării proiectului de act normativ, cât și evaluarea impactului politicilor publice pe care proiectul de act normativ le implementează. (3 ind. 1) Propunerile legislative, proiectele de legi și celelalte proiecte de acte normative vor fi însoțite, în mod obligatoriu, de o evaluare preliminară a impactului noilor reglementări asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului. (4) Evaluarea preliminară a impactului este realizată de inițiatorul proiectului de act normativ. În cazul unor proiecte de acte normative complexe, evaluarea impactului poate fi realizată, pe baza unui contract de prestări de servicii, de către institute de cercetare științifică, universități, societăți comerciale sau organizații neguvernamentale, în conformitate cu prevederile legale în vigoare referitoare la achizițiile publice”.

De asemenea, Legea prevede efectuarea unei evaluări preliminare a impactului actelor normative, care presupune identificarea și analizarea efectelor economice, sociale, de mediu, legislative și bugetare pe care le produc reglementările propuse. Propunerile legislative, proiectele de legi și celelalte proiecte de acte normative trebuie însoțite, în mod obligatoriu, de o evaluare preliminară a impactului noilor reglementări asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului.

Or, așa cum au arătat anterior intervenienții, Regulamentul privind accesul în Zona Peninsulară încalcă/restrânge/limitează o serie de drepturi și libertăți fundamentale ale omului, încălcare care de aceasta data, spre deosebire de primul Regulament anulat în instanță, are la bază un studiu de impact care ar fi trebuit să evidențieze impactul reglementărilor prevăzute de actul administrativ asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului.

Încălcarea art. 25 alin. 1 din Constituția României:

Art.25 alin.1 din Constituția României garantează dreptul la liberă circulație, în țară și în străinătate și prevede, totodată, că exercitarea acestui drept se realizează în condițiile prevăzute de lege. În sensul acestor prevederi, orice limitare privind exercitarea acestui drept se poate stabili numai prin lege și nu prin adoptarea unui act administrativ al unei autorități publice locale. Regulamentul de acces în Zona Peninsulară a municipiului Constanța enumeră la art. 9 categoriile de permise ce pot fi solicitate, incluzând și categoria permiselor de acces pentru evenimente religioase.

Regulamentul a fost emis cu încălcarea art. 53 din Constituția României:

Potrivit art. 53 din Constituție, „exercițiul unor drepturi sau al unor libertăți poate fi restrâns numai prin lege și numai dacă se impune, după caz, pentru: apărarea securității naționale, a ordinii, a sănătății ori a moralei publice, a drepturilor și a libertăților cetățenilor; desfășurarea instrucției penale; prevenirea consecințelor unei calamități naturale, ale unui dezastru ori ale unui sinistru deosebit de grav”.

De asemenea, „restrângerea poate fi dispusă numai dacă este necesară într-o societate democratică. Măsura trebuie să fie proporțională cu situația care a determinat-o, să fie aplicată în mod nediscriminatoriu și fără a aduce atingere existenței dreptului sau a libertății”.

Restrângerea unor drepturi, cu titlu permanent, nu este determinată de niciuna dintre situațiile prevăzute de art. 53 din Constituția României, nefiind îndeplinite criteriile pentru care se poate dispune o astfel de limitare și nici nu este stabilită prin lege, ci printr-un Regulament al autorității administrative locale.

Astfel, în raport cu scopul și obiectul aplicării restricției, măsurile instituite sunt disproporționate, producând dezechilibre grave în viața socială și spirituală a comunității religioase a intervenienților.

Regulamentul încalcă art. 555 din Codul Civil:

Art. 555 din Codul Civil definește proprietatea privată ca fiind dreptul titularului de a poseda, folosi și dispune de un bun, în mod exclusiv, absolut și perpetuu, în limitele stabilite prin lege.

Astfel, deși Legea nu limitează dreptul de stabilire a sediului și de desfășurare a activităților în Zona Peninsulară, Regulamentul, prin restricționarea accesului în zonă, în mod nelegal și abuziv, restrânge desfășurarea activităților, prin faptul că nu se poate exercita în mod absolut și perpetuu dreptul de proprietate sau de folosință asupra spațiilor cu destinație de lacas de cult în cazul intervenienților.

Intervenienții au mai arătat că HCL ##### are prevederi discriminatorii motiv pentru care au formulat plângere la CNCD pentru savarsirea faptelor prevăzute de art. 2, alin (1) și alin (3) din OG ##### privind prevenirea și sancționarea tuturor formelor de discriminare republicată.

Conform art. 2, alin (1) din OG 137/2000, prin discriminare se înțelege orice deosebire, excludere, restricție sau preferință, pe bază de rasă, naționalitate, etnie, limbă, religie, categorie socială, convingeri, sex, orientare sexuală, vârstă, handicap, boală cronică necontagioasă, infectare HIV, apartenență la o categorie defavorizată, precum și orice alt criteriu care are ca scop sau efect restrângerea, înlăturarea recunoașterii, folosinței sau exercitării, în condiții de egalitate, a drepturilor omului și a libertăților fundamentale sau a drepturilor recunoscute de lege, în domeniul politic, economic, social și cultural sau în orice alte domenii ale vieții publice.

Intervenienții au apreciat și că Regulamentul de acces în Zona Peninsulară instituie mai multe situații de discriminare, după cum urmează:

a) Situațiile de discriminare generate de eliberarea permiselor de acces pentru îngrijirea/asistența persoanelor cu dizabilități. În cadrul art. 9, alin. (10) din Regulament se reglementează eliberarea permiselor de acces situații excepționale pentru ”vehicule care deserveșc la îngrijirea/asistența persoanelor cu dizabilități (încadrare în grad de handicap)”. Cererea pentru eliberarea acestor permise se face cu cel puțin 72 de ore înainte (sau chiar cu 10 zile înainte, dacă luăm în considerare și prevederile art. 10 alin. 10).

Această prevedere se aplică, așa cum este formulat articolul din Regulament, atât persoanelor cu dizabilități care locuiesc în Zona Peninsulară și au nevoie de transport în afara Zonei Peninsulare, cât și persoanelor cu dizabilități care locuiesc în afara Zonei Peninsulare și au nevoie să intre în Zona Peninsulară pentru rezolvarea anumitor situații (de exemplu pentru a ajunge la o instituție din Zona Peninsulară).

Intervenienții au reamintit drepturile persoanelor cu handicap, conform legii 448/2006, în corelație cu obligațiile autorităților locale:

„Art. 6. Persoanele cu handicap beneficiază de drepturi la: a) ocrotirea sănătății - prevenire, tratament și recuperare; b) educație și formare profesională; c) ocuparea și adaptarea locului de muncă, orientare și reconversie profesională; d) asistență socială, respectiv servicii sociale și prestații sociale; e) locuință, amenajarea mediului de viață personal ambiant, transport, acces la mediul fizic, informațional și comunicațional; f) petrecerea timpului liber, acces la cultură, sport, turism; g) asistență juridică; h) facilități fiscale; i) evaluare și reevaluare prin examinarea la domiciliu a persoanelor nedeplasabile de către membrii comisiei de evaluare, la un interval de 2 ani”.

„Art. 7. (1) Promovarea și respectarea drepturilor persoanelor cu handicap revin, în principal, autorităților administrației publice locale unde își are domiciliul sau reședința persoana cu handicap și, în subsidiar, respectiv complementar, autorităților administrației publice centrale, societății civile și familiei sau reprezentantului legal al persoanei cu handicap. (2) În baza principiului egalizării șanselor, autoritățile publice competente au obligația să asigure resursele financiare necesare și să ia măsuri specifice pentru ca persoanele cu handicap să aibă acces nemijlocit și neîngrădit la servicii”.

Din modul de redactare a articolului menționat rezultă că pentru vehicule care deservesc la îngrijirea/asistența persoanelor cu dizabilități se va cere un permis de acces pentru fiecare intrare, ceea ce limitează drastic drepturile persoanelor cu dizabilități. Acest lucru este valabil atât pentru situația în care vehiculul care deservește persoana cu dizabilități este al unei persoane din Zona Peninsulară, cât și pentru situația în care vehiculul în cauză este în afara Zonei Peninsulare (pentru că la intrarea în Zona Peninsulară este nevoie de permis de acces).

Obligația autorităților locale este să ajute la accesibilizarea tuturor aspectelor vieții publice pentru aceste persoane, iar formularea unei cereri pentru eliberarea unui permis de acces cu 72 de ore (sau chiar 10 zile) înainte ca persoana cu dizabilități să aibă nevoie de transport îngrădește nepermis drepturile acestor persoane.

În plus, modul de redactare a articolului, prin care se subliniază că persoanele cu dizabilități sunt doar cele încadrate într-un grad de handicap discriminează suplimentar persoanele care nu au dovada scriptică a înscrierii într-un grad de handicap. Un rezident de Zona Peninsulară poate avea temporar mobilitate redusă (exemplu: o persoană cu fractură la un membru inferior) și să aibă nevoie să intre sau să iasă din Zona Peninsulară cu ajutorul altei persoane care deține un vehicul. Cum persoana care are mobilitatea redusă nu poate face dovada încadrării într-un grad de handicap, nu i se va emite un permis de acces în Zona Peninsulară pentru vehiculul care ar trebui să îl transporte unde are nevoie în afara Zonei Peninsulare, fiind discriminată față de orice altă persoană aflată în situație similară care poate să acceseze un transport cu autovehicolul fără să aibă nevoie de o aprobări birocratice pentru acest lucru

b) Situațiile de discriminare generate de eliberarea unui singur permis pentru fiecare unitate locativă, cu condiția deținerii unui loc de parcare amenajat (art. 9, alin. 1). Familiile care dețin mai mult de un vehicul sunt discriminate în folosința bunurilor lor (în speță al doilea vehicul) față de persoanele care dețin două sau mai multe vehicule și care nu au domiciliul / reședința în Zona Peninsulară. Lipsa unui permis de acces înseamnă că proprietarii nu-și pot folosi bunurile proprii pentru scopurile pentru care au achiziționat bunurile respective (pentru a

ajunge la locul de muncă, la școli, grădinițe pentru copii, la cabinete medicale sau farmacii, la piață sau la alte magazine pentru aprovizionarea curentă).

Prevederea prin care permisul de acces se emite în limita unui singur permis per unitate locativă discriminează suplimentar prin prisma faptului că într-o unitate locativă pot locui două familii (ex: o familie de tineri care locuiesc alături de părinți), care au fiecare câte un vehicul. Regulamentul de acces permite eliberarea unui permis de acces pentru un singur vehicul, pentru una dintre familii. A doua familie nu mai are posibilitatea obținerii unui permis de acces, fiind astfel limitată în folosința bunului propriu și discriminată astfel față de o gospodărie similară din afara Zonei Peninsulare

c) Situațiile de discriminare generate de definiția din Regulament pentru ”vehicul”. În Regulament, vehiculul este definit ca fiind ”mijloc de transport cu tracțiune proprie, respectiv autovehicul, motoretă, motocicletă, ATV, bicicletă cu motor sau alt vehicul din categoria mopederelor”. Sunt situații când rezidenții au atât un autovehicul, cât și un vehicul pe două roți (scuter, motocicletă, motoretă), acesta din urmă fiind folosit pentru transport la locul de muncă (avem cazul unui rezident din Zona Peninsulară care muncește în Portul Constanța – unde nu există transport public, portul acoperind o suprafață de aprox. 4000 de hectare; acest rezident folosește un scuter pentru deplasarea la și de la serviciu în perioada primăvară - toamnă).

d) Situațiile de discriminare generate de lipsa unui permis de acces pentru vizitatori. Sunt situații când copiii rezidenților din Zona Peninsulară nu locuiesc cu părinții și nu îi pot vizita și ajuta pentru că nu au un permis de acces. De exemplu, un rezident în vârstă și care are nevoie să meargă la un control medical și nu deține autovehiculul propriu, nu poate să cheme un membru de familie sau un cunoscut pentru a-l transporta la controlul medical pentru că nu există posibilitatea emiterii unui permis de acces pentru această situație.

e) Situațiile de discriminare generate de lipsa unor permise de acces pentru enoriașii parohiilor și a altor lăcașe de cult, pentru participarea la slujbele periodice. În Zona Peninsulară din Municipiul Constanța au sediu un număr important de lăcașe de cult care oficiază servicii religioase: Arhiepiscopia Tomisului, ##### ortodoxă Sfântul #####, ##### catolică Sfântul ##### de Padova, Biserica Armeană Sfânta #####, Biserica ##### Metamorphosis – Schimbarea la față, Moscheea ##### I, Geamia Hunchiar.

Discriminarea are la bază trei elemente care trebuie să fie îndeplinite cumulativ: să existe o deosebire, excludere, restricție sau preferință; acestea să fie aplicate în baza unuia dintre criteriile de discriminare stipulate în OG 137/2000, această listă nefiind însă una exhaustivă, legiuitorul prevăzând că discriminarea se poate face și în baza oricărui alt criteriu; rezultatul să conducă la atingerea unor drepturi, fie cele fundamentale, fie a drepturilor recunoscute de lege (în domeniul politic, economic, social, cultural sau în oricare alt domeniu al vieții publice).

HCL 294/2021, a fost emisă cu încălcarea disp. art. 44 din OG 43/1997 cu modificările ulterioare, administratorul drumului public poate institui restricții pe drumul public.

Conform art. 44 din OG 43/1997 cu modificările ulterioare, administratorul drumului public poate institui restricții pe drumul public. Drumurile publice din Zona Peninsulară a Municipiului Constanța se află în administrarea consiliului local, conform art. 22 din OG 43/1997: „Administrarea drumurilor județene se asigură de către consiliile județene, iar a drumurilor de interes local, de către consiliile locale pe raza administrativ-teritorială a acestora”. Fiind administratorul drumurilor publice din Zona Peninsulară, consiliul local poate institui

restricții de circulație pe drumurile publice pe care le are în administrare, și vom analiza în cele ce urmează care sunt situațiile în care se pot institui restricții de circulație.

Conform art. 44 din OG 43/1997 cu modificările ulterioare, administratorul drumului public poate institui restricții pe drumul public, după cum urmează:

„#### (1): Administratorii drumurilor pot institui restricții temporare, parțiale sau totale de circulație, pentru executarea unor lucrări, conform normelor stabilite prin ordin comun al ministrului transporturilor, al ministrului dezvoltării regionale și administrației publice și al ministrului afacerilor interne, cu informarea prealabilă, inclusiv asupra variantelor de rute alternative, a Ministerului Transporturilor, a poliției rutiere și a utilizatorilor”.

„#### (2): Pentru protecția unor sectoare de drumuri, administratorul acestora poate institui restricții de circulație, semnalizate corespunzător, privind categoriile de transport, viteză, perioadele și intervalele orare, masele și/sau dimensiunile maxime admise ale vehiculelor ce pot utiliza sectorul respectiv, în conformitate cu prevederile stabilite prin ordin comun al ministrului transporturilor sau al ministrului dezvoltării regionale și administrației publice, după caz, și al ministrului afacerilor interne, cu informarea prealabilă, inclusiv asupra variantelor de rute alternative, a Ministerului Transporturilor, a poliției rutiere și a utilizatorilor”.

Intervenienții au apreciat că se constată că în cazul de față nu se încadrează în restricțiile care se pot institui în baza alin. (1) al art. 44 din OG 43/1997 republicată, nefiind în discuție executarea unor lucrări (raportându-ne la scopul reglementării, acela de protejare a Zonei Peninsulare).

În lipsa unor informații detaliate despre fundamentarea instituirii regulamentului, au apreciat că se impune a se verifica dacă autoritatea locală și-a instituit restricțiile în baza alin (2) al art. 44 din OG 43/1997 republicată, restricționare destinată protecției sectorului de drum. Așa cum este formulat, regulamentul permite accesul pe sectoarele de drum public din Zona Peninsulară doar acelor autovehicule care dețin permis de acces. Din analiza motivelor posibile pentru care un sector de drum public se poate restricționa prin prisma art. 44, alin (2) din OG rezultă următoarele: restricționarea impusă de Regulament nu este o restricționare pe categorii de transport (acestea sunt reglementate de Anexa 2 a OG 44/1997, vehiculul cu permis de acces nefigurând între acestea); restricționarea impusă nu este una de viteză; restricționarea impusă nu vizează o perioadă și/sau un interval orar; restricționarea impusă nu vizează o anumită masă (masa este vizată doar la emiterea unui permis de acces, dar simplul fapt că un autovehicul are o anumită masă nici nu îi permite, nici nu îi determină interzicerea accesului în Zona Peninsulară); restricționarea impusă nu vizează dimensiuni maxime admise ale vehiculelor ce pot utiliza sectorul respectiv.

Din analiza de mai sus. rezultă că restricția de circulație impusă prin Regulament nu este instituită nici în baza art. 44, alin (2) din OG antereferit.

În plus, în susținerea acestei opinii, intervenienții au subliniat că OG 43/1997 republicată prevede că încălcarea restricțiilor instituite potrivit art. 44 alin. (1) și (2) se consideră contravenție și se sancționează cu amendă de la 1.000 lei la 3.000 lei, aplicată conducătorului auto (art. 61, alin. (1), lit. m)). Or, prin Regulamentul de acces în Zona Peninsulară legiuitorul local a stipulat că intrarea în Zona Peninsulară fără permis de acces se sancționează cu amendă de la 1.000 lei la 1.500 lei pentru persoane fizice și de la 1.500 lei la 2.500 lei pentru persoane juridice (art. 23, alin. 2 din Regulament).

Ținând cont de ierarhia aplicării actelor normative prin care o Hotărâre de Consiliu Local nu poate să modifice o Lege, rezultă că restricționarea accesului în Zona Peninsulară nu s-a făcut nici în baza art. 44, alin (2) din OG 43/1997 republicată și deci se poate discuta și de o aparență de nelegalitate cu privire la instituirea restricțiilor prin prezentul Regulament (nu apare în nici un document care este temeiul legal al instituirii reglementărilor de restricționare, la art. 6 din Regulament fiind prezentată legislația aplicabilă în domeniu, dar fără identificarea efectivă a textelor legale care fac posibilă instituirea restricțiilor implementate prin acest regulament de acces).

În concluzie, inclusiv prin raportare la faptul ca la nivelul Consiliului Local/Primăriei Constanta s-a constituit un grup de lucru care lucrează la modificarea Regulamentului. Intervenienții au apreciat că actul administrativ atacat este nelegal, pentru motivele arătate mai sus, fiind astfel îndeplinită condiția cuprinsă în definiția cazurilor bine justificate cu privire la îndoiala serioasă în privința legalității actului administrativ. Printr-o analiză aparentă, sumară, fără cercetarea fondului, se poate stabili că hotărârea atacată încalcă drepturile fundamentale, situație care justifică pe deplin motivele suspendării.

Cu privire la paguba iminentă, intervenienții ##### și ##### au învederat faptul că au achiziționat imobilul in anul 2015 si din anul 2019 au inceput consolidarea structurii existente si realizarea structura noua D+P+1E+M la adresa din ##### #. In acest sens, au incheiat Contracte de prestari servicii, atat cu constructorul, cat si Contracte de executie si montaj cu diversi prerstatori dar si cu prestatori independenti prin contractare directa.

Deși au încercat sa depună toata documentatia pentru a se emite permise de acces pentru prestatorii de servicii, au primit negatie, fara sa li se comunice adevaratele motive.

Este absolut firesc ca toti prestatorii, constructorul, executantii, etc sa aiba acces la locatie cu autovehiculele care transporta materiale, marfuri, scule etc.

De la momentul montării barierelor, le-a fost ingradit accesul constructorilor la locatie si au oprit lucrarile, chiar daca timpul le-ar fi permis sa se lucreze si astfel termenul de finalizare a constructiei este incert.

Totodata, inclusiv cu privire la contractele semnate cu prestatorii si cu constructorul au arătat că riscă sa li se calculeze daune pentru imposibilitatea acestora de a finaliza lucrarile si pentru blocajul creat. Cu titlu de exemplu au arătat dispozitiile art. 3.2 din Contractul de executie si montaj nr.99/21.12.2020.

Intervenienții ##### și ##### au apreciat că este inadmisibil ca, atata timp cat atat intervenienții, cat și reclamanții principali își îndeplinesc toate obligatiile legale, plateesc impozite, etc, sa se trezească peste noapte ca li se ingradesc drepturile si ca li se diminueaza ilicit patrimoniul inclusiv prin faptul ca nu pot sa locuiască in imobilul proprietatea lor, fiind nevoiti sa locuiască in alte spatii.

În concluzie, astfel cum este definită prin art.2 alin.1 lit.t) și ș) din Legea nr. 554/2004, condiția cazului bine justificat este reprezentată de „împrejurările legate de starea de fapt și de drept, care sunt de natură să creeze o îndoială serioasă în privința legalității actului administrativ“, iar prin pagubă iminentă se înțelege „prejudiciul material viitor și previzibil sau, după caz, perturbarea previzibilă gravă a funcționării unei autorități publice sau a unui serviciu public”.

În analiza instanței, intervenienții au considerat că nu se poate concepe analiza celor două condiții ce trebuie îndeplinite în mod cumulativ, decât împreună, deoarece nu se poate discuta despre un caz bine justificat dacă nu se învederează în același timp iminența producerii unei pagube semnificative.

Raportat la cele expuse, intervenienții ##### și ##### au considerat că au dovedit existența celor două condiții și au oferit suficiente indicii aparente de răsturnare a prezumției de legalitate a Regulamentului, sens în care se impune admiterea cererii de suspendare.

În dovedire, intervenienții au solicitat încuviințarea probei cu înscrisuri.

La data de 08.12.2021, ##### a depus cerere de intervenție accesorie, prin care a arătat că susține cererea de chemare în judecată formulată de reclamant și prin care a solicitat admiterea cererii formulate.

În justificarea interesului în promovarea cererii de intervenție, intervenienta ##### a arătat că locuiește împreună cu soțul la adresa din ##### și au în posesie 2 autoturisme și sunt afectați în principal de prevederea din regulament care da posibilitatea de a obține permis pentru un singur autoturism de fiecare unitate locativă, astfel că justifică interesul în promovarea prezentei cereri.

În zona peninsulară nu există școala generală și nici piața, ceea ce impune deplasarea pentru transportul copiilor la/dinspre școală, deplasarea spre piața agroalimentară pentru aprovizionare, această mobilitate determinată de necesitate implicând mijloace de transport personale ale diferiților membri ai familiei. Limitarea la un singur autoturism pe spațiu locativ afectează grav libertatea de mișcare și accesul la proprietate cu autoturisme personale pentru care se plătesc taxe și impozite la bugetul local.

Totodată, nu există nici un fel de locuri de parcare limitrofe unde ar putea să parcheze cel de-al doilea autoturism, Primăria neoferind locuri de parcare sau soluții pentru cei ce dețin mai multe autoturisme.

Regulamentul a intrat în vigoare fără să existe toate avizele necesare, cu titlu de exemplu arătând că este vorba despre avizul emis de Poliția Circulației. Totodată Avizele emise de Comisia nr.5 și Comisia nr. 3 din CL Constanța sunt avize nefavorabile.

Aplicarea restricțiilor a creat o situație fără precedent, astfel: rezidenții persoane fizice au avut acces doar cu un singur autoturism pe unitate locativă, fără relevanță că în acea unitate locativă locuiau mai multe familii sau că unitatea locativă avea mai multe apartamente, chiar și la etaje diferite, cum este și cazul intervenientei #####; mașinile de aprovizionare au fost interzise în timpul zilei și astfel rafturile magazinelor s-au golit, fiind deficientă aprovizionarea cu alimente, mașinile de tip „delivery” au avut accesul interzis, curierii nu au avut acces în zonă, mașinile de livrare a buteliei nu au avut acces, etc.

Așa cum este formulat Regulamentul, familiile care dețin autovehicule suplimentare pentru care nu au permis de acces în Zona Peninsulară vor trebui să parcheze aceste autovehicule în proximitatea Zonei Peninsulare, în parcuri cu plată.

Distanțele de la parcare cu plată până la reședință pot varia de la câteva sute de metri până la un kilometru sau peste (depinde de locul reședinței și de locul unde se găsește un loc

liber pentru parcare). Rezidentul va trebui sa ajunga pe jos din parcare pana la reședinta, in majoritatea situatiilor urcand niște scari.

