

Observații, propuneri și modificări în legătură cu dispozițiile Proiectului de Ordonanță de Urgență pentru modificarea și completarea Legii nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie – C.O.T.A.R.



C.O.T.A.R.

**CONFEDERAȚIA OPERATORILOR
ȘI TRANSPORTATORILOR AUTORIZAȚI
DIN ROMANIA**

Str George Enescu, nr. 27-29, Sector 1, Bucuresti
Tel: 0728.872.944;
E-mail: office@cotar.ro;

29 APR. 2021

MF



M_REG-1012186-2021

3130/29.04.2021

Către: MINISTERUL FINANTELOR
B-dul Libertății, nr.16, sector 5, cod 050706, București
publicinfo@mfinante.gov.ro

În atenția: **Dlui. Alexandru Nazare, Ministrul Finanțelor**
Dlui. Dumitru Laurențiu Andrei, Secretar de Stat
Dlui. Attila Gyorgy, Secretar de Stat
Dlui. Lucian Ovidiu Heiuș, Secretar de Stat
Dlui. Alin Chitu, Secretar de Stat

Referitor la: Observații și propuneri în legătură cu dispozițiile Proiectului de Ordonanță de Urgență pentru modificarea și completarea Legii nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie, publicat la data de 22 aprilie 2021 pe website-ul Ministerului Finanțelor, în secțiunea „Proiecte acte normative”

Stimați Domni,

Subscrisa, **CONFEDERAȚIA OPERATORILOR ȘI TRANSPORTATORILOR AUTORIZAȚI din ROMÂNIA (COTAR)**, cu sediul în București, str. George Enescu, nr. 27-29, sector 1, **reprezentativă la nivel național conform Legii nr. 62/2011 și a Sentinței Civile nr. 23 FED/2012, completată prin Sentința Civilă nr. 2 FED/2013, Sentința Civilă nr. 2 REP/2017, pronunțate de către Tribunalul București, a sectorului de activitate „transporturi rutiere”**, respectiv pentru clasele CAEN Rev 2: - 4931 - transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători, 4932 - transporturi cu taxiuri, 4939 - alte transporturi terestre de călători n.c.a, 8553 - școli de conducere (pilotaj), având ca membri federații și asociații din rândul transportatorilor de persoane, transportatorilor în regim de taxi și închiriere, școlilor de conducători auto, precum și al service-urilor auto din România, membră a Confederației Patronale UGIR, reprezentată prin Președinte Vasile Ștefănescu,

Urmare a publicării Proiectului de Ordonanță de Urgență pentru modificarea și completarea Legii nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie (“Proiectul de OUG”), vă transmitem în Anexa nr. 1 la prezenta serie de observații și propuneri de modificare a acestuia, subliniind încă de la început că un astfel de proiect care introduce modificări substanțiale care vor dezechilibra grav piața și vor afecta peste 8 milioane de cetățeni români nu poate fi conceput sau aprobat în lipsa unui studiu de impact și a unor consultări publice adecvate.

În contextul în care numărul litigiilor împotriva asigurătorilor RCA a crescut fulminant (fiind înregistrate peste 60.000 litigii în ultimul an împotriva primilor 2 asigurători din piață), iar litigiile sunt soluționate în proporție de peste 95% în favoarea persoanelor păgubite, “soluția” de a plafona despăgubirile plătite de asigurători, de a obliga toate unitățile reparatoare să factureze la același nivel (stabil chiar de asigurători) și de obliga păgubiții să suporte o CO-PLATĂ pentru reparații și pentru închiriere a vehiculului de schimb, apare a fi total inadecvată și creează premisele creșterii abuzurilor împotriva consumatorilor români.

Modificările care se vor a fi introduse prin acest Proiect de OUG asupra Legii RCA nr. 132/2017, promovate pe toate căile de asigurătorii RCA interesați exclusiv de maximizarea profiturilor în dauna consumatorilor, au fost deja respinse cu unanimitate de Senatul României și de Camera Deputaților în cadrul procedurilor legislative (a se vedea PL-x nr. 165/2020; PL-x nr. 118/2020), constatându-se gravele probleme constituționale și legislative incidente. Astfel, în cadrul dezbaterilor din Parlament s-a concluzionat că modificări de asemenea amploare trebuie întâi dezbătute cu toți actorii din piață și supuse evaluării în cadrul unui studiu de impact comprehensiv.

Or, aprobarea acestor modificări pe calea unei OUG ar ridica numeroase probleme constituționale și legislative, motiv pentru care vă solicităm să opriți acest proces de emitere a OUG, să efectuați studiul de impact absolut necesar și să invitați toate părțile afectate la consultări pe marginea propunerilor de modificare a Legii RCA nr. 132/2017.

Cu stimă,

Confederația COTAR

Prin: Vasile Ștefănescu

Funcție: Președinte



NOTĂ INTRODUCIVĂ

În urma analizei Proiectului de OUG publicat în cadrul procedurii de consultare publică, solicităm Ministerului Finanțelor modificarea acestuia conform Anexei nr. 1 atașată prezentei.

Legea nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie („**Legea nr. 132/2017**”) este actul normativ principal care reglementează domeniul asigurărilor RCA.

Prin Proiectul de OUG inițiat recent de către Ministerul Finanțelor se prevede limitarea drepturilor consumatorilor și transportatorilor și introducerea unui preț de referință care ar putea induce plafoane de limitare ale despăgubirilor acordate de către asigurătorii RCA, care urmăresc exclusiv să-și crească profiturile obținute în România și să constituie o serie de avantaje injuste, în detrimentul persoanelor prejudiciate și al celorlalți participanți de pe piață.

Așa cum vom detalia în continuare, considerăm că anumite dispoziții ale Proiectului de OUG deschid calea unor abuzuri mai mari decât cele care se fac în prezent de către societățile de asigurări, neluându-se în considerare interesele și drepturile consumatorilor de asigurări, dispoziții care încalcă Tratatul la care România este parte, Legea Concurenței, Constituția României, astfel încât se impune eliminarea acelor dispoziții din Proiectul de OUG și implicit. Considerăm cu totul inacceptabile aceste propuneri, nu doar pentru că acreditează un mecanism profund anticoncurențial cum este fixarea prețurilor pentru serviciile facturate de diverși operatori economici, dar și pentru că limitează în mod nepermis drepturile păgubiților, consumatorilor și celorlalți participanți la piață, într-o manieră fără precedent în Europa.

Subliniem că nu poate fi permisă alinierea tarifelor și prețurilor tuturor service-urilor în baza calculațiilor și estimărilor făcute de terți (asigurători sau „*societăți cu expertiză*”), fiecare operator economic având dreptul să-și stabilească propriile tarife și adaosuri comerciale în mod liber, ținând cont de cerere și ofertă, structura sa de costuri, investițiile efectuate, tipul de vehicule pe care îl repară, etc.. Orice tarife de referință devin limitări impuse, iar această intenție a societăților de asigurări este dovedită inclusiv prin acest Proiect de OUG prin care se încalcă Constituția României, Legea Concurenței, Tratatul la care România este parte și legislația Uniunii Europene.

Vă atragem atenția că prin adoptarea acestui Proiect de OUG, în forma actuală, se va produce inevitabil o destabilizare economică gravă în sectorul transportatorilor, care contribuie cu peste 15% la PIB-ul României.

Propunerile COTAR din cadrul Anexei nr. 1 se impun atât pentru evitarea abuzurilor asigurătorilor RCA și a unor situații aflate în contradicție totală cu legislația și principiile aplicabile asigurării RCA, cât și pentru clarificarea și reglementarea unor anumite măsuri ce se impun în practică, în anumite situații.

Nu în ultimul rând, subliniem că Proiectul de OUG încalcă legislația care reglementează procedura de adoptare a actelor normative și transparența decizională în emiterea actelor administrative, neavând la bază niciun studiu de impact adecvat. De asemenea, Proiectul de OUG nu este corelat cu prevederile actelor normative de nivel superior (e.g., Constituția României, Codul Civil Român, Legea nr. 132/2017), cu prevederile reglementărilor comunitare, tratatelor internaționale la care România este parte, și nici cu dispozițiile Convenției europene a drepturilor omului și ale protocoalelor adiționale la aceasta, ratificate de România, așa cum vom prezenta în continuare:

atragem atenția încă o dată asupra faptului că acest Proiect, deși afectat de numeroase vicii de constituționalitate și legalitate care creează premisele desființării acestuia în urma controlului de constituționalitate ce va fi realizat, va produce consecințe devastatoare asupra drepturilor consumatorilor de asigurări și asupra sectorului economic al reparațiilor auto, în ipoteza în care va fi adoptat și aplicat, fie și numai vremelnic.

Prin urmare, vă solicităm să reveniți asupra acestuia și să retrageți Proiectul, urmând ca eventuale modificări ale Legislației RCA să fie realizate în acord cu procedura de legiferare parlamentară prevăzută de Constituția României, cu respectarea normelor privind realizarea unor dezbateri publice efective și adoptarea actelor normative pe baza unei analize temeinice a impactului socioeconomic al acestora.

În caz contrar, considerăm că impactul economic negativ și destabilizarea sectoarelor economice ale reparațiilor auto, transporturilor și asigurărilor RCA vor fi imediate, evidente și imposibil de ignorat, întocmai ca răspunderea persoanelor/entităților responsabile pentru gestionarea și adoptarea Proiectului.

Precizăm că viciile de legalitate și neconstituționalitate la care ne referim și care devin evidente chiar și în urma unei analize sumare a documentului, vizează atât Proiectul în ansamblul său, cât și prevederile acestuia, analizate în mod distinct, în funcție de aspectele pe care le vizează.

I. Vicii de constituționalitate și legalitate care afectează Proiectul în ansamblul său

I.1 Nu este justificată urgența măsurilor propuse, în acord cu exigențele art. 115 din Constituția României, care să justifice adoptarea unei ordonanțe de urgență

Potrivit art. 115 din Constituția României, procedura de emitere a unor Ordonanțe de Urgență este un mecanism excepțional, rezervat exclusiv pentru acele situații care nu suportă amânare și care necesită o intervenție rapidă a Guvernului, prin mecanisme care să asigure implementarea unor măsuri corective în termen scurt.

Totodată, Guvernul are obligația de a motiva urgența în cuprinsul acestora proiectului de act normativ elaborat.

Or, nicăieri în cuprinsul Proiectului sau al notei de fundamentare aferente urgența demersului nu este justificată în acord cu exigențele constituționale iar, în ceea ce privește unele dintre măsurile preconizate a fi implementate, urgența nu este justificată deloc.

Astfel, în ceea ce privește, spre exemplu, punctele 1-4 și 8-12 ale Proiectului, nu este indicat niciun argument în dovedirea așa-zisei urgențe care să justifice implementarea unor mecanisme deosebit de vătămătoare pentru piața vizată, cum ar fi instituirea unor tarife de referință pentru lucrările și serviciile prestate de unitățile reparatoare auto.

Ba mai mult, o analiză a prevederilor anterior menționate relevă împrejurarea că mecanismele descrise de Proiect exclud în totalitate posibilitatea aplicării acestora într-un termen scurt, lipsind, înșăși

rațiunea emiterii unei Ordonanțe de Urgență (care ar trebui să-și producă efectele de îndată, în scopul corectării unor elemente/împrejurări ce nu suportă nicio amânare).

Spre exemplu, punctul 12 al Proiectului descrie modalitatea de calculare/determinare a tarifelor de referință pentru manoperă și respectiv pentru înlocuirea temporară a autovehicolului avariat, fiind indicat un mecanism complex, ce necesită pentru implementarea efectivă concursul a nu mai puțin de 7 entități¹ și colectarea unor date relevante pentru o perioadă de cel puțin 1 an.

De asemenea, sunt necesare adăugiri/modificări ale legislației secundare aferente (spre exemplu, modificarea normelor ASF sau emiterea altora noi), situație aplicabilă majorității elementelor vizate de Proiect.

Or, este binecunoscut faptul că durata de implementare a unui mecanism este direct proporțional cu numărul de entități care trebuie să își dea concursul în acest scop, iar în cazul de față procedura cu totul nerealistă (și profund nelegală) privind determinarea tarifelor de referință, exclude posibilitatea aplicării acesteia într-un termen rezonabil, și cu atât mai puțin într-un termen urgent.

Din această perspectivă, este evident că fiecare entitățile vizate va trebui să emite, la rândul său, reglementări proprii cel puțin cu privire la (i) modalitatea de exercitare a competențelor ce le sunt trasate prin Proiect și (ii) modalitatea de alegere/desemnare a persoanelor care vor exercita aceste competențe.

În sprijinul celor de mai sus arătăm că, potrivit art. 22 alin. (5) lit. a) din Legea nr. 132/2017, despăgubirile cuvenite persoanelor prejudiciate ca urmare a vătămării integrității corporale ori a sănătății persoanelor **se stabilesc prin ordin comun** emis de Ministerul Sănătății și A.S.F., în baza punctajului comunicat de Institutul Național de Medicină Legală "Mina Minovici" București.

Deși această prevedere există încă din anul 2017 (anul intrării în vigoare a legii RCA) **nici până în prezent, la 4 ani distanță, ordinul comun la care face referire art. 22 alin. (5) lit. a) nu a fost emis.** O situație similară există în ceea ce privește procedura de calcul a lipsei de folosință a autovehiculului avariat în cazul transportatorilor, ASF omițând să emită/modifice reglementările secundare necesare pentru aplicarea efectivă a acestui mecanism, în aceeași perioadă de aproximativ 4 ani.

