



C.O.T.A.R.

**CONFEDERAȚIA OPERATORILOR
ȘI TRANSPORTATORILOR AUTORIZAȚI
DIN ROMANIA**

Str. George Enescu, nr. 27-29, Sector 1, București

Tel: 0728.872.944;

E-mail: office@cotar.ro

Către: CAMERA DEPUTAȚILOR
COMISIA PENTRU BUGET, FINANȚE ȘI BĂNCI
COMISIA JURIDICĂ, DE DISCIPLINĂ ȘI IMUNITĂȚI
COMISIA PENTRU INDUSTRII ȘI SERVICII
COMISIA PENTRU TRANSPORTURI ȘI INFRASTRUCTURĂ
COMISIA PENTRU POLITICĂ ECONOMICĂ, REFORMĂ ȘI PRIVATIZARE

În atenția: MEMBRILOR CAMEREI DEPUTAȚILOR
MEMBRILOR COMISIILOR SPECIALIZATE COMPETENTE
PLENULUI CAMEREI DEPUTAȚILOR

Referitor la: Adoptarea Proiectului de Lege pentru modificarea și completarea Legii nr. 132/2017 (PL-x nr. 216/2024) în forma transmisă de Senat, cu respingerea oricăror amendamente suplimentare care ar putea fi propuse la nivelul Camerei Deputaților față de versiunea PL-x nr. 216/2024 adoptată de către Senat.

Problemele legale și constituționale ridicate de amendamentele promovate de asigurători în fața decidenților și riscurile grave pentru păgubiți, asigurați, transportatori și pentru bugetul de stat

Data: 13.10.2025

Stimate doamne/Stimați domni,

Subscrisa, **CONFEDERAȚIA OPERATORILOR ȘI TRANSPORTATORILOR AUTORIZAȚI din ROMÂNIA (C.O.T.A.R.)**, 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 a service-urilor auto din România, prin Președinte Vasile ȘTEFĂNESCU,

Având în vedere:

- Proiectul de Lege 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, inițiat de Guvernul României și adoptat de Senat în data de 25.03.2024, în baza raportului comun al comisiilor competente cu amendamente admise și respinse anexate la acesta;
- în data de 02.04.2024, PL-x nr. 216/2024 a fost prezentat la Biroul Permanent al Camerei Deputaților și înregistrată la Camera Deputaților pentru dezbateră sub denumirea *PL-x nr. 216/2024 – Proiect de Lege 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 („PL-x nr. 216/2024” sau „Proiectul de lege”)*;
- la aceeași dată, Proiectul de lege a fost trimis la raport și s-au stabilit termene limită pentru depunerea raportului comun (17.04.2024) și pentru depunerea amendamentelor (10.04.2024);
- în ședința Comisiei Juridice a Camerei Deputaților din data de 29.04.2024 a fost propus un număr de 12 amendamente cu privire la Proiectul de Lege, însă **toate cele 12 amendamente au fost respinse**;
- PL-x nr. 216/2024 este justificat de necesitatea transpunerii în dreptul național a Directivei nr. 2118/2021¹ (**“Directiva”**), astfel că, așa cum în mod corect a apreciat Senatul, nu se impune adoptarea unor amendamente care nu au nicio legătură cu Directiva și nici a unor amendamente care aduc sau sunt susceptibile să aducă schimbări majore în mecanismului asigurărilor și despăgubirilor în domeniul RCA;
- **dispozițiile art. 75 alin. (1) și art. 76 din Constituția României**, conform cărora, în cazul legilor ordinare, Camera Deputaților reprezintă Cameră decizională,

în continuarea memoriilor, punctelor de vedere, observațiilor și tuturor documentelor de poziție depuse de COTAR în legătură cu PL-x nr. 216/2024,

vă adresăm prezentul

MEMORIU

¹ Directiva (UE) 2021/2118 a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2021 de modificare a Directivei 2009/103/CE privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi

prin care vă solicităm, în baza înaltelor competențe și prerogative ce vă sunt recunoscute și având în vedere calitatea de Cameră decizională cu privire la PL-x nr. 216/2024, să mențineți Proiectul de lege nr. PL-x nr. 216/2024 în forma adoptată de Senat, cu respectarea scopului urmărit de acest Proiect, și să votați respingerea oricăror amendamente suplimentare care ar putea fi propuse la nivelul Camerei Deputaților față de versiunea PL-x nr. 216/2024 adoptată de către Senat.