Parcarile cu plata din jurul Zonei Peninsulare (pe bd. Tomis, in zona „Lupoaica”, pe bd. Marinarilor, parcare de la Poarta 1, bd. #####, parcare din portul Tomis) sunt parcari de zona 0, taxate cu 4 lei pe ora, 24 ore din 24, 7 zile din 7.

Rezidentilor din Zona Peninsulara care sunt afectati de reglementarile impuse de prezentul Regulament nu li s -a oferit o alternativa de a parca in aceste zone la un pret de parcare rezidential, ceea ce inseamna ca la lipsa de folosinta a propriului autovehicul se mai adaugă și costul impovarator al parcarii cu plata in afara Zonei Peninsulare. In plus aceste zone de parcare sunt partial inchiriate persoanelor juridice (parcare din zona „Lupoaica” este aproape integral inchiriată pentru angajatii institutiilor din zona: Judecatorie, Tribunal, Curte de Apel, Barou) iar in sezonul turistic restul parcarilor sunt folosite de turiști.

O parte din parcare de la Poarta 1 (cea mai mare parcare din proximitatea Zonei Peninsulare) este pe de o parte, afectata cu organizarea de șantier pentru unul din proiectele municipalitatii și, pe de altă parte, s-a emis un aviz pentru instalarea unei scene pentru evenimente de tip concert, urmand astfel sa fie in perioade de timp nefunctionala.

Deloc de neglijat este si faptul că raportat la „Regulamentul de parcare”, in zona limitrofa peninsulei, sunt parcari de zona 0, pentru care trebuie achitat un abonament de 200 de lei lunar, timp in care un locuitor al altui cartier al ##### achita o parcare de zona 2- 200 lei/anual.

Cu privire la indeplinirea condițiilor pentru solicitarea suspendării actului administrativ, prevăzute de Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ, a arătat:

Potrivit art.14 din Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ, în cazuri bine justificate și pentru prevenirea unei pagube iminente, după sesizarea, în condițiile art.7, a autorității publice care a emis actul sau a autorității ierarhic superioare, persoana vătămată poate să ceară instanței competente să dispună suspendarea executării actului administrativ până la pronunțarea instanței de fond.

Cu privire la cazurile bine justificate, intervenienta a apreciat că potrivit art. 2 alin. 1 lit. t din Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ, cazurile bine justificate sunt împrejurări legate de starea de fapt și de drept care sunt de natură să creeze o îndoială serioasă în privința legalității actului administrativ.

Intervenienta ##### a învederat motive de nelegalitate a Regulamentului de acces în zona Peninsulară a Municipiului Constanța, aprobat prin Hotărârea Consiliului Local Constanța nr. 294/31.08.2021:

Lipsa studiului de impact cu privire la modul in care implementarea regulamentului va aduce atingere vietii sociale si spirituale a comunitatii si nici cum va afecta functionare a lacaselor de cult din zona peninsulara. studiul de impact, ce a stat la baza emiterii HCL 294/31.08.2021, nu a inclus analiza impactului asupra activitatii lacaselor de cult sau asupra posibilelor incalcari si atingeri aduse libertatii religioase.

Regulamentul a fost emis cu incalcarea disp. Legii 52/2003 privind transparenta decizionala. Lipsa dezbaterii publice efective - au existat solicitari exprese de modificare a regulamentului anterior votarii acestuia. Desi Autoritatea publica era obligata sa decida organizarea unui intalniri, aceast intalnire nu s-a organizat de Primarie, o parte din consilierii

locali au venit singuri la intalnirea neorganizata, este vorba de consilierii USR, si in timpul procedurii de vot au solicitat scoaterea proiectului de vot de pe ordinea de zi si initierea de dezbateri publice.

Ulterior adoptarii HCL, locuitorii Peninsulei, puși în fața faptului împlinit, că a fost adoptată o hotărâre de Consiliu Local cu ignorarea propunerilor rezidenților, pe data de 6 noiembrie 2021,

s-a inițiat prin intermediul Grupului de Inițiativă din Peninsulă, care nu este un grup cu personalitate juridică, este un grup de pe Facebook, care are 1000 de membri și, prin intermediul grupului s-au gândit să organizeze și să cheme la consultări consilierii locali, viceprimari, primar. La întâlnirea din 6 noiembrie au participat doi consilieri de la PSD – unul este ##### Răsăuțeanu – care votaseră pentru adoptarea regulamentului, domnul ##### din partea PNL, care la fel votase pentru adoptarea regulamentului și doi consilieri USR care se abținuseră de la vot, dar și președintele PNL Constanța, #####. Cu ocazia acelei întâlniri, ei i-au îndemnat să strângă semnături, pentru că aceștia sunt de acord că acel regulament trebuie modificat, dar să aibă la bază o solicitare a mai multor persoane. Și atunci, timp de 5 zile, intervenienții au trecut la un exercițiu prin care au strâns semnături și s-au strâns 1603 semnături, iar în paralel au adunat propuneri concrete de modificare a regulamentului, cu indicarea motivelor ce nemulțumesc atât agenții economici, cât și persoanele fizice, dar și parohiile – cele două parohii sunt Sfântul ##### și Sfântul #####. Aceste parohii nu numai că au strâns semnături, dar au și peste 500 de declarații ale persoanelor care se simt prejudiciate de intrarea în vigoare a regulamentului. (...) Am trimis scanate, vineri, 12 noiembrie, listele cu semnături, către primărie și consilierii locali.

Intervenienta a apreciat că foarte important este ca la nivelul Primăriei Constanța/Consiliul Local Constanța s-a constituit un grup de lucru care au demarat discuții în vederea modificării regulamentului, asadar insusi paratul a considerat ca acest Regulament nu este unul legal si implicit recunosc ca el ar trebui modificat. Raportat la acest aspect este fara putere de tagada ca se impune suspendarea acestui Regulament.

Adoptarea HCL-ului contestat s-a facut cu doua avize nefavorabile, respectiv, așa cum a arătat mai sus Comisia nr.3 și Comisia nr.5

Regulamentul a fost emis cu încălcarea dispozițiilor Legii nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă.

Etapă de consultare, a fost extrem de scurtă și nu a permis o cercetare reală și eficientă a situațiilor de fapt cu care se confruntă persoanele fizice riverane: consultarea s-a făcut în mediu online, pe o perioadă de 10 zile; răspunsurile au fost în număr foarte mic, din toate zonele #####; riveranii în marea lor majoritate nu au fost înștiințați de aceste chestionare online; solicitările persoanelor fizice răspundente la chestionare nu au fost avute în vedere; nu a existat o evaluare efectivă a impactului social a normelor ce reglementează circulația persoanelor fizice; nu a existat o evidență a numărului efectiv de persoane ce locuiesc în ZP, familii, unități locative, autoturisme aparținând rezidenților; nu au fost evidențiate ca număr, amplasare și disponibilitate locurile de parcare existente în ZP și neafectate uzului instituțiilor publice cum ar fi Parcarea din zona instanțelor de judecată, singura parcare la zona limitrofa ZP.

Potrivit art.6 alin. 4 din lege, actele normative cu impact asupra domeniilor social, economic și de mediu, asupra bugetului general consolidat sau asupra legislației în vigoare sunt elaborate pe baza unor documente de politici publice aprobate de Parlament sau de Guvern.

„Art. 7: Evaluarea preliminară a impactului noilor reglementări. (1) Evaluarea preliminară a impactului proiectelor de lege, a propunerilor legislative și a celorlalte proiecte de acte normative reprezintă un set de activități și proceduri realizate cu scopul de a asigura o fundamentare adecvată a inițiativelor legislative. Evaluarea preliminară a impactului presupune identificarea și analizarea efectelor economice, sociale, de mediu, legislative și bugetare pe care le produc reglementările propuse. (2) Evaluarea preliminară a impactului proiectelor de acte normative este considerată a fi modalitatea de fundamentare pentru soluțiile legislative propuse și trebuie realizată înainte de adoptarea actelor normative. (3) Fundamentarea noii reglementări trebuie să aibă în vedere atât evaluarea impactului legislației specifice în vigoare la momentul elaborării proiectului de act normativ, cât și evaluarea impactului politicilor publice pe care proiectul de act normativ le implementează. (3 ind. 1) Propunerile legislative, proiectele de legi și celelalte proiecte de acte normative vor fi însoțite, în mod obligatoriu, de o evaluare preliminară a impactului noilor reglementări asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului. (4) Evaluarea preliminară a impactului este realizată de inițiatorul proiectului de act normativ. În cazul unor proiecte de acte normative complexe, evaluarea impactului poate fi realizată, pe baza unui contract de prestări de servicii, de către institute de cercetare științifică, universități, societăți comerciale sau organizații neguvernamentale, în conformitate cu prevederile legale în vigoare referitoare la achizițiile publice”.

De asemenea, Legea prevede efectuarea unei evaluări preliminare a impactului actelor normative, care presupune identificarea și analizarea efectelor economice, sociale, de mediu, legislative și bugetare pe care le produc reglementările propuse. Propunerile legislative, proiectele de legi și celelalte proiecte de acte normative trebuie însoțite, în mod obligatoriu, de o evaluare preliminară a impactului noilor reglementări asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului.

Or, așa cum a arătat intervenienta #####, Regulamentul privind accesul în Zona Peninsulară încalcă/restrânge/limitează o serie de drepturi și libertăți fundamentale ale omului, încălcare care de aceasta data, spre deosebire de primul Regulament anulat în instanță, are la bază un studiu de impact care ar fi trebuit să evidențieze impactul reglementărilor prevăzute de actul administrativ asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului.

Cu privire la încălcarea art. 25 alin. 1 din Constituția României, intervenienta a arătat:

Art.25 alin.1 din Constituția României garantează dreptul la liberă circulație, în țară și în străinătate și prevede, totodată, că exercitarea acestui drept se realizează în condițiile prevăzute de lege. În sensul acestor prevederi, orice limitare privind exercitarea acestui drept se poate stabili numai prin lege și nu prin adoptarea unui act administrativ al unei autorități publice locale. Regulamentul de acces în Zona Peninsulară a municipiului Constanța enumeră la art.9 categoriile de permise ce pot fi solicitate, incluzând și categoria permiselor de acces pentru evenimente religioase.

Regulamentul a fost emis cu încălcarea art. 53 din Constituția României:

Potrivit art. 53 din Constituție, „exercițiul unor drepturi sau al unor libertăți poate fi restrâns numai prin lege și numai dacă se impune, după caz, pentru: apărarea securității naționale, a ordinii, a sănătății ori a moralei publice, a drepturilor și a libertăților cetățenilor; desfășurarea instrucției penale; prevenirea consecințelor unei calamități naturale, ale unui dezastru ori ale unui sinistru deosebit de grav”.

De asemenea, „restrângerea poate fi dispusă numai dacă este necesară într-o societate democratică. Măsura trebuie să fie proporțională cu situația care a determinat-o, să fie aplicată în mod nediscriminatoriu și fără a aduce atingere existenței dreptului sau a libertății”.

Restrângerea unor drepturi, cu titlu permanent, nu este determinată de niciuna dintre situațiile prevăzute de art. 53 din Constituția României, nefiind îndeplinite criteriile pentru care se poate dispune o astfel de limitare și nici nu este stabilită prin lege, ci printr-un Regulament al autorității administrative locale.

Astfel, în raport cu scopul și obiectul aplicării restricției, măsurile instituite sunt disproporționate, producând dezechilibre grave în viața socială și spirituală a comunității religioase.

Regulamentul încalcă art. 555 din Codul Civil.

Art. 555 din Codul Civil definește proprietatea privată ca fiind dreptul titularului de a poseda, folosi și dispune de un bun, în mod exclusiv, absolut și perpetuu, în limitele stabilite prin lege.

Astfel, deși Legea nu limitează dreptul de stabilire a sediului și de desfășurare a activităților în Zona Peninsulară, Regulamentul, prin restricționarea accesului în zonă, în mod nelegal și abuziv, restrânge desfășurarea activităților, prin faptul că nu se poate exercita în mod absolut și perpetuu dreptul de proprietate sau de folosință asupra spațiilor cu destinație de lacas de cult în cazul intervenienților.

Intervenienta ##### a apreciat că HCL ##### are prevederi discriminatorii, motiv pentru care a formulat plangere la CNCD pentru savarsirea faptelor prevăzute de art. 2, alin (1) și alin (3) din OG ##### privind prevenirea și sancționarea tuturor formelor de discriminare republicată.

Conform art. 2, alin (1) din OG 137/2000, prin discriminare se înțelege „orice deosebire, excludere, restricție sau preferință, pe bază de rasă, naționalitate, etnie, limbă, religie, categorie socială, convingeri, sex, orientare sexuală, vârstă, handicap, boală cronică necontagioasă, infectare HIV, apartenență la o categorie defavorizată, precum și orice alt criteriu care are ca scop sau efect restrângerea, înlăturarea recunoașterii, folosinței sau exercitării, în condiții de egalitate, a drepturilor omului și a libertăților fundamentale sau a drepturilor recunoscute de lege, în domeniul politic, economic, social și cultural sau în orice alte domenii ale vieții publice”.

Intervenienta a arătat că Regulamentul de acces în Zona Peninsulară instituie mai multe situații de discriminare, după cum urmează:

a) Situațiile de discriminare generate de eliberarea permiselor de acces pentru îngrijirea/asistența persoanelor cu dizabilități. În cadrul art. 9, alin. (10) din Regulament se reglementează eliberarea permiselor de acces situații excepționale pentru ”vehicule care deserveșc la îngrijirea/asistența persoanelor cu dizabilități (încadrare în grad de handicap)”. Cererea pentru eliberarea acestor permise se face cu cel puțin 72 de ore înainte (sau chiar cu 10 zile înainte, dacă luăm în considerare și prevederile art. 10 alin. 10).

Această prevedere se aplică, așa cum este formulat articolul din Regulament, atât persoanelor cu dizabilități care locuiesc în Zona Peninsulară și au nevoie de transport în afara Zonei Peninsulare, cât și persoanelor cu dizabilități care locuiesc în afara Zonei Peninsulare și au nevoie să intre în Zona Peninsulară pentru rezolvarea anumitor situații (de exemplu pentru a ajunge la o instituție din Zona Peninsulară).

Intervenienta a reamintit drepturile persoanelor cu handicap, conform legii 448/2006, în corelație cu obligațiile autorităților locale:

„Art. 6. Persoanele cu handicap beneficiază de drepturi la: a) ocrotirea sănătății - prevenire, tratament și recuperare; b) educație și formare profesională; c) ocuparea și adaptarea locului de muncă, orientare și reconversie profesională; d) asistență socială, respectiv servicii sociale și prestații sociale; e) locuință, amenajarea mediului de viață personal ambiant, transport, acces la mediul fizic, informațional și comunicațional; f) petrecerea timpului liber, acces la cultură, sport, turism; g) asistență juridică; h) facilități fiscale; i) evaluare și reevaluare prin examinarea la domiciliu a persoanelor nedeplasabile de către membrii comisiei de evaluare, la un interval de 2 ani”.

„Art. 7. (1) Promovarea și respectarea drepturilor persoanelor cu handicap revin, în principal, autorităților administrației publice locale unde își are domiciliul sau reședința persoana cu handicap și, în subsidiar, respectiv complementar, autorităților administrației publice centrale, societății civile și familiei sau reprezentantului legal al persoanei cu handicap. (2) În baza principiului egalizării șanselor, autoritățile publice competente au obligația să asigure resursele financiare necesare și să ia măsuri specifice pentru ca persoanele cu handicap să aibă acces nemijlocit și neîngrădit la servicii”.

Din modul de redactare a articolului menționat intervenienta a apreciat că rezultă că pentru vehicule care deservește la îngrijirea/asistența persoanelor cu dizabilități se va cere un permis de acces pentru fiecare intrare, ceea ce limitează drastic drepturile persoanelor cu dizabilități. Acest lucru este valabil atât pentru situația în care vehiculul care deservește persoana cu dizabilități este al unei persoane din Zona Peninsulară, cât și pentru situația în care vehiculul în cauză este în afara Zonei Peninsulare (pentru că la intrarea în Zona Peninsulară este nevoie de permis de acces).

Obligația autorităților locale este să ajute la accesibilizarea tuturor aspectelor vieții publice pentru aceste persoane, iar formularea unei cereri pentru eliberarea unui permis de acces cu 72 de ore (sau chiar 10 zile) înainte ca persoana cu dizabilități să aibă nevoie de transport îngreșează nepermis drepturile acestor persoane.

În plus, modul de redactare a articolului prin care se subliniază că persoanele cu dizabilități sunt doar cele încadrate într-un grad de handicap discriminează suplimentar persoanele care nu au dovada scriptică a înscrierii într-un grad de handicap. Un rezident de Zona Peninsulară poate avea temporar mobilitate redusă (exemplu: o persoană cu fractură la un membru inferior) și să aibă nevoie să intre sau să iasă din Zona Peninsulară cu ajutorul altei persoane care deține un vehicul. Cum persoana care are mobilitatea redusă nu poate face dovada încadrării într-un grad de handicap, nu i se va emite un permis de acces în Zona Peninsulară pentru vehiculul care ar trebui să îl transporte unde are nevoie în afara Zonei Peninsulare, fiind discriminată față de orice altă persoană aflată în situație similară care poate să acceseze un transport cu autovehiculul fără să aibă nevoie de o aprobări birocratice pentru acest lucru.

b) Situațiile de discriminare generate de eliberarea unui singur permis pentru fiecare unitate locativă, cu condiția deținerii unui loc de parcare amenajat (art. 9, alin. 1). Familiile care dețin mai mult de un vehicul sunt discriminate în folosința bunurilor lor (în speță al doilea vehicul) față de persoanele care dețin două sau mai multe vehicule și care nu au domiciliul / reședința în Zona Peninsulară. Lipsa unui permis de acces înseamnă că proprietarii nu-și pot folosi bunurile proprii pentru scopurile pentru care au achiziționat bunurile respective (pentru a ajunge la locul de muncă, la școli, grădinițe pentru copii, la cabinete medicale sau farmacii, la piață sau la alte magazine pentru aprovizionarea curentă).

Prevederea prin care permisul de acces se emite în limita unui singur permis per unitate locativă discriminează suplimentar prin prisma faptului că într-o unitate locativă pot locui două familii (ex: o familie de tineri care locuiesc alături de părinți), care au fiecare câte un vehicul. Regulamentul de acces permite eliberarea unui permis de acces pentru un singur vehicul, pentru una dintre familii. A doua familie nu mai are posibilitatea obținerii unui permis de acces, fiind astfel limitată în folosința bunului propriu și discriminată astfel față de o gospodărie similară din afara Zonei Peninsulare.

c) Situațiile de discriminare generate de definiția din Regulament pentru „vehicul”. În Regulament, vehiculul este definit ca fiind „mijloc de transport cu tracțiune proprie, respectiv autovehicul, motoretă, motocicletă, ATV, bicicletă cu motor sau alt vehicul din categoria mopederelor”. Sunt situații când rezidenții au atât un autovehicul, cât și un vehicul pe două roți (scuter, motocicletă, motoretă), acesta din urmă fiind folosit pentru transport la locul de muncă (avem cazul unui rezident din Zona Peninsulară care muncește în Portul Constanța – unde nu există transport public, portul acoperind o suprafață de aprox. 4000 de hectare; acest rezident folosește un scuter pentru deplasarea la și de la serviciu în perioada primăvară - toamnă).

d) Situațiile de discriminare generate de lipsa unui permis de acces pentru vizitatori. Sunt situații când copiii rezidenților din Zona Peninsulară nu locuiesc cu părinții și nu îi pot vizita și ajuta pentru că nu au un permis de acces. De exemplu, un rezident în vârstă și care are nevoie să meargă la un control medical și nu deține autovehicul propriu, nu poate să cheme un membru de familie sau un cunoscut pentru a-l transporta la controlul medical pentru că nu există posibilitatea emiterii unui permis de acces pentru această situație.

e) Situațiile de discriminare generate de lipsa unor permise de acces pentru enoriașii parohiilor și a altor lăcașe de cult, pentru participarea la slujbele periodice. În Zona Peninsulară din Municipiul Constanța au sediu un număr important de lăcașe de cult care oficiază servicii religioase: Arhiepiscopia Tomisului, ##### ortodoxă Sfântul #####, ##### catolică Sfântul ##### de Padova, Biserica Armeană Sfânta #####, Biserica ##### Metamorphosis – Schimbarea la față, Moscheea ##### I, Geamia Hunchiar

Discriminarea are la bază trei elemente care trebuie să fie îndeplinite cumulativ: să existe o deosebire, excludere, restricție sau preferință; acestea să fie aplicate în baza unuia dintre criteriile de discriminare stipulate în OG 137/2000, această listă nefiind însă una exhaustivă, legiuitorul prevăzând că discriminarea se poate face și în baza oricărui alt criteriu; rezultatul să conducă la atingerea unor drepturi, fie cele fundamentale, fie a drepturilor recunoscute de lege (în domeniul politic, economic, social, cultural sau în oricare alt domeniu al vieții publice).

Intervenienta ##### a mai apreciat că HCL 294/2021, a fost emisă cu încălcarea disp. art. 44 din OG 43/1997 cu modificările ulterioare, administratorul drumului public poate institui restricții pe drumul public.

Conform art. 44 din OG 43/1997 cu modificările ulterioare, administratorul drumului public poate institui restricții pe drumul public. Drumurile publice din Zona Peninsulară a Municipiului Constanța se află în administrarea consiliului local, conform art. 22 din OG 43/1997: "Administrarea drumurilor județene se asigură de către consiliile județene, iar a drumurilor de interes local, de către consiliile locale pe raza administrativ-teritorială a acestora.". Fiind administratorul drumurilor publice din Zona Peninsulară, consiliul local poate institui restricții de circulație pe drumurile publice pe care le are în administrare, și vom analiza în cele ce urmează care sunt situațiile în care se pot institui restricții de circulație.

Conform art. 44 din OG 43/1997 cu modificările ulterioare, administratorul drumului public poate institui restricții pe drumul public, după cum urmează:

„#### (1): Administratorii drumurilor pot institui restricții temporare, parțiale sau totale de circulație, pentru executarea unor lucrări, conform normelor stabilite prin ordin comun al ministrului transporturilor, al ministrului dezvoltării regionale și administrației publice și al ministrului afacerilor interne, cu informarea prealabilă, inclusiv asupra variantelor de rute alternative, a Ministerului Transporturilor, a poliției rutiere și a utilizatorilor”.

„#### (2): Pentru protecția unor sectoare de drumuri, administratorul acestora poate institui restricții de circulație, semnalizate corespunzător, privind categoriile de transport, viteză, perioadele și intervalele orare, masele și/sau dimensiunile maxime admise ale vehiculelor ce pot utiliza sectorul respectiv, în conformitate cu prevederile stabilite prin ordin comun al ministrului transporturilor sau al ministrului dezvoltării regionale și administrației publice, după caz, și al ministrului afacerilor interne, cu informarea prealabilă, inclusiv asupra variantelor de rute alternative, a Ministerului Transporturilor, a poliției rutiere și a utilizatorilor”.

Intervenienta a apreciat că se constată că în cazul de față nu se încadrează în restricțiile care se pot institui în baza alin. (1) al art. 44 din OG 43/1997 republicată, nefiind în discuție executarea unor lucrări (raportându-se la scopul reglementării, acela de protejare a Zonei Peninsulare).

În lipsa unor informații detaliate despre fundamentarea instituirii regulamentului, se verifică dacă autoritatea locală și-a instituit restricțiile în baza alin. (2) al art. 44 din OG 43/1997 republicată, restricționare destinată protecției sectorului de drum. Așa cum este formulat, regulamentul permite accesul pe sectoarele de drum public din Zona Peninsulară doar acelor autovehicule care dețin permis de acces. Din analiza motivelor posibile pentru care un sector de drum public se poate restricționa prin prisma art. 44, alin. (2) din OG rezultă următoarele: restricționarea impusă de Regulament nu este o restricționare pe categorii de transport (acestea sunt reglementate de Anexa 2 a OG 44/1997, vehiculul cu permis de acces nefigurând între acestea); restricționarea impusă nu este una de viteză; restricționarea impusă nu vizează o perioadă și/sau un interval orar; restricționarea impusă nu vizează o anumită masă (masa este vizată doar la emiterea unui permis de acces, dar simplul fapt că un autovehicul are o anumită masă nici nu îi permite, nici nu îi determină interzicerea accesului în Zona Peninsulară); restricționarea impusă nu vizează dimensiuni maxime admise ale vehiculelor ce pot utiliza sectorul respectiv.