Dacă astfel se prezintă lucrurile atunci când este necesar concursul a 2 autorități, nu putem decât să concluzionăm că mecanismele descrise de Proiect cu privire la stabilirea tarifelor de referință sunt, *de plano*, excluse de la a fi vreodată aplicate în mod efectiv, dat fiind numărul mare de autorități/entități ce ar fi implicate în procesul de implementare a mecanismelor descrise de Proiectul de OUG, dar și numeroasele dificultăți de ordin practic ce nu au fost avute în vedere nici măcar tangențial cu ocazia întocmirii Proiectului.

Curtea Constituțională a constatat, în mai multe rânduri (de exemplu prin Decizia nr. 1059/11.12.2012), că necesitatea corelării legislației naționale cu cea europeană sau chiar iminența împlinirii termenului

¹ Conform punctului 12 din Proiect acestea sunt: (i) ASF, (ii) BAAR, (iii) societatea specializată, contractată de BAAR pentru calcularea efectivă a tarifelor de referință, (iv) RAR, care centralizează datele primite de la unitățile reparatoare, (v) Consiliul Concurenței, (vi) ANPC, (vii) Facultatea de Transporturi din cadrul Universității Politehnica din București.

pentru transpunerea unui act legislativ european² nu reprezintă, în sine, o situație extraordinară a cărei reglementare nu poate fi amânată.

În fine, în practica sa recentă (de exemplu Decizia nr. 157/2020), Curtea Constituțională a arătat că dispozițiile art. 53 și ale art. 115 alin. (6) din Constituția României trebuie interpretate în sensul că restrângerea exercițiului drepturilor și libertăților fundamentale nu se poate realiza decât prin lege ca act al Parlamentului, motiv pentru care măsurile de restrângere a dreptului de proprietate (art. 44 din Constituția României) sau a libertății economice (art. 45 din Constituția României) prevăzute în Proiect pot fi declarate neconstituționale.

În acest context, în care este evident că lipsește atât urgența demersului cât și posibilitatea aplicării măsurilor preconizate într-un termen scurt, este cu totul nejustificată derogarea de la mecanismele constituționale privind legiferarea, prin emiterea unei Ordonanțe de Urgență cu privire la aspectele ce fac obiectul Proiectului.

Această concluzie este cu atât mai întemeiată, în contextul în care există la data prezentului memoriu există nu mai puțin de 3 inițiative legislative care vizează același act normativ – Legea nr. 132/2017, fiind vizate și puse în discuție, în majoritatea lor, aceleași elemente/măsuri avute în vedere și de Proiect.

Cel mai recent dintre acestea, înregistrat sub nr. Pl-x 165/2020, se află în prezent chiar în faza dezbaterilor, în comisiile de specialitate ale Camerei Deputaților și nimic nu împiedică inițiatorii Proiectului de OUG să urmeze procedura normală în astfel de situații, prin propunerea de amendamente în scopul dezbaterii și analizării acestora temeinice de către comisiile de specialitate.

În acest context, insistența cu care se urmărește implementarea unor măsuri evident nocive pentru piață vizată (dar favorabile anumitor agenți economici din domeniu), prin intermediul unei ordonanțe de urgență, pare să fie o încercare deliberată de eludare a mecanismelor constituționale de legiferare, în scopul limitării posibilităților de analiză și dezbateră a măsurilor propuse, tocmai pentru a nu fi cunoscute de către publicul larg viciile evidente ale acestora.

Concluzia anterior menționată pare a fi cu atât mai întemeiată în condițiile în care **multe dintre propunerile/mecanismele regăsite în cuprinsul Proiectului se aseamănă (uneori până la identitate) cu propuneri formulate în trecut de către societățile de asigurări sau asociații/entități controlate de acestea**, fapt ce poate fi dovedit cu documente aflate în evidențele publice.

În orice caz, distinct de alte consecințe legale pe care aceste împrejurări le vor avea, elementele prezentate mai sus atestă dincolo de orice dubiu faptul că nu există nici (i) o urgență care să justifice emiterea unei ordonanțe de urgență și nici (ii) posibilitatea de aplicare a măsurilor preconizate într-un termen rezonabil (cu atât mai puțin într-un termen scurt, specific situațiilor urgente), ceea ce face ca Proiectul de OUG și întreaga procedură privind emiterea acestuia să fie în flagrant dezacord cu prevederile constituționale invocate drept temei, respectiv art. 115 din Constituția României.

² Element constant invocat în legătură cu măsurile incluse în Proiect însă care, în mod evident, nu sunt aplicabile pentru marea majoritate a măsurilor regăsite în cuprinsul acestuia.

I.2 Proiectul de OUG nu are la bază un studiu de impact și nu prezintă nicio fundamentare adecvată și nici nu reflectă eventualele opinii oficiale, puncte de vedere și recomandări ale societății civile, asociațiilor de consumatori, și ale altor actori și experți de pe piața asigurărilor RCA din România.

În ceea ce privește studiul de impact, subliniem că:

- (i) în conformitate cu dispozițiile art. 7 din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative („**Legea nr. 24/2000**”), **evaluarea impactului proiectelor de acte normative este imperativă**, și trebuie efectuată înainte de adoptarea actelor normative, întrucât *“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”*;
- (ii) Legea nr. 24/2000 stipulează în mod expres că: *“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”*, precizând totodată că *“Evaluarea preliminară a impactului este realizată de inițiatorul proiectului de act normativ”*;
- (iii) conform Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică („**Legea nr. 52/2003**”), anunțul referitor la elaborarea unui proiect de act normativ *„va cuprinde: [...] un studiu de impact și/sau de fezabilitate”*;
- (iv) un asemenea studiu era așadar imperativ necesar în cazul de față, pe de o parte din perspectiva importanței cardinale a obiectului său de reglementare – unul de interes major pentru întreaga societate – și, pe de altă parte, prin raportare la intenția Ministerului Finanțelor de a introduce o schimbare majoră în legislația privind asigurările RCA și sumele datorate cu titlu de despăgubiri RCA – prin limitarea drepturilor legale ale persoanelor păgubite, fapt ce urmează să impacteze în mod semnificativ activitatea întregii piețe de asigurări RCA și inclusiv consumatorii români;
- (v) cu toate acestea, Nota de Fundamentare emisă cu privire la Proiectul de OUG nu cuprinde informații referitoare la vreun studiu de impact și/sau de fezabilitate corespunzător, Ministerul nefăcând dovada efectuării unui asemenea studiu; în consecință, înțelegem că **Proiectul de OUG a fost elaborat fără a exista un studiu de impact și/sau de fezabilitate**;
- (vi) în mod inexplicabil, Nota de Fundamentare se limitează la a menționa generic în cadrul secțiunii *„Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ”* sintagma *„nu este cazul”*, fără a aduce nicio justificare sau clarificare suplimentară în legătură cu motivele pentru care un astfel de impact nu a fost analizat;
- (vii) mai mult, nici secțiunea din Nota de Fundamentare privind impactul financiar nu este completată, prezumându-se în mod nefondat și contrar realității că Proiectul de OUG nu va avea un astfel de impact asupra bugetului de stat.

Or, efectuarea unui studiu de impact și/sau de fezabilitate ar fi relevat consecințele deosebit de grave incidente în cazul aplicării prevederilor menționate mai sus, precum și implicațiile directe în privința drepturilor persoanelor prejudiciate în accidente rutiere, ceea ce ar fi determinat, *ab initio*, eliminarea ipotezei de lucru

concretizate în dispozițiile referitoare la limitarea unor drepturi esențiale ale persoanelor păgubite, drepturi care sunt conferite expres prin Legea nr. 132/2017 și de alte acte normative cu forță juridică superioară.

I.3. Măsurile incluse în Proiect nu se integrează în ansamblul prevederilor legale existente, fiind susceptibile a genera contradicții și încălcări grave între dispozițiile în vigoare

Fără a relua argumentele prezentate în secțiunile anterioare, subliniem că potrivit normelor și principiilor regăsite în legislația comunitară, dar și a celor din dreptul național, persoana prejudiciată are un drept de decizie și de opțiune absolut asupra modului în care dorește să-și repare prejudiciul.

Pe cale de consecință, Proiectul nu poate modifica principiile de bază aplicabile în legislația RCA, cu atât mai puțin prin introducerea unui tarif de referință/unei plafonări pentru orele de manoperă, care va avea drept consecință restrângerea opțiunilor persoanei păgubite.

Potrivit **art. 6 alineat (8) din Legea nr. 132/2017**, „*Contractul RCA dă dreptul persoanei prejudiciate, în cazul producerii unui prejudiciu, să se poată adresa pentru efectuarea reparației oricărei unități reparatoare auto, în condițiile legii, fără nicio restricție sau constrângere din partea asigurătorului RCA sau a unității reparatoare auto, care ar putea să-i influențeze opțiunea*”, iar potrivit **alineatului (9)** „*În aplicarea prevederilor alin. (8) contractul RCA va cuprinde o clauză potrivit căreia, în cazul producerii unei daune, persoana prejudiciată să se poată adresa pentru efectuarea reparației oricărui operator economic care desfășoară activități de reparații ale autovehiculelor, în condițiile legii, fără nicio restricție sau constrângere care ar putea să-i influențeze opțiunea*”.

Prevederi similare se regăsesc și în cuprinsul art 10 alin. (8) și art 19 alin (5) din Norma ASF nr. 20/2017 privind asigurările auto din România.

În contextul acestor prevederi legale, este evident că introducerea unor tarife de referință pentru ora de manoperă este o măsură legislativă nejustificată, de natură a încălca principiul libertății consumatorului de asigurări/persoanei prejudiciate de a alege unitatea reparatoare în care urmează a i se repara autovehiculul avariat.

Din această perspectivă, este evidentă contrarietatea dintre prevederile deja consacrate în legislația RCA și cele ale Proiectului, de vreme ce primele urmăresc să asigure libertatea deplină a consumatorului și repararea integrală a prejudiciului suferit, pe când cele din urmă au drept scop tocmai restrângerea acestor drepturi, prin limitarea dreptului de opțiune al persoanei păgubite și posibilitatea sa de a beneficia de cele mai bune servicii, care există în mod real numai în contextul unei piețe libere, în care tarifele se stabilesc pe baza cererii și ofertei în raport de specificul fiecărei activități în parte.

II. Vicii de constituționalitate și legalitate care afectează propuneri din cuprinsul Proiectului, analizate individual

II.1. In ceea ce privește punctul 1 al Proiectului (definirea noțiunii de conflict de interese)

Propunerea îngreădește dreptul consumatorului privind alegerea mandatarului/cesionarului, scopul final fiind, în realitate, excluderea unităților reparatoare de la aceste mecanisme. Contravine principiului

libertății de a contracta (libertatea de voință), reglementat de art. 1169 Cod civil și principiului libertății economice reglementat de art. 45 din Constituția României (liberul acces la o activitate economică).

Propunerea este în dezacord și cu scopul *Directivei 2009/103/CE, pe care Legea nr. 132/2017 a transpus-o în dreptul național, respectiv acela de a asigura persoanelor păgubite cât mai multe mijloace în vederea protejării intereselor lor. Este evident că, în realitate, se urmărește lipsirea acestora din urmă de posibilitatea apelării la persoane/entități care dețin cunoștințele de specialitate și expertiza necesară pentru valorificarea integrală a drepturilor lor, asigurătorii urmărind să obțină beneficii nejustificate profitând de lipsa cunoștințelor sau a resurselor (timp, bani, energie) în ceea ce-i privește pe consumatori.*

Formularea extrem de generală a textului nu corespunde exigențelor de claritate și precizie impuse de art. 8 din Legea nr. 24/2000 și nici celor stabilite în jurisprudența constantă a CCR, în interpretarea art. 1 alin. (5) din Constituție (supremația legii). Nu este clar ce se înțelege prin „complex de circumstanțe”, destinatarii normei neputându-și orienta conduita în funcție de această prevedere legală.

Maniera de redactare va conduce la situații absurde în care orice împrejurare, de orice natură, va fi calificată de asigurători drept conflict de interese, prevalându-se de această așa-zisă problemă pentru a invoca noi pretexte pentru neplata despăgubirilor. Lipsa de precizie a textului va conduce la blocaje sistemice generate de multitudinea de interpretări contradictorii care vor exista.

Lipsa totală de oportunitate și utilitate a reglementării (care determină și nelegalitatea acesteia), derivă și din faptul că aceasta urmărește să rezolve o problemă care, în realitate, nu există. Eventuale abuzuri comise de anumite unități reparatoare (fapte constant invocate dar niciodată dovedite) pot fi sancționate punctual, fără a fi necesară destabilizarea înregii piețe prin modificări legislative cum sunt cele regăsite în Proiectul de OUG.

II.2. În ceea ce privește punctele 4 și 11 ale Proiectului (definirea unității reparatoare și inserarea obligației RAR de a publica pe website-ul propriu informații suplimentare).

Propunerea contravine prevederilor art. 14 din legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă care impun unicitatea reglementării în materie (reglementările cu același obiect se cuprin în același act normativ). Este cu totul improprie reglementarea unor obligații în sarcina RAR, în cadrul unei norme care are ca obiect definirea unei noțiuni distincte (unitatea reparatoare) și în afara legislației care guvernează activitatea RAR.

Atribuțiile, competențele și obligațiile RAR sunt reglementate în cuprinsul Hotărârii de Guvern nr. 768/1991 și legislația conexasă, nefiind permisă inserarea unor obligații suplimentare într-un act normativ care vizează asigurările RCA și societățile de asigurare.

Nu în ultimul rând, trebuie subliniat că pe site-ul RAR se regăsesc publicate liste cu toate unitățile reparatoare autorizate pe județe și pe clase de reparații, obligația fiind deja reglementată în sarcina RAR prin Ordinul nr. 2136/2005. Așadar, modificarea propusă este lipsită de utilitate și contravine prevederilor art. 16 din Legea nr. 24/2000 care interzic paralelisme (dubla reglementare).