I. PRECIZĂRI PRELIMINARE

Proiectul de lege are în vedere transpunerea Directivei nr. 2021/2118/CE din 24.11.2021 de modificare a Directivei 2009/103/CE din 16.09.2009, cu excepția art. 1 pct. 8 și 18, și a unor hotărâri pronunțate de Curtea de Justiție a Uniunii Europene în scopul armonizării legislației naționale cu cea europeană, fiind un demers necesar, în condițiile în care România este un stat membru al Uniunii Europene și trebuie să respecte ansamblul actelor juridice emise de UE și care alcătuiesc, împreună, *aquis*-ul comunitar.

În acest scop, Senatul, în calitate de Primă cameră sesizată, a adoptat în data de 25 martie 2024 PL-x nr. 216/2024 (L1/2024), într-o formă care este în concordanță cu normele europene amintite și are în vedere schimbările preconizate, prevăzute expres la punctul 2.3. al Expunerii de motive.

Sușținem astfel prin prezentul Memoriu adoptarea Proiectului de lege în forma transmisă de Senat, însă solicităm respingerea oricăror amendamente la nivelul Camerei Deputaților, subsecvente adoptării PL-x nr. 216/2024 de către Senat, amendamente care în mod vădit ar exceda scopului legitim amintit și ar fi nocive pentru piața de asigurări RCA din România.

Subliniem că orice modificări aduse legislației din domeniul asigurărilor obligatorii RCA trebuie să țină cont în principal de specificul pieței de asigurări din România și să fie întemeiate pe **analize obiective și de oportunitate**, întocmite cu aportul tuturor asociațiilor legal constituite și actorilor care sunt reprezentativi pentru domeniile de activitate vizate de modificările propuse.

Cu toate acestea, **anumite companii de asigurări exercită mari presiuni asupra autorităților și decidenților pentru a include în PL-x nr. 216/2024 anumite modificări care au fost propuse și respinse în anul 2024**, care nu au fost incluse în forma adoptată de către Senat.

În acest sens, reiterăm că amendamentele de natura celor respinse în anul 2024 și vehiculate și 2025 prin diverse canale de asigurători și afiliații acestora sunt susceptibile a genera o stare gravă de pericol pentru stabilitatea pieței de asigurări din România, întrucât înlătură sau restrâng în mod excesiv drepturile consumatorilor de asigurări și garanțiile menite să le asigure valorificarea, prin prevederi care:

- sunt contrare dispozițiilor constituționale cuprinse la **art. 61, art. 69 și art. 75 din Constituția României**, care consacră un principiu fundamental privind activitatea de legiferare, respectiv **principiul bicameralismului**;
- sunt contrare **art. 44, art. 45, art. 135 și art. 136 din Constituția României** și respectiv **Convenției Europene a Drepturilor Omului** din perspectiva dreptului de proprietate privată al consumatorilor și persoanelor prejudiciate, precum și dreptului la desfășurarea unei activități economice în mod liber;