Din analiza de mai sus rezultă că restricția de circulație impusă prin Regulament nu este instituită nici în baza art. 44, alin (2) din OG antereferit.

În plus, în susținerea acestei opinii intervenienta a subliniat că OG 43/1997 republicată prevede că încălcarea restricțiilor instituite potrivit art. 44 alin. (1) și (2) se consideră contravenție și se sancționează cu amendă de la 1.000 lei la 3.000 lei, aplicată conducătorului auto (art. 61, alin. (1), lit. m)). Or, prin Regulamentul de acces în Zona Peninsulară legiuitorul local a stipulat că intrarea în Zona Peninsulară fără permis de acces se sancționează cu amendă de la 1.000 lei la 1.500 lei pentru persoane fizice și de la 1.500 lei la 2.500 lei pentru persoane juridice (art. 23, alin. 2 din Regulament).

Ținând cont de ierarhia aplicării actelor normative prin care o Hotărâre de Consiliu Local nu poate să modifice o Lege, rezultă că restricționarea accesului în Zona Peninsulară nu s-a făcut nici în baza art. 44, alin (2) din OG 43/1997 republicată și deci se poate discuta și de o aparență de nelegalitate cu privire la instituirea restricțiilor prin prezentul Regulament (nu apare în nici un document care este temeiul legal al instituirii reglementărilor de restricționare, la art. 6 din Regulament fiind prezentată legislația aplicabilă în domeniu, dar fără identificarea efectivă a textelor legale care fac posibilă instituirea restricțiilor implementate prin acest regulament de acces).

În concluzie, inclusiv prin raportare la faptul ca la nivelul Consiliului Local/Primăriei Constanta s-a constituit un grup de lucru care lucrează la modificarea Regulamentului, actul administrativ atacat este nelegal, pentru motivele arătate mai sus, fiind astfel îndeplinită condiția cuprinsă în definiția cazurilor bine justificate cu privire la îndoiala serioasă în privința legalității actului administrativ. Printr-o analiză aparentă, sumară, fără cercetarea fondului, se poate stabili că hotărârea atacată încalcă drepturile fundamentale, situație care justifică pe deplin motivele suspendării.

Cu privire la paguba iminentă, intervenienta ##### a arătat că locuiește împreună cu soțul și doi copii minori (inscrisi la gradinita și, respectiv, la scoala) la adresa din ##### și au în posesie 2 autoturisme și sunt afectați în principal de prevederea din regulament care da posibilitatea de a obține permis pentru un singur autoturism de fiecare unitate locativă.

În zona peninsulară nu există școala generală și nici piața, ceea ce impune deplasarea pentru transportul copiilor la/dinspre școala/gradinita, deplasarea spre piața agroalimentară pentru aprovizionare, această mobilitate determinată de necesitate implicând mijloace de transport personale ale diferiților membri ai familiei. Limitarea la un singur autoturism pe spațiu locativ afectează grav libertatea de mișcare și accesul la proprietate cu autoturisme personale pentru care se plătesc taxe și impozite la bugetul local.

Totodată nu există nici un fel de locuri de parcare limitrofe unde ar putea să parcheze cel de-al doilea autoturism, Primăria neoferind locuri de parcare sau soluții pentru cei ce dețin mai mult de un autoturism.

Totodată în ipoteza în care ar avea o urgență casnică, se sparge o teavă, avarie la sistemul electric/etc, nu există posibilitatea să se deplaseze instalatorul/meșterul pentru că nu are acces și nu va avea cum să parcurgă cu geanta de scule în mână o distanță lungă de la una din cele două bariere până la locația intervenientei.

Intervenienta a arătat totodată că de la momentul montării barierelor le-a fost îngrădit accesul la cumparaturile online caci curierilor nu le-a fost permis accesul.

Livratorii de tip „takeaway” nu au acces în zonă și de asemenea nici taxiurile/uber. Practic viața acestora s-a schimbat radical de la momentul la care a intrat în vigoare Regulamentul. Zi de zi trăiesc cu teama zile de mâine și cu stresul că nu vor avea acces la diverse servicii prin faptul că de la momentul intrării în vigoare a Regulamentului practic au devenit o zonă închisă, unde nici prietenii și nici rudele nu mai pot veni.

Cu titlu de exemplu a aratat ca daca într-o zi sotul este la serviciu iar aceasta este bolnava si nu poate sa ducă unul din copii la scoala, practic nicio rudă/nici un prieten, nu va putea avea acces pentru a o ajuta și a duce copilul la scoala. Astfel de situatii care se nasc sunt de ordinul miilor si din cauza unor astfel de situatii traiesc zilnic cu stresul ca se va naste o anume situatie si nu o vor putea gestiona din cauza acestui Regulament.

Este inadmisibil ca atata timp cat atat intervenienta cat și reclamantii principali își indeplinesc toate obligatiile legale, platesc impozite, etc, sa se trezească peste noapte ca li se îngrădesc drepturile si ca li se diminueaza ilicit patrimoniul inclusiv prin faptul ca va trebui sa se mute din aceasta zona cat mai repede posibil.

În concluzie, astfel cum este definită prin art.2 alin.1 lit.t) și ș) din Legea nr. 554/2004, condiția cazului bine justificat este reprezentată de “împrejurările legate de starea de fapt și de drept, care sunt de natură să creeze o îndoială serioasă în privința legalității actului administrativ”, iar prin pagubă iminentă se înțelege “prejudiciul material viitor și previzibil sau, după caz, perturbarea previzibilă gravă a funcționării unei autorități publice sau a unui serviciu public”.

În analiza instanței, intervenienta ##### a considerat că nu se poate concepe analiza celor două condiții ce trebuie îndeplinite în mod cumulativ, decât împreună, deoarece nu se poate discuta despre un caz bine justificat dacă nu se învederează în același timp iminența producerii unei pagube semnificative.

Raportat la cele expuse mai sus, a considerat că a dovedit existența celor două condiții și a oferit suficiente indicii aparente de răsturnare a prezumției de legalitate a Regulamentului, sens în care se impune admiterea cererii de suspendare.

În dovedire, intervenienta ##### a solicitat încuviințarea probei cu înscrisuri.

La data de 08.12.2021, reclamantii au depus cerere de completare a motivelor cererii de suspendare, cu referire la dezbaterile publice de la introducerea cererii de suspendare pana în prezent, precum si cu privire la acordul unanim al consilierilor locali de modificare a regulamentului pe cale administrativa, dar si cu privire la necesitatea suspendarii aplicarii regulamentului pana la modificarea Regulamentului prin prisma efectelor concrete asupra rezidentilor ale aplicarii acestui Regulament cu multiple norme absurde si lacune de reglementare.

Prin art. 1 și 2 din Regulamentul de acces în Zona peninsulară a Municipiului Constanța aprobat prin HCL Constanța nr. 294/31.08.2021 s-a menționat că scopul reglementării accesului în această zonă este acela de protejare a acestei părți urbanistice importante a municipiului Constanța, zona peninsulară (incluzând Piața ##### și Faleza Cazino Constanța) fiind supusă

unui amplu proces de reabilitare și amenajare urmărind punerea în valoare a numeroaselor obiective turistice, precum și îmbunătățirea sistemului de promovare și comerț modern.

Prin concluziile studiului de impact, se sugerează beneficiarului studiului, o atitudine de satisfacție civică, bunăvoință și spirit constructiv din partea Primăriei Municipiului Constanța pentru a realiza obiectivele de a implementa un regulament de acces auto în Zona Peninsulară din Municipiul Constanța, mai degrabă decât să lase să predomină perplexitatea sau chiar ostilitatea.

Reclamanții au apreciat că atitudinea emitentului actului a fost complet diferită, adoptând un Regulament de acces auto în Zona peninsulară similar dar nu identic (incluzând mult mai multe restricții) cu cel anulat anterior de instanța competentă, cu o perioadă de consultare strict formală și ineficientă, fără să țină seama și să opereze nicio modificare din cele propuse de reprezentanții la studiu sau consultările publice, fără a lua niciuna din măsurile prealabile necesare implementării unui asemenea Regulament, astfel ca există probleme majore nerezolvate: cai de acces/iesire importante blocate; lipsa acută de locuri de parcare; lipsa mijloace de transport care să ducă clienții mai aproape de zonele pietonale; interzicerea accesului taxiurilor în zonă; lipsa categoriei de permise pentru oaspeții din locurile de cazare; lipsa categoriei de permise pentru clienții reclamanților, pentru colaboratori, pentru angajații acestora; lipsa de categorii de permise pentru participanții la evenimente private (nunti, botezuri, etc) organizate în locațiile reclamanților; instituirea unor ore de noapte în care este imposibilă aprovizionarea deoarece furnizorii nu lucrează în acele intervale orare (23-6); instituirea obligației anticipate de reparare a daunelor aduse tramei stradale în condițiile în care prezintă grave distrugeri și în prezent, distrugeri ce nu au fost avute în vedere și nu pot fi probate.

Reclamanții au mai arătat că anterior adoptării HCL 294/31.08.2021, au fost formulate propuneri și critici de către rezidenți dar au fost ignorate aproape în totalitate.

Tot în perioada de dezbateri, în iulie 2021, au fost organizate prin intermediul unui grup de pe facebook la solicitarea consilierilor locali USR două rânduri de consultări cu rezidenții, unde autoritățile locale nu au participat și unde rezidenții și-au descris problemele legate de adoptarea acestui Regulament.

Prin prisma acestor consultări, consilierii locali USR au solicitat colegilor din consiliul local, în timpul sedinței din 30.08.2021, scoaterea de pe ordinea de zi a Proiectului și să nu voteze acest Proiect de hotărâre.

Ulterior adoptării HCL, locuitorii Peninsulei, au fost puși în fața faptului împlinit, că a fost adoptată o hotărâre de Consiliu Local cu ignorarea propunerilor rezidenților, pe data de 6 noiembrie 2021, s-a inițiat prin intermediul Grupului de Inițiativă din Peninsulă, care nu este un grup cu personalitate juridică, este un grup de pe Facebook, care are peste 1000 de membri un fel de consultare publică.

Prin intermediul grupului reclamanților au arătat că s-au gândit să organizeze și să cheme la consultări consilierii locali, viceprimari, primar.

La întâlnirea din 6 noiembrie au participat doi consilieri de la PSD - unul este ##### Răsăuțeanu - care votaseră pentru adoptarea regulamentului, domnul ##### din partea PNL, care la fel votase pentru adoptarea regulamentului și doi consilieri USR care se abținuseră de la vot, dar și președintele PNL Constanța, #####. Cu ocazia acelei

întâlniri, ei i-au îndemnat să strângă semnături, pentru că ei sunt de acord că acel regulament trebuie modificat, dar să aibă la bază o solicitare a mai multor persoane.

Timp de 5 zile, reclamanții au arătat că au trecut la un exercițiu prin care au strâns 1603 semnături (studiul de impact a fost făcut pe mai puțin de 800 de repondenti online), iar în paralel au adunat propuneri concrete de modificare a regulamentului, cu indicarea motivelor ce nemulțumesc atât agenții economici, cât și persoanele fizice, dar și parohiile – cele două parohii sunt Sfântul ##### și Sfântul #####.

Aceste parohii nu numai că au strâns semnături, dar au și peste 500 de declarații ale persoanelor care se simt prejudiciate de intrarea în vigoare a regulamentului. (...)

Reclamanții au arătat că au trimis scanate, vineri, 12 noiembrie, listele cu semnături, către primărie și consilierii locali și așteaptă încă să vadă dacă aceștia își vor respecta promisiunea de a pune în discuție ei, de la sine, modificarea acestui regulament, pentru că au această posibilitate - să îl revoce sau să îl modifice. (anexam dovada comunicării).

Demersurile au continuat și la data de 18 noiembrie reprezentanți ai persoanelor fizice juridice și alte părți interesate de regulamentul de aplicare din zona peninsulară s-au întâlnit cu Reprezentanți din Consiliul Local al Partidului Național Liberal concluzia întâlnirii fiind faptul că se impun numeroase modificări la regulament, solicitarea persoanelor prezente fiind de anulare a regulamentului sau de suspendare a acestuia până la modificare (anexam copie PV).

La data de 19 noiembrie 2021, reprezentanți ai persoanelor fizice juridice și alte părți interesate au avut o întâlnire de data aceasta cu reprezentanții USR din Consiliul local și ca urmare a discuțiilor avute consilierii USR au decis că vor solicita introducerea pe ordinea de zi a viitoarei ședințe a Consiliului Local a propunerii de suspendare a regulamentului până la data la care se vor reface studiu de impact și dezbaterea publică în scopul modificării regulamentului de acces ulterior acestor întâlniri (anexam copie PV).

Sâmbătă 20 noiembrie 2021 a avut loc a 4-a întâlnire în Piața ##### a mai multor rezidenți din zonă cu reprezentanții partidelor politice din Consiliul Local la acea întâlnire unde a fost prezentă și presa și care a fost deosebit de mediatizată. Toți reprezentanții partidelor din Consiliul local și-au exprimat opinia că se impun modificări urgente ale regulamentului de acces în zona peninsulară și au manifestat acordul pentru suspendarea aplicării acestuia până la data modificării.

Luni pe 22.11.2021, Primaria Constanta a anunțat pe pagina de Facebook, ca Primarul Vergil ##### și consilierii locali PNL, respectiv USR, au agreeat găsirea soluțiilor care să armonizeze interesul public general cu cel al cetățenilor din Zona Peninsulară și ca a avut loc o întâlnire între primar, aparatul de specialitate al primăriei și reprezentanții consilierilor locali PNL și USR, în care au fost prezentate cerințele preluate de la cetățenii vizați de regulamentul de acces auto în Zona Peninsulară.

Drept urmare, s-a stabilit un grup de lucru format din aparatul de specialitate al primăriei și reprezentanții consilierilor locali, ce s-au întâlnit cu cetățenii din Peninsula, în care se va analiza punctual fiecare problemă semnalată în vederea soluționării ei.

La finalul acestor întâlniri va rezulta un set de măsuri ce vor avea ca scop crearea unui echilibru între doleanțele cetățenilor și reglementările necesare realizării investițiilor din fonduri europene și de la bugetul local ce au ca obiectiv reabilitarea, protejarea și punerea în valoare a sitului istoric Zona Peninsulară Constanța.

La data de 24.11.2021, tot pe pagina de Facebook a Primăriei a fost anunțat un progres în armonizarea interesului public general cu cel al locuitorilor din Zona Peninsulară. Rezultatul celor trei întâlniri de lucru între consilierii PNL, respectiv USR și aparatul de specialitate al primarului Vergil ##### se concretizează în următoarele propuneri de revizuire a regulamentului de acces auto: instituirea unui coridor de acces general pentru facilitare trafic auto și oprire cu durata de 5 minute, la Sud de piața ##### alcătuit din străzile ##### și Revoluției din 22 Decembrie 1989 cu intrare din bulevardul #####, respectiv ieșire spre același bulevard; instituirea unui coridor de acces general pentru facilitare trafic auto și oprire cu durata de 5 minute, la Nord de piața ##### alcătuit din străzile #####, Sulmona și ##### cel ##### pentru direcția Est, respectiv ##### Canarache pentru direcția Vest; soluția coridoarelor de acces auto va fi evaluată periodic prin prisma consecințelor ce le creează; orar de aprovizionare între orele 6.00 – 10.00; permise de acces pentru evenimente religioase private, în număr limitat și pe perioadă determinată; permise de acces pentru mass-media, în număr limitat, pe perioadă nedeterminată, cu îndeplinirea unor condiții.

Reclamanții au arătat că anunțul spune că regulamentul actual, ce deservește interesul public general, aflat în vigoare ca urmare a votului consilierilor, va fi revizuit printr-o viitoare hotărâre a Consiliului Local pentru a răspunde într-o măsură mai mare dorințelor cetățenilor din zonă, dar va continua să respecte obiectivul asumat de a reabilita, proteja și pune în valoare situl istoric Zona Peninsulară Constanța.

Deși reprezentanții USR au introdus pe ordinea de zi după o încercare ratată, și au convocat ședință extraordinară a Consiliului Local, pentru data de 25.11.2021, privind necesitatea suspendării aplicării regulamentului de acces această propunere de hotărâre a fost respinsă la data de 25.11.2021, deoarece reprezentanții PNL și PSD s-au considerat satisfăcuți de rapiditatea cu care primăria Constanța a desemnat constituirea unei comisii de lucru în scopul întocmirii de amendamente la regulamentul de acces pentru a armoniza interesele persoanelor rezidente cu interesul autorității locale.

Între timp, regulamentul de acces în zona peninsulară se aplică începând din data de 15 noiembrie și a creat o mulțime de dificultăți atât persoanelor fizice cât și persoanelor juridice rezidente în zona peninsulară.

Reclamanții au arătat că vor anexa cererii un document din care reiese cum s-a reflectat în spațiul public pe Facebook și în mass media aplicarea regulamentului și situațiile absurde create de această aplicare, toate aceste situații constituind prejudiciul provocat de regulamentul de acces.

Cu privire la îndeplinirea condițiilor pentru solicitarea suspendării actului administrativ, prevăzute de Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ, reclamanții au arătat că potrivit art.14 din Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ, în cazuri bine justificate și pentru prevenirea unei pagube iminente, după sesizarea, în condițiile art.7, a autorității publice care a emis actul sau a autorității ierarhic superioare, persoana vătămată poate să ceară instanței competente să dispună suspendarea executării actului administrativ până la pronunțarea instanței de fond.

Cu privire la cazurile bine justificate, reclamanții au arătat că potrivit art. 2 alin. 1 lit. t din Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ, cazurile bine justificate sunt împrejurări

legate de starea de fapt și de drept care sunt de natură să creeze o îndoială serioasă în privința legalității actului administrativ.

Prin raportare la toate aspectele sus menționate, precum și la practica Înaltei Curți care a decis că astfel de împrejurări vădite, de fapt sau/ și de drept care sunt de natură să producă o îndoială serioasă cu privire la legalitatea unui act administrativ au fost reținute de Înalta Curte ca fiind caz bine justificat și modificarea importantă a actului administrativ în calea recursului administrativ, reclamantii au apreciat că este evident că sunt în lucru modificări importante ale actului administrativ, aspect de natură să producă îndoială serioasă cu privire la legalitatea unui act administrativ.

Reclamantii au invocat Decizia nr. ####/2013 a. ICCJ Contencios, Suspendare executare act administrativ, Recurs: Într-adevăr, potrivit art. 14 alin. (1) din Legea nr. 554/2004 „în cazuri bine justificate și pentru prevenirea unei pagube iminente, după sesizarea în condițiile art. 7 a autorității publice care a emis actul sau a autorității ierarhic superioare, persoana vătămată poate să ceară instanței competente să dispună suspendarea executării actului administrativ unilateral până la pronunțarea instanței de fond”.

Deci, cu alte cuvinte, un act administrativ va putea fi suspendat din executare numai în situația în care instanța va constata în mod temeinic îndeplinirea cumulativă a celor două condiții: existența unui caz bine justificat și necesitatea evitării unei pagube iminente ireparabile sau dificil de reparat.

Noțiunea de caz bine justificat a fost definită la art. 2 alin. (1) lit. t) din Legea nr. 554/2004, ca fiind acele împrejurări legate de starea de fapt și de drept care sunt de natură să creeze o îndoială serioasă în privința legalității actului administrativ.

În jurisprudența sa constantă, secția de contencios administrativ și fiscal a Înaltei Curți a reținut că pentru conturarea cazului temeinic justificat care să impună suspendarea unui act administrativ, instanța nu trebuie să procedeze la analizarea criticilor de nelegalitate pe care se întemeiază însăși cererea de anulare a actului administrativ, ci trebuie să-și limiteze verificarea doar la acele împrejurări vădite de fapt și/ sau de drept care au capacitatea să producă o îndoială serioasă asupra prezumției de legalitate de care se bucură un act administrativ.

Astfel de împrejurări vădite, de fapt sau/ și de drept care sunt de natură să producă o îndoială serioasă cu privire la legalitatea unui act administrativ au fost reținute de Înalta Curte ca fiind: emiterea unui act administrativ de către un organ incompetent sau cu depășirea competenței, actul administrativ emis în temeiul unor dispoziții legale declarate neconstituționale, nemotivarea actului administrativ, modificarea importantă a actului administrativ în calea recursului administrativ.

În consecință, față de toate aspectele sus arătate, reclamantii au apreciat că se impune admiterea cererii de suspendare.

Legal citat, pârâul CONSILIUL LOCAL CONSTANȚA nu a formulat întâmpinare față de cererea de chemare în judecată, însă la termenul din 13.12.2021, a depus note scrise prin care a solicitat respingerea ca neîntemeiată a cererii de suspendare a HCL Constanța nr. 294/31.08.2021 privind aprobarea Regulamentului de acces în zona Peninsulară a municipiului Constanța, pentru următoarele motive:

Prin HCL Constanța nr. 294/31.08.2021 a fost aprobat un nou Regulament de acces în Zona Peninsulară a Municipiului Constanța.

Pârâtul a arătat faptul că reclamanții solicită suspendarea Regulamentului, în esență susținând că hotărârea adoptată este nelegală în tot, întrucât lipsește studiul de impact cu privire la modul în care Regulamentul va aduce atingere vieții sociale și spirituale a comunității, Regulamentul a fost adoptat fără a fi respectată procedura dezbaterii publice, Regulamentul încalcă dispozițiile Constituției în referire la garantarea dreptului la liberă circulație, libertatea religioasă și dreptul la proprietate.

De asemenea, susțin reclamanții că Regulamentul este discriminator (pentru că proprietarii de autovehicule din Peninsula sunt discriminați față de cei din celelalte cartiere ale #####, întrucât nu le pot parca adiacent locuinței și nu pot intra în Peninsula decât cu un singur autovehicul) și adoptat cu încălcarea art.44 OG 43/1997 privind instituirea restricțiilor pe drumul public.

În ceea ce privește prejudiciul iminent, arată reclamanta ##### Sfântul ##### de Padova că este afectat accesul enoriașilor, al reprezentantului Papei, al musafirilor, al preoților și angajaților bisericii. Ceilalți reclamanți arată în mod particular vătămarea pe care o pretind prin emiterea Regulamentului, în esență vătămarea constând în neemiterea permiselor de acces pentru numărul de autovehicule pe care le dețin/folosesc în gospodărie (în medie, 3, din care un autovehicul de serviciu).

Pârâtul a învederat faptul că reclamanții au formulat plângere prealabilă împotriva Regulamentului.

În ceea ce privește condițiile prevăzute de art.14 Lege 554/2004, pârâtul a apreciat cu privire la suspendarea executării actului administrativ potrivit Legii Contenciosului Administrativ, faptul că nu s-a făcut dovada îndeplinirii cumulative a condițiilor legale prevăzute de art.14 din Legea nr. 554/2004, respectiv: a) cazul bine justificat și b) existența unei pagube iminente.

Astfel cum este definită prin art.2 alin.1 lit.t) și ș) din Legea nr. 554/2004, condiția cazului bine justificat este reprezentată de „împrejurările legate de starea de fapt și de drept, care sunt de natură să creeze o îndoială serioasă în privința legalității actului administrativ“, iar prin pagubă iminentă se înțelege „prejudiciul material viitor și previzibil sau, după caz, perturbarea previzibilă gravă a funcționării unei autorități publice sau a unui serviciu public”.

Pârâtul a considerat că nu se poate concepe analiza celor două condiții ce trebuie îndeplinite în mod cumulativ, decât împreună, deoarece nu se poate discuta despre un caz bine justificat dacă nu se învederează în același timp iminența producerii unei pagube semnificative.

Cu privire la cazul bine justificat, pârâtul a subliniat următoarele:

Reclamanții invocă îndeplinirea acestei condiții, pe considerentul că motivele de nelegalitate dezvoltate împotriva Regulamentului sunt de natură să atragă o îndoială serioasă și legitimă asupra legalității acestuia.