La fel stau lucrurile și în ceea ce privește obligația unităților reparatoare de a afișa în loc vizibil tarifele practicate, aceasta fiind deja reglementată prin numeroase alte acte normative, inclusiv cele din domeniul fiscal și comercial.

II.3. În ceea ce privește punctele 3, 8-10 și 12 ale Proiectului (definirea tarifelor de referință și reglementarea mecanismului privind determinarea și utilizarea acestora)

Aceste prevederi, care vizează introducerea unor tarife de referință pentru serviciile prestate de unitățile reparatoare, propun schimbări în cadrul legislativ actual care, pe de o parte, sunt în directă contradicție cu cele mai importante reglementări specifice unui regim democratic în care funcționează o economie de piață iar, pe de altă parte, vor avea consecințe negative majore asupra drepturilor și intereselor consumatorilor români și ale persoanelor prejudiciate în accidente de auto.

Astfel, din perspectiva numeroaselor vicii de constituționalitate și legalitate ce afectează aceste propuneri arătăm următoarele:

- **Propunerile încalcă prevederile Constituției României și ale Convenției Europene a Drepturilor Omului privind dreptul de proprietate privată al consumatorilor și persoanelor prejudiciate, precum și dreptul la desfășurarea unei activități economice în mod liber**
 - o Conform art. 44, art. 45, art. 135 și art. 136 din Constituția României, proprietatea privată este garantată și inviolabilă, statul fiind garantul accesului liber al persoanei la o activitate economică, al liberei inițiative și al executării acestora și, totodată, având obligația de a asigura libertatea comerțului.
 - o Măsurile incluse în Proiectul de OUG constituie o expropriere efectivă aplicată consumatorilor care dețin autovehicule în România și persoanelor prejudiciate în evenimente auto, având în vedere că în cazul unui accident aceștia nu vor mai putea recupera integral prejudiciul sau readuce vehiculul avariat la starea de dinaintea producerii accidentului – întrucât păgubiții vor fi limitați de anumite plafoane, care vor determina unitățile reparatoare fie să facă compromisuri în privința calității reparațiilor sau să ceară păgubiților să achite o CO-PLATĂ, după cum vom arăta mai jos.
- **Propunerile încalcă prevederile legislației naționale și internaționale în materia concurenței**
 - o Conform art. 101 și 102 din TFUE sunt interzise înțelegerile care au ca obiect sau ca efect împiedicarea, restrângerea sau denaturarea concurenței în cadrul pieței comune. Or, este indiscutabil că aceste propuneri vor avea ca efect alinierea/fixarea nu doar a prețurilor/tarifelor pentru serviciile prestate, ci și a componentelor prețului, fiind astfel circumscrise celor mai severe încălcări ale legislației din domeniul concurenței
 - o Conform art. 4 din Legea nr. 21/1996 a concurenței, prețurile produselor și tarifele serviciilor și lucrărilor se determină în mod liber prin concurență, pe baza cererii și ofertei. De altfel, dispozițiile art. 5 și 6 din Legea Concurenței prevăd în mod expres că sunt interzise orice fel de practici care au ca obiect sau ca efect împiedicarea, restrângerea ori

denaturarea concurenței, în special cele care stabilesc, direct sau indirect, prețuri de cumpărare sau de vânzare sau orice alte condiții de tranzacționare.

- Subliniem că **utilizarea unor tarife de referință va echivala cu aplicarea unor tarife maxime impuse**, pe care societățile de asigurări le vor folosi pentru plafonarea și reducerea tuturor despăgubirilor până la acest nivel maxim, fapt ce va conduce la îngrădirea semnificativă a drepturilor persoanelor prejudiciate și unităților reparatoare.
- Adăugăm că o listă a tarifelor de referință obligatorii pentru unitățile reparatoare nu poate reflecta în niciun caz realitatea din piață, având în vedere, printre altele, numărul foarte mare de unități reparatoare autorizate la nivel național (*i.e.*, aproximativ 12.000) și particularitățile fiecărei unități reparatoare.

- **Încălcarea art. 101 și 102 din TFUE va conduce, cel mai probabil, la inițierea unei proceduri de *infringement* împotriva Statului Român în baza art. 258 din TFUE**

- Art. 101 din TFUE interzice înțelegerile care au ca obiect sau ca efect împiedicarea, restrângerea sau denaturarea concurenței în cadrul pieței comune și, în special cele care: (a) stabilesc, direct sau indirect, prețuri de cumpărare sau de vânzare sau orice alte condiții de tranzacționare; (b) limitează sau controlează producția, comercializarea, dezvoltarea tehnică sau investițiile; (c) împart piețele sau sursele de aprovizionare; (d) aplică, în raporturile cu partenerii comerciali, condiții inegale la prestații echivalente, creând astfel acestora un dezavantaj concurențial; (e) condiționează încheierea contractelor de acceptarea de către parteneri a unor prestații suplimentare care, prin natura lor sau în conformitate cu uzanțele comerciale, nu au legătură cu obiectul acestor contracte.
- Astfel, plafonarea tarifelor pentru reparații la un nivel de referință este identică unei fixări a prețului de revânzare interzisă de legislația din domeniul concurenței. În fapt, Proiectul de OUG pare să urmărească plafonarea prețului orei de manoperă aplicabil de fiecare service în parte, ajungându-se la o prevedere legală prin care s-ar impune un preț unic al orei de manoperă care să fie practicat de către unitățile de service în relația cu asigurătorii RCA. Or, stabilirea unui preț unic în piață este contrară libertății economice și poate fi aplicată doar în mod excepțional, cu îndeplinirea condițiilor justificative de proporționalitate, necesitate și legalitate, ceea ce nu poate fi cazul în situația de față.
- Astfel cum rezultă din TFUE, un stat membru poate fi chemat să răspundă în fața Curții de Justiție a Uniunii Europene, pentru încălcarea oricărei obligații rezultând din Tratat, întrucât protejarea liberei concurenței și menținerea ei nealterată printr-un cadru concurențial normal constituie unul dintre pilonii Pieței Unice a Uniunii Europene precum și una dintre valorile fundamentale ale construcției europene. Alterarea concurenței pe o piață deosebită de largă în interiorul unui stat membru, se va califica în mod cert drept o încălcare a TFUE de către statul respectiv, suficientă pentru a fi chemat în fața CJUE.

- Trebuie subliniat că statele membre UE nu au voie să încalce regulile de concurență nici în ceea ce privește societățile economice pe care le dețin în proprietate. Acestea nu pot beneficia de avantaje din perspectiva prețurilor sau poziției în piață doar pentru simplul fapt că sunt deținute în mod public.
 - Cu atât mai mult, nu se pot crea avantaje în piață prin restrângerea completă a concurenței în favoarea unor anumite categorii de actori, cum ar fi, de exemplu, asigurătorii RCA. Într-un altfel de caz, nu există dubii că se va constata încălcarea de către Statul Român a obligațiilor sale fundamentale decurgând din TFUE și se va atrage răspunderea sa în fața Curții de Justiție a Uniunii Europene în cadrul procedurii de *infringement*.
- **Persoanele păgubite (cetățeni români) vor fi discriminate față de persoanele păgubite (cetățeni străini)**
- Așa cum am arătat mai sus, principalul efect negativ al măsurii este suportarea de către persoanele păgubite a diferențelor dintre tarifele de referință și tarifele practicate de unitatea reparatoare aleasă, deoarece societățile de asigurări vor ajusta despăgubirile la nivelul tarifelor de referință.
 - Evident, Uniunea Europeană nu va accepta asemenea plafonări de despăgubiri, iar cetățenii străini nu vor achita din surse proprii diferențe de cost, nevinovați fiind. Dacă asigurătorii vor achita integral despăgubirile către cetățenii străini din Uniunea Europeană (conform tarifelor aplicate în țara de origine a păgubitului), la fel trebuie achitat și în cazul păgubiților români care sunt tot cetățeni ai Uniunii Europene. În caz contrar vor apărea discriminări între cetățeni ai UE.
 - Reamintim că art. 14 din Convenția Europeană a Drepturilor Omului și art. 1 din Protocolul 12 la Convenția Europeană a Drepturilor Omului interzic discriminarea, în condițiile în care limitările în discuție nu conțin nicio diferență de tratament între situații care sunt în mod radical diferite. *Această Convenție este încălcat atunci când Statele tratează în mod diferit persoane în situații similare fără a furniza o justificare obiectivă și rezonabilă*", adică atunci când nu urmăresc un interes legitim și nu există o relație de proporționalitate între mijloacele utilizate și scopul avut în vedere.
- **Distinct de aceste argumente de drept, propunerile din Proiect referitoare la instituirea unor tarife de referință generează o serie de dificultăți practice care, în mod evident, nu au fost avute în vedere, dată fiind lipsa oricărei documentări cu privire la impactul acestora. Cu titlu exemplificativ, enumerăm următoarele:**
- Imposibilitatea calculării și impunerii unui tarif de referință în funcție de particularitățile fiecărei unități reparatoare (*e.g.*, pe de-o parte, pentru o unitate reparatoare cu investiții de 10 milioane de euro, cu 200 de angajați pregătiți să repare orice model, marcă de autovehicul - de generație nouă, inclusiv hibride, electrice, mașini cu prețuri ridicate și care încorporează tehnologii avansate, a căror reparație presupune utilizarea de

echipamente de ultimă generație, cu personal calificat și instruit periodic în Germania, costuri pe care o unitate reparatoare premium trebuie să le angajeze lunar/anual iar, pe de altă parte, o unitate reparatoare din orașele mici ale României, cu 3 angajați plătiți cu salariul minim pe economie, cu experiență redusă, cu investiții de 10 mii de euro, care repară autovehicule vechi sau cu un grad de complexitate redus).

- Imposibilitatea calculării unui tarif de referință diferențiat pentru manoperă în cazul reparației unui autovehicul premium (e.g., nou – an fabricație 2020) cu valoare de peste 100 mii euro, cu un grad ridicat de echipare pentru reparația căruia este necesară SDV-istica aferentă (echipamente adecvate, calculatoare/testere, soft-uri și tehnologii noi, etc) față de tariful de referință pentru o marcă de mașina non-premium, veche (10-15 ani vechime) cu o echipare redusă, cu o complexitate redusă.
- Este general cunoscut că pentru o poliță Casco a unui vehicul de peste 100 mii euro, asigurătorul încasează o primă de asigurare anuală de 5.000 euro, iar pentru un vehicul non-premium încasează 200-300 euro.
- Pornind de la raționamentul Proiectului (sau, mai degrabă, lipsa acestuia) rezultă că vor exista câteva sute de tarife de referință pentru fiecare marca/model/an fabricație. Subliniem că un mecanic cu salariul minim pe economie care repară un autoturism marca Dacia Logan, vechi de 15 ani, nu va avea competență și experiența necesare să repare și un autovehicul premium nou în valoare de peste 100 mii euro, unde este necesar personal pregătit și remunerat în mod corespunzător.
- Măsurile propuse vor avea un **impact negativ considerabil asupra bugetul de stat**, oricum supus unor presiuni deosebite din cauza pandemiei existente. Aceste măsuri vor determina reducerea sumelor colectate de autoritățile din România de la unitățile reparatoare cu pana la doua miliarde de euro/an. Mai mult, acestea vor încuraja munca la negru și evaziunea fiscală, într-o perioadă în care prioritatea Guvernului, cel puțin la nivel declarativ, este reprezentată de creșterea gradului de colectare a contribuțiilor datorate bugetului de stat.
- La toate acestea se adaugă și faptul că aceste „tarife de referință” ar urma să fie determinate după o procedura complicată și cu totul inoportună, care presupune concursul a nu mai puțin de 7 autorități/entități, majoritatea dintre acestea neavând nicio legătură cu domeniul reparațiilor auto și nici cunoștințele de specialitate necesare pentru a avea o contribuție semnificativă în cadrul acestui procedeu (conform punctului 12 al Proiectului din comisia de selecție a entității care va calcula tarifele de referință vor face parte reprezentanți ai ASF, ANPC dar și ai Facultății de Transporturi din cadrul Universității Politehnica din București!).
- Este evident că un terț nu poate să calculeze și să impună un tarif de referință pentru ora de manoperă care reprezintă o plafonare mascată sub sintagma „tarif de referință”, în

condițiile în care răspunderea pentru reparațiile efectuate nu va fi în sarcina entității care va stabili așa-zisul tarif de referință, ci întotdeauna răspunderea civilă și penală va fi a unității reparatoare.

- Tarifele determinate printr-un astfel de mecanism nu vor fi actualizate, iar entitatea care le va determina nu va răspunde în niciun mod pentru eventualele neconcordanțe. Autorități cum sunt ANPC sau ASF (care nu reglementează piața de reparații auto) nu poate stabili și calcula prețurile și tarifele unui agent economic – unitate reparatoare, așa cum nici Registrul Auto Roman nu ar putea stabili prețul politelor RCA pentru societățile de asigurări.
- Mai mult decât atât, mecanismul utilizat poate genera calculații în varianta reparației cu piese after-market și nu cu componente originale, asiguratorii folosind frecvent acest mod de calcul pentru a evalua o daună. Este evident faptul că în acest fel, deși asiguratorii nu evaluează dauna decât din punct de vedere cantitativ (în sensul în care în nota de constatare a avariilor nu se specifică calitatea pieselor avariate), întocmesc calculații pentru reparații numai în varianta de reparație cu piese after-market, în această ipoteză neputându-se repara prejudiciul decât din punct de vedere cantitativ nu și din punct de vedere calitativ.
- Nu în ultimul rând, trebuie subliniat că este cu totul inechitabilă instituirea unor tarife de referință pentru unitățile reparatoare (fără ca entitatea care le stabilește să aibă un minim de cunoștințe privind costurile pe care le au unitățile reparatoare), în timp ce pentru asiguratorii modificările legislative recente au inclus și eliminarea plafonului cu cheltuielile administrative.