- sunt contrare **art. 16** și **art. 17** din Carta Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene;
- încalcă prevederile legislației naționale și internaționale în materia concurenței (**Art. 4 din Legea Concurenței nr. 21/1996** și **art. 101 și 102 din Tratatul privind Funcționarea Uniunii Europene**), riscând să conducă la inițierea unei proceduri de *infringement* împotriva Statului Român în baza **art. 258** din TFUE;
- încalcă prevederile **Codului Civil** și ale **Legii nr. 237/2015 privind autorizarea și supravegherea activității de asigurare și reasigurare, referitoare la regimul juridic și competențele societăților de asigurare**, care sunt limitate la activitățile specifice domeniului de asigurare/reasigurare, neputând fi extinse pentru a include prerogative de stabilire a unor prețuri de referință aplicabile altor domenii de activitate;
- încalcă **principiul reparării integrale a prejudiciului**, consacrat atât la nivel european, cât și național, obligând persoanele pagubite fie să suporte o **CO-PLATĂ**, pentru repararea unui prejudiciu produs din culpa unei terțe persoane;
- contravin jurisprudenței constante a Curții Constituționale și practicii judiciare a instanțelor din România, conform cărora stabilirea cuantumului despăgubirilor prin raportare la propria valoare a orei de manoperă a unităților reparatoare **corespunde principiului libertății economice și al liberei circulații a serviciilor**.

A se vedea în acest sens și aspectele menționate la punctele II-VII de mai jos.

Vă rugăm să aveți în vedere că asemenea amendamente încalcă sau ar încălca în mod flagrant anumite drepturi fundamentale și, de asemenea, intră în contradicție cu acte normative aflate la cel mai înalt nivel în cadrul ierarhiei normelor juridice, atât prin raportare la legislația națională, cât și la cea europeană, respectiv: (i) Constituția României, a cărei supremație este consacrată în mod expres la art. 1 alin. (5) din cuprinsul acesteia și (ii) dreptul primar al Uniunii Europene, având în vedere că, după intrarea în vigoare, în anul 2009, a Tratatului de la Lisabona, „*Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene*” a dobândit aceeași forță juridică cu Tratatul fundamental al Uniunii.

Din aceleași considerente, alte modificări susținute și promovate constant de companiile de asigurări în spațiul public și online (e.g., cu privire la instituirea unor tarife de referință pentru reparații, diminuarea despăgubirilor pentru lipsa de folosință, limitarea și/sau înlăturarea penalităților de întârziere, etc.) nu pot fi acceptate.

Astfel, vă solicităm respingerea oricăror amendamente contrare regulilor și principiilor în materie de asigurări pentru răspundere civilă auto, consacrate atât de legi naționale, cât și de dreptul secundar al Uniunii. Astfel de amendamente vor avea impact negativ și ireversibil, respectiv vor determina dezechilibre în piața de asigurări, vor aduce grave atingeri drepturilor și intereselor persoanelor pagubite și resurselor financiare ale acestora. Totodată, activitatea unităților reparatoare va fi afectată, ceea ce va avea consecințe asupra calității lucrărilor de reparații, care va scădea considerabil. Pe cale de consecință, admiterea oricăror amendamente contrare Directivei va afecta un interes general primordial, respectiv siguranța publică, fapt nepermis într-o democrație constituțională.

Drept urmare, facem referire la numeroasele puncte de vedere, memorii, observații și alte documente de poziție depuse de COTAR în legătură cu PL-x nr. 216/2024 și vă rugăm pe această cale să ne invitați la toate ședințele, întâlnirile, dezbaterile și consultările care vor avea loc cu privire la PL-x nr. 216/2024 în cadrul comisiilor competente ale Camerei Deputaților.

II. VICII DE CONSTITUȚIONALITATE ȘI LEGALITATE

COTAR a detaliat aspectele vizând viciile grave de constituționalitate și legalitate ale amendamentelor propuse și respinse în anul 2024 în cuprinsul mai multor documente depuse la comisiile competente ale Senatului și Camerei Deputaților. Cu toate acestea, în contextul presiunilor exercitate constant de companiile de asigurări în anul 2025 spre modificarea formei PL-x nr. 216/2024 adoptate de Senat, pentru ușurința referinței, reiterăm aspectele esențiale în secțiunile de mai jos.

Mai mult, atât din sursele disponibile la nivel public, cât și din întâlnirile și dezbaterile organizate la nivel oficial la care am participat, rezultă tendința continuă a asigurătorilor de a insista în mod nelegal și nejustificat în favoarea includerii anumitor prevederi în cadrul normativ existent al Legii nr. 132/2017 și al PL-x nr. 216/2024 a unor dispoziții în profund dezacord cu legislația și principiile aplicabile în materia asigurărilor RCA.