Prin Sentința civilă nr. ###/02.04.2020 rămasă definitivă prin Decizia civilă nr. #/05.01.2021, ambele pronunțate în Dosarul nr. #####/118/2019 a fost anulată HCL nr. 371/27.09.2018 pentru aprobarea primului regulament de acces în zona peninsulară a municipiului Constanța. Motivul pentru care instanțele au reținut că se impune anularea primului regulament a fost reprezentat de lipsa elaborării unui studiu de impact care să însoțească proiectul de act normativ anterior aprobării.

Totodată, din considerentele detaliate ale hotărârii judecătorești pronunțate în Dosarul nr. #####/118/2019, și confirmate prin decizia pronunțată în recurs, rezultă că au fost respinse de către instanța de judecată criticile de nelegalitate invocate în referire la: încălcarea dreptului la liberă circulație; încălcarea/îngrădirea dreptului la muncă; încălcarea dreptului de proprietate; încălcarea libertății religioase; încălcarea dispozițiilor OG 43/1997 privind restricțiile pe drumul public.

Pentru implementarea dispozițiilor impuse de instanța de judecată în vederea adoptării unui act normativ legal, s-a elaborat Studiul privind impactul socio-ecomomic al aplicării HCL privind aprobarea regulamentului de acces auto în Zona Peninsulară din #####. 81/22.06.2021, care face parte din motivarea în fapt a HCL nr. 294/31.08.2021. Contrar susținerilor reclamanților, pârâtul a arătat că actul normativ adoptat este în concordanță cu Studiul, regăsindu-se reglementate măsurile care au fost considerate de elaboratorul Studiului a fi necesare pentru diminuarea oricărui impact negativ de natură să afecteze comunitatea locală față de schimbarea implementată.

Reclamanții susțin că procesul decizional nu a fost transparent, fără însă a se indica în mod expres motivele pe care își argumentează critica. De asemenea, reclamanții susțin că studiul de impact nu a avut în vedere impactul asupra locuitorilor/rezidenților din Peninsula din perspectiva vieții sociale și spirituale, iar recomandările acestuia nu s-ar regăsi în cuprinsul Regulamentului, ceea ce determină, în opinia lor, nelegalitatea actului normativ. Contradicția este evidentă.

În ceea ce privește nerespectarea ori ineficiența procedurii de dezbatere publică, conform Raportului nr. 167764/24.08.2021, întocmit în urma rezultatului postării anunțului în conformitate cu art.7 din Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, rezultă că în data de 19.07.2021 a fost postat pe site-ul oficial al instituției proiectul privind aprobarea Regulamentului de acces în Zona Peninsulară.

În perioada consultării publice au fost transmise 17 propuneri, sugestii sau opinii cu valoare de recomandare, însă nu a fost primită nicio solicitare privind organizarea unei dezbateri publice de către o asociație legal constituită sau de către o altă autoritate publică.

Propunerile luate în considerare și considerate oportune au fost introduse în Regulament.

Trebuie reținut că orice propuneri (sau critici de nelegalitate) trebuie să se refere la aspecte ce nu au fost invocate și soluționate, cu autoritate de lucru judecat, prin Sentința civilă nr. ###/02.04.2020.

Față de aceste aspecte, pârâtul a arătat că se reține că nu poate fi considerată ca întemeiată critica reclamanților în sensul aprecierii lor că nu a existat o consultare publică reală și efectivă, în condițiile în care proiectul de regulament a fost completat/modificat/rectificat în funcție tocmai de cele propuse de persoanele interesate și participante la procedura consultativă.

Pârâtul a mai arătat că aprecierile reclamanților ce țin de oportunitatea actului normativ nu pot reprezenta motive de nelegalitate ale actului. Autoritatea nu a negat niciodată „îngrijorările actuale” expuse de reclamanți, însă nu poate fi admisă opinia acestora că actul normativ este nelegal pe considerentul că viața socială și spirituală (religioasă) va fi afectată (nu se cunoaște în ce proporție, ori dacă e negativă sau pozitivă) de singurul element al transformării zonei într-una pietonală. Mai mult, zona a fost reglementată ca având destinație cu precădere la circulația pietonală cu mult anterior aprobării prezentului regulament.

În referire la criticile de nelegalitate punctual indicate de reclamanți, pârâtul a arătat că acestea au făcut deja obiectul analizei instanței de judecată, cu ocazia cercetării legalității vechiului regulament de acces în peninsula. Toate aceste critici au fost considerate de instanța de judecată ca fiind neîntemeiate, astfel cum rezultă din considerentele Sentinței civile nr. ####/02.04.2020.

Reluarea acestor critici se lovește de autoritatea de lucru judecat, motivele de nelegalitate invocate primind deja o dezlegare din partea instanței de judecată.

Astfel, pârâtul a învederat următoarele:

Prin cererea de suspendare s-a invocat ca și motiv de nelegalitate încălcarea art.25 alin.1 Constituție, privind garantarea dreptului la liberă circulație. Prin Sentința civilă nr. ####/02.04.2020 s-a reținut: „Instanța reține că art.25 alin.1 din Constituție nu are legătură cu Regulamentul criticat, întrucât dreptul la liberă circulație vizează libertatea de mișcare a cetățeanului, textul constituțional reglementând cele două aspecte care formează acest drept fundamental, respectiv libera circulație pe teritoriul României și libera circulație în afara teritoriului țării. Dreptul la liberă circulație, astfel cum este reglementat de Constituția României, prin transpunerea Pactului internațional privitor la drepturile civile și politice, nu include și dreptul de a conduce autovehicule, prevederile constituționale nefăcând referire și la mijloacele de transport prin care se realizează libera circulație.

Drept urmare, stabilirea unor reguli în ceea ce privește circulația pe drumurile publice, inclusiv în ceea ce privește restricționarea accesului anumitor tipuri de vehicule sau a vehiculelor aparținând anumitor categorii de persoane nu restrânge dreptul persoanelor de a circula liber în zona reglementată de art. 25 din Constituție.

Considerațiile anterioare referitoare la libertatea de circulație vizează toate categoriile de persoane avute în vedere în cererea principală, cea conexă și cererile de intervenție, indiferent că acestea sunt alcătuite din rezidenți, angajați ori clienți ai societăților comerciale, ai cabinetelor ori societăților civile de avocatură, ai societăților de practicieni în insolvență ori sunt credincioși practicanți ai vreunui dintre cultele religioase ce au lăcașuri de cult în zonă” – pag. 12 paragrafele 7 și 9, pag. 13 paragrafele 1 și 2 Sentință.

Prin cererea de suspendare, s-a invocat încălcarea art.53 din Constituție, privind restrângerea unor drepturi doar prin lege.

Prin Sentința civilă nr. ####/02.04.2020 s-a reținut: „Referitor la invocarea încălcării dispozițiilor art. 53 din Constituție din perspectiva restrângerii dreptului la liberă circulație, garantat de art. 25 alin.1 din Constituție, printr-o hotărâre de consiliu local și nu prin lege, și fără a fi incident vreunul dintre motivele expres și limitativ prevăzute de textul constituțional, instanța constată că prevederile art. 53 nu pot primi aplicabilitate în cauză, având în vedere că textul constituțional se referă exclusiv la restrângerea exercițiului unor drepturi sau al unor libertăți prevăzute în Constituție, iar potrivit celor anterior expuse Regulamentul nu aduce atingere dreptului la libera circulație a persoanei ci reglementează circulația vehiculelor/cu vehicule într-o anumită zonă, atribuție ce aparține autorității locale” – pag. 13 paragraf 3 Sentință.

Prin cererea de suspendare s-a invocat încălcarea libertății religioase, prin limitarea accesului enoriașilor, al reprezentantului Papei, al musafirilor, al preoților și angajaților bisericii. Prin Sentința civilă nr. ####/02.04.2020 s-a reținut:

”Art. 9 din Convenție și art. 2 din Legea nr. 489/2006 enumeră diferite forme pe care le poate lua manifestarea unei religii sau convingeri, și anume cult, învățământ, practici și îndeplinirea ritualurilor, dar cu toate acestea nici Convenția E.D.O. și nici Constituția României nu garantează accesul la spațiile în care manifestarea religiei sau a convingerii se exercită, prin folosirea oricăruia sau a unui anumit mijloc de locomoție, neputându-se aprecia că dreptul la libertatea religioasă îl implică și pe acela ca practicantul să se deplaseze chiar până în fața sau în proximitatea locașului de cult cu un vehicul” – pag. 19 Sentință.

Pârâtul a mai arătat că prin cererea de suspendare s-a invocat încălcarea dispozițiilor OG 43/1997, în sensul că prin reglementarea accesului în zona peninsulară se impun restricții pe drumul public. Prin Sentința civilă nr. ###/02.04.2020 s-a reținut:

„Cum în cauză Consiliul Local are atribuții privind administrarea drumurilor publice de pe raza municipiului Constanța, iar instituirea unor restricții de circulație în zona peninsulară prin adoptarea Regulamentului nu echivalează cu schimbarea naturii juridice a bunului ci reprezintă doar o reglementare a folosirii acestuia, instanța apreciază că prevederile legale invocate nu au fost încălcate” – pag. 20 Sentință.

Prin cererea de suspendare s-a invocat caracterul discriminatoriu al Regulamentului.

Se invocă în acest sens că art.9 alin.10 Regulament discriminează prin impunerea unui termen de 72 de ore pentru depunerea cererii de emitere a permisului, anterior evenimentului, pentru vehiculele care deservește la îngrijirea / asistența persoanelor cu dizabilități (încadrate în grad de handicap).

Prin modificarea adusă la Regulament, s-a renunțat la termenul de 72 de ore, reglementându-se că solicitarea pentru eliberarea permisului în astfel de situații (excepționale) se efectuează în zilele lucrătoare, iar permisul va fi eliberat în cel mai scurt timp în cadrul programului de lucru.

Instituirea condiției „încadrării în grad de handicap” nu discriminează, întrucât încadrarea în grad de handicap nu este o situație de fapt, asupra căreia să fie lăsată autoritatea să aprecieze la eliberarea permisului, ci trebuie să fie dovedită ori să reiasă din documente medicale astfel cum acestea sunt definite prin lege.

Se invocă în acest sens că art. 9 alin. 1 discriminează, pentru că instituie eliberarea unui singur permis pentru unitatea locativă, pentru situația în care proprietarul unității locative nu deține locuri de parcare amenajate în incintă.

Prin modificarea adusă la Regulament, s-a instituit posibilitatea eliberării permiselor de acces pentru unitatea locativă dacă se deține loc de parcare amenajat și pentru riveranul care nu deține loc de parcare amenajat.

Pârâtul a învederat faptul că reclamantii nu invocă textul de lege în temeiul căruia ar exista situația de discriminare.

Gestionarea domeniului public nu înseamnă că trebuie ocupat exclusiv cu parcuri (chiar cu plată), ori că trebuie asigurate de municipalitate locuri de parcare pentru câte autovehicule sunt deținute de riveranii unei zone. Din contră, chiar dacă zona nu ar fi avut un caracter pietonal, municipalitatea nu era obligată să acorde mai mult de un loc de parcare pentru fiecare apartament, așa cum arată dispozițiile Regulamentului cadru de organizare și funcționare a serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, anexă a Legii nr. 10/2020.

În consecință, motivele invocate de reclamanți nu fac dovada aparenței de nelegalitate a actului normativ, din contră, suportă contraargumente întemeiate, astfel încât analiza acestora este incompatibilă cu procedura cererii de suspendare, care nu poate antama fondul.

De asemenea, motivele invocate de reclamanți nu sunt de natură să determine efectul suspendării actului normativ, pentru că suspendarea reprezintă o situație de excepție, care se aplică în caz de invocare a unui motiv real de nelegalitate, nu pe baza unor interpretări personale ale reclamanților.

În ceea ce privește paguba iminentă, pârâtul a învederat faptul că în opinia sa nu este dovedită această condiție.

În materia dreptului administrativ, paguba iminentă nu se prezumă, ci trebuie dovedită. Paguba, din punct de vedere juridic, este reprezentată de o eventuală diminuare ilicită a patrimoniului, ceea ce nu este cazul în prezenta cauză.

Motivele de nelegalitate invocate de reclamanți nu produc efectul existenței unei îndoieli puternice asupra prezumției de legalitate a HCL nr. 35/29.01.2021 și nici nu creează în sarcina acestora o situație mai defavorabilă decât cea care ar rezulta din emiterea actului respectiv cu luarea în considerare a celor mai multe din criticile formulate.

Pentru a înlătura, chiar și temporar, regula executării imediate și din oficiu a actului administrativ, prin suspendarea acestuia, nu se poate aprecia necesitatea acestei măsuri decât prin raportare la probele administrate în cauză, care trebuie să ofere suficiente indicii aparente de răsturnare a prezumției de legalitate, fără a se analiza pe fond conținutul actului administrativ.

Pârâtul a apreciat că cererea de suspendare este neîntemeiată.

În susținerea poziției, procesuale pârâtul a apreciat că toate criticile de nelegalitate susținute de reclamanți au făcut obiectul analizei în Dosarul nr. #####/118/2019, fiind respinse ca neîntemeiate. Motiv pentru care reclamanții nu pot dovedi cazul justificat.

Motivul pentru care primul Regulament a fost anulat de instanță a fost adoptarea sa în lipsa unui studiu de impact. Prezentul Regulament are la bază (la fundamentare) studiul de impact. Studiul de impact nu reprezintă act administrativ, neputând fi contestat, critica sa putând fi ridicată cu ocazia actului normativ pe care îl fundamentează, dar cu neatingerea problemei oportunității (care nu poate fi analizată de instanța de judecată).

Studiul de impact nu impune obligații, ci recomandă anumite măsuri în funcție de situația studiată. Recomandările se regăsesc în Regulament, în cea mai mare parte. De asemenea, parte din motivele invocate de reclamanți se regăsesc în modificarea Regulamentului, cu mențiunea că s-au implementat modificările care au fost găsite oportune.

Pârâtul a apreciat că actul normativ nu poate fi considerat nelegal (și să determine suspendarea sa) pe motiv că nu menționează toate recomandările studiului de impact ori toate solicitările personale ale reclamanților, pentru că autoritatea (ca organ emitent, deliberativ) are dreptul de apreciere asupra oportunității.

Pârâtul a mai apreciat că instanța nu poate suspenda un act normativ pentru motivele invocate de reclamanți pentru că deja s-a pronunțat o hotărâre definitivă care arată că aceste motive nu afectează legalitatea actului normativ: „Considerațiile anterioare referitoare la libertatea de circulație (n.n. - și libertatea religioasă) vizează toate categoriile de persoane avute în vedere în cererea principală, cea conexă și cererile de intervenție, indiferent că acestea sunt rezidenți, angajați ori clienți ai societăților comerciale, ai cabinetelor ori societăților civile de

avocatură, ai societăților de practicieni în insolvență ori sunt credincioși practicanți ai vreunui dintre cultele religioase ce au lăcașuri de cult în zonă” – pag. 12 paragrafele 7 și 9, pag. 13 paragrafele 1 și 2 Sentință.

Regulamentul face parte dintr-o procedură și proiect major în referire la reabilitarea Peninsulei, sens în care pârâtul a depus la dosar Contractul de finanțare pentru etapa II a realizării Proiectului Reamenajarea Integrată a zonei pietonale din centrul istoric al municipiului Constanța, precum și documentație privind elaborarea regulamentului.

Pârâtul a învederat faptul că adoptarea Regulamentului nu este dovadă de exces de putere, ori de încălcare a unor drepturi și libertăți sau discriminarea persoanelor riverane. Din contră, este adoptat în vederea protejării interesului public, într-o zonă care nu mai suportă și nu mai permite circulația, Peninsula fiind prevăzută ca zonă preponderent pietonală cam din tot timpul, iar de 14 ani fiind demarate proiectele oficiale pentru transformarea sa.

Conform motivării Proiectului, obiectivul său general îl reprezintă îmbunătățirea accesibilității în cadrul municipiului Constanța, a mobilității populației, în vederea dezvoltării economice durabile și îmbunătățirii calității vieții locuitorilor din municipiu. Investiția propusă în cadrul proiectului vizează reamenajarea a 27 de străzi, în lungime totală de 2679 m, ca și spații exclusiv pietonale și pentru transportul nemotorizat. Obiectivele specifice ale proiectului sunt: „Îmbunătățirea infrastructurii necesare pentru utilizarea modurilor nepoluante de transport prin reamenajarea străzilor vizate prin proiect, inclusiv rețeaua de canalizare pluvială aferentă, ca spații exclusiv pietonale dedicate pietonilor și persoanelor care utilizează bicicleta; Încurajarea deplasărilor nemotorizate (velo și pietonal), prin creșterea standardelor de calitate și siguranță în utilizarea acestor moduri de transport; Scăderea emisiilor anuale echivalente CO2 în #####”.

Pârâtul a mai arătat că proiectul (etapa a II-a) a fost însușit de către autoritatea locală prin HCL 130/28.03.2019, îndreptat prin HCL 437/28.12.2020. Prima etapă a proiectului, însușită la nivelul autorității locale prin HCL 59/2013, a fost de asemenea concretizat printr-o cerere de finanțare, urmată de un contract, prin care autoritatea locală a accesat fonduri europene în scopul realizării unei infrastructuri destinată circulației pietonale. În mod evident, încălcarea de către autoritatea locală a obligației de a menține caracterul pietonal al zonei poate conduce la aplicarea mecanismului de corecție a acordării fondurilor europene.

Regulamentul este una din etapele proiectelor asumate de autoritate în vederea reabilitării zonei, în vederea asigurării scopurilor asumate pentru îmbunătățirea vieții locuitorilor. La acesta se adaugă și Programul multianual Reactis - Reabilitare Constanța Istorică pentru realizarea lucrărilor de protejare și intervenție asupra clădirilor cu valoare cultural arhitecturală situate în centrul istoric Constanța și alte perimetre considerate prioritare din #####.

Pârâtul a apreciat că necesitatea intervenirii în zona în discuție nu mai poate fi contestată, întrucât toți au percepția modului în care arată în prezent Peninsula: clădirile sunt neîngrijite – autoritatea a luat măsuri pentru obligarea proprietarilor la refacerea fațadelor; infrastructura din dale este distrusă în unele zone – pentru că nu a fost proiectată/executată ca să suporte circulația auto; lipsesc cu desăvârșire trotuarele, ceea ce reprezintă un impediment pentru circulația pietonilor, mai ales a copiilor – pentru că zona a fost prevăzută ca pietonală, motiv pentru care au și fost accesate fondurile necesare finanțării lucrărilor de reabilitare. Este o necesitate pentru că zona nu mai permite ceea ce se întâmplă în prezent. Și este o încercare de educare și a

locuitorilor, care trebuie să înțeleagă că în anumite zone și condiții, accesul trebuie să se facă în anumite condiții.

În legătură cu oportunitatea suspendării HCL-ului privind accesul în zona peninsulară (și, în general, a accesului restrâns cu mijloace de transport auto în zonă), pârâtul a arătat că în mod obligatoriu instanța trebuie să aibă în vedere că această măsură trebuie corelată cu obligațiile deja asumate de către autoritatea locală prin contractele de finanțare (aprobat prin hotărâri de consiliu) pentru care au fost deja cheltuite fonduri europene pentru obiectivul "reamenajare integrată zonă pietonală din centrul istoric al municipiului Constanța".

Atâta vreme cât fondurile europene au fost cheltuite, în conformitate cu ghidul de finanțare al programului operațional regional #####, în vederea realizării unei zone pietonale "unde traficul autoturismelor va fi restricționat, cu excepția vehiculelor de aprovizionare și de urgențe" (așa cum rezultă din documentele anexate), permiterea unui acces necontrolat auto în zona în discuție va duce la activarea mecanismului de aplicare a corecțiilor prevăzut de OUG 66/2011 privind prevenirea, constatarea și sancționarea neregulilor apărute în obținerea și utilizarea fondurilor europene și/sau a fondurilor publice naționale aferente acestora.

Cu alte cuvinte, pârâtul a apreciat că permiterea unui trafic auto fără restricții în zonă va duce la obligarea municipiului la restituiri de sume deja cheltuite. Or, această împrejurare nu poate fi activată doar pe considerentul că, în general, o familie din peninsulă deține cel puțin 2 mașini (reclamanții, ca medie, au invocat 3 autovehicule, una fiind de serviciu), iar autoritatea a emis un Regulament „nelegal” pentru că nu le acordă decât un permis de acces.

În consecință, suspendarea Regulamentului nu se impune față de motivele invocate de reclamanți. Accesul în Peninsulă poate avea loc în continuare, dar preponderent pietonal. În vecinătatea locației se regăsesc parcuri (toată valea Portului) și parcare de la Poarta 1 sau din Portul Tomis, de unde accesul în Peninsulă este facil, Bd #####, etc. De asemenea, Regulamentul s-a completat prin permiterea accesului taxiurilor, astfel încât orice greutate invocată cu privire la deplasare nu poate face dovada vătămării.

Aprecierea distanței este o chestiune personală, pentru unele persoane 100 sau 400 metri având scale diferite de apreciere. Pe de altă parte, traversarea Peninsulei de la Lupoaică la Cazino are o durată de 20 minute. Taxiurile și autovehiculele de tip car-sharing pot prelua pasagerii din mai multe puncte prin care se poate intra în zona Peninsulară.

Pârâtul a mai arătat că stabilirea unor alte tipuri de permise de acces (care să satisfacă unele nevoi care nu au fost până acum identificate) este o chestiune de aplicare a Regulamentului, nu de nelegalitate a acestuia, întrucât în cuprinsul Regulamentului este reglementată posibilitatea emiterii de permise pentru situații excepționale - art.10 alin.1. Iar autoritatea a arătat că este deschisă la sesizări întemeiate, acestea fiind implementate în Regulament.

Pârâtul a apreciat că nu este nici oportună și nici temeinică solicitarea de suspendare a Regulamentului, pentru că, așa cum au arătat, nu se află în situația unor modificări de substanță (caracterul pietonal al zonei fiind stabilit încă din anul 2013), ci al clarificării/rectificării unor dispoziții ale Regulamentului.

Este evident că un act normativ nu se impune a fi suspendat pe perioada purtării unor discuții privind completarea acestuia (aceste discuții neavând un orizont de timp predictibil), întrucât aceste împrejurări nu țin de legalitatea actului (dacă se critică acest lucru, atunci

reclamanții nesocotesc autoritatea de lucru judecat rezultată din soluția pronunțată în Dosarul nr. #####/118/2019, dar și de puterea provizorie de lucru judecat rezultată din soluția pronunțată în Dosarul nr. #####/118/2021), ci de aplicarea sa. Este ceea ce a recomandat și studiul de impact, iar reclamanții nu pot face dovada unei vătămări din această perspectivă.

Pentru toate aceste considerente, pârâtul a solicitat respingerea ca neîntemeiată a cererii de suspendare a HCL Constanța nr. 294/31.08.2021 privind aprobarea Regulamentului de acces în Zona Peninsulară a municipiului Constanța.

În temeiul art.453 Cod Procedură Civilă, a solicitat obligarea reclamanților la plata cheltuielilor ocazionate de prezentul litigiu constând în onorariu avocațial.

În susținere a solicitat încuviințarea probei cu înscrisuri.

În termenul de amânare a pronunțării, la data de 15.12.2021, pârâtul CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI CONSTANȚA a depus note scrise prin care a arătat următoarele:

Parte din vătămrile invocate de reclamanți sunt neîntemeiate față de cuprinsul actului administrativ, întrucât drepturile pretinse își găsesc reglementarea în Regulament. În acest sens a făcut trimitere la art. 9: pctul. 6 care prevede permisul de acces pentru vehiculele utilizate pentru lucrări de construcții și amenajări, pctul. 8 permisul de acces pentru furnizorii de servicii de catering, poștă sau curierat, pctul. 9 permisul de acces pentru evenimente religioase (nuntă, botez, înmormântări), pctul. 10 care prevede permisul pentru vehiculele care deservesc la îngrijirea/asistența persoanelor cu dizabilități (încadrarea în grad de handicap).