Având în vedere cele de mai sus și dispozițiile imperative ale Legii nr. 24/2000 și ale Legii nr. 52/2003, considerăm că se impune elaborarea unui studiu de impact.

* * *

Observații, propuneri și modificări în legătură cu dispozițiile Proiectului de Ordonanță de Urgență pentru modificarea și completarea Legii nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie – COTAR

ANEXA nr. 1

Tabel privind propunerile concrete de modificare și completare a dispozițiilor Proiectului de Ordonanță de Urgență pentru modificarea și completarea Legii nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie – COTAR, publicată de Ministerul Finanțelor la data de 22 aprilie 2021, în secțiunea „Proiecte acte normative”

Nr. crt.	ARTICOL	PREVEDERI PROIECT	PROPUNERE DE MODIFICARE/COMPLETARE	OBSERVAȚII
1	Art. 2 punctul 12 ¹	<p>12¹. conflict de interese - un complex de circumstanțe care poate conduce la obținerea, în mod injust, a unui folos de natură financiară sau de orice altă natură pentru mandatar sau cesionar, prin exercitarea de către acesta a unei influențe directe și/sau indirecte asupra costurilor de reparare a prejudiciului și/sau costurilor privind închirierea de autovehicule care să mărească nejustificat nivelul despăgubirii acordate de asigurător</p>	<p>Propunem eliminarea art. 2 punctul 12¹ din Proiectul de OUG</p>	<p>COTAR propune eliminarea definiției conflictului de interese, întrucât aceasta nu este deloc justificată iar, alături de propunerile din Proiectul de OUG privind plata despăgubirilor, prețurile de referință, plafonarea prețurilor și modificarea definiției mandatului, va avea ca efect direct restrângerea injustă a drepturilor persoanelor prejudiciate, în speță a dreptului acestora de a își desemna un mandatar sau de a își cesiona creanța conform Codului Civil. Asigurătorii, care în ultimul an au generat peste 60.000 litigii în cea mai mare parte în legătură cu neplata despăgubirilor, ar prefera să înlăture aceste drepturi ale consumatorilor, înțelegând că marea majoritate a acestora nu au timpul, resursele și experiența necesare pentru a își apăra în mod corespunzător drepturile în fața asigurătorilor, în fața ASF și în instanță. Aceasta va duce la creșterea numărului de abuzuri ale societăților de asigurări asupra persoanelor prejudiciate (i.e., consumatorilor). Amintim că există numeroase informații apărute în articole din presă, în mediul online, precum și în cadrul unor conferințe (cu titlu de exemplu: Conferința BAAR Ediția a IV-a din data de 25.03.2021) referitoare la definirea conflictului de interese (și introducerea unor tarife de referință pentru tarifele la manoperă practicate</p>

Nr. crt.	ARTICOL	PREVEDERI PROIECT	PROPUNERE DE MODIFICARE/COMPLETARE	OBSERVAȚII
				<p>de unitățile reparatoare, redefinirea contractului de mandat, etc.).</p> <p>Rezultă, așadar, cu evidență că această definiție este rezultatul presiunilor făcute de către societățile de asigurări, care promovează adoptarea unor modificări nelegale și injuste, în totală contradicție cu legislația și principiile asigurărilor RCA.</p> <p>Considerăm că definiția conflictului de interese prevăzută de Proiectul de OUG trebuie eliminată, având în vedere, printre altele, următoarele aspecte:</p> <p>(i) definiția propusă spre a fi introdusă în Legea nr. 132/2017 implică o restrângere a exercițiului unor drepturi ale persoanei prejudiciate, fapt ce are ca rezultat încălcarea art. 53 din Constituția României;</p> <p>(ii) includerea definiției conflictului de interese în Legea nr. 132/2017 nu este justificată, nici Directiva nr. 2009/138/CE și nici Directiva nr. 2009/103/CE nu prevăd o definiție a conflictului de interese care să impună inserarea definiției respective în Legea nr. 132/2017.</p> <p>Restrângerea drepturilor persoanei prejudiciate prin introducerea definiției ar rezulta din aceea că, în mod evident și necesar, orice mandatar al persoanei prejudiciate, reprezentând pe aceasta din urmă, ar avea un interes în stabilirea cuantumului despăgubirii și din încasarea sumelor acordate de asigurător cu titlu de despăgubire, fiind în interesul mandatarului (și, urmare a mandatului) și al mandatarului ca sumele aferente despăgubirii să fie îndestulătoare pentru acoperirea tuturor prejudiciilor suferite de persoana prejudiciată urmare a incidentului rutier.</p>

Nr. crt.	ARTICOL	PREVEDERI PROIECT	PROPUNERE DE MODIFICARE/COMPLETARE	OBSERVAȚII
				<p>În acest context, este evident că, pentru realizarea intereselor mandantului (ceea ce constituie tocmai obiectul specific al mandatului acordat de persoana prejudiciată), mandatarul trebuie să depună toate eforturile pentru a obține despăgubirile integrale de la asigurătorul RCA al terțului vinovat de producerea accidentului.</p> <p>Realizarea obiectului contractului de mandat implicând eforturile mandatarului poate atrage, în conformitate cu legea civilă și înțelegerea părților, remunerarea mandatarului (aspect permis expres de Codul civil), ceea ce ar face ca mandatarul să obțină un folos de orice natură în sensul prevederii propusă a fi introdusă. Mai mult, faptul că folosul poate fi „de orice natură” pentru a atrage incidența presupusului conflict de interese, ar face ca și în situația în care mandatul nu este unul oneros, mandatarul să poată fi considerat a obține un folos de altă natură (de exemplu, recunoștința mandantului).</p> <p>De asemenea, subliniem că o asemenea restrângere de drepturi rezultă în nerespectarea principiului libertății contractuale prevăzut de art. 1169 C.civ., potrivit căruia <i>“Părțile sunt libere să încheie orice contracte și să determine conținutul acestora, în limitele impuse de lege, de ordinea publică și de bunele moravuri”</i>.</p> <p>Libertatea de a contracta presupune posibilitatea de a contracta sau nu, conform legii, astfel cum părțile doresc, adică de a se angaja într-o relație contractuală, prin crearea raportului contractual, de a negocia și stabili liber conținutul efectiv al acestui raport, precum și de a-l</p>

Nr. crt.	ARTICOL	PREVEDERI PROIECT	PROPUNERE DE MODIFICARE/COMPLETARE	OBSERVAȚII
				<p>executa întocmai cum a fost stabilit, în conformitate cu dreptul obiectiv, în limitele impuse de lege, de ordinea publică și bunele moravuri. Consecința imediată a acestui principiu este libertatea în exprimarea voinței la încheierea contractului, în sensul de operațiune juridică (negotium). Contractul devine obligatoriu și generează efecte juridice pentru ca acesta rezultă din exercitarea dreptului fundamental al libertății contractuale și va produce efecte juridice înăuntrul cercului contractual.</p> <p>Astfel, punctul 12¹ reprezintă o restrângere a exercițiului libertății contractuale în calitate de drept garantat constituțional, cauzele care susțin posibilitatea legii de a restrânge exercițiul libertății contractuale fiind expres și limitativ prevăzute de Constituție și neregăsindu-se printre cele care au stat la baza elaborării Proiectului de OUG.</p> <p>Menționăm că susținerile de mai sus au fost admise de către Curtea de Apel București prin Hotărârea nr. 1412/2013, în care a reținut că „pârâta a săvârșit un abuz de putere, prin încălcarea libertății contractuale, drept de natură civilă care conțera părților posibilitatea de a încheia orice fel de contracte în care să materializeze actul lor de voință [...]”.</p> <p>În concluzie, textul propus limitează libertatea contractuală a persoanei prejudiciate (consumator) în sensul în care face imposibilă încheierea unui mandat pentru reprezentarea acestuia în relația cu asiguratorul pentru realizarea intereselor sale, persoana prejudiciată fiind nevoită să acționeze exclusiv direct și personal în relația cu asiguratorul.</p>

Nr. crt.	ARTICOL	PREVEDERI PROIECT	PROPUNERE DE MODIFICARE/COMPLETARE	OBSERVAȚII
				<p>O atare limitare este vădit contrară dispozițiilor art. 53 din Constituția României, nefiind necesară și nici proporțională cu situația (nicăieri explicată) care ar fi generat-o. Mai mult, deoarece introducerea prevederii ar face imposibilă încheierea oricărui mandat, cu orice mandat (acesta fiind automat în situația ipoteză a presupusului conflict de interese), limitarea afectează însăși existența dreptului.</p> <p>În plus, noțiunea de „conflict de interese” presupune existența unei contrarietăți de interese între mandat și mandat, ori o astfel de contrarietate este exclusă prin chiar natura mandatului. Potrivit art. 2009 și urm. C.civ., mandatul are obligația de a încheia unul sau mai multe acte juridice pe seama mandatului. Sunt, astfel, de esență contractului de mandat reprezentarea intereselor mandatului și acționarea (numai) în sensul acestora. Astfel, mandatul acționează în numele și pentru mandat, exclusiv în limitele trasate de mandat prin contractul de mandat, fiind astfel exclusă ab initio orice contrarietate de interese. Mai mult, legea civilă reglementează expres răspunderea mandatului pentru depășirea limitelor mandatului precum și obligația mandatului de a acționa strict în interesul mandatului. În concluzie, în ipoteza mandatului, contrarietatea de interese este exclusă, orice acțiune dolosivă sau contrară intereselor mandatului fiind pasibilă de sancțiunile specifice legii civile (adică afectarea valabilității contractului de mandat și/sau răspunderea mandatului pentru nerespectarea mandatului / prejudiciile cauzate mandatului în executarea contractului de mandat).</p> <p>Prin urmare, prevederea propusă a fi introdusă în Legea</p>

Nr. crt.	ARTICOL	PREVEDERI PROIECT	PROPUNERE DE MODIFICARE/COMPLETARE	OBSERVAȚII
				nr. 132/2017, încalcă atât dispozițiile art. 53 din Constituție, cât și dispozițiile legii civile privind libertatea contractuală și dispozițiile specifice contractului de mandat.
2	Art. 2 punctul 19	19. mandatar - orice persoană fizică sau juridică împuternicită în condițiile legii să reprezinte interesele mandantului, respectiv ale persoanei prejudiciate, în raporturile acesteia cu asiguratorul RCA și cu unitatea reparatoare auto, cu evitarea conflictului de interese	<p>Propunem eliminarea art. 2 punctul 19 din Proiectul de OUG și menținerea definiției mandatarului așa cum este prevăzută în prezent de Legea nr. 132/2017</p>	<p>Asa cum am arătat în argumentația de la punctul 1. – care se aplică și prezentului punct - având în vedere prevederile Directivei nr. 2009/138/CE și ale Directivei nr. 2009/103/CE, precum și principiile generale din domeniul protecției consumatorului, considerăm că propunerea de includere a acestei sintagme în definiția mandatarului prevăzută de Legea nr. 132/2017 nu este de natură a proteja interesele depline ale consumatorilor, fiind chiar contrară acestora și diminuând considerabil gradul de protecție necesar a fi conferit consumatorului (i.e., persoanei prejudiciate).</p> <p>Drept urmare, considerăm noua definiție a mandatarului, care include sintagma „cu evitarea conflictului de interese”, trebuie eliminată din Proiectul de OUG, având în vedere următoarele aspecte:</p> <p>(a) sintagma propusă spre a fi introdusă în Legea nr. 132/2017 implică (coroborat cu definiția conflictului de interese de mai sus) o restrângere a exercițiului unor drepturi ale persoanei prejudiciate, fapt ce are ca rezultat încălcarea art. 53 din Constituția României.</p> <p>Este necesar să evidențiem faptul că sintagma propusă pentru modificarea definiției mandatarului rezultă în restrângerea nejustificată și nelegală a drepturilor anumitor categorii de persoane fizice sau juridice. Astfel, vă rugăm să observați că introducerea unei asemenea condiții cu privire la</p>

Nr. crt.	ARTICOL	PREVEDERI PROIECT	PROPUNERE DE MODIFICARE/COMPLETARE	OBSERVAȚII
				<p>persoana mandatarului (i.e., trimiterea expresă la definiția conflictului de interese, care, la rândul său, contravine legislației aplicabile) restrânge libertatea mandantului de a alege un mandatar și dreptul său de decizie în acest sens, precum și dreptul mandatarului de a fi ales de mandant.</p> <p>În concluzie, prevederea propusă a fi introdusă în Legea nr. 132/2017, încalcă atât dispozițiile art. 53 din Constituție, cât și dispozițiile legii civile privind libertatea contractuală și dispozițiile specifice contractului de mandat.</p> <p>(ii) scrisoarea de informare transmisă de către Comisia Europeană Reprezentantelor Permanente a României pe lângă Uniunea Europeană nu cuprinde nicio recomandare în sensul modificării definiției mandatarului din Legea nr. 132/2017; în plus, raportat la prevederile celor două Directive, modificarea în discuție apare ca o limitare excesivă a drepturilor și intereselor consumatorilor, contrară legislației UE;</p> <p>(iii) modificarea definiției mandatarului nu este justificată.</p> <p>În lumina celor de mai sus și având în vedere definiția propusă pentru conflictul de interese, COTAR vă solicită eliminarea noii definiții a mandatarului din Proiectul de OUG.</p>
3	Art. 2 punctul 23 ¹	23 ¹ . preț de referință—prețul orei de manoperă mediu practicat de către unitățile reparatoare auto în cazul reparațiilor de vehicule sau, în cazul	Propunem eliminarea art. 2 punctul 23¹ din Proiectul de OUG	Punctul 23 ¹ încalcă prevederile Constituției, ale Tratatelor și Convențiilor la care România este parte și ale legislației naționale și europene în domeniu.