Împrejurarea că anumite firme de curierat ori anumiți prestatori de servicii nu au făcut demersurile pentru obținerea permiselor de acces (gratuite) nu este o chestiune ce privește legalitatea HCL. A accepta că accesul în zona în discuție se poate face doar pretinzând (și nedovedind) că șoferul în cauză are vreo treabă în zona peninsulară este echivalent cu ridicarea oricăror restricții și cu libera circulație în zonă. Ce putem arăta este că sunt prestatori de servicii care au permise de acces: coletele sunt transportate în ZP de mai multe firme de curierat, de asemenea, furnizorii de mâncare ori persoanele care fac diverse reparații (instalatori, verificatori de centrale etc) au beneficiat de permise de acces.

Contestarea de către reclamanți a documentației ce este necesar a fi depusă pentru obținerea permisului reprezintă, în opinia pârâtului, un motiv neîntemeiat de suspendare a actului administrativ. De asemenea, reprezintă o critică ce ține de oportunitatea actului și nu de legalitatea sa.

Se susține că Regulamentul este vătămător pentru că instituie condiția „încadrării în grad de handicap”, iar pentru eliberare este nevoie de depunerea unei documentații – certificatul de încadrare în handicap. Or, încadrarea în grad de handicap nu este o situație de fapt, asupra căreia să fie lăsată autoritatea locală să aprecieze la momentul eliberării permisului, ci trebuie să fie dovedită ori să reiasă din documente medicale astfel cum acestea sunt definite prin lege.

Pârâtul a mai arătat că se susține că Regulamentul este vătămător pentru că prevede un termen de 72 de ore, anterioare evenimentului, pentru depunerea documentației în vederea obținerii permisului de acces. Astfel cum este reglementat Regulamentul, susținerile reclamanților că și pentru deces trebuia obținut permisul cu 72 de ore sunt neîntemeiate, nu se regăsesc în Regulament și au ca unic scop distragerea atenției de la conținutul actului contestat (la art.9 pctul.9 nu se prevede niciun termen pentru obținerea permisului de acces pentru evenimente religioase).

Pârâtul a arătat că susținerile în sensul că unor cereri de eliberare nu li s-a răspuns în mai bine de două săptămâni sunt nedovedite în cauză. Din verificările efectuate la nivelul aparatului de lucru nu există cereri cărora să nu li se fi dat vreun răspuns. Că nu toate cererile au fost întemeiate și nu toți solicitanții erau îndreptățiți să primească un răspuns este altceva.

Prin modificarea adusă la Regulament, s-a renunțat la termenul de 72 de ore, reglementându-se că solicitarea pentru eliberarea permisului în astfel de situații (excepționale) se efectuează în zilele lucrătoare, iar permisul va fi eliberat în cel mai scurt timp în cadrul programului de lucru.

De asemenea pârâtul a mai arătat că se susține că Regulamentul este vătămător pentru că se emite un singur permis de acces pentru unitatea locativă.

Gestionarea domeniului public nu înseamnă că trebuie ocupat exclusiv cu parcuri (chiar cu plată), ori că trebuie asigurate de municipalitate locuri de parcare pentru câte autovehicule sunt deținute de riveranii unei zone. Din contră, chiar dacă zona nu ar fi avut un caracter pietonal, municipalitatea nu era obligată să acorde mai mult de un loc de parcare pentru fiecare apartament, așa cum arată dispozițiile Regulamentului cadru de organizare și funcționare a serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, anexă a Legii nr. 10/2020 – art. 24 alin. 3: „În parcurile de reședință, care sunt situate la mai puțin de 30 m de frontul imobilelor utilizate de locatari, se va atribui câte un loc de parcare pentru fiecare apartament. Dacă numărul cererilor depășește suprafața disponibilă, se vor organiza licitații la care tariful de bază este reprezentat de prețul de pornire”.

Pârâtul a apreciat că toate criticile referitoare la încălcarea dreptului la circulație, a dreptului de proprietate, a libertății religioase au făcut obiectul analizei, criticile identice reluate în prezenta contestație intrând sub autoritatea de lucru judecat. În acest sens, arătăm că, prin hotărâre intrată în puterea lucrului judecat instanța a reținut că aceste drepturi nu sunt încălcate prin Regulament: ”Considerațiile anterioare referitoare la libertatea de circulație vizează toate categoriile de persoane avute în vedere în cererea principală, cea conexă și cererile de intervenție, indiferent că acestea sunt rezidenți, angajați ori clienți ai societăților comerciale, ai cabinetelor ori societăților civile de avocatură, ai societăților de practicieni în insolvență ori sunt credincioși practicanți ai vreunui dintre cultele religioase ce au lăcașuri de cult în zonă” – pag. 12 paragrafele 7 și 9, pag. 13 paragrafele 1 și 2 Sentință Dosar nr. #####/118/2019.

Motivul pentru care primul Regulament a fost anulat de instanță a fost adoptarea sa în lipsa unui studiu de impact. Prezentul Regulament are la bază (la fundamentare) studiul de impact. Studiul de impact nu reprezintă act administrativ, neputând fi contestat, critica sa putând fi ridicată cu ocazia actului normativ pe care îl fundamentează, dar cu neatingerea problemei oportunității (care nu poate fi analizată de instanța de judecată).

Studiul de impact nu impune obligații, ci recomandă anumite măsuri în funcție de situația studiată. Recomandările se regăsesc în Regulament, în cea mai mare parte. Astfel cum susțin și reclamanții, studiul de impact recomandă o colaborare între locuitori și autoritate, lucru care s-a și întâmplat, prin completarea Regulamentului cu sesizările înaintate de reclamanți și care au fost găsite oportune.

S-a susținut de reclamanți că proiectul de completare a Regulamentului nu are nicio valoare, acesta reprezentând o hârtie fără valoare juridică.

Pârâtul a arătat că proiectul de hotărâre este încărcat în procedura de transparență decizională – site Primăria Constanța --- De interes public --- Transparență decizională pe Legea 52/2003:

Completarea unui act normativ implică parcurgerea unor etape obligatorii, astfel încât criticile reclamanților în sensul că nu s-ar fi luat în considerare sesizările lor ori că perioada de negocieri s-ar prelungi sine die sunt contrazise tocmai de emiterea acestei completări într-un termen mai mult decât rezonabil - 3 săptămâni.

De asemenea, pârâtul a solicitat să se aibă în vedere că modificarea actului normativ nu implică implementarea tuturor sesizărilor ridicate de reclamanți, ci doar a celor care sunt în concordanță cu interesul general și care pot fi implementate, din perspectiva scopului, fundamentării și efectelor Regulamentului. Pe de altă parte, cea mai mare parte a acestor sesizări a fost implementată: s-a renunțat la termenul de 72 de ore anterior evenimentului, pentru solicitarea permisului în cazurile excepționale, se permite (deja) accesul pentru taxi și pentru alte tipuri de vehicule, perioada de aprovizionare va fi în intervalul de ore 23-10 dimineața etc.

Pârâtul a mai arătat că reclamanții au susținut că nu au fost implementate măsurile dispuse de Autoritatea privind protecția datelor personale, ori aceste susțineri sunt neîntemeiate – aceste dispoziții se regăsesc la art.15 iar permisele care au fost eliberate în baza regulamentului a cărei suspendare se solicită respectă exigențele ridicate de legislația privind protecția datelor cu caracter personal.

S-a mai susținut de către reclamanți că modificarea ori completarea Regulamentului este de natură să atragă tocmai suspendarea actului normativ, pentru că reprezintă o dovadă a caracterului abuziv și nelegal al HCL.

O astfel de susținere nu poate fi primită. Orice act normativ poate suferi modificări ori completări, iar aceste proceduri legislative nu implică suspendarea actului normativ pe durata procedurii de modificare. Mai mult, modificările la Regulament nu sunt de substanță, ci completează categoriile de permise de acces eliberate, prin reglementarea și a altor cazuri de acces permise. Aceste completări nu afectează legalitatea actului normativ, ci cel mult, țin de aplicabilitatea actului normativ.

Pârâtul a învederat faptul că motivele de nelegalitate invocate de reclamanți au fost deja găsite neîntemeiate de instanța judecătorească – în Dosarul nr. #####/118/2019, astfel încât nu orice critică contrară se lovește de autoritatea de lucru judecat.

Pe de altă parte, pârâtul a solicitat să se rețină că singura nemulțumire invocată de reclamanți este că nu li se permite accesul cu toate autovehiculele pe care le dețin ori le folosesc, media fiind că o familie deține 3 mașini, două proprietate și una de serviciu.

Pârâtul a arătat anterior că atribuirea unui singur loc de parcare pentru o familie, pe domeniu public, este o prevedere legală, ce a fost preluată în toate orașele. Atribuirea unui număr de 3, 4, 5 sau mai multe permise ar reprezenta ipoteza unei situații de discriminare invocată de alte persoane aflate în aceeași situație. De altfel, așa cum a arătat pârâtul, reclamanții nu invocă temeiul legal în baza căruia numărul de locuri de parcare atribuit pe domeniul public ar trebui să fie altul, iar criticile privind oportunitatea, evident, nu fac obiectul judecății.

Referitor la posibilitatea analizei de către autoritatea locală, la momentul actual, a oportunității stabilirii unui caracter pietonal al Zonei Peninsulare, pârâtul a arătat că în cauză

criticile aduse de către reclamanți vizează doar oportunitatea (și nu legalitatea) instituirii unor restricții în Zona Peninsulară.

Criticilor punctuale, referitoare la unele (pretinse) încălcări ale unor drepturi subiective protejate de lege considerăm că li s-a răspuns atât prin hotărârea judecătorească pronunțată cu privire la regulamentul din anul 2018, intrată în puterea lucrului judecat, cât și prin apărările formulate mai sus.

De fapt, pârâtul a apreciat că nu s-au adus critici de nelegalitate actului administrativ a cărui suspendare se solicită, ci doar au fost evidențiate unele inconveniente / dezavantaje pe care aplicarea acestui act le are asupra locuitorilor din zonă. Nu punem la îndoială că introducerea unor restricții de circulație în zonă ridică unele probleme reale, însă acestea trebuie evaluate în raport cu celelalte beneficii aduse pentru cetățenii orașului întrucât, regulamentul reglementează utilizarea domeniului public din ZP.

În ceea ce privește oportunitatea restrângerii circulației publice în zona în discuție, pârâtul a arătat că în anul 2013, autoritatea locală a decis că, în vederea reducerii poluării și a punerii în valoare a zonei peninsulare este oportună transformarea zonei în zonă preponderent pietonală și a solicitat fonduri europene disponibile în acest scop.

Așa cum rezultă din înscrisurile pe care le-a depus la termenul de judecată, autoritatea locală și-a asumat transformarea Peninsulei, ca centru istoric al municipiului, în zonă pietonală, pentru întâia dată prin HCL ##### (privind aprobarea documentației de avizare a lucrărilor de intervenție și a principalilor indicatori tehnico-economici pentru obiectivul de investiții „Reamenajarea integrată a zonei pietonale din centrul istoric al Municipiului Constanța”). Fondurile europene au fost accesate în baza programului operațional regional #####, având ”obiectivul specific reducerea emisiilor de carbon în municipiile de ##### ##### #####”
#####”.

Conform aceluiași condiții pentru accesarea fondurilor europene, constituie cheltuieli eligibile „construirea/modernizarea/extinderea de zone exclusiv pietonale, unde traficul autoturismelor va fi restricționat, cu excepția vehiculelor de aprovizionare și de urgențe”.

Prin urmare, analiza de oportunitate putea fi văzută doar între: a) a se accesa fondurile respective (care nu puteau avea ca destinație decât amenajarea de zone unde traficul autoturismelor să fie restricționat), evident cu implementarea restricțiilor de trafic, sau b) a nu se solicita sumele în cauză de la bugetul Uniunii Europene, cu posibilitatea de a se păstra deschisă circulației zona în cauză.

Atâta vreme cât sumele au fost solicitate, autoritatea locală și-a asumat obligația restrângerii traficului în zonă.

Prin HCL 59/26.03.2013, depus la dosarul cauzei, a fost reactualizată valoarea respectivului obiectiv de investiții, la suma de 39.273.378 lei.

Prin HCL 130/28.03.2019, atașată (și existentă și pe site-ul autorității deliberative locale), tot în condițiile finanțării accesate prin Programul Operațional Regional #####, s-a aprobat actualizarea documentației aferente obiectivului de investiții „Reamenajarea integrată a zonei pietonale din centrul istoric al municipiului Constanța – etapa II”.

În baza acestui act de voință al Consiliului Local, adoptat cu unanimitatea voturilor consilierilor locali, a fost încheiat un nou contract de finanțare (6690/2021) tot în vederea

finanțării lucrărilor de amenajare a zonei respective și de transformare a acesteia în zonă pietonală.

Prin răspunsul dat la cererile de clarificări formulate de autoritatea de management, s-a arătat clar că „Nu va fi permisă parcare pe străzile reabilite prin proiect. Autovehiculele riveranilor vor putea fi parcate pe străzile care nu fac obiectul proiectului”.

Pârâtul a arătat că în acest context a fost încheiat și cel de-al doilea contract pentru finanțarea lucrărilor de reabilitare a zonei peninsulare. Prin urmare, a apreciat că finanțarea lucrărilor din fonduri nerambursabile și restrângerea circulației în zona în discuție sunt obligații sinalagmatice.

Suspendarea executării / neexecutarea obligațiilor asumate de către autoritate va fi urmată fie de neexecutarea obligațiilor asumate de către Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, ca autoritate de management sau de aplicarea mecanismului corecțiilor și rambursarea sumelor, conform mecanismului prevăzut de OUG 66/2011.

Pentru că a fost pusă în discuție și instituția prescripției dreptului de a se solicita corecția/restituirea fondurilor acordate, așa cum a arătat pârâtul și la termenul de judecată, în afară de faptul că, în esență, rezultă destul de clar că, de fapt, reclamanții și intervenienții în favoarea acestora realizează că solicită încălcarea unor obligații asumate valabil asumate în numele municipalității, în baza acordului de voință unanim dat de către Consiliul Local, a arătat că termenul de prescripție nu a fost împlinit.

Conform art. 45 din OUG 66/2011, „(1) Dreptul de a stabili creanța bugetară (privitoare la dreptul de a solicita restituirea sumelor) se prescrie în termen de 5 ani de la data de 1 ianuarie a anului următor datei de închidere a programului, comunicată oficial de către Comisia Europeană/donatorul public internațional prin emiterea declarației finale de închidere, cu excepția cazului în care normele Uniunii Europene sau ale donatorului public internațional prevăd un termen mai mare”.

Pârâtul a învederat faptul că accesarea fondurilor s-a făcut în baza „Programului Operațional Regional #####”. Pe de altă parte, proiectul (ca și orice altă construcție) se consideră terminat la momentul încheierii procesului-verbal de recepție al lucrărilor.

Așa cum a arătat pârâtul, și lucrările efectuate la carosabilul din zonă au fost executate în considerarea caracterului pietonal al zonei. Nerespectarea oricăror restricții până la momentul de față a dus la deteriorarea carosabilului. Or, în condițiile refuzului antreprenorului de a remedia distrugerile apărute, lucrarea nu poate fi recepționată ca fiind corespunzătoare. În acest context lucrarea nu poate fi considerată nici măcar terminată.

Prin urmare, pârâtul a apreciat că Regulamentul nu este emis ca o șicană la adresa reclamanților, cum afirmă aceștia. Nu este nici dovadă de exces de putere, ori de încălcare a unor drepturi și libertăți. Din contră, este adoptat în vederea protejării interesului public, într-o zonă care nu mai suportă și nu mai permite circulația în condiții neîngrădite, Peninsula fiind prevăzută ca zonă preponderent pietonală cam din tot timpul, iar de 14 ani fiind demarate proiectele oficiale pentru transformarea sa în acest sens.

În legătură cu oportunitatea suspendării HCL-ului privind accesul în zona peninsulară (și, în general, a accesului restrâns cu mijloace de transport auto în zonă), în mod obligatoriu instanța trebuie să aibă în vedere că această măsură trebuie corelată cu obligațiile deja asumate de către autoritatea locală prin contractele de finanțare (aprobate prin hotărâri de consiliu) pentru care au

fost deja cheltuite fonduri europene pentru obiectivul „reamenajare integrată zonă pietonală din centrul istoric al municipiului Constanta”.

În consecință, pârâtul a apreciat că suspendarea Regulamentului nu se impune față de motivele invocate de reclamanti, care nu sunt motive de nelegalitate.

Stabilirea unor alte tipuri de permise de acces (care să satisfacă unele nevoi care nu au fost până acum identificate) este o chestiune de aplicare a Regulamentului, nu de nelegalitate a acestuia, întrucât în cuprinsul Regulamentului este reglementată posibilitatea emiterii de permise pentru situații excepționale – art.10 alin.1. Iar autoritatea a arătat că este deschisă la sesizări întemeiate, acestea fiind implementate în Regulament.

În consecință, pârâtul a apreciat că nu există niciun motiv pentru care Regulamentul să fie suspendat. Legalitatea actului normativ nu are legătură nici cu oportunitatea și nici cu aplicarea acestuia. Iar cererea reclamanților, împreună cu toate nemulțumirile ori criticile de nelegalitate invocate, au mai fost odată analizate de instanță în Dosarul nr. #####/118/2019. Acum sunt reluate identic. Actul normativ nu poate fi suspendat atunci când nu se face dovada cazului bine justificat. Nu există caz bine justificat ori îndoială asupra legalității actului, în condițiile pronunțării din Dosarul nr. #####/118/2019 care a anulat vechiul regulament exclusiv pe motivul de nelegalitate al lipsei studiului de impact.

În fine, pârâțul a considerat că actul normativ nu este necesar a fi suspendat, pentru că, în final, toate aprecierile de nelegalitate sunt de fapt nemulțumiri personale ce țin de situații de fapt și nu de legalitatea Regulamentului.

Pentru toate aceste considerente, pârâtul a solicitat respingerea ca neîntemeiată a cererii de suspendare a HCL Constanța nr. 294/31.08.2021 privind aprobarea Regulamentului de acces în Zona Peninsulară a municipiului Constanța.

Instanța a încuviințat pentru reclamanti, pentru pârât și pentru intervenienți proba cu înscrisurile depuse la dosarul cauzei.

La termenul din data de 13.12.2021, instanța a admis în principiu cererile de intervenție accesorie formulate de #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, ##### și #####-#####, pentru motivele expuse la respectivul termen de judecată.

Analizand actele si lucrarile dosarului, instanta retine urmatoarele:

[illegible]

La data de 07.12.2021, ##### “ #####”, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, ##### și ##### au formulat cerere de intervenție în interes accesorie prin care au arătat că sprijină apararile reclamantilor și prin care au solicitat în contradictoriu cu Consiliul Local Constanța reprezentat prin Primarul Municipiului Constanța, admiterea cererii de suspendare a executării Hotărârii Consiliului Local Constanța nr. 294/31.08.2021 privind aprobarea Regulamentului de acces în zona Peninsulară a Municipiului Constanța

La data de 07.12.2021 ##### și #####, în temeiul disp. art. 63 Cod procedură civilă, au formulat cerere de intervenție în interes accesorie prin care au arătat că sprijină cererile reclamantilor și prin care au solicitat în contradictoriu cu Consiliul Local Constanța, reprezentat prin Primarul Municipiului Constanța, admiterea cererii de suspendare a executării Hotărârii Consiliului Local Constanța nr. 294/31.08.2021 privind aprobarea Regulamentului de acces în zona Peninsulară a Municipiului Constanța.

La data de 08.12.2021, ##### și #####, în temeiul disp. art. 61 și următoarele Cod procedură civilă, au formulat cerere de intervenție accesorie prin care au arătat că susțin cererea de chemare în judecată formulată de reclamanti și au solicitat admiterea cererii formulate de către reclamanti.

La data de 08.12.2021, ##### a depus cerere de intervenție accesorie, prin care a arătat că susține cererea de chemare în judecată formulată de reclamanti și prin care a solicitat admiterea cererii formulate.

La data de 08.12.2021, reclamantii au depus cerere de completare a motivelor cererii de suspendare.

La termenul din data de 13.12.2021, instanța a admis în principiu cererile de intervenție accesorie formulate de #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, ##### și #####-#####, pentru motivele expuse la respectivul termen de judecată.

Se retine ca, prin HCL Constanța nr. 294/31.08.2021 a fost aprobat un nou Regulament de acces în Zona Peninsulară a Municipiului Constanța. Astfel, la data de 31.08.2021, a fost adoptat de către Consiliul Local al Municipiului Constanța, actul administrativ cu caracter normativ reprezentat de Hotărârea pentru aprobarea Regulamentului de acces în Zona Peninsulară a Municipiului Constanța nr. 294.

Reclamantii au formulat în temeiul art. 7 din Legea 554/2004, plangere prealabilă, prin care au solicitat revocarea sau modificarea Hotărârii Consiliului Local Constanța nr. 294/31.08.2021 privind aprobarea Regulamentului de acces în zona Peninsulară a Municipiului Constanța.

Prin Sentința civilă nr. ###/02.04.2020 pronunțată de Tribunalul Constanța în dosarul nr. ####/118/2019, rămasă definitivă prin Decizia civilă nr. #/05.01.2021, fost anulată HCL nr. 371/27.09.2018 pentru aprobarea primului regulament de acces în zona peninsulară a municipiului Constanța, instanțele apreciind ca se impune anularea primului regulament adoptat în lipsa elaborării unui studiu de impact care să însoțească proiectul de act normativ anterior aprobării.

Din considerentele detaliate ale hotărârii judecătorești pronunțate în Dosarul nr. ####/118/2019, și confirmate prin decizia pronunțată în recurs, rezultă că au fost respinse de către instanța de judecată criticile de nelegalitate invocate în referire la: încălcarea dreptului la liberă circulație; încălcarea/îngrădirea dreptului la muncă; încălcarea dreptului de proprietate; încălcarea libertății religioase; încălcarea dispozițiilor OG 43/1997 privind restricțiile pe drumul public.

Pentru implementarea dispozițiilor impuse de instanța de judecată în vederea adoptării unui act normativ legal, s-a elaborat Studiul privind impactul socio-economic al aplicării HCL privind aprobarea regulamentului de acces auto în Zona Peninsulară din #####
##. 81/22.06.2021, care face parte din motivarea în fapt a HCL nr. 294/31.08.2021.

Prin art. 1 și 2 din Regulamentul de acces în Zona peninsulară a Municipiului Constanța aprobat prin HCL Constanța nr. 294/31.08.2021 s-a menționat că scopul reglementării accesului în această zonă este acela de protejare a acestei părți urbanistice importante a municipiului Constanța, zona peninsulară (incluzând Piața ##### și Faleza Cazino Constanța) fiind supusă unui amplu proces de reabilitare și amenajare urmărind punerea în valoare a numeroaselor obiective turistice, precum și îmbunătățirea sistemului de promovare și comerț modern.

Potrivit art.6 alin. 4 din lege, actele normative cu impact asupra domeniilor social, economic și de mediu, asupra bugetului general consolidat sau asupra legislației în vigoare sunt elaborate pe baza unor documente de politici publice aprobate de Parlament sau de Guvern.

„Art. 7: Evaluarea preliminară a impactului noilor reglementări. (1) Evaluarea preliminară a impactului proiectelor de lege, a propunerilor legislative și a celorlalte proiecte de acte normative reprezintă un set de activități și proceduri realizate cu scopul de a asigura o fundamentare adecvată a inițiativelor legislative. Evaluarea preliminară a impactului presupune identificarea și analizarea efectelor economice, sociale, de mediu, legislative și bugetare pe care le produc reglementările propuse. (2) Evaluarea preliminară a impactului proiectelor de acte normative este considerată a fi modalitatea de fundamentare pentru soluțiile legislative propuse și trebuie realizată înainte de adoptarea actelor normative. (3) Fundamentarea noii reglementări trebuie să aibă în vedere atât evaluarea impactului legislației specifice în vigoare la momentul elaborării proiectului de act normativ, cât și evaluarea impactului politicilor publice pe care proiectul de act normativ le implementează. (3 ind. 1) Propunerile legislative, proiectele de legi și celelalte proiecte de acte normative vor fi însoțite, în mod obligatoriu, de o evaluare preliminară a impactului noilor reglementări asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului. (4) Evaluarea preliminară a impactului este realizată de inițiatorul proiectului de act normativ. În cazul unor proiecte de acte normative complexe, evaluarea impactului poate fi realizată, pe baza unui contract de prestări de servicii, de către institute de cercetare științifică,

universități, societăți comerciale sau organizații neguvernamentale, în conformitate cu prevederile legale în vigoare referitoare la achizițiile publice”.

De asemenea, Legea prevede efectuarea unei evaluări preliminare a impactului actelor normative, care presupune identificarea și analizarea efectelor economice, sociale, de mediu, legislative și bugetare pe care le produc reglementările propuse. Propunerile legislative, proiectele de legi și celelalte proiecte de acte normative trebuie însoțite, în mod obligatoriu, de o evaluare preliminară a impactului noilor reglementări asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului.

Pentru implementarea dispozițiilor impuse de instanța de judecată în vederea adoptării unui act normativ legal, s-a elaborat Studiul privind impactul socio-economic al aplicării HCL privind aprobarea regulamentului de acces auto în Zona Peninsulară din #####
##. 81/22.06.2021, care face parte din motivarea în fapt a HCL nr. 294/31.08.2021.

Insa, se constata in cauza lipsa studiului de impact cu privire la modul in care implementarea regulamentului va aduce atingere vietii sociale si spirituale a comunitatii, nefiind elaborata o analiza a impactului asupra activitatii lacaselor de cult sau asupra posibilelor incalcati si atingeri aduse libertatii religioase.

Prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiul Constanța nr. 294 din 2021 s-a aprobat Regulamentul de acces în Zona Peninsulară a Municipiului Constanța. În textul aprobat al HCL se prevede ca accesul auto al persoanelor fizice în zona Peninsulară să se facă în baza unor permise de acces, iar la art. 9 alin. (1) din HCL se prevede eliberarea unui singur permis de acces pentru fiecare unitate locativă.

Instanta retine ca, prin concluziile studiului de impact, se sugereaza beneficiarului studiului, „o atitudine de satisfacție civică, bunăvoință și spirit constructiv din partea Primăriei Municipiului Constanța, pentru a realiza obiectivele de a implementa un regulament de acces auto în Zona Peninsulară din Municipiul Constanța, mai degrabă decât să lase să predominie perplexitatea sau chiar ostilitatea”.

Din argumentele promovate si dezvoltate de catre reclamanti si intervenienti, in sustinerea cererilor, transpar cu prisosinta cele privind existenta unor minusuri importante ale zonei reglementate de Regulament, respectiv: cai de acces/iesire importante blocate; lipsa acuta de locuri de parcare; lipsa mijloace de transport care sa duca clientii mai aproape de zonele pietonale; interzicerea accesului taxiurilor in zona; lipsa categorii de permise pentru oaspetii din locurile de cazare; lipsa categorii de permise pentru clientii reclamanților, pentru colaboratori, pentru angajatii acestora; lipsa de categorii de permise pentru participantii la evenimente private (nunti, botezuri, etc) organizate in locatiile reclamanților; instituirea unor ore de noapte in care este imposibila aprovizionarea deoarece furnizorii nu lucreaza in acele intervale orare (23-6); instituirea obligatiei anticipata de reparare a daunelor aduse tramei stradale in conditiile in care prezinta grave distrugerii si in prezent, distrugerii ce nu au fost avute in vedere si nu pot fi probate.

În Capitolului 1, Scopul si delimitarea zonei de aplicabilitate a reglementat expres prin art. 1 că scopul reglementării accesului în această zonă este acela de protejare a acestei părți urbanistice importante a municipiului Constanta, cu numeroase vestigii antice, monumente, având stiluri și caracteristici bine definite, respectiv în cadrul art. 2 din actul administrativ a stipulat expres că Zona Peninsulară (incluzând Piața ##### și Faleza Cazino Constanța) a fost

supusă unui amplu proces de reabilitare și amenajare urmărind punerea în valoare a numeroaselor obiective turistice precum și îmbunătățirea sistemului de promovare și de comerț modern.

Prin art. 3 din Regulament s-a definit semnificația termenilor utilizați în cuprinsul Regulamentului adoptat.

Prin art. 4 din Regulamentul de acces în Zona Peninsulară a Municipiului Constanța, aprobat prin Hotărârea nr. 294/31.08.2021, a fost delimitată Zona Peninsulară, din punctul de vedere al destinației, în zone exclusiv pietonale și zone ocazional carosabile (cu destinație preponderent pietonale și ocazional carosabile).

Prin art. 5 alin. 1 din Regulamentul de acces în Zona Peninsulară a Municipiului Constanța, a stabilit că străzile din Zona Peninsulară devin astfel preponderent pietonale, respectiv prin alin. 2 s-a reglementat expres că prin Z.P. circulația rutieră este permisă ocazional pentru aprovizionare, pentru furnizorii serviciilor de utilități publice, pentru rezidenți, pentru instituții publice, pentru amenajări, pentru furnizorii serviciilor de catering, poștă sau curierat, transport valori, transport public de persoane cu vehicule electrice (CT ###), pentru organizarea unor evenimente sociale, culturale sau sportive sau religioase și situații de urgență sau pentru situații excepționale.

Prin conținutul art. 7 alin. 2 din Capitolul 3, Accesul vehiculelor și reglementări specifice în Zona Peninsulară din Regulament s-a reglementat expres că accesul și identificarea vehiculelor în interiorul Z.P. se face în baza unui permis de acces Z.P., cu excepția situațiilor prevăzute în mod expres în Regulament.

Prin art. 9 alin. 1-10 din Regulament, au fost reglementate expres tipurile de permise de acces în Z.P., perioada de valabilitate și condițiile de acces, respectiv Permis de acces pentru rezidenți persoane fizice, Permis de acces pentru rezidenți persoane juridice, Permis de acces pentru evenimente, Permis de acces pentru aprovizionare, Permis de acces pentru instituții publice, Permis de acces pentru amenajări, Permis de acces pentru furnizorii serviciilor de utilități publice, Permis de acces pentru furnizorii serviciilor de catering, poștă sau curierat și transport valori, Permis de acces pentru evenimente religioase și Permis de acces situații excepționale.

În referire la conținutul reglementării constând în Permis de acces situații excepționale - art. 9 alin. 10 din Regulament, au precizat ca acesta se referă expres, în perioada aprobată, la vehicule cu încărcarea de maxim 7,5 tone pe osie, în cazul situațiilor excepționale, respectiv: microbuze electrice destinate transportului public de persoane (între 8-14 locuri), transport expres bunuri voluminoase (pentru maxim 24 ore) - transport electric propriu al hotelurilor/pensiunilor din Z.P. (pentru transportul clienților cu bagaje în Z.P., cu itinerar definit și oprire scurtă, doar 15 minute, pentru încărcare și descărcare bagaje în zona drop off/drop on din apropierea unității de cazare), vehicule care deservește la îngrijirea/asistența persoanelor cu dizabilități; vehicule de intervenție în cazul unor situații de urgență (clădiri cu risc seismic în stare avansată de degradare), situații excepționale de securitate în cazul unor evenimente publice, vehicule pentru amenajare în cazul proiectelor de reabilitare pe fonduri europene, vehiculele furnizorilor de servicii medicale, curanți, vehiculele furnizorilor de alte servicii care prin natura lor necesită utilizarea unui autovehicul (Service biciclete sau trotinete, întreținere spații verzi, reparații frigidere etc.) cu avizul Comisiei de Circulație, dacă este cazul, sens în care Permisul de

acces situații excepționale permite accesul vehiculelor atât către zonele ocazional carosabile cât și/sau către zonele exclusiv pietonale (cu indicarea traseului de urmat și a amplasamentului), iar solicitarea se efectuează în zilele lucrătoare, cu cel puțin 72 ore înainte de acces.

Prin reglementarea din art. 22 din Capitolul 5 intitulat Răspunderea Contravențională, s-au stabilit faptele care constituie contravenții pentru încălcarea normelor stabilite de Regulament, iar prin art. 23 au fost stabilite sancțiunile aplicabile pentru săvârșirea contravențiilor prevăzute de articolul anterior menționat.

Prin art. 27 din Regulament s-a prevăzut că pentru vehiculele sau bunurile care se află în situațiile prevăzute de art. 22 se pot dispune „(...) măsura ridicării, transportării și depozitării acestora în spații special amenajate, până la restituirea acestora proprietarilor sau deținătorilor legali, cu respectarea prevederilor legale și după recuperarea integrală a cheltuielilor aferente acestei activități”.

Se retine ca reclamanții solicită suspendarea Regulamentului, susținerile acestora circumscrindându-se, în esență, unor critici privind lipsa studiului de impact cu privire la modul în care Regulamentul va aduce atingere vieții sociale și spirituale a comunității, adoptarea Regulamentului fără a fi respectată procedura dezbaterii publice, încălcarea prin Regulament a unor dispoziții constituționale referitoare la garantarea dreptului la liberă circulație, libertatea religioasă și dreptul la proprietate, discriminarea creată de actul normativ în ceea ce privește dreptul la liberă circulație între cetățeni și adoptarea Regulamentului cu încălcarea art.44 OG 43/1997 privind instituirea restricțiilor pe drumul public, rezidenții persoane fizice nu au avut acces decât cu un singur vehicul de unitate locativă; accesul taxiurilor interzis; accesul mașinilor de aprovizionare interzis ziua; accesul mașinilor de delivery interzis fără permis; accesul curierilor interzis; accesul mașinii mortuare interzis; accesul mașinii de butelii interzis; accesul bolnavilor programați la consult la cabinetul neurologic interzis cu mașina sau taxiul; au fost instalate bariere anuale la intrarea în zona peninsulară; rezidenții din blocurile de pe bd Elisabeta fără permise pentru că strada lor nu e inclusă.

De asemenea, tot în susținerea cererii, s-au făcut referiri la dezbaterile publice de la introducerea cererii de suspendare până în prezent, precum și cu privire la acordul unanim al consilierilor locali de modificare a regulamentului pe cale administrativă, dar și cu privire la necesitatea suspendării aplicării regulamentului până la modificarea Regulamentului prin prisma efectelor concrete asupra rezidenților ale aplicării acestui Regulament cu multiple norme absurde și lacune de reglementare.

Referitor la paguba iminentă, se învederează faptul că este afectat accesul enoriașilor, al reprezentantului Papei, al mușafirilor, al preoților și angajaților bisericii, și există vătămări constând în neemiterea permiselor de acces pentru numărul de autovehicule pe care le dețin/folosesc în gospodărie (în medie, 3, din care un autovehicul de serviciu).

Cu privire la îndeplinirea condițiilor pentru solicitarea suspendării actului administrativ, prevăzute de Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ, se retin următoarele:

Potrivit art.14 din Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ, „în cazuri bine justificate și pentru prevenirea unei pagube iminente, după sesizarea, în condițiile art.7, a autorității publice care a emis actul sau a autorității ierarhic superioare, persoana vătămată poate să ceară instanței competente să dispună suspendarea executării actului administrativ până la pronunțarea instanței de fond”.

Legea nr. 554/2004 consacră ca regulă generală suspendarea judecătorească a unui act administrativ la cererea părții interesate, o dată cu introducerea recursului administrativ prealabil sau a acțiunii în fața instanței de contencios administrativ, în speță cererea de suspendare vizând prima ipoteză.

Măsura suspendării executării unui act administrativ se poate dispune în temeiul art.14 alin.(1) din L.nr.544/2004 dacă sunt întrunite cumulativ două condiții: a) să existe un caz bine justificat în sensul existenței unei îndoieli puternice asupra prezumției de legalitate de care se bucură un act administrativ contestat de natură a înfrânge principiul potrivit căruia actul administrativ este executoriu din oficiu; b) pentru prevenirea producerii unei pagube iminente, în sensul art.2 alin.(1) lit. 5 din L.nr.554/2004. În baza celor reținute rezultă că suspendarea unui act administrativ nu se poate dispune decât în condițiile expres și limitativ prevăzute de lege.

În speță, examinând sumar actele dosarului, fără a antama fondul în această etapă a procedurii, instanța apreciază că sunt îndeplinite condițiile impuse de dispozițiile anterior menționate. Astfel, se reține că în această etapă a procesului nu se pot administra decât sumar probatorii pentru dovedirea îndeplinirii cerințelor legate de suspendare și, având în vedere urgența dispunerii măsurii, starea de fapt și de drept care ar conduce la crearea unor îndoieli serioase trebuie să fie atât de evidentă încât să nu necesite administrarea unor probe care să elucideze situațiile controversate care antamează fondul.

Îndeplinirea acestei condiții se analizează în funcție de circumstanțele concrete ale fiecărei cauze, în baza împrejurărilor de fapt și de drept prezentate de partea interesată, cazul bine justificat neputând fi argumentat prin faptul promovării unei cereri având ca obiect anularea actului administrativ și invocarea unor aspecte ce țin de legalitatea sa, întrucât acestea vizează fondul actului care se analizează în cadrul acțiunii în anulare.

În ceea ce privește existența unui caz bine justificat, potrivit art.2 lit. t din L.nr.554/2004, acesta vizează – “împrejurările legate de starea de fapt și de drept, care sunt de natură să creeze o îndoială serioasă în privința legalității actului administrativ”.

Îndoiala serioasă asupra legalității actului administrativ trebuie să poată fi distinsă cu ușurință, în urma unei cercetări sumare a aparentei dreptului, pentru ca în cadrul procedurii suspendării executării actelor administrativ-fiscale, pe calea căreia pot fi depuse numai măsuri provizorii, nu este permisă o prejudecare a fondului litigiului.

Sub acest aspect, instanța apreciază că împrejurările concrete de fapt și de drept în care actul contestat a fost emis, creează o îndoială serioasă în privința legalității acestuia, susținerile reclamantilor și intervenienților – rezultate din acțiunea promovată și din materialul probator administrat - având caracterul unor indicii de natură aparente care să răstoarne prezumția de legalitate a actului administrativ supus controlului judiciar. Instanța are în considerare faptul că prin susținerile avute, reclamantii și intervenienții au concretizat în mod probator îndoiala serioasă asupra actului administrativ supus analizei.

Cazul bine justificat - în accepțiunea dispozițiilor art. 2 lit. t din legea nr. 554/2004 se configurează atunci când împrejurările legate de starea de fapt sau de drept sunt de natură să creeze o îndoială serioasă în privința actului administrativ.

În interpretarea dispoziției art. 14 din Legea 554/2004, constant doctrina administrativă a statuat că „Îndeplinirea condițiilor de admisibilitate a cererii de suspendare întemeiată pe disp. art. 14/15 din lege trebuie realizată de judecător fără o interpretare restrictivă a temeiurilor de fapt care justifică suspendarea, pentru că altfel scopul măsurii nu mai poate fi atins.

Se reține că argumentele invocate de către reclamanti și intervenienti sunt de natură a ridica serioase îndoieli asupra legalității actului a cărui suspendare o solicită.

Suspendarea întemeiată pe dispozițiile art. 14 din Legea nr. 554/2004 este o suspendare judecătorească, facultativă, ce poate fi dispusă în cazuri bine justificate pentru prevenirea unei pagube iminente în scopul evitării eventualelor pagube suferite ca urmare a executării actului administrativ pretins nelegal și reprezintă în fapt o transpunere în dreptul național a prevederilor cuprinse în Recomandarea nr. R(89)8 adoptată la data de 13 septembrie de Comitetul de Miniștri din cadrul Consiliului Europei privind protecția jurisdicțională provizorie în materie administrativă, în acord cu care, instanța poate să acorde astfel de măsuri, în raport cu circumstanțele și interesele prezentate, atunci când executarea actului este de natură a cauza pagube grave, dificil de reparat și când există un argument aparent valabil de nelegalitate a acestuia.

Deși, în principal, prejudiciul produs printr-un act administrativ nelegal urmează să se repare prin anularea actului și repunerea părților în situația anterioară, în cauza acest lucru nu ar mai fi posibil raportat la natura măsurilor dispuse în baza actului contestat și amploarea acestora asupra activității instituției.

Art. 2 alin. 1 lit. t, definind noțiunea, stabilește: „cazuri bine justificate - împrejurările legate de starea de fapt și de drept, care sunt de natură să creeze o îndoială serioasă în privința legalității actului administrativ”.

Cu privire la paguba previzibilă: Art. 2 alin. (1) lit. ș) din Legea nr. 554/2004, definind noțiunea, stabilește: „pagubă iminentă - prejudiciul material viitor și previzibil sau, după caz, perturbarea previzibilă gravă a funcționării unei autorități publice sau a unui serviciu public”.

Prin urmare, la o simplă „pipăire” a cauzei, se poate observa că argumentele anterior expuse creează o îndoială serioasă asupra legalității actului administrativ - fiscal a cărui suspendare se solicită, întrucât temeinicia lor (cel puțin aparentă) poate fi „pipăită” de judecătorul investit cu soluționarea cererii de suspendare exclusiv pe baza documentației care a stat la baza emiterii actului administrativ, fără să se intre în analiza fondului cererii și fără să se facă necesară administrarea de probă suplimentară, altă decât documentația ce a stat la baza emiterii actului în discuție.

În ceea ce privește paguba iminentă se reține că aceasta este definită de art. 2 lit. ș din Legea nr. 554/2004, în sensul că vizează – „prejudiciul material viitor și previzibil sau, după caz, perturbarea previzibilă gravă a funcționării unei autorități publice sau a unui serviciu public”.

În acest sens, argumentele invocate de către reclamanti și intervenienti sunt fondate, în condițiile în care paguba iminentă nu se prezuma, ci ea trebuia să fie dovedită de către persoana lezată, prin probe concludente.

Scopul însuși al instituției suspendării executării actelor administrative rezidă în dorința legiuitorului de a preîntâmpina situațiile în care restabilirea situației ar fi extrem de dificilă sau chiar imposibilă.

Potrivit dispoziției legale anterior arătate, în cazuri bine justificate și pentru prevenirea unei pagube iminente, după sesizarea, în condițiile art. 7, a autorității publice care a emis actul sau a autorității ierarhic superioare, persoana vătămată poate să ceară instanței competente să dispună suspendarea executării actului administrativ unilateral până la pronunțarea instanței de fond. Suspendarea actelor juridice reprezintă operațiunea de întrerupere vremelnică a efectelor acestora, ca și cum actul dispăre din circuitul juridic, deși, formal-juridic, el există.

Totodata, suspendarea executării actelor administrative constituie un instrument procedural eficient pus la dispoziția autorității emitente sau a instanței de judecată în vederea respectării principiului legalității: atâta timp cât autoritatea publică sau judecătorul se află într-un proces de evaluare, din punct de vedere legal, a actului administrativ contestat, este echitabil ca acesta din urmă să nu-și producă efectele asupra celor vizați. În plus, instituția juridică analizată trebuie să ofere cetățeanului o protecție adecvată împotriva arbitrariului, ceea ce realizează și Legea nr. 554/2004, modificată.

De altfel, trebuie semnalat faptul că, la nivel european, există preocupări în domeniu. Cu titlu exemplificativ, amintim Recomandarea nr. R (89) 8 adoptată de Comitetul de Miniștri din cadrul Consiliului Europei la data de 13 septembrie 1989, referitoare la protecția jurisdicțională provizorie în materie administrativă. Aceasta din urmă a apreciat că este de dorit să se asigure persoanelor o protecție jurisdicțională provizorie, fără a se recunoaște, însă, eficacitatea necesară acțiunii administrative. De asemenea, Recomandarea anterior arătată a reținut faptul că autoritățile administrative acționează în numeroase domenii și că activitățile lor sunt de natură să afecteze drepturile, libertățile și interesele persoanelor. Mai mult, același act european a statuat că executarea imediată și integrală a actelor administrative contestate sau susceptibile de a fi atacate poate cauza persoanelor, în anumite circumstanțe, un prejudiciu ireparabil, pe care echitatea îl impune să fie evitat, în măsura posibilului.

Conform Recomandării aflate în discuție, autoritatea jurisdicțională chemată să decidă măsuri de protecție provizorie trebuie să ia în apreciere ansamblul circumstanțelor și intereselor prezente; asemenea măsuri pot fi acordate în special în situația în care executarea actului administrativ este de natură să producă pagube grave, dificil de reparat și în cazul în care există un argument juridic aparent valabil referitor la nelegalitatea respectivului act.

Pe de altă parte, se impune a fi făcută precizarea că actul administrativ se bucură de prezumția de legalitate care, la rândul său, se bazează pe prezumția de autenticitate (actul emană de la cine se afirmă că emană) și pe prezumția de veridicitate (actul exprimă ceea ce în mod real a decis autoritatea emitentă), de unde rezultă principiul executării din oficiu, întrucât actul administrativ unilateral este el însuși titlu executoriu. Cu alte cuvinte, a nu executa actele administrative, care sunt emise în baza legii, echivalează cu a nu executa legea, ceea ce este de neconceput într-o bună ordine juridică, într-un stat de drept și o democrație constituțională. Din acest motiv, suspendarea efectelor actelor administrative reprezintă o situație de excepție, la care judecătorul de contencios administrativ poate să recurgă atunci când sunt îndeplinite condițiile impuse de Legea nr. 554/2004.

De altfel, în cadrul activității de organizare a executării și de executare în concret a legii, autoritățile publice emit acte juridice cu scopul de a modifica ordinea juridică existentă, folosind prerogative de putere publică, iar actele administrative se adresează persoanelor fizice sau juridice, care au obligația punerii lor în executare. Cert este că trebuie asigurat un anumit echilibru în procesul executării din oficiu a actelor administrative, precum și anumite garanții de echitate pentru cetățeni, întrucât activitățile administrative nu pot fi discreționare în ceea ce privește alegerea formelor de executare. Pe cale de consecință, administrația este legată în mod necesar de drept, iar procedura administrativă care vizează executarea din oficiu a actelor administrative nu poate fi lăsată în afara dreptului.

În speță, este îndeplinită și condiția prevenirii pagubei iminente, impusă de art. 14 alin. (1) din Legea nr. 554/2004, modificată, astfel cum rezulta din cele ce urmează. Astfel, conform art. 2 alin. (1) lit. ȝ) din legea în discuție, paguba iminentă reprezintă prejudiciul material viitor și previzibil sau, după caz, perturbarea previzibilă gravă a funcționării unei autorități publice sau a unui serviciu public. Așadar, paguba iminentă presupune o anumită urgență pentru a opera suspendarea efectelor unui act administrativ. Se poate aprecia că există urgență atunci când executarea actului administrativ aduce o atingere gravă și imediată unui interes public, situației reclamantului sau intereselor pe care acesta înțelege să le apere.

Revine judecătorului de contencios administrativ, investit cu soluționarea unei cereri de suspendare, să aprecieze în mod concret, având în vedere argumentele prezentate de reclamant, dacă efectele actului aflat în discuție sunt de natură să justifice urgența. Aceasta din urmă poate justifica măsura provizorie a suspendării executării unui act administrativ, fără ca ea să aducă atingere hotărârii judecătorești ce urmează a se pronunța cu privire la cererea de anulare a actului.

În speță, se reține că îndoiala serioasă în privința legalității actului administrativ atacat rezultă din următoarele motive de nelegalitate a Regulamentului de acces în zona Peninsulară a Municipiului Constanța, aprobat prin Hotărârea Consiliului Local Constanța nr. 294/31.08.2021, respectiv lipsa studiului de impact cu privire la modul în care implementarea regulamentului va aduce atingere vieții sociale și spirituale a comunității și nici cum va afecta funcționarea lacaselor de cult din zona peninsulară, în sensul că, deși s-a efectuat cu privire la actul administrativ în cauză, studiul de impact ce a stat la baza emiterii HCL 294/31.08.2021 nu a inclus analiza impactului asupra activității lacaselor de cult sau asupra posibilelor încălcări și atingeri aduse libertății religioase; mai mult, regulamentul a fost emis cu încălcarea disp. Legii 52/2003 privind transparența decizională referitoare la lipsa dezbaterii publice efective, în sensul că au existat solicitări exprese de modificare a regulamentului anterior votării acestuia, iar dezbaterile pe marginea elaborării actului normativ nu au fost organizate potrivit dispozițiilor legale.

Se mai reține, tot în susținerea cazului bine justificat, ca adoptarea HCL-ului contestat s-a făcut cu două avize nefavorabile - Regulamentul a intrat în vigoare fără să existe toate avizele necesare - avizul emis de Poliția Circulației; totodată Avizele emise de Comisia nr. 5 și Comisia nr. 3 din CL Constanța sunt avize nefavorabile; Regulamentul a fost emis cu încălcarea dispozițiilor Legii nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă.