Nr. crt.	ARTICOL	PREVEDERI PROIECT	PROPUNERE DE MODIFICARE/COMPLETARE	OBSERVAȚII
		<p>înlocuirii temporare a vehiculului avariât sau a despăgubirii pentru lipsa de folosință, prețul mediu practicat pe piață de către operatorii economici care desfășoară activități de închiriere autovehicule fără șofer cu plata anticipată a prestației contractate</p>		<p>La o simplă analiză a dispozițiilor privind stabilirea prețului de referință pentru ora de manoperă a unităților reparatoare și pentru înlocuirea temporară a vehiculului avariât sau a despăgubirii pentru lipsa de folosință și a celorlalte limitări care vor fi aplicabile consumatorilor și agenților economici, rezultă că acest Proiect de OUG propune o serie de schimbări fără precedent în legislația din domeniul asigurărilor auto, care încalcă în mod flagrant dispozițiile, Constituției României, Convenției Europene a Drepturilor Omului, Tratatului de Funcționare a Uniunii Europene, Legii Concurenței nr. 21/1996, legislației naționale și europene în domeniul protecției consumatorilor.</p> <p>Introducerea unor prețuri de referință va cauza inevitabil probleme grave în piață, care vor afecta în mod ireversibil consumatorii și întregul sistemul de asigurări auto. În acest sens menționăm:</p> <p>(i) încălcarea flagrantă a dreptului de proprietate al persoanelor prejudiciate în accidente de vehicule produse pe teritoriul României; astfel, prin limitarea nejustificată a valorii despăgubirilor acordate de societățile de asigurare, așa cum propune Proiectul de OUG, persoanele prejudiciate se vor putea afla în imposibilitatea reparării autovehiculelor pe baza asigurării RCA a terților vinovați de producerea accidentelor;</p> <p>În mod cert, urmarea imediată a introducerii în lege a unui tarif de referință pentru ora de manoperă practică de unitățile reparatoare și pentru chirie va fi ajustarea despăgubirilor persoanelor păgubite până la nivelul tarifelor de referință.</p>

Nr. crt.	ARTICOL	PREVEDERI PROIECT	PROPUNERE DE MODIFICARE/COMPLETARE	OBSERVAȚII
				<p>Prin urmare, dacă o persoană păgubită va alege să repare autovehiculul într-o unitate reparatoare care practică tarife la ora de manoperă mai mari decât tarifele de referință, persoana păgubită va fi obligată să achite diferența de cost între tariful de referință și tariful practicat de unitatea reparatoare, deși autovehiculul a fost avariat din culpa unei terțe persoane. Astfel, se va ajunge la o CO-PLATĂ, care va fi suportată de păgubit chiar dacă nu a avut nicio vină în producerea accidentului.</p> <p>Este inacceptabil ca un păgubit să plătească din resurse proprii o diferență de reparație, deoarece aceasta ar presupune o încălcare flagrantă a principiului reparării integrale a prejudiciului.</p> <p>Din întreaga legislație națională și europeană în domeniu rezultă că asigurarea RCA trebuie să acopere răspunderea civilă auto, astfel încât asiguratorul RCA să despăgubească integral și cu promptitudine persoana prejudiciată, conform principiului reparării integrale a prejudiciului. Mai mult, persoana păgubită nu trebuie să suporte niciun cost pentru aducerea autovehiculului la starea anterioară producerii accidentului, deoarece evenimentul nu s-a produs din culpa sa.</p> <p>Adoptarea acestei propuneri ar determina o limitare nejustificată a valorii despăgubirilor acordate de societățile de asigurări, ceea ce ar echivala cu o expropriere efectivă (a) atât a persoanelor fizice și juridice prejudiciate în urma producerii accidentelor auto - care se vor afla în imposibilitatea reparării autovehiculelor pe baza asigurării RCA a terților vinovați de producerea accidentelor, (b) cât și a persoanelor fizice care dețin autovehicule în România - care se vor confrunta cu reducerea</p>

Nr. crt.	ARTICOL	PREVEDERI PROIECT	PROPUNERE DE MODIFICARE/COMPLETARE	OBSERVAȚII
				<p>valorii de piață a acestora pe motiv că asigurarea RCA a celorlalți participanți în trafic nu va acoperi prejudiciile suferite în eventualitatea unui accident.</p> <p>(ii) Încălcarea dispozițiilor art. 44, art. 45, art. 135 și art. 136 din Constituție, conform cărora proprietatea privată este garantată și inviolabilă, iar statul este garantul accesului liber al persoanei la o activitate economică, al liberei inițiative și al executării acestora și, totodată, statul are obligația de a asigura libertatea comerțului;</p> <p>(iii) restrângerea nejustificată a libertății economice a societăților care operează unitățile reparatoare auto; astfel, schimbările propuse afectează arbitrar și injust libertatea comerțului și desfășurarea raporturilor comerciale în regim de concurență loială dintre societățile care repară autovehiculele implicate în accidente de vehicule pe teritoriul României; aceste schimbări vor afecta în mod implicit drepturile și interesele consumatorilor români, atât pe termen scurt, dar mai ales pe termen mediu și lung întrucât opțiunile acestora de reparare a autovehiculelor vor deveni din ce în ce mai limitate;</p> <p>(iv) încălcarea dispozițiilor Convenției Europene a Drepturilor Omului privind dreptul la respectarea proprietății;</p> <p>(v) încălcarea art. 101 și 102 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene, prin crearea prin intermediul legii a unor efecte identice celor mai grave restricții concurențiale sancționate de Tratat</p>

Nr. crt.	ARTICOL	PREVEDERI PROIECT	PROPUNERE DE MODIFICARE/COMPLETARE	OBSERVAȚII
				<p>și care se pot manifesta pe o anumită piață. Prin raportarea orei de manoperă a unității reparatoare la nivelul prețurilor de referință pe piață, Proiectul de OUG creează cadrul pentru impunerea în mod legal a unui preț unic în piață, ceea ce contravine principiilor de bază incluse în articolele 101 și 102 din Tratat.</p> <p>(vi) crearea premiselor pentru încălcarea art. 258 din Tratat (TFUE) privind tragerea la răspundere a statelor membre pentru nerespectarea dreptului Uniunii Europene. Proiectul de OUG va impune încălcarea principiilor liberei concurențe pe piețele de reparații de autovehicule din România, ceea ce va atrage cel mai probabil răspunderea Statului Român în cadrul procedurii de infringement.</p> <p>(vii) încălcarea art. 4 din Legea concurenței nr. 21/1996, care prevede că prețurile produselor și tarifele serviciilor și lucrărilor se determină în mod liber prin concurență, pe baza cererii și ofertei. Proiectul de OUG elimină complet mecanismul cererii și ofertei și îl înlocuiește cu un mecanism artificial, care nu creează beneficii în favoarea consumatorilor și elimină libertatea concurențială din piață.</p> <p>(viii) încălcarea art. 5 și 6 din Legea concurenței nr. 21/1996 prin distorsionarea concurenței pe piețele românești de reparații auto, prin fixarea prețurilor de manoperă și chirie, care duc la aplicarea unor practici abuzive discriminatorii, de excludere sau de exploatare a concurenților și consumatorilor în piață.</p>

Nr. crt.	ARTICOL	PREVEDERI PROIECT	PROPUNERE DE MODIFICARE/COMPLETARE	OBSERVAȚII
				<p>Mai mult, subliniem că societățile de asigurări vor vinde polițele la un preț stabilit în mod arbitrar, însă atunci când vor trebui să achite despăgubirile, acestea vor fi plafonate la nivelul prețurilor de referință, ceea ce nu este deloc echitabil.</p>
4	Art. 2 punctul 26	<p>26. unitate reparatoare auto - persoană juridică care are în obiectul de activitate executarea de lucrări de întreținere și reparație a vehiculelor și este autorizată pentru aceste activități; pentru reparațiile efectuate pe teritoriul României autorizația este eliberată de către Regia Autonomă „Registrul Auto Română”, denumită în continuare RAR, conform legii, care are obligația publicării și actualizării pe site-ul propriu a listei unităților reparatoare autorizate, precum și activitățile pe care acestea sunt autorizate să le desfășoare</p>	<p>Propunem eliminarea art. 2 punctul 26 din Proiectul de OUG și menținerea definiției unității reparatoare așa cum este prevăzută în prezent de Legea nr. 132/2017</p>	<p>COTAR solicită eliminarea din Proiectul de OUG a noii definiții pentru unitățile reparatoare, întrucât aceasta este susceptibilă să aducă limitări nejustificate în activitatea agenților economici (i.e., unităților reparatoare). În plus, menționarea obligației RAR de a publica și actualiza pe site-ul propriu lista unităților reparatoare autorizate, precum și activitățile pe care acestea sunt autorizate să le desfășoare este neclară și interpretabilă, în contextul în care definiția actuală este clară, precisă și prevede condiția autorizării de către RAR – condiție suficientă și aliniată dispozițiilor legale aplicabile.</p>
5	Art. 5 alin. (1)	<p>(1) În cazul persoanelor juridice, contractul RCA se încheie pe o perioadă cuprinsă între o lună și 12 luni, multiplu de o lună, în funcție de opțiunea asiguratului</p>	<p>Propunem eliminarea art. 5 alin. (1) din Proiectul de OUG și menținerea formei actuale a art. 5 alin. (1) din Legea nr. 132/2017</p>	<p>A se vedea observațiile COTAR de la punctul 6 de mai jos</p>
6	Art. 5 alin. (1 ¹)	<p>(1¹) În cazul persoanelor fizice, contractul RCA se încheie pe o perioadă de 6 luni sau de 12 luni, în funcție de opțiunea asiguratului.</p>	<p>Propunem eliminarea art. 5 alin. (1¹) din Proiectul de OUG și menținerea formei actuale a art. 5 alin. (1) din Legea nr. 132/2017</p>	<p>COTAR solicită menținerea formei actuale a art. 5 din Legea nr. 132/2017 potrivit căruia „Contractul RCA se încheie pe o perioadă cuprinsă între o lună și 12 luni, multiplu de o lună, în funcție de opțiunea asiguratului.” Considerăm că nu există o justificare obiectivă pentru diferențierea regulilor privind încheierea contractelor RCA de către persoanele fizice și persoanele juridice. În plus, Proiectul de OUG are în vedere o perioadă mai mare pentru persoanele fizice (i.e., 6 luni sau 12 luni) față de perioada menționată pentru persoanele juridice</p>

Nr. crt.	ARTICOL	PREVEDERI PROIECT	PROPUNERE DE MODIFICARE/COMPLETARE	OBSERVAȚII
				<p>(i.e., între o lună și 12 luni) – perioadă aplicabilă la momentul de față persoanelor fizice și juridice deopotrivă.</p> <p>În viziunea noastră, această propunere de diferențiere a condițiilor contractuale în defavoarea persoanelor fizice ar putea constitui o discriminare a persoanelor fizice. Semnalăm în acest sens că art. 14 din Convenția Europeană a Drepturilor Omului și art. 1 din Protocolul 12 la Convenția Europeană a Drepturilor Omului interzic discriminarea, în condițiile în care limitările în discuție nu conțin nicio diferență de tratament între situații care sunt în mod radical diferite.</p> <p>Această interpretare este în acord cu jurisprudența Curții EDO referitoare la aplicarea art. 14 din Convenție, care a reținut că "dreptul prevăzut la articolul 14 de a nu fi discriminat în exercițiul drepturilor garantate prin Convenție este încălcat atunci când Statele tratează în mod diferit persoane în situații similare fără a furniza o justificare obiectivă și rezonabilă", adică atunci când nu urmăresc un interes legitim și nu există o relație de proporționalitate între mijloacele utilizate și scopul avut în vedere.</p>
7	<p>d) prejudicii reprezentând consecința lipsei de folosință a vehiculului avariat, inclusiv înlocuirea temporară a vehiculului, la solicitarea persoanei prejudiciate; despăgubirea pentru lipsa de folosință poate fi încasată la cerere, în avans, de către persoana prejudiciată pe baza prețurilor de referință practicate pe piață de operatorii economici care desfășoară activități de închiriere autovehicule fără șofer cu plata anticipată a prestației contractate.</p>	<p>Propunem eliminarea art. 11 alin. (2) lit. d) din Proiectul de OUG și menținerea formei actuale a art. 11 alin. (2) lit. d) din Legea nr. 132/2017</p>	<p>Considerăm că eliminarea propusă de COTAR se impune din rațiuni de protecție a drepturilor consumatorilor/ persoanelor păgubite și de simetrie și conformitate cu celelalte prevederi ale Normei nr. 17/2017 și Legii nr. 132/2017.</p> <p>Mai mult, propunerea din Proiectul de OUG cu privire la acoperirea prejudiciilor reprezentând lipsa de folosință prin raportarea la prețuri de referință încalcă principiul reparării integrale a prejudiciului, prevederile Constituției României și CEDO în materie de proprietate privată, legislația RCA, precum și legislația privind protecția consumatorilor.</p>	

Nr. crt.	ARTICOL	PŔEVEDERI PROIECT	PROPUNERE DE MODIFICARE/COMPLETARE	OBSERVAȚII
				<p>Practic, prin Proiectul de OUG, se intenționează să se limiteze în mod nefondat și nelegal acest drept legal conferit persoanelor prejudiciate în urma accidentelor rutiere. Prin adoptarea acestei modificări, persoanele păgubite vor suferi prejudicii pe care asiguratorii nu le vor acoperi, fiind încălcat astfel principiul reparării integrale a prejudiciului prevăzut de Legea nr. 132/2017 și de Codul civil.</p> <p>Amințim că potrivit art. 13 din Legea nr. 24/2000, actele normative trebuie să se integreze organic în sistemul legislației, scop în care acest Proiect de OUG:</p> <p>a) trebuie corelat cu prevederile actelor normative de nivel superior sau de același nivel, cu care se află în conexiune;</p> <p>b) trebuie întocmit pe bază unui act de nivel superior, nu poate depăși limitele competenței instituite prin acel act și nici nu poate contraveni principiilor și dispozițiilor acestuia;</p> <p>c) trebuie să fie corelat cu reglementările comunitare și cu tratatele internaționale la care România este parte.</p> <p>d) trebuie să fie corelat cu dispozițiile Convenției europene a drepturilor omului și ale protocoalelor adiționale la aceasta, ratificate de România, precum și cu jurisprudența Curții Europene a Drepturilor Omului.</p> <p>Statul și reprezentanții acestuia trebuie să crească gradul de protecție al consumatorilor și să le creeze un cadru legal mai bun, și nu să le diminueze, sau chiar să elimine, drepturile conferite acestora prin efectul legii.</p> <p>A se vedea și observațiile COTAR de la punctul 3 de mai sus privind prețul de referință, care se aplică <i>mutatis mutandis</i> și propunerii de a introduce un preț de referință pentru închirierea autovehiculului la schimb pe perioada lipsei de folosință.</p>

Nr. crt.	ARTICOL	PREVEDERI PROIECT	PROPUNERE DE MODIFICARE/COMPLETARE	OBSERVAȚII
8	Art. 14 alin. (2 ¹)	<p>(2¹) Valoarea despăgubirii pentru înlocuirea temporară a vehiculului avariat sau pentru acordarea despăgubirii pentru lipsa de folosință se stabilește prin documente justificative avându-se în vedere și prețurile de referință calculate conform art. 22.</p>	<p>Propunem eliminarea art. 14 alin. (2¹) din Proiectul de OUG</p>	<p>Dispozițiile sunt neclare și pot fi interpretate în mod abuziv de către asiguratorii RCA de rea credință pentru a întârzia sau a nu efectua plata despăgubirilor, în contextul în care există deja practica asiguratorilor de tergiversare a plății despăgubirii datorate conform legii. Astfel, nu putem exclude situația în care persoanelor păgubite să li se refuze dreptul la acordarea despăgubirilor integrale pentru lipsa de folosință, sub pretexte invocate în baza acestei teze legale, care se raportează în mod nepermis la un preț de referință. Reiterăm că neacordarea despăgubirilor pentru lipsa de folosință în mod integral echivalează cu încălcări grave ale dreptului de proprietate privată și ale drepturilor prevăzute de legislația aplicabilă în domeniul protecției consumatorilor.</p> <p>De asemenea, menționăm că există societăți de asigurări care dau o interpretare distinctă și uneori arbitrară a sintagmei „documente justificative”- deși legislația română nu clarifică în mod expres care sunt documentele justificative pentru asemenea situații, astfel încât au ajuns să includă în acest termen diverse documente care, în opinia acestora, nu se pot încadra în această categorie.</p> <p>A se vedea și observațiile COTAR de la punctele 3 și 7 de mai sus privind prețul de referință, care se aplică <i>mutatis mutandis</i>.</p>

Nr. crt.	ARTICOL	PREVEDERI PROIECT	PROPUNERE DE MODIFICARE/COMPLETARE	OBSERVAȚII
9	Art. 14 alin. (3)	<p>(3) Valoarea despăgubirii aferente reparației vehiculului avariat se stabilește folosind sistemele de evaluare specializate sau prin documente fiscale emise în condițiile legii din care rezultă efectuarea reparației, avându-se în vedere prețurile de referință pentru valoarea prei de manoperă calculate la nivel de județ, conform art. 22</p>	<p>Propunem eliminarea art. 14 alin. (3) din Proiectul de OUG și menținerea formei actuale a art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017</p>	<p>Raportarea la prețurile de referință pentru valoarea orei de manoperă calculate la nivel de județ încalcă în mod flagrant dispozițiile, Constituției României, Convenției Europene a Drepturilor Omului, Tratatului de Funcționare a Uniunii Europene, Legii Concurenței nr. 21/1996, legislației naționale și europene în domeniul protecției consumatorilor.</p> <p>Limitarea despăgubirilor care vor fi plătite de asigurătorii RCA va duce la obligarea persoanelor păgubite la CO-PLATA diferenței dintre costul serviciului și despăgubirile plătite de asigurătorii RCA, ceea ce va avea ca efect negativ imediat imposibilitatea reparării autovehiculelor avariate de către mulți consumatori (persoane prejudiciate), care nu dispun de resursele financiare necesare și care, oricum, nu ar trebui să suporte niciun cost în asemenea situații.</p> <p>În fapt, prin limitarea obligatorie, prin efectul legii, a despăgubirilor care vor fi plătite de asigurătorii RCA la un preț de referință calculat la nivel de județ, se creează toate condițiile unor limitări nejustificate care permit plafonare/stabilirea prețurilor. Mai mult, crearea arbitrară a unui preț de referință maxim ar cauza imposibilitatea unităților reparatoare independente de a concura în mod eficace cu ceilalți participanți la piață, și, drept urmare, retragerea acestora de pe piață, fapt ce ar provoca în mod vădit prejudicierea persoanelor păgubite.</p> <p>În concluzie, limitarea despăgubirilor suportate de asigurătorii RCA va cauza insuficiența sumelor acordate de asigurătorii RCA pentru efectuarea reparațiilor, ceea ce va avea ca efect imediat imposibilitatea persoanelor păgubite de a efectua reparațiile necesare și încălcarea principiului indemnizării, potrivit căruia persoana păgubită, după readucerea autovehiculului la starea anterioară accidentului, trebuie să se afle în aceeași</p>

Nr. crt.	ARTICOL	PREVEDERI PROIECT	PROPUNERE DE MODIFICARE/COMPLETARE	OBSERVAȚII
				<p>situație financiară în care se afla înaintea producerii evenimentului.</p> <p>A se vedea și observațiile COTAR de la punctul 3 de mai sus privind prețul de referință, care se aplică <i>mutatis mutandis</i>.</p>
10	Art. 14 alin. (3 ¹)	(3 ¹) Asigurătorii RCA și BAAR sunt obligați să preia pe site-urile proprii lista actualizată permanent, publicată de RAR, cu unitățile reparatoare auto, precum și cu activitățile pentru care acestea au primit autorizare.	Propunem eliminarea art. 14 alin. (3¹) din Proiectul de OUG	<p>Ca și în cazul obligației RAR de a publica și actualiza pe site-ul propriu lista unităților reparatoare autorizate, considerăm că și această propunere este neclară și interpretabilă, în contextul în care autorizația emisă de către RAR este singura condiție necesară și aliniată dispozițiilor legale aplicabile.</p> <p>A se vedea și observațiile COTAR de la punctul 4 de mai sus, care se aplică <i>mutatis mutandis</i>.</p>
11	Art. 14 alin. (3 ²)	(3 ²) Unităților reparatoare auto le revine obligația de a afișa și publica în mod explicit prețurile practicate pentru manoperă, la sedii, puncte de lucru și pe paginile proprii de web, după caz.	Propunem eliminarea art. 14 alin. (3²) din Proiectul de OUG	<p>Cerințele în materie de afișare a prețului rezultă din dispozițiile legislației privind protecția consumatorului, astfel că o astfel de prevedere în Legea nr. 132/2017 nu este necesară și nici justificată.</p> <p>De asemenea, prevederea nu este clară și poate fi interpretabilă în mod abuziv de către anumite autorități. Spre exemplu, pe piața din România există numeroase unități reparatoare care nu dispun de un website și care ar putea fi sancționate în mod nejustificat pentru nepublicarea prețurilor pe pagina de internet.</p>
12	Art. 21 alin. (1)		Propunem modificarea și completarea art. 21 alin. (1), astfel încât să aibă următorul conținut:	<p>Considerăm că termenul de 30 de zile (prevăzut în prezent) este nejustificat de mare și trebuie redus la 10 zile. În acest mod, persoana prejudiciată nu va mai fi nevoită să aștepte 30 de zile pentru a ridica mașina reparată din service.</p> <p>Art. 21. — (1) În termen de 10 zile de la în prezent, persoanele prejudiciate așteaptă peste 30 de zile de la data înaintării cererii de despăgubire dezile să își ridice mașinile reparate din service, deoarece acestea nu au fost livrate în termenul legal de plată a despăgubirilor este foarte</p>

Nr. crt.	ARTICOL	PREVEDERI PROIECT	PROPUNERE DE MODIFICARE/COMPLETARE	OBSERVAȚII
			<p>prejudiciată sau alte persoane care justifică un interes legitim asigurătorul RCA este obligat:</p> <p>a) fie să achite integral despăgubirea conform pretențiilor din cererea de despăgubire;</p> <p>b) fie să notifice persoanei prejudicate și/sau altor persoane care justifică un interes legitim respingerea asigurat totală sau parțială a pretențiilor de despăgubire, precum și argumentele punctuale și/sau legale în baza cărora au respinse acestea. Sumele cu titlu de despăgubire care nu fac obiectul unei respingeri totale sau parțiale întemeiate din punct de vedere legal și/sau tehnic vor fi achitate asigurătorul RCA în termen de 10 zile de la depunerea cererii de despăgubire.</p>	<p>Mai mult, considerăm justificat ca persoanele pagubite să încaseze despăgubirile într-un termen de 10 zile, acesta fiind un termen rezonabil de plată. Vă rugăm să aveți în vedere că în practică există cazuri în care societățile de asigurări încasează banii pe primele de asigurare în momentul încheierii poliței de asigurare, iar despăgubiții, abia după 40 de zile (minim). Există, astfel, și momentul de față, o disproporție vădită între situația asiguratilor și persoanelor prejudiciate, care necesită o intervenție urgentă.</p> <p>Deși considerăm că varianta ideală pentru consumatori în cazul depunerii cererii de despăgubire (așa cum încasează și asigurătorul primele de asigurare), avem convingerea că introducerea unui termen de 10 zile ar echilibra într-o anumită măsură raportul între drepturile asigurătorilor și ale consumatorilor din domeniul asigurărilor.</p>
13	Art. 22 alin. (2 ¹) - (2 ⁶)	(2 ¹) Prețurile de referință ale manoperei practicate în România pentru reparația vehiculelor sunt orientative, se calculează anual, la nivelul fiecărui județ, și se publică de către BAAR; prețurile de referință ale manoperei se calculează de către o societate cu expertiză recunoscută în domeniu, contractată de către BAAR, în urma selecției efectuate de o Comisie formată din câte un reprezentant al BAAR, al Asociației Producătorilor și	<p>Propunem eliminarea art. 22 alin. (2¹) - (2⁶) din Proiectul de OUG</p>	<p>Așa cum am detaliat mai sus, prin limitarea obligatorie, prin efectul legii, a despăgubirilor care vor fi plătite de asigurătorii RCA la un preț de referință ce va fi stabilit de către de către o societate cu expertiză recunoscută în domeniu, contractată de către BAAR, în urma selecției efectuate de o Comisie, se creează toate condițiile unor limitări nejustificate care permit plafonare/stabilirea prețurilor în funcție de criteriul arbitrar. Mai mult, crearea arbitrară a unui preț de referință maxim va cauza imposibilitatea unităților reparatoare independente de a concura în mod eficace cu ceilalți participanți la piață, și, drept urmare, retragerea acestora de pe piață, fapt ce ar</p>

Nr. crt.	ARTICOL	PREVEDERI PROIECT	PROPUNERE DE MODIFICARE/COMPLETARE	OBSERVAȚII
		<p>importatorilor de Automobile din România, al Facultății de Transporturi din cadrul Universității Politehnica din București, al Autorității Naționale pentru Protecția Consumatorilor, al A.S.F. și al Consiliului Concurenței.</p> <p>(2²) Comisia menționată la alin. (21) are ca atribuții, pe lângă selecția societății care calculează prețurile de referință, și validarea metodologiei de calcul.</p> <p>(2³) Procedura de selecție a societății menționate la alin. (21) se elaborează de către BAAR, cu avizul A.S.F. și al Consiliului Concurenței.</p> <p>(2⁴) Colectarea datelor de la unitățile reparatoare auto cu privire la valoarea manoperei practicate de acestea este realizată de către RAR, iar informațiile centralizate vor fi transmise ulterior societății desemnate pentru calculul prețurilor de referință; în vederea realizării de analize, studii de piață, comparații de preț sau pentru îndeplinirea altor atribuții prevăzute de Legea concurenței nr. 21/1996, Consiliul Concurenței poate solicita RAR datele colectate de la unitățile reparatoare auto.</p>		<p>provoacă în mod vădit prejudicierea persoanelor păgubite.</p> <p>Inclusiv în ipoteza în care anumite unități reparatoare independente ar continua să își desfășoare activitatea, din cauza discrepanței majore dintre costurile efective totale ale reparațiilor și sumele suportate de către asiguratorii RCA, probabilitatea ca anumite service-uri auto să recurgă la anumite mijloace prin care să scadă costurile (implicit și calitatea pieselor de schimb și serviciilor) este foarte ridicată. Or vă rugăm să observați că astfel de fapte sunt de natură a afecta în mod grav siguranța circulației pe drumurile publice și, implicit, siguranța consumatorilor.</p> <p>Este ușor de anticipat că, atât timp cât sumele plătite cu titlu de despăgubiri de către asiguratorii RCA vor fi plafonate, multe unități reparatoare auto independente se vor afla în imposibilitatea de a mai repara autovehiculele în limita (maximă) de preț impusă, ajungând, în final, să fie eliminați de pe piață ulterior implementării Proiectului de OUG – fapt ce va cauza prejudicii semnificative consumatorilor din România întrucât nu vor mai putea beneficia de serviciile de care beneficiază în prezent, mai ales în anumite zone ale țării care vor fi mai afectate.</p> <p>O astfel de măsură implementată fără a avea la bază o analiză economico-socială adecvată, studii de impact și de fezabilitate, nu poate întruni exigențele de reglementare ale unui stat membru UE și echivalează cu un eșec la nivel instituțional de a soluționa problemele din domeniul asigurărilor RCA, probleme care s-au</p>