În acest sens, strict tehnico-legislativ, se observa ca etapa de consultare a fost scurta, nepermitand o cercetare reala si eficienta a situatiilor de fapt cu care se confrunta persoanele fizice riverane, or, potrivit art. 6 alin. 4 din lege, actele normative cu impact asupra domeniilor social, economic și de mediu, asupra bugetului general consolidat sau asupra legislației în vigoare sunt elaborate pe baza unor documente de politici publice aprobate de Parlament sau de Guvern.

În acest context, se retine ca disp. art. 7 din lege prevad ca: „Evaluarea preliminară a impactului noilor reglementări. (1) Evaluarea preliminară a impactului proiectelor de lege, a propunerilor legislative și a celorlalte proiecte de acte normative reprezintă un set de activități și proceduri realizate cu scopul de a asigura o fundamentare adecvată a inițiativelor legislative. Evaluarea preliminară a impactului presupune identificarea și analizarea efectelor economice, sociale, de mediu, legislative și bugetare pe care le produc reglementările propuse. (2) Evaluarea preliminară a impactului proiectelor de acte normative este considerată a fi modalitatea de fundamentare pentru soluțiile legislative propuse și trebuie realizată înainte de adoptarea actelor normative. (3) Fundamentarea noii reglementări trebuie să aibă în vedere atât evaluarea impactului legislației specifice în vigoare la momentul elaborării proiectului de act normativ, cât și evaluarea impactului politicilor publice pe care proiectul de act normativ le implementează. (31) Propunerile legislative, proiectele de legi și celelalte proiecte de acte normative vor fi însoțite, în mod obligatoriu, de o evaluare preliminară a impactului noilor reglementări asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului. (4) Evaluarea preliminară a impactului este realizată de inițiatorul proiectului de act normativ. În cazul unor proiecte de acte normative complexe, evaluarea impactului poate fi realizată, pe baza unui contract de prestări de servicii, de către institute de cercetare științifică, universități, societăți comerciale sau organizații neguvernamentale, în conformitate cu prevederile legale în vigoare referitoare la achizițiile publice”.

Astfel, Legea prevede efectuarea unei evaluări preliminare a impactului actelor normative, care presupune identificarea și analizarea efectelor economice, sociale, de mediu, legislative și bugetare pe care le produc reglementările propuse. Propunerile legislative, proiectele de legi și celelalte proiecte de acte normative trebuie însoțite, în mod obligatoriu, de o evaluare preliminară a impactului noilor reglementări asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului.

Referitor la încălcarea art. 25 alin. 1 din Constituția României, se retine ca dispozițiile art. 25 alin. 1 din Constituția României garantează dreptul la liberă circulație, în țară și în străinătate și prevede, totodată, că exercitarea acestui drept se realizează în condițiile prevăzute de lege. În sensul acestor prevederi, orice limitare privind exercitarea acestui drept se poate stabili numai prin lege și nu prin adoptarea unui act administrativ al unei autorități publice locale.

Regulamentul de acces în Zona Peninsulara a municipiului Constanța enumeră la art. 9 categoriile de permise ce pot fi solicitate, incluzând și categoria permiselor de acces pentru evenimente religioase.

Referitor la încălcarea art. 53 din Constituția României, se retine ca dispozițiile art. 53 din Constituție prevad ca exercițiul unor drepturi sau al unor libertăți poate fi restrâns numai prin lege și numai dacă se impune, după caz, pentru: apărarea securității naționale, a ordinii, a sănătății ori a moralei publice, a drepturilor și a libertăților cetățenilor; desfășurarea instrucției

penale; prevenirea consecințelor unei calamități naturale, ale unui dezastru ori ale unui sinistru deosebit de grav, restrângerea putând fi dispusă numai dacă este necesară într-o societate democratică. Măsura trebuie să fie proporțională cu situația care a determinat-o, să fie aplicată în mod nediscriminatoriu și fără a aduce atingere existenței dreptului sau a libertății.

Din situația în speta rezulta că restrângerea unor drepturi, cu titlu permanent, nu este determinată de niciuna dintre situațiile prevăzute de art. 53 din Constituția României, nefiind îndeplinite criteriile pentru care se poate dispune o astfel de limitare și nici nu este stabilită prin lege, ci printr-un Regulament al autorității administrative locale, măsurile instituite fiind disproporționate, producând dezechilibre grave în viața socială și spirituală a comunității religioase.

Referitor la încălcarea art. 555 din Codul Civil, se reține că dispozițiile art. 555 din Codul Civil definesc proprietatea privată ca fiind „dreptul titularului de a poseda, folosi și dispune de un bun, în mod exclusiv, absolut și perpetuu, în limitele stabilite prin lege”.

Astfel, deși Legea nu limitează dreptul de stabilire a sediului și de desfășurare a activităților în Zona Peninsulară, Regulamentul, prin restricționarea accesului în zonă, în mod nelegal și abuziv, restrânge desfășurarea activităților, prin faptul că nu se poate exercita în mod absolut și perpetuu dreptul de proprietate sau de folosință asupra spațiilor cu destinație de lacas de cult în cazul reclamanților.

Fără a analiza exhaustiv dispozițiile HCL 294/2021, se reține, la o primă vedere, că există o serie de prevederi discriminatorii, respectiv situațiile de discriminare generate de eliberarea permiselor de acces pentru îngrijirea/asistența persoanelor cu dizabilități, situațiile de discriminare generate de eliberarea unui singur permis pentru fiecare unitate locativă, cu condiția deținerii unui loc de parcare amenajat (art. 9, alin. 1), situațiile de discriminare generate de definiția din Regulament pentru „vehicul”, situațiile de discriminare generate de lipsa unui permis de acces pentru vizitatori, situațiile de discriminare generate de lipsa unor permise de acces pentru enoriașii parohiilor și a altor lăcașe de cult, pentru participarea la slujbele periodice.

Conform art. 2, alin (1) din OG 137/2000, prin discriminare se înțelege „orice deosebire, excludere, restricție sau preferință, pe bază de rasă, naționalitate, etnie, limbă, religie, categorie socială, convingeri, sex, orientare sexuală, vârstă, handicap, boală cronică necontagioasă, infectare HIV, apartenență la o categorie defavorizată, precum și orice alt criteriu care are ca scop sau efect restrângerea, înlăturarea recunoașterii, folosinței sau exercitării, în condiții de egalitate, a drepturilor omului și a libertăților fundamentale sau a drepturilor recunoscute de lege, în domeniul politic, economic, social și cultural sau în orice alte domenii ale vieții publice”.

Din textul legal precitat rezulta că discriminarea are la bază trei elemente care trebuie să fie îndeplinite cumulativ: să existe o deosebire, excludere, restricție sau preferință; acestea să fie aplicate în baza unuia dintre criteriile de discriminare stipulate în OG 137/2000, această listă nefiind, însă, una exhaustivă, legiuitorul prevăzând că discriminarea se poate face și în baza oricărui alt criteriu; rezultatul să conducă la atingerea unor drepturi, fie cele fundamentale, fie a drepturilor recunoscute de lege (în domeniul politic, economic, social, cultural sau în oricare alt domeniu al vieții publice), aspect îndeplinit cumulativ în cazul de față.

De asemenea, instanța nu poate face o analiză, chiar sumară, a situației de fapt și de drept în speta, fără a evidenția și drepturile persoanelor cu handicap, conform legii 448/2006, în corelație cu obligațiile autorităților locale:

„Art. 6. Persoanele cu handicap beneficiază de drepturi la: a) ocrotirea sănătății - prevenire, tratament și recuperare; b) educație și formare profesională; c) ocuparea și adaptarea locului de muncă, orientare și reconversie profesională; d) asistență socială, respectiv servicii sociale și prestații sociale; e) locuință, amenajarea mediului de viață personal ambiant, transport, acces la mediul fizic, informațional și comunicațional; f) petrecerea timpului liber, acces la cultură, sport, turism; g) asistență juridică; h) facilități fiscale; i) evaluare și reevaluare prin examinarea la domiciliu a persoanelor nedepasabile de către membrii comisiei de evaluare, la un interval de 2 ani”.

„Art. 7. (1) Promovarea și respectarea drepturilor persoanelor cu handicap revin, în principal, autorităților administrației publice locale unde își are domiciliul sau reședința persoana cu handicap și, în subsidiar, respectiv complementar, autorităților administrației publice centrale, societății civile și familiei sau reprezentantului legal al persoanei cu handicap. (2) În baza principiului egalizării șanselor, autoritățile publice competente au obligația să asigure resursele financiare necesare și să ia măsuri specifice pentru ca persoanele cu handicap să aibă acces nemijlocit și neîngrădit la servicii”.

Din modul de redactare a articolului menționat rezultă că pentru vehicule care deserveșc la îngrijirea/asistența persoanelor cu dizabilități se va cere un permis de acces pentru fiecare intrare, ceea ce limitează drastic drepturile persoanelor cu dizabilități. Acest lucru este valabil atât pentru situația în care vehiculul care deservește persoana cu dizabilități este al unei persoane din Zona Peninsulară, cât și pentru situația în care vehiculul în cauză este în afara Zonei Peninsulare (pentru că la intrarea în Zona Peninsulară este nevoie de permis de acces).

Obligația autorităților locale este să ajute la accesibilizarea tuturor aspectelor vieții publice pentru aceste persoane, iar formularea unei cereri pentru eliberarea unui permis de acces cu 72 de ore (sau chiar 10 zile) înainte ca persoana cu dizabilități să aibă nevoie de transport îngrădește nepermis drepturile acestor persoane.

În plus modul de redactare a articolului prin care se subliniază că persoanele cu dizabilități sunt doar cele încadrate într-un grad de handicap discriminează suplimentar persoanele care nu au dovada scriptică a înscrierii într-un grad de handicap, existând persoane care pot avea, temporar, o mobilitate redusă, printr-o afectare medicală și să aibă nevoie să intre sau să iasă din Zona Peninsulară cu ajutorul altei persoane care deține un vehicul. Cum persoana care are mobilitatea redusă nu poate face dovada încadrării într-un grad de handicap, nu i se va emite un permis de acces în Zona Peninsulară pentru vehiculul care ar trebui să îl transporte unde are nevoie în afara Zonei Peninsulare, fiind discriminată față de orice altă persoană aflată în situație similară care poate să acceseze un transport cu autovehiculul fără să aibă nevoie de o aprobări birocratice pentru acest lucru.

Se reține că, în cadrul art. 9, alin. (10) din Regulament, se reglementează eliberarea permiselor de acces situații excepționale pentru ”vehicule care deserveșc la îngrijirea/asistența persoanelor cu dizabilități (încadrare în grad de handicap)”. Cererea pentru eliberarea acestor permise se face cu cel puțin 72 de ore înainte (sau chiar cu 10 zile înainte, dacă luăm în considerare și prevederile art. 10 alin. 10).

Famiiliile care dețin mai mult de un vehicul sunt discriminate în folosința bunurilor lor (în speță al doilea vehicul) față de persoanele care dețin două sau mai multe vehicule și care nu au domiciliul / reședința în Zona Peninsulară. Lipsa unui permis de acces înseamnă că proprietarii nu-și pot folosi bunurile proprii pentru scopurile pentru care au achiziționat bunurile respective (pentru a ajunge la locul de muncă, la școli, grădinițe pentru copii, la cabinete medicale sau farmacii, la piață sau la alte magazine pentru aprovizionarea curentă).

În Regulament, vehiculul este definit ca fiind „mijloc de transport cu tracțiune proprie, respectiv autovehicul, motoretă, motocicletă, ATV, bicicletă cu motor sau alt vehicul din categoria mopadelor”. Sunt situații când rezidenții au atât un autovehicul, cât și un vehicul pe două roți (scuter, motocicletă, motoretă), acesta din urmă fiind folosit pentru transport la locul de muncă (avem cazul unui rezident din Zona Peninsulară care muncește în Portul Constanța – unde nu există transport public, portul acoperind o suprafață de aprox. 4000 de hectare; acest rezident folosește un scuter pentru deplasarea la și de la serviciu în perioada primăvară - toamnă).

Această prevedere se aplică, așa cum este formulat articolul din Regulament, atât persoanelor cu dizabilități care locuiesc în Zona Peninsulară și au nevoie de transport în afara Zonei Peninsulare, cât și persoanelor cu dizabilități care locuiesc în afara Zonei Peninsulare și au nevoie să intre în Zona Peninsulară pentru rezolvarea anumitor situații (de exemplu pentru a ajunge la o instituție din Zona Peninsulară).

Sunt situații când copiii rezidenților din Zona Peninsulară nu locuiesc cu părinții și nu îi pot vizita și ajuta pentru că nu au un permis de acces. De exemplu, un rezident în vârstă și care are nevoie să meargă la un control medical și nu deține autovehicul propriu, nu poate să cheme un membru de familie sau un cunoscut pentru a-l transporta la controlul medical pentru că nu există posibilitatea emiterii unui permis de acces pentru această situație.

Conform Legii 448/2006, în corelație cu obligațiile autorităților locale: „Art. 6. Persoanele cu handicap beneficiază de drepturi la: a) ocrotirea sănătății - prevenire, tratament și recuperare; b) educație și formare profesională; c) ocuparea și adaptarea locului de muncă, orientare și reconversie profesională; d) asistență socială, respectiv servicii sociale și prestații sociale; e) locuință, amenajarea mediului de viață personal ambiant, transport, acces la mediul fizic, informațional și comunicațional; f) petrecerea timpului liber, acces la cultură, sport, turism; g) asistență juridică; h) facilități fiscale; i) evaluare și reevaluare prin examinarea la domiciliu a persoanelor nedeplasabile de către membrii comisiei de evaluare, la un interval de 2 ani”.

„Art. 7. (1) Promovarea și respectarea drepturilor persoanelor cu handicap revin, în principal, autorităților administrației publice locale unde își are domiciliul sau reședința persoana cu handicap și, în subsidiar, respectiv complementar, autorităților administrației publice centrale, societății civile și familiei sau reprezentantului legal al persoanei cu handicap. (2) În baza principiului egalizării șanselor, autoritățile publice competente au obligația să asigure resursele financiare necesare și să ia măsuri specifice pentru ca persoanele cu handicap să aibă acces nemijlocit și neîngrădit la servicii”.

Din modul de redactare a articolului menționat rezultă că, pentru vehicule care deserveșc la îngrijirea/asistența persoanelor cu dizabilități, se va cere un permis de acces pentru fiecare intrare, ceea ce limitează drastic drepturile persoanelor cu dizabilități. Acest lucru este valabil atât pentru situația în care vehiculul care deservește persoana cu dizabilități este al unei persoane

din Zona Peninsulară, cât și pentru situația în care vehiculul în cauză este în afara Zonei Peninsulare (pentru că la intrarea în Zona Peninsulară este nevoie de permis de acces).

Obligația autorităților locale este să ajute la accesibilizarea tuturor aspectelor vieții publice pentru aceste persoane, iar formularea unei cereri pentru eliberarea unui permis de acces cu 72 de ore (sau chiar 10 zile) înainte ca persoana cu dizabilități să aibă nevoie de transport îngrădește nepermis drepturile acestor persoane.

În ceea ce privește domeniul accesibilității, România are un cadru legislativ bine precizat în domeniu, respectiv Legea privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, care dedică un întreg capitol Accesibilității – accesul neîngrădit al persoanei cu handicap este definit ca fiind accesul fără limitări sau restricții la mediul fizic, informațional și comunicațional. De asemenea, termenul accesibilitate este definit ca ansamblul de măsuri și lucrări de adaptare a mediului fizic, precum și a mediului informațional și comunicațional, conform nevoilor persoanelor cu handicap, factor esențial de exercitare a drepturilor și de îndeplinire a obligațiilor persoanelor cu handicap în societate. Termenul adaptare este definit ca fiind procesul de transformare a mediului fizic și informațional, a produselor sau sistemelor, pentru a le face disponibile și persoanelor cu handicap. Normativul privind adaptarea clădirilor civile și spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap reprezintă referința pentru asigurarea utilizării în siguranță a spațiului urban și a clădirilor publice de către persoanele cu dizabilități. Potrivit legii, autoritățile sunt obligate la adaptarea clădirilor de utilitate publică, căilor de acces, clădirilor de locuit construite din fonduri publice, mijloacelor de transport în comun și stațiilor acestora, taxiurilor, vagoanelor de transport feroviar pentru călători și persoanelor principalelor stații, spațiilor de parcare, străzilor și drumurilor publice, telefoanelor publice, mediului informațional și comunicațional, astfel încât să fie permis accesul neîngrădit al persoanelor cu handicap.

Frapant este modul de redactare a articolului prin care se subliniază că persoanele cu dizabilități sunt doar cele încadrate într-un grad de handicap, ceea ce discriminează suplimentar persoanele care nu au dovada scriptică a înscrierii într-un grad de handicap, dar pot avea, temporar, o mobilitate redusă, din varii motive, or, persoana care are mobilitatea redusă nu poate face dovada încadrării într-un grad de handicap, sens în care nu i se va emite un permis de acces în Zona Peninsulară pentru vehiculul care ar trebui să îl transporte unde are nevoie în afara Zonei Peninsulare, fiind discriminată față de orice altă persoană aflată în situație similară care poate să acceseze un transport cu autovehiculul, fără să aibă nevoie de o aprobări birocratice pentru acest lucru

Prevederea prin care permisul de acces se emite în limita unui singur permis per unitate locativă discriminează suplimentar prin prisma faptului că într-o unitate locativă pot locui două familii (ex: o familie de tineri care locuiesc alături de părinți), care au fiecare câte un vehicul. Regulamentul de acces permite eliberarea unui permis de acces pentru un singur vehicul, pentru una dintre familii, a doua familie neamaivand posibilitatea obținerii unui permis de acces, fiind astfel limitată în folosința bunului propriu și discriminată astfel față de o gospodărie similară din afara Zonei Peninsulare, remarcandu-se, astfel, o ingerință în dreptul de proprietate, prin limitarea, fara o justificare rezonabila si proportionala, a dreptului de folosinta a unui bun aflat in proprietate.

Se mai reține că HCL ##### a fost emisă cu încălcarea disp. art. 44 din OG 43/1997 cu modificările ulterioare, administratorul drumului public poate institui restricții pe drumul public.

Conform art. 44 din OG 43/1997 cu modificările ulterioare, administratorul drumului public poate institui restricții pe drumul public. Drumurile publice din Zona Peninsulară a Municipiului Constanța se află în administrarea consiliului local, conform art. 22 din OG 43/1997: „Administrarea drumurilor județene se asigură de către consiliile județene, iar a drumurilor de interes local, de către consiliile locale pe raza administrativ-teritorială a acestora”. Fiind administratorul drumurilor publice din Zona Peninsulară, consiliul local poate institui restricții de circulație pe drumurile publice pe care le are în administrare, și vom analiza în cele ce urmează care sunt situațiile în care se pot institui restricții de circulație.

Conform art. 44 din OG 43/1997 cu modificările ulterioare, administratorul drumului public poate institui restricții pe drumul public, după cum urmează:

„#### (1): Administratorii drumurilor pot institui restricții temporare, parțiale sau totale de circulație, pentru executarea unor lucrări, conform normelor stabilite prin ordin comun al ministrului transporturilor, al ministrului dezvoltării regionale și administrației publice și al ministrului afacerilor interne, cu informarea prealabilă, inclusiv asupra variantelor de rute alternative, a Ministerului Transporturilor, a poliției rutiere și a utilizatorilor.

(2): Pentru protecția unor sectoare de drumuri, administratorul acestora poate institui restricții de circulație, semnalizate corespunzător, privind categoriile de transport, viteză, perioadele și intervalele orare, masele și/sau dimensiunile maxime admise ale vehiculelor ce pot utiliza sectorul respectiv, în conformitate cu prevederile stabilite prin ordin comun al ministrului transporturilor sau al ministrului dezvoltării regionale și administrației publice, după caz, și al ministrului afacerilor interne, cu informarea prealabilă, inclusiv asupra variantelor de rute alternative, a Ministerului Transporturilor, a poliției rutiere și a utilizatorilor”.

În cauza nu se poate vorbi de restricțiile care se pot institui în baza alin. (1) al art. 44 din OG 43/1997 republicată, nefiind în discuție executarea unor lucrări (raportându-se la scopul reglementării, acela de protejare a Zonei Peninsulare).

Or, regulamentul permite accesul pe sectoarele de drum public din Zona Peninsulară doar acelor autovehicule care dețin permis de acces; restricționarea impusă de Regulament nu este o restricționare pe categorii de transport (acestea sunt reglementate de Anexa 2 a OG 44/1997; vehiculul cu permis de acces nefigurând între acestea); restricționarea impusă nu este una de viteză; restricționarea impusă nu vizează o perioadă și/sau un interval orar; restricționarea impusă nu vizează o anumită masă (masa este vizată doar la emiterea unui permis de acces, dar simplul fapt că un autovehicul are o anumită masă nici nu îi permite, nici nu îi determină interzicerea accesului în Zona Peninsulară); restricționarea impusă nu vizează dimensiuni maxime admise ale vehiculelor ce pot utiliza sectorul respectiv.

Referitor la dreptul la liberă circulație, se apreciază că nu există autoritate de lucru judecat, întrucât, în analizarea anulării/suspendării regulamentului anterior, cât și a celui actual, în prima cerere de suspendare, ambele instanțe au făcut referire doar la dreptul la liberă circulație privit în conținutul său juridic abstract, fără a lua în considerare aspecte care țin de modul concret de definire a conceptului în sine.

Astfel, instanța apreciază că nu se poate expune cu succes definiția legală abstractă a acestui drept fără a ține cont de conținutul concret al dreptului protejat de lege și pentru o anumită categorie de persoane care, fără a fi declarate și înregistrate ca fiind persoane cu dizabilități sau handicap, au o afecțiune medicală temporară sau permanentă care le limitează în mod acerb dreptul la liberă circulație/deplasare.

Este adevărat că, la modul general, abstract, art. 25 alin. 1 din Constituție privind dreptul la liberă circulație vizează exclusiv libertatea de circulație a persoanelor fizice, respectiv liberă circulație pe teritoriul României și liberă circulație în afara teritoriului țării, nefiind inclus și dreptul de a conduce autovehicule.

Dreptul la liberă circulație garantat de Constituție vizează exclusiv libertatea de mișcare propriu-zisă și libertatea oricărui cetățean de a-și stabili domiciliul sau reședința în orice localitate din țară, precum și dreptul de a emigra și de a reveni în țară, iar nu și dreptul de a se deplasa cu autovehicule/un drept al persoanelor în privința folosirii oricăror sau a unor mijloace de transport pentru deplasare.

Însă, tocmai raportat la libertatea de mișcare propriu-zisă, nu se poate aprecia acestui aspect, în opinia instanței, fără a ține cont în mod determinant de deplasarea propriu-zisă a persoanelor nedeplasabile decât cu mijloace de locomotie.

Astfel, din perspectiva unei persoane nedeplasabile personal, dreptul la liberă circulație include, fără echivoc, dreptul acestei persoane de a se deplasa cu un dispozitiv tehnic de locomotie, sens în care, îngrădirea deplasării cu autoturismul pentru aceasta persoană echivalează cu îngrădirea a însuși dreptului la liberă circulație, creându-se o discriminare nepermisă între persoanele apte a se deplasa personal și cele dependente parțial/total de un mijloc de locomotie.

Referitor la restricționarea dreptului de participare la viața socială pentru persoanele cu dizabilități sau cu probleme de mobilitate, se reține că, prin prezentul Regulament, se încalcă flagrant Legea ##### actualizată în 2021 privind protecția și promovarea drepturilor persoanelor cu handicap, mai precis art. 61 accesibilitatea persoanelor cu handicap la mediul fizic, dar și Convenția ### privind drepturile persoanelor cu dizabilități, art. 9 în sensul în care pentru a da persoanelor cu dizabilități posibilitatea să trăiască independent și să participe pe deplin la toate aspectele vieții, autoritățile publice ar trebui să ia măsurile adecvate pentru a asigura acestor persoane accesul la mediul fizic, la transport, etc., care includ identificarea și eliminarea obstacolelor și barierelor față de accesul deplin, cu atât mai mult cu cât în zona nu există niciun mijloc de transport în comun.