Nr. crt.	ARTICOL	PREVEDERI PROIECT	PROPUNERE DE MODIFICARE/COMPLETARE	OBSERVAȚII
		<p>(2⁵) Prețurile de referință pentru înlocuirea temporară a vehiculului avariat sau pentru acordarea despăgubirii pentru lipsa de folosință sunt orientative și sunt calculate, anual, la nivel de județ, de societatea menționată la alin. (2¹), pe baza informațiilor colectate din piață de către aceasta, de la operatorii economici care desfășoară activități de închiriere autovehicule fără șofer cu plata anticipată a prestației contractate.</p> <p>(2⁶) Asigurătorii RCA, BAAR, unitățile reparatoare auto și operatorii economici care desfășoară activități de închiriere autovehicule fără șofer cu plata anticipată a prestației contractate nu vor avea acces la informațiile colectate de către societatea menționată la alin. (2¹)."</p>		<p>agravat, oricum, în ultimii ani din cauza abuzurilor societăților de asigurări.</p> <p>A se vedea și observațiile COTAR de la punctele 3 și 7 de mai sus.</p>
14	Art. 32 alin. (2) lit. n)	n) de a contracta societatea menționată la art. 22 în condițiile stabilite de prezentul act normativ și de a publica prețurile de referință calculate de către aceasta	<p>Propunem eliminarea art. 32 alin. (2) lit. n) din Proiectul de OUG</p> <p>Propunem modificarea art. 32 alin. (12), după cum urmează:</p>	<p>A se vedea observațiile COTAR de mai sus privind nelegalitatea prețului de referință. Pe cale de consecință, trebuie eliminate aceste atribuții BAAR, întrucât sunt corelative unor propuneri de modificare a Legii nr. 132/2017 care nu pot fi primite.</p>
15	Art. 32 alin. (12)	(12) A.S.F. exercită atribuții de supraveghere în ceea ce privește competențele BAAR prevăzute la alin. (2) lit. b) - o).		<p>Această propunere de modificare se impune din rațiuni de corectitudine juridică, fiind corelată cu propunerea de modificare a art. 32 alin. (2) lit. n) din Proiectul de OUG.</p>

Nr. crt.	ARTICOL	PREVEDERI PROIECT	PROPUNERE DE MODIFICARE/COMPLETARE	OBSERVAȚII
16	Art. 37 alin. (1) lit. d)	d) nerespectarea de către asiguratorii RCA a obligațiilor prevăzute la art. 5 alin. (1) și (2), art. 6 alin. (3), art. 11, art. 14, art. 18 alin. (1) și (6) - (12), art. 21 alin. (1) - (5), art. 23 alin. (1), art. 24 alin. (6) și art. 26 alin. (1), (9) - (11) și (14)	Propunem modificarea art. 37 alin. (1) lit. d): d) nerespectarea de către asiguratorii RCA a obligațiilor prevăzute la art. 5 alin. (1) și cumulat 25% din tariful rezultat.” iar forma actuală a legii (2), art. 6 alin. (3), art. 11, art. 14, art. 18 alin. (1), (4) și (6) - (12), art. 21 alin. (1) - (5), art. 23 alin. (1), art. 24 alin. (6) și art. 26 alin. (1) lit. d).	Potrivit, art. 18 alin. (4) din Legea nr. 132/2017, „Cheltuielile administrative și de vânzare ale poliței de asigurare, incluse în tariful de primă, nu pot depăși 25% din tariful rezultat.” iar forma actuală a legii include și acest alineat. Considerăm că se justifică menținerea sa în art. 37 alin. (1) lit. d).
17	Art. 37 alin. (1) lit. e)	e) nerespectarea de către BAAR a prevederilor art. 32 alin. (2) lit. b) - o) și art. 32 alin. (3), (8) și (9)	Propunem modificarea art. 37 alin. (1) lit. d): e) nerespectarea de către BAAR a prevederilor art. 32 alin. (2) lit. b) - n) și art. OUG. 32 alin. (3), (8) și (9)	A se vedea propunerea de la punctul 14 de mai sus privind eliminarea art. 32 alin. (2) lit. n) din Proiectul de
18	Art. 37 alin. (11)		Propunem modificarea și completarea art. 37 alin. (11), astfel încât să aibă următorul conținut: (11) În cazul săvârșirii a două sau mai multe contravenții, sancțiunile prevăzute de lege se aplică pentru fiecare contravenție în parte.	COTAR subliniază necesitatea ca, în situația în care au fost săvârșite mai multe fapte contravenționale prin încălcarea legislației RCA, să se individualizeze în mod concret sancțiunea contravențională pentru fiecare faptă în parte și să se aplice câte o sancțiune față de fiecare contravenție reținută. Pentru a reduce numărul abuzurilor societăților de asigurări care se oglindesc în numărul mare al reclamațiilor formulate la ASF, precum și a litigiilor în fața instanțelor competente, amenzile trebuie înăprite și aplicate punctual de ASF pentru fiecare contravenție a societăților de asigurări. Altfel, asiguratorii de re-credință vor continua să nu efectueze la timp și integral plata despăgubirilor, cu consecința încălcării dreptului de proprietate și a libertății economice ale transportatorilor și ale celorlalte persoane fizice și juridice implicate.

Observații, propuneri și modificări în legătură cu dispozițiile Proiectului de Ordonanță de Urgență pentru modificarea și completarea Legii nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie – COTAR

* * *

**TABEL SUMARIZARE PROBLEME INIȚIALE IDENTIFICATE PRIVIND PROIECTUL DE OUG
pentru modificarea și completarea Legii nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru
prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie**

Nr. Crt.	PROBLEMA	COMENTARII
1.	Lipsa unui studiu de impact	<p>În conformitate cu dispozițiile art. 7 din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, evaluarea impactului proiectelor de acte normative este imperativă, și trebuie efectuată înainte de adoptarea actelor normative., întrucât <i>„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”</i>.</p> <p>De asemenea, conform Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, anunțul referitor la elaborarea unui proiect de act normativ <i>„va cuprinde: [...] un studiu de impact și/sau de fezabilitate”</i>. Așadar, un asemenea studiu era imperios necesar în cazul de față.</p>
2.	Definiția conflictului de interese¹	<p>Proiectul de OUG prevede o definiție a conflictului de interese care implică o restrângere a exercițiului unor drepturi ale persoanei prejudiciate, fapt ce are ca rezultat încălcarea art. 53 din Constituția României și a Codului Civil Român, și care nu este justificată, nici raportat la legislația europeană aplicabilă.</p> <p>Mai mult, textul propus limitează libertatea contractuală a persoanei prejudiciate (i.e., a consumatorului) în sensul în care face imposibilă încheierea unui mandat pentru reprezentarea acestuia în relația cu asigurătorul pentru realizarea intereselor sale, persoana prejudiciată fiind nevoită să acționeze exclusiv direct și personal în relația cu asigurătorul. Or, aceasta va duce la creșterea abuzurilor asigurătorilor RCA de rea credință, care au înregistrat în ultimul an peste 60.000 litigii, și vor profita de situația vulnerabilă a consumatorilor și păgubiților care nu au experiența, timpul și resursele necesare pentru a își apăra drepturile în fața ASF și a instanțelor și vor fi lipsiți de posibilitatea de a desemna un mandatar sau de a își cesiona creanța.</p>

¹ A se vedea Art. 2 punctul 12 din Proiectul de OUG

Nr. Crt.	PROBLEMA	COMENTARIU
3.	Definiția mandatului²	<p>Sintagma „cu evitarea conflictului de interese” propusă spre a fi introdusă în Legea nr. 132/2017 implică (coroborat cu definiția conflictului de interese de mai sus) o restrângere a exercițiului unor drepturi ale persoanei prejudiciate.</p> <p>Astfel, această sintagma rezultă în restrângerea nejustificată și nelegală a drepturilor anumitor categorii de persoane fizice sau juridice. Or, introducerea unei asemenea condiții cu privire la persoana mandatarului (i.e., trimiterea expresă la definiția conflictului de interese, care, la rândul său, contravine legislației aplicabile) restrânge libertatea mandantului de a alege un mandatar și dreptul său de decizie în acest sens, precum și dreptul mandatarului de a fi ales de mandant.</p> <p>În concluzie, prevederea propusă a fi introdusă în Legea nr. 132/2017, încalcă atât dispozițiile art. 53 din Constituție, cât și dispozițiile legii civile privind libertatea contractuală și dispozițiile specifice contractului de mandat prevăzute de Codul Civil Român și rezultând din practica unitară a instanțelor.</p>
4.	Introducerea prețului de referință pentru ora de manoperă și înlocuirea temporară a autovehiculului avariat³	<p>Proiectul de OUG prevede introducerea unor prețuri de referință pentru ora de manoperă a unităților reparatoare și pentru înlocuirea temporară a vehiculului avariat sau a despăgubirii pentru lipsa de folosință, care încalcă prevederile Constituției, ale Tratatelor și Convențiilor la care România este parte și ale legislației naționale și europene în domeniu.</p> <p>Dispozițiile privind stabilirea prețului de referință reprezintă schimbări fără precedent în legislația din domeniul asigurărilor auto, care încalcă în mod flagrant dreptul de proprietate al persoanelor prejudiciate în accidente de vehicule produse pe teritoriul României.</p> <p>În mod cert, urmarea imediată a introducerii în lege a unui tarif de referință pentru ora de manoperă practică de unitățile reparatoare și pentru chirie va fi ajustarea despăgubirilor persoanelor păgubite până la nivelul tarifelor de referință. Astfel, se va ajunge la o CO-PLATĂ, care va fi suportată de păgubit chiar dacă nu a avut nicio vină în producerea accidentului.</p> <p>Mai mult, crearea arbitrară a unui preț de referință maxim va cauza imposibilitatea unităților reparatoare independente de a concura în mod eficace cu ceilalți participanți la piață.</p>

² A se vedea Art. 2 punctul 19 din Proiectul de OUG

³ A se vedea Art. 2 punctul 23' din Proiectul de OUG

COMENTARII

Nr.
Crt.

PROBLEMA

Aspecte neclare privind lista unităților reparatoare autorizate și a activităților pe care acestea sunt autorizate să le desfășoare⁴

Conform Proiectului de OUG, RAR ar urma să publice și să actualizeze pe site-ul propriu lista unităților reparatoare autorizate, precum și a activităților pe care acestea sunt autorizate să le desfășoare. Dispozițiile nou introduse prin Proiectul de OUG sunt neclare și pot fi interpretate în mod abuziv. Totodată, acestea nu sunt justificate, întrucât definiția actuală a unităților reparatoare este clară, precisă și prevede condiția autorizării de către RAR – condiție suficientă și aliniată dispozițiilor legale aplicabile.

5.

Perioadă contractuală diferențiată

Proiectul de OUG propune o perioadă contractuală mai mare pentru persoanele fizice (i.e., 6 luni sau 12 luni) față de perioada menționată pentru persoanele juridice (i.e., între o lună și 12 luni) – perioadă aplicabilă la momentul de față persoanelor fizice și juridice deopotrivă.

6.

Considerăm că nu există o justificare obiectivă pentru diferențierea regulilor privind încheierea contractelor RCA de către persoanele fizice și persoanele juridice. Această propunere de diferențiere a condițiilor contractuale în defavoarea persoanelor fizice ar putea constitui o discriminare a persoanelor fizice.

Limitarea despăgubirilor pentru lipsa de folosință⁵

Prin raportarea despăgubirilor acordate (inclusiv pentru lipsa de folosință a autovehiculului avariat) la un preț de referință se va limita în mod nefondat și nelegal acest drept conferit persoanelor prejudiciate în urma accidentelor rutiere. Prin adoptarea acestei modificări, persoanele păgubite vor suferi prejudicii pe care asiguratorii nu le vor acoperi, fiind încălcat astfel principiul reparării integrale a prejudiciului prevăzut de Legea nr. 132/2017 și de Codul civil și dreptul la proprietate.

7.

Limitarea despăgubirilor pentru reparații⁶

Raportarea la prețurile de referință pentru valoarea orei de manoperă calculate la nivel de județ încalcă în mod flagrant dispozițiile, Constituției României, Convenției Europene a Drepturilor Omului, Tratatului de Funcționare a Uniunii Europene, Legii Concurenței nr. 21/1996, legislației naționale și europene în domeniul protecției consumatorilor.

8.