Interzicerea discriminării este prevăzută la articolul 14 din Convenția europeană a drepturilor omului, care garantează egalitatea de tratament în exercitarea altor drepturi prevăzute în convenție. Protocolul nr. 12 (2000) la Convenția europeană a drepturilor omului extinde domeniul de aplicare al interzicerii discriminării la egalitatea de tratament în exercitarea unui drept, inclusiv a drepturilor conferite de legislația națională.

În acest sens, Convenția Națiunilor Unite privind drepturile persoanelor cu handicap (CRPD) conține o listă amplă de drepturi pentru persoanele cu handicap, care vizează garantarea egalității în exercitarea drepturilor acestora, precum și o serie de obligații pentru stat de a lua măsuri pozitive privind drepturile persoanelor cu handicap.

Nu rezulta, însă, ca limitarea continuată de actul administrativ contestat în ceea ce privește dreptul la liberă circulație, privit stricto sensu, pentru persoanele care necesită un mijloc de locomotie în vederea deplasării, limitare care s-a materializat într-o veritabilă ingerință în drepturile protejate de Convenție, a urmărit realizarea unui scop legitim sau ca a fost necesară într-o societate democratică.

De altfel, în jurisprudența sa constantă, Secția de Contencios Administrativ și Fiscal a Înaltei Curți a reținut că, pentru conturarea cazului temeinic justificat care să impună suspendarea unui act administrativ, instanța nu trebuie să procedeze la analizarea criticilor de nelegalitate pe care se întemeiază însăși cererea de anulare a actului administrativ, ci trebuie să-și limiteze verificarea doar la acele împrejurări vădite de fapt și/ sau de drept care au capacitatea să producă o îndoială serioasă asupra prezumției de legalitate de care se bucură un act administrativ.

Astfel de împrejurări vădite, de fapt sau/ și de drept care sunt de natură să producă o îndoială serioasă cu privire la legalitatea unui act administrativ au fost reținute de Înalta Curte ca fiind: emiterea unui act administrativ de către un organ incompetent sau cu depășirea competenței, actul administrativ emis în temeiul unor dispoziții legale declarate neconstituționale, nemotivarea actului administrativ, inclusiv modificarea importantă a actului administrativ în calea recursului administrativ – aspect verificat în speta, având în vedere că, de la data sesizării instanței, Regulamentul a comportat mai multe modificări, urmare a solicitărilor adresate Autorității.

Cu privire la condiția pagubei iminente, se reține ca aceasta este concretizată în imposibilitatea efectivă a persoanelor de a participa la slujbele religioase, precum și la alte evenimente cu conotație religioasă, în condițiile în care enoriașii parohiilor din zona în discuție sunt cu precădere persoane în vârstă, provin și din localități din Județul Constanța, regulamentul interzicând accesul acestora cu autoturismele. De asemenea, lipsa locurilor de parcare la o distanță rezonabilă de Biserica, unde enoriașii în vârstă să își poată lăsa autoturismul pentru a veni la biserică, echivalează cu o restricționare gravă a dreptului la libertate religioasă, Regulamentul nestabilind tipurile de permise pentru locuitorii din alte zone ale orașului Constanța care participă la slujbele religioase la Biserica.

Clauzele esențiale din Regulament ce afectează activitatea lacasurilor de cult sunt cele legate de tipurile de Permise de Acces în Zona Peninsulară, perioada de valabilitate și programul de acces:

„Art.9. Tipurile de permise de acces în Z.P., perioada de valabilitate și condiții de acces:
(2) Permis de acces pentru rezidenți persoane juridice – pe perioada valabilității actului de deținere a spațiului în care își desfășoară activitatea, situat în Z.P., pentru vehiculul deținut cu masa maximă admisă mai mică sau egală cu 2.500 kg; permite accesul doar în zonele ocazional carosabile și se acordă în funcție de numărul de locuri de parcare deținute cu destinația de parcare, staționarea/parcarea fiind interzisă pe domeniul public; (9) Permis de acces pentru evenimente religioase - în perioada aprobată, pentru vehiculele cu masa maximă admisă mai mică sau egală cu 3.500 kg care participă la desfășurarea unor evenimente religioase (nuntă,

botez, înmormântare, etc.) până la ora 19,00; permite accesul doar în zonele ocazional carosabile (maxim 5 vehicule pentru fiecare eveniment și maxim 2 ore)”.

„Art.10. Documentația necesară pentru fiecare tip de permis de acces în Z.P. (2) Pentru permis de acces pentru rezidenți persoane juridice: cerere (conține în mod obligatoriu număr de telefon sau e-mail), conform anexei nr. 3 la regulament; declarație pe propria răspundere conform anexei nr. 5 la regulament; declarație G.D.P.R. conform anexei nr. 6 la regulament; copie conform cu originalul a următoarelor documente: BI/CI reprezentant legal; certificat de înregistrare la Oficiul Registrului Comerțului; certificat de înregistrare fiscală (dacă este cazul); certificat înmatriculare vehicul; polița de asigurare obligatorie (R.C.A.); certificat constatator în formă extinsă pentru sediu sau punctul de lucru; documente justificative în cazul în care societatea nu este proprietarul vehiculului (de ex. contract de leasing); (9) Pentru permis de acces pentru evenimente religioase: cerere (conține în mod obligatoriu număr de telefon sau e-mail), conform anexei nr. 3 la regulament; declarație pe propria răspundere conform anexei nr. 4 sau 5 la regulament; declarație G.D.P.R. conform anexei nr. 6 la regulament; copie conform cu originalul a următoarelor documente: BI/CI solicitant; certificat înmatriculare vehicul; polița de asigurare obligatorie (R.C.A.); adresă de confirmare eveniment de la unitatea de cult din Z.P. (care să cuprindă inclusiv data și intervalul orar)”.

Totodata, limitarile privind numarul de autoturisme, durata permisa prin regulament cu privire la evenimentele religioase (nunti, botezuri, inmormantari), imposibilitatea accesului in Zona Peninsulara, in conditiile in care nu este organizat un transport in comun care sa asigure deplasarea persoanelor varstnice, a mamelor cu copii, sau a persoanelor cu handicap, toate acestea echivaleaza cu o limitare drastica a exercitarii dreptului la libertate religioasa.

În acest context, lipsa locurilor de parcare va fi un impediment major în desfășurarea activității reclamantilor și asigurarea accesului liber la lacasul de cult, întrucât: regulamentul nu prevede categorii de permise pentru preotii lacaselor de cult din Zona Peninsulara și nici pentru angajații acestor biserici; regulamentul instituie un număr limitat de 5 permise, pe care îl apreciem insuficient pentru evenimente religioase (nunta, botez, înmormântare); regulamentul prevede condiții de eliberare a permiselor pentru evenimente religioase, condiții ce nu se vor putea îndeplini în cazul evenimentelor neprevăzute, cum ar fi înmormântările – evenimente care nu permit încadrarea în timpul necesar depunerii cererii și documentelor de obținere a permiselor, nu există timpul efectiv, mai ales dacă decesul se produce la sfârșitul săptămânii, pentru a obține actele necesare ce trebuiesc anexate cererii de eliberare a permiselor: certificat înmatriculare vehicul - probabil vehicule mortuare, de vehicule pentru transportul preotilor, pentru transportul rudelor în vârstă; polița de asigurare obligatorie (R.C.A.); adresă de confirmare eveniment de la unitatea de cult din Z.P. (care să cuprindă inclusiv data și intervalul orar – orele de funcționare ale lacaselor de cult religioase sunt limitate, acestea nu funcționează cu program non stop; regulamentul instituie o durată maximă de 2 ore, în care beneficiarii permiselor trebuie să staționeze în Zona Peninsulara. Evident că această perioadă se va dovedi de multe ori insuficientă, numai intrarea și ieșirea din Zona Peninsulara putând dura chiar și 30 de minute, pe lângă formalitățile premergătoare slujbei, slujba propriu zisă, formalitățile ulterioare slujbei. Încadrarea în timp cu mare exactitate la un eveniment religios, fie el vesel sau trist, nu poate fi exactă, uneori existând factori ce pot întârzia derularea evenimentului.

Mai mult, Regulamentul instituie posibilitatea eliberării permiselor doar pentru evenimente ce se desfășoară strict până la ora 19, aspect nepermis și care vine în contradicție clară cu dreptul la libertate religioasă.

Or, este de necontestat că instituirea unor interdicții/limitări de circulație, fără a permite accesul liber, neîngrădit, la lacasul de cult, reprezintă o ingerință în exercitarea dreptului la libertatea de religie, cu consecințe care nu pot fi considerate ca fiind proportionale cu scopul legitim urmărit la adoptarea acestui act administrativ.

Se reține, astfel, că Regulamentul, prin restricțiile și limitările impuse, încalcă dreptul la libertate religioasă prevăzut în Convenția Europeană a Drepturilor Omului (art. 9), în Constituție (art.29) și în Legea nr. 489/2006 privind libertatea religioasă și regimul general al cultelor (art. 2 al. 1 și 2):

Art. 9 din Convenție prevede ca: „1.Orice persoană are dreptul la libertate de gândire, de conștiință și de religie; acest drept include libertatea de a-și schimba religia sau convingerile, precum și libertatea de a-și manifesta religia sau convingerea în mod individual sau colectiv, în public sau în particular, prin cult, învățământ, practici și îndeplinirea ritualurilor. 2. Libertatea de a-și manifesta religia sau convingerile nu poate face obiectul altor restrângeri decât cele prevăzute de lege care, într-o societate democratică, constituie măsuri necesare pentru siguranța publică, protecția ordinii, a sănătății, a moralei publice, a drepturilor și a libertăților altora”.

Art. 29 din Constituție prevede ca: „(1) Libertatea gândirii și a opiniilor, precum și libertatea credințelor religioase nu pot fi îngrădite sub nici o formă. Nimeni nu poate fi constrâns să adopte o opinie ori să adere la o credință religioasă, contrare convingerilor sale. (2) Libertatea conștiinței este garantată; ea trebuie să se manifeste în spirit de toleranță și de respect reciproc. (3) Cultele religioase sunt libere și se organizează potrivit statutelor proprii, în condițiile legii. (4) În relațiile dintre culte sunt interzise orice forme, mijloace, acte sau acțiuni de învrăjbiere religioasă. (5) Cultele religioase sunt autonome față de stat și se bucură de sprijinul acestuia, inclusiv prin înlesnirea asistenței religioase în armată, în spitale, în penitenciare, în azile și în orfelinate. (6) Părinții sau tutorii au dreptul de a asigura, potrivit propriilor convingeri, educația copiilor minori a căror răspundere le revine”.

Art. 2 al. 1 și 2 din Legea nr. 489/2006 prevede ca: „(1) Libertatea religioasă cuprinde dreptul oricărei persoane de a avea sau de a adopta o religie, de a și-o manifesta în mod individual sau colectiv, în public sau în particular, prin practicile și ritualurile specifice cultului, inclusiv prin educație religioasă, precum și libertatea de a-și păstra sau schimba credința religioasă. (2) Libertatea de a-și manifesta credința religioasă nu poate face obiectul altor restrângeri decât al celor care sunt prevăzute de lege și constituie măsuri necesare într-o societate democratică pentru securitatea publică, protecția ordinii, a sănătății sau a moralei publice ori pentru protejarea drepturilor și libertăților fundamentale ale omului”.

Or, este de notorietate că, în practica CEDO, a fost sancționată aceasta ingerință în exercitarea libertății persoanelor de a-și manifesta și practica religia în sensul art. 9 din Convenție, reținându-se în esență ca: „Libertatea de religie include libertatea de a-și manifesta religia în mod individual și în particular, sau în mod colectiv, în public și împreună cu cei care împărtășesc credința. Curtea a mai observat că prezenta cauză are ca obiect un exemplu tipic de ingerință în sensul art. 9 din Convenție. În cauza reclamantului, Curtea a hotărât că a fost încălcat art. 9,

constatând că ingerința în exercitarea dreptului reclamantului la libertatea de religie nu a fost prevăzută de lege”.

În acest sens, în Cauza ##### împotriva Letoniei, Curtea EDO a reținut ca „În plus, deși reclamantul a avut posibilitatea de a continua să participe la viața spirituală a parohiei sale ca membru obișnuit, Curtea a reamintit că comunitățile religioase există la modul universal în forma unor structuri organizate și se conformează unor reguli pe care adesea adepții lor le consideră ca fiind de origine divină. În consecință, ritualurile religioase au o valoare sacră pentru credincioși dacă sunt oficiate de pastori abilitați în acest sens, în conformitate cu regulile respective”.

În egala măsură, în cauza Hasan și Chaush împotriva Bulgariei, Curtea EDO a concluzionat „că această ingerință nu a fost prevăzută de lege, în măsura în care a fost arbitrară și s-a bazat pe dispoziții legale care lăsau puterile executive o marjă de discreție nestingherită și nu a îndeplinit normele necesare de claritate și previzibilitate, Curtea a hotărât că a fost încălcat art. 9 din Convenție”.

Conform art. 2, alin (1) din OG 137/2000, prin discriminare se înțelege orice deosebire, excludere, restricție sau preferință, pe bază de rasă, naționalitate, etnie, limbă, religie, categorie socială, convingeri, sex, orientare sexuală, vârstă, handicap, boală cronică necontagioasă, infectare HIV, apartenență la o categorie defavorizată, precum și orice alt criteriu care are ca scop sau efect restrângerea, înlăturarea recunoașterii, folosinței sau exercitării, în condiții de egalitate, a drepturilor omului și a libertăților fundamentale sau a drepturilor recunoscute de lege, în domeniul politic, economic, social și cultural sau în orice alte domenii ale vieții publice.

Referitor la restricționarea dreptului la sănătate, se reține ca persoanele cu dizabilități, persoanele cu probleme de mobilitate și persoanele cu probleme de sănătate (în lipsa unui permis de acces pentru vizitatori și în lipsa unor permise de acces pentru taxi) se văd puse în situația în care li se restricționează dreptul la sănătate, neputând să beneficieze de transport către și de la unități sanitare de investigații sau tratament. Lipsa unei alternative efective de transport în cadrul Zonei Peninsulare pentru aceste categorii de persoane conduce la restricționarea dreptului la sănătate pe care aceste persoane îl au conform reglementărilor legale în vigoare.

Așa cum este formulat în acest moment Regulamentul de acces, cererea pentru eliberarea unor permise de acces pentru acest caz s-ar încadra doar la art. 9, alin. (10), eliberarea permiselor de acces pentru situații excepționale. Dar pentru aceste permise trebuie depusă cererea cu minim 72 de ore înainte de acces (sau chiar cu 10 zile, dacă se ia în considerare art. 10, alin 10 din același regulament).

În zona peninsulară nu există școala generală și nici piața, ceea ce impune deplasarea pentru transportul copiilor la/dinspre școală, deplasarea spre piața agroalimentară pentru aprovizionare, această mobilitate determinată de necesitate implicând mijloace de transport personale ale diferiților membri ai familiei. Limitarea la un singur autoturism per spațiu locativ afectează grav libertatea de mișcare și accesul la proprietate cu autoturisme personale pentru care se plătesc taxe și impozite la bugetul local.

Totodată, nu există nici un fel de locuri de parcare limitrofe unde ar putea să parcheze cel de-al doilea autoturism, Primăria neoferind locuri de parcare sau soluții pentru cei ce dețin mai multe autoturisme.

Aplicarea restricțiilor a creat o situație fără precedent, astfel: rezidenții persoane fizice au avut acces doar cu un singur autoturism pe unitate locativă, fără relevanță că în acea unitate locativă locuiau mai multe familii sau că unitatea locativă avea mai multe apartamente, chiar și la etaje diferite; mașinile de aprovizionare au fost interzise în timpul zilei și astfel rafturile magazinelor s-au golit, fiind deficientă aprovizionarea cu alimente, mașinile de tip „delivery” au avut accesul interzis, curierii nu au avut acces în zonă, mașinile ce livrează butelii nu au avut acces, toate aceste restricții reprezentând limitări ale diferitelor drepturi ale persoanelor, nepermise într-o societate democratică decât dacă sunt necesare pentru atingerea unui scop legitim.

Or, nu rezulta în speta care este scopul legitim pentru atingerea căruia s-a procedat de către Autoritate în maniera mai sus expusă, de natură a provoca o ingerință nepermisă în drepturile persoanelor.

Așa cum este formulat Regulamentul, familiile care detin autovehicule suplimentare pentru care nu au permis de acces în Zona Peninsulară vor trebui să parcheze aceste autovehicule în proximitatea Zonei Peninsulare, în parcuri cu plată.

S-a mai învederat de către parat că, ulterior înregistrării prezentei cauze, Autoritatea publică locală a adus o serie de modificări Regulamentului, renunțându-se la termenul de 72 de ore, reglementându-se că solicitarea pentru eliberarea permisului în astfel de situații (excepționale) se efectuează în zilele lucrătoare, iar permisul va fi eliberat în cel mai scurt timp în cadrul programului de lucru, instituindu-se posibilitatea eliberării permiselor de acces pentru unitatea locativă dacă se deține loc de parcare amenajat și pentru riveranul care nu deține loc de parcare amenajat.

Se reține că Regulamentul este una din etapele proiectelor asumate de autoritate în vederea reabilitării zonei, în vederea asigurării scopurilor asumate pentru îmbunătățirea vieții locuitorilor. La acesta se adaugă și Programul multianual Reactis - Reabilitare Constanța Istorică pentru realizarea lucrărilor de protejare și intervenție asupra clădirilor cu valoare cultural arhitecturală situate în centrul istoric Constanța și alte perimetre considerate prioritare din #####.

Așa cum afirmă Autoritatea, conform motivării Proiectului, obiectivul său general îl reprezintă îmbunătățirea accesibilității în cadrul municipiului Constanța, a mobilității populației, în vederea dezvoltării economice durabile și îmbunătățirii calității vieții locuitorilor din municipiu, obiectivele specifice ale proiectului fiind „Îmbunătățirea infrastructurii necesare pentru utilizarea modurilor nepoluante de transport prin reamenajarea străzilor vizate prin proiect, inclusiv rețeaua de canalizare pluvială aferentă, ca spații exclusiv pietonale dedicate pietonilor și persoanelor care utilizează bicicleta; Încurajarea deplasărilor nemotorizate (velo și pietonal), prin creșterea standardelor de calitate și siguranță în utilizarea acestor moduri de transport; Scăderea emisiilor anuale echivalente CO₂ în #####”.

Pârâțul a arătat că în mod obligatoriu instanța trebuie să aibă în vedere că această măsură trebuie corelată cu obligațiile deja asumate de către autoritatea locală prin contractele de finanțare (aprobat prin hotărâri de consiliu) pentru care au fost deja cheltuite fonduri europene pentru obiectivul ”reamenajare integrată zonă pietonală din centrul istoric al municipiului Constanța” și că, atâta vreme cât fondurile europene au fost cheltuite, în conformitate cu ghidul

de finanțare al programului operațional regional #####, în vederea realizării unei zone pietonale "unde traficul autoturismelor va fi restricționat, cu excepția vehiculelor de aprovizionare și de urgențe" (așa cum rezultă din documentele anexate), permiterea unui acces necontrolat auto în zona în discuție va duce la activarea mecanismului de aplicare a corecțiilor prevăzut de OUG 66/2011 privind prevenirea, constatarea și sancționarea neregulilor apărute în obținerea și utilizarea fondurilor europene și/sau a fondurilor publice naționale aferente acestora.

In acest context, insa, nu poate fi acceptat ca obiectivul general al Autoritatii, declarat ca fiind reprezentat de îmbunătățirea accesibilității în cadrul municipiului Constanța, a mobilității populației, în vederea dezvoltării economice durabile și îmbunătățirii calității vieții locuitorilor din municipiu, sa fie atins corelativ cu nesocotirea si incalcarea fara justificare temeinica a unor drepturi fundamentale ale persoanelor, o astfel de ingerinta in drepturile persoanelor nefiind permisa.

Conform Cartei drepturilor fundamentale, cetățenii UE au dreptul de a beneficia de o bună administrare. În consecință, instituțiile trebuie să fie deschise la schimbări și provocări și să ia inițiativa de a îmbunătăți și de a crește calitatea și eficiența activității lor.

În acest sens, sunt relevante dispozițiile conținute de art. 4 din Codul european al bune conduite administrative – „Legalitate. Funcționarul va acționa în conformitate cu legea și va aplica normele și procedurile stabilite de legislația Uniunii. În special, funcționarul se va asigura că deciziile care afectează drepturile sau interesele persoanelor au o bază legală și conținutul acestora este conform legii”, art. 6 – „Proportionalitate. 1. În adoptarea deciziilor, funcționarul se va asigura că măsurile luate sunt proporționale cu scopul urmărit. În special, funcționarul va evita limitarea drepturilor cetățenilor sau impunerea unor obligații în sarcina acestora, în cazul în care aceste limitări sau sarcini nu se află într-un raport rezonabil cu scopul acțiunii urmărite. 2. În adoptarea deciziilor, funcționarul va respecta echilibrul corect între interesele persoanelor particulare și interesul publicului larg” și art. 7 – „Lipsa abuzului de putere Puterile vor fi exercitate exclusiv în scopul în care au fost conferite de prevederile relevante. În special, funcționarul va evita folosirea acestor puteri în scopuri care nu au bază legală sau care nu sunt justificate de nici un interes public”.

Or, analiza cauzei releva faptul ca modalitatea prin care a fost reglementat accesul in Zona Peninsulara a Mun. Constanta, prin Regulamentul a carui suspendare se solicita, incalca principiile unei bune administratii, care rezulta din articolele enuntate mai sus.

[illegible]

Totodata, pentru considerentele expuse anterior, tinand cont de admisibilitatea cererilor de interventie formulate, instanta apreciaza ca acestea sunt intemeiate, urmand a admite cererile de intervenție accesorie formulate de catre intervenienții #####, #####, #####, #####, #####, #####, ###, #####, #####, #####, #####, #####, #####, #####, ##### și #####-#####.

In baza disp. art. 453 NCPC, instanta va obliga pârâtul CONSILIUL LOCAL CONSTANȚA la plata către intervenientul ##### a cheltuielilor de judecată în sumă de 1000 lei (onorariu avocat).

PENTRU ACESTE MOTIVE,
ÎN NUMELE LEGII
HOTĂRĂȘTE:

Admite cererea de suspendare a Hotărârii Consiliului Local Constanța nr. 294/31.08.2021 privind aprobarea Regulamentului de acces în Zona Peninsulară a Municipiului Constanța, formulată de către reclamantii ##### ##, ##### ##, ##### ##### ##, ##### ##, ##### ##, ##### ##, ##### ##, ##### ##-####, #####, ##### ##, ### ##, ### ##, ##### ##, ##### ##-#####.

CONSILIUL LOCAL CONSTANȚA

Admite cererile de intervenție accesorie formulate de catre intervenienții #####
#####, #####, #####, #####, #####, #####, #####
####, #####, #####, #####, #####, #####,
#####, #####, toți cu domiciliul procesual ales în #####,
#####, #####, cu domiciliul în #####, ## #, ## #, ## #, #####, cu
domiciliul în #####, ## #, ## #, ## #, #####-#####, cu domiciliul procesual ales
în ## #, #####, #####, cu domiciliul procesual ales în ## #, și #####-
#####, cu domiciliul procesual ales în ## #, #####.

Dispune suspendarea Hotărârii Consiliului Local Constanța nr. 294/31.08.2021 privind aprobarea Regulamentului de acces în Zona Peninsulară a Municipiului Constanța, până la soluționarea fondului cauzei.

Obligă pârâtul CONSILIUL LOCAL CONSTANȚA la plata către intervenientul #####
a cheltuielilor de judecată în sumă de 1000 lei (onorariu avocat).

Cu recurs în 5 zile de la comunicare.

Pronunțată în data de 15.12.2021, prin punerea soluției la dispoziția părților, prin mijlocirea grefei instanței.

PRESEDINTE,

GREFIER,

Hotarâre nr. 2253/2021 din 15.12.2021, cod RJ 86d9e9926
(<https://rejust.ro/juris/86d9e9926>)

#####-##### #####-### #####

Red. ##### #-L. O.-D./42 ex./12.01.2022