⁴ A se vedea Art. 2 punctul 26 și art. 22 alineat (2¹) – (2¹) din Proiectul de OUG

⁵ A se vedea Art. 5 alineat (1) și (1¹) din Proiectul de OUG

⁶ A se vedea Art. 11 alineat (2) lit. d) și Art. 14 alineat (2¹) din Proiectul de OUG

⁷ A se vedea Art. 14 alineat (3) din Proiectul de OUG

COMENTARII

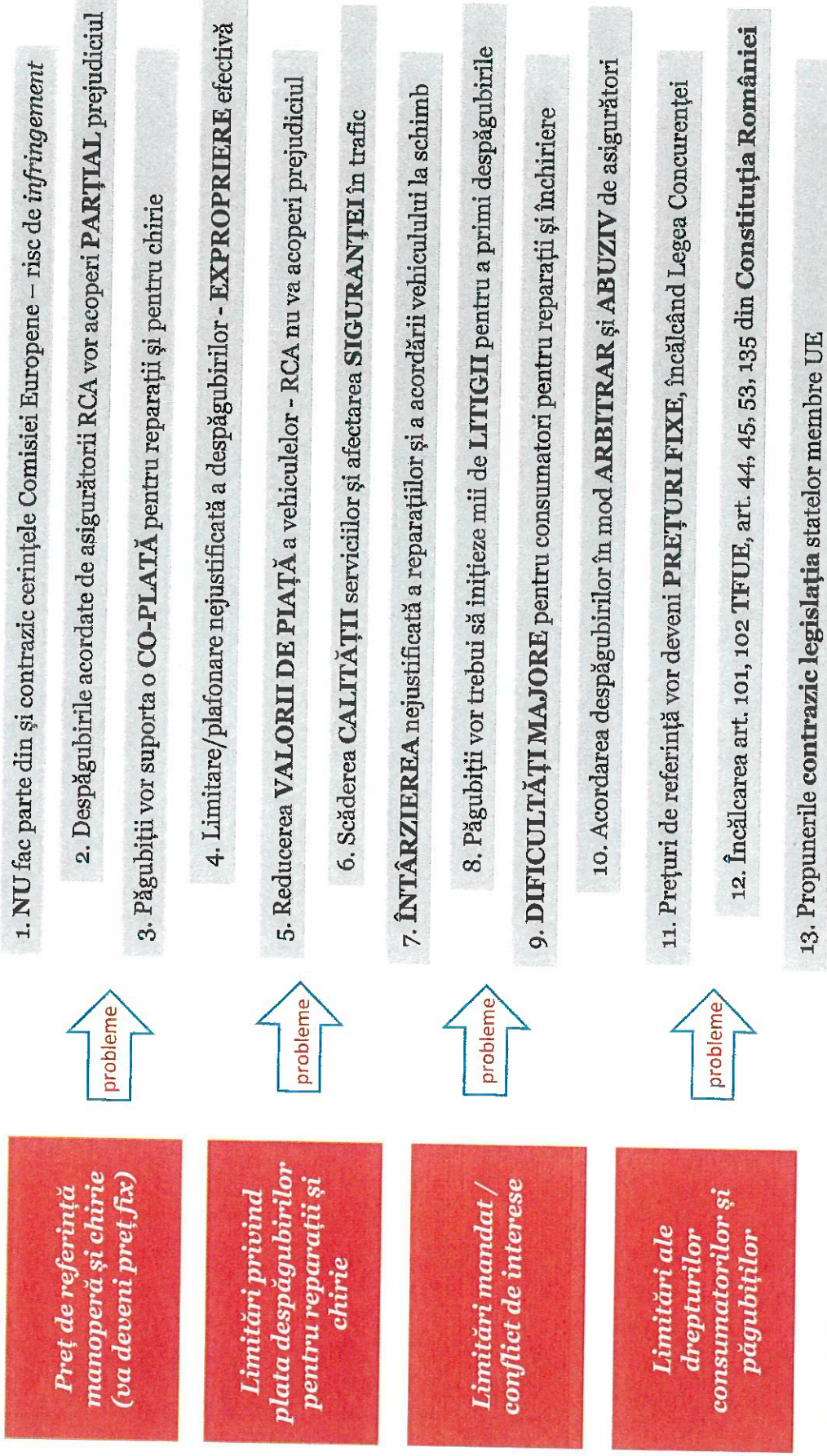
PROBLEMA

Nr.
Crt.

Limitarea despăgubirilor care vor fi plătite de asigurătorii RCA va duce la obligarea persoanelor păgubite la CO-PLATA diferenței dintre costul serviciului și despăgubirile plătite de asigurătorii RCA, ceea ce va avea ca efect negativ imediat imposibilitatea reparării autovehiculelor avariate de către mulți consumatori (persoane prejudiciate).

Probleme identificate de COTAR și de asociațiile reprezentative

Probleme majore identificate pentru persoanele prejudiciate, pentru consumatorii și transportatorii din România



! Necesitatea excluderii acestor propuneri !
! Riscul de a afecta iremediabil milioane de păgubiți și industria auto în care activează peste 500.000 de angajați și care contribuie cu 15% din PIB-ul României !

Extras portalul instantelor – litigii Euroins din ultimele 24 ore:

MINISTERUL JUSTIȚIEI
PORTALUL INSTANȚELOR DE JUDECATĂ



Prima pagină • Acces programatic la date • Hartă site • Contact

Euroins

Exemple de căutare

CIRCUMSCRIȚII
Atlas judiciar

UTIL
Ghiduri și
documente



Portal > Căutare în portal

Căutare în portal

CITARE
prin publicitate

JURISPRUDENȚĂ
relevantă

DATE
caracter personal

Site

Oricare Site

Dosare (112)

1-10 din 112 rezultate

Sortare după: Data modificării (Cel mai vechi) ▾

Data dosarului

Oricare Data
dosarului

Ultimele 24 de ore
(112)

Extras portalul instantelor – litigii Euroins din ultima saptamana:

MINISTERUL JUSTIȚIEI
PORTALUL INSTANȚELOR DE JUDECATĂ



Prima pagină • Acces programatic la date • Hartă site • Contact

Euroins

Exemple de căutare

CIRCUMSCRIȚII
Atlas judiciar

UTIL
Ghiduri și
documente



Portal > Căutare în portal

Căutare în portal

CITARE
prin publicitate

JURISPRUDENȚĂ
relevantă

DATE
caracter personal

Site

Oricare Site

Dosare (868)

1-10 din 868 rezultate

Sortare după: Data modificării (Cel mai vechi) ▾

Data dosarului

Oricare Data
dosarului

Ultima săptămână
(868)

Ultimele 24 de ore
(112)

Extras portalul instantelor – litigii Euroins din ultima luna:

MINISTERUL JUSTIȚIEI
PORTALUL INSTANȚELOR DE JUDECATĂ



Prima pagină • Acces programatic la date • Hartă site • Contact

Euroins

Exemple de căutare

CIRCUMSCRIPTII
Atlas judiciar

UTIL
Ghiduri și
documente



Portal > Căutare în portal

Căutare în portal

CITARE
prin publicitate

JURISPRUDENȚĂ
relevantă

DATE
caracter personal

Site

Oricare Site

Dosare (4035)

1-10 din 4.035 rezultate

Sortare după: Data modificării (Cel mai vechi) ▾

Data dosarului

Oricare Data
dosarului

Ultima luna (4035)

Ultimele 24 de ore
(112)

Ultima săptămână
(868)

Extras portalul instantelor – litigii Euroins din ultimele 6 luni:

MINISTERUL JUSTIȚIEI
PORTALUL INSTANȚELOR DE JUDECATĂ



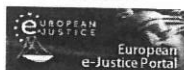
Prima pagină • Acces programatic la date • Hartă site • Contact

Euroins

Exemple de căutare

CIRCUMSCRIPTII
Atlas judiciar

UTIL
Ghiduri și
documente



Portal > Căutare în portal

Căutare în portal

CITARE
prin publicitate

JURISPRUDENȚĂ
relevantă

DATE
caracter personal

Site

Oricare Site

Dosare (20517)

1-10 din 20.517 rezultate

Sortare după: Data modificării (Cel mai vechi) ▾

Data dosarului

Oricare Data
dosarului

În ultimele șase ...
(20517)

Ultimele 24 de ore
(112)

Ultima săptămână
(868)

Ultima luna (4035)

mai multe... ▾

Extras portalul instantelor – litigii Euroins din ultimele 12 luni:

MINISTERUL JUSTIȚIEI
PORTALUL INSTANȚELOR DE JUDECATĂ

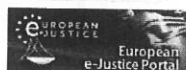


Prima pagină • Acces programatic la date • Hartă site • Contact

Exemple de căutare

CIRCUMSCRIPTII
Atlas judiciar

UTIL
Ghiduri și
documente



Portal > Căutare în portal

Căutare în portal

CITARE
prin publicitate

JURISPRUDENȚĂ
relevantă

DATE
caracter personal

Site
Oricare Site

Dosare (34811)

1-10 din 34.811 rezultate

Sortare după: Data modificării (Cel mai vechi) ▾

Data dosarului
Oricare Data
dosarului

Ultimul an (34811)

Ultimele 24 de ore
(112)

Ultima săptămână
(666)

Ultima luna (4035)

mai multe... ▾

Extras portalul instantelor – totalul litigiilor Euroins

MINISTERUL JUSTIȚIEI
PORTALUL INSTANȚELOR DE JUDECATĂ



Prima pagină • Acces programatic la date • Hartă site • Contact

Exemple de căutare

CIRCUMSCRIPTII
Atlas judiciar

UTIL
Ghiduri și
documente



Portal > Căutare în portal

Căutare în portal

CITARE
prin publicitate

JURISPRUDENȚĂ
relevantă

DATE
caracter personal

Site
Oricare Site

Dosare (60607)

1-10 din 60.607 rezultate

Sortare după: Data modificării (Cel mai vechi) ▾

Data dosarului
Oricare Data
dosarului

Ultimele 24 de ore
(112)

Ultima săptămână
(666)

Ultima luna (4035)

În ultimele șase ...

Extras portalul instantelor – litigii City Insurance din ultimele 24 ore:

MINISTERUL JUSTIȚIEI
PORTALUL INSTANȚELOR DE JUDECATĂ



Prima pagină • Acces programatic la date • Hartă site • Contact

City Insurance

Exemple de căutare

CIRCUMSCRIPTII
Atlas judiciar

UTIL
Ghiduri și
documente



Portal > Căutare în portal

Căutare în portal

CITARE
prin publicitate

JURISPRUDENȚĂ
relevantă

DATE
caracter personal

Site

Oricare Site

Dosare (36)

1-10 din 86 rezultate

Sortare după: Data modificării (Cel mai vechi)

Data dosarului

Oricare Data
dosarului

Ultimele 24 de ore
(26)

Extras portalul instantelor – litigii City Insurance din ultima saptamana:

MINISTERUL JUSTIȚIEI
PORTALUL INSTANȚELOR DE JUDECATĂ



Prima pagină • Acces programatic la date • Hartă site • Contact

City Insurance

Exemple de căutare

CIRCUMSCRIPTII
Atlas judiciar

UTIL
Ghiduri și
documente



Portal > Căutare în portal

Căutare în portal

CITARE
prin publicitate

JURISPRUDENȚĂ
relevantă

DATE
caracter personal

Site

Oricare Site

Dosare (373)

1-10 din 373 rezultate

Sortare după: Data modificării (Cel mai vechi)

Data dosarului

Oricare Data
dosarului

Ultima săptămână
(373)

Ultimele 24 de ore
(86)

Extras portalul instantelor – litigii City Insurance din ultima luna:

MINISTERUL JUSTIȚIEI
PORTALUL INSTANȚELOR DE JUDECATĂ



Prima pagină • Acces programatic la date • Hartă site • Contact

Exemple de căutare

CIRCUMSCRIPTII
Atlas judiciar

Portal > Căutare în portal

Căutare în portal

UTIL
Ghiduri și
documente



CITARE
prin publicitate

JURISPRUDENȚĂ
relevantă

DATE
caracter personal

Site
Oricare Site

Sortare după: Data modificării (Cel mai vechi) ▾

Dosare (1787)

1-10 din 1.787 rezultate

Data dosarului
Oricare Data
dosarului

Ultima luna (1787)

Ultimele 24 de ore
(36)

Ultima săptămână
(373)

Extras portalul instantelor – litigii City Insurance din ultimele 6 luni:

MINISTERUL JUSTIȚIEI
PORTALUL INSTANȚELOR DE JUDECATĂ



Prima pagină • Acces programatic la date • Hartă site • Contact

Exemple de căutare

CIRCUMSCRIPTII
Atlas judiciar

Portal > Căutare în portal

Căutare în portal

UTIL
Ghiduri și
documente



CITARE
prin publicitate

JURISPRUDENȚĂ
relevantă

DATE
caracter personal

Site
Oricare Site

Sortare după: Data modificării (Cel mai vechi) ▾

Dosare (9805)

1-10 din 9.805 rezultate

Data dosarului
Oricare Data
dosarului

În ultimele șase ...
(9805)

Ultimele 24 de ore
(36)

Ultima săptămână
(373)

Ultima luna (1787)

Extras portalul instantelor – litigii City Insurance din ultimele 12 luni:

MINISTERUL JUSTIȚIEI
PORTALUL INSTANȚELOR DE JUDECATĂ



Prima pagină • Acces programatic la date • Hartă site • Contact

City Insurance

Exemple de căutare

Portal > Căutare în portal

Căutare în portal

CIRCUMSCRIȚII
Atlas judiciar

UTIL
Ghiduri și documente

CITARE
prin publicitate

JURISPRUDENȚĂ
relevantă

DATE
caracter personal

Site

Oricare Site

Dosare (17436)

Sortare după: Data modificării (Cel mai vechi)

1-10 din 17.486 rezultate

Data dosarului

Oricare Data dosarului

Ultimul an (17486)

Ultimele 24 de ore (36)

Ultima săptămână (373)

Ultima luna (1737)

mai multe... >

Extras portalul instantelor – total litigii City Insurance

MINISTERUL JUSTIȚIEI
PORTALUL INSTANȚELOR DE JUDECATĂ



Prima pagină • Acces programatic la date • Hartă site • Contact

City Insurance

Exemple de căutare

Portal > Căutare în portal

Căutare în portal

CIRCUMSCRIȚII
Atlas judiciar

UTIL
Ghiduri și documente

CITARE
prin publicitate

JURISPRUDENȚĂ
relevantă

DATE
caracter personal

Site

Oricare Site

Dosare (27539)

Sortare după: Data modificării (Cel mai vechi)

1-10 din 37.539 rezultate

Data dosarului

Oricare Data dosarului

Ultimele 24 de ore (36)

Ultima săptămână (373)

Ultima luna (1737)

În ultimele șase ...