În acest sens, menționăm cu titlu de exemplu principalele propuneri promovate în mod repetat de către asigurătorii RCA, care excedează Directivei și încalcă în mod grav și ireversibil interesele consumatorilor de asigurări din România:

(i) Introducerea unor prețuri de referință pe piață pentru reparațiile RCA

Introducerea unor prețuri/tarife de referință pe piață va avea ca efect direct plafonarea tarifelor pentru reparații la un nivel de referință și este identică unei fixări a prețului de revânzare interzisă atât de legislația RCA, cât și de multiple acte normative, inclusiv Constituția României și legislația din domeniul concurenței.

Stabilirea unui preț unic în piață este de asemenea 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.

O astfel de modificare încalcă principiul reparării integrale a prejudiciului, obligând persoanele păgubite fie (a) să nu își mai repare vehiculele avariate sau să le repare în condiții improprii (cu toate pericolele ce rezultă din acest comportament pentru siguranța circulației pe drumurile publice), fie (b) să suporte o CO-PLATĂ, pentru repararea unui prejudiciu produs din culpa unei terțe persoane.

În acest context, devine limpede faptul că astfel de măsuri constituie **o expropriere efectivă aplicată consumatorilor** care dețin autovehicule în România și persoanelor prejudiciate în evenimente auto.

Totodată, nu este probată cerința privind necesitatea instituirii unor anume restrângeri, ci, dimpotrivă, o analiză a impactului real al unei atare măsuri atât asupra sectorului reparațiilor auto în ansamblu, cât și asupra persoanelor prejudiciate ar fi evidențiat efectul contrar celui declarat – unitățile reparatoare fie

vor fixa tarifele la limita “*prețurilor de referință*” (neexistând niciun fel de concurență pe preț în piață, care să permită consumatorilor să acceseze servicii mai ieftine), fie vor practica prețuri mai mari care vor obliga consumatorii (persoanele prejudiciate) să achite o co-plată reprezentând diferența dintre costul serviciului și despăgubirile plătite de asiguratorii RCA. În realitate, mulți consumatori (persoane prejudiciate) vor fi în **imposibilitatea reparării autovehiculelor avariate**.

Limitele intervenției legiuitorului în sfera de manifestare a drepturilor poate viza **exclusiv exercițiul acestora, nu și existența lor**. Or, printr-o asemenea reglementare, nu numai că s-ar nega existența mai multor drepturi fundamentale, dar, prin **atingerea substanței** acestora, ele **ar ajunge să fie chiar suprimate în mod nepermis**.

(ii) Limitarea dreptului asiguraților de a fi despăgubiți pentru lipsă de folosință

Cu titlu preliminar, limitarea perioadei pentru se pot asigura despăgubiri pentru lipsă de folosință este afectată de numeroase vicii de constituționalitate și legalitate.

O asemenea măsură (*e.g.*, limitarea duratei pentru care se acordă despăgubirea pentru lipsă de folosință; obligația de a încheia o convenție cu asiguratorul în scopul stabilirii valorii despăgubirii), încalcă în mod flagrant dreptul de proprietate privată al asiguraților, respectiv al operatorilor economici care prestează servicii de tipul celor rent – car, prevăzut de **art. 44** din Constituție.

De asemenea, instituirea unui perioade maxime pentru care se pot acorda despăgubiri pentru lipsă de folosință (*e.g.*, 30 de zile) aduce atingere principiului reparării integrale a prejudiciului, având în vedere că, în practică, reparațiile pot dura mai mult timp (inclusiv din cauza unor factori obiectivi privind procurarea pieselor). În asemenea situații, dacă li s-ar acorda asiguratorilor posibilitatea să decidă dacă vor continua să acorde despăgubiri pentru lipsă de folosință după expirarea perioadei stabilite, s-ar deschide calea abuzurilor din partea acestora, în detrimentul consumatorilor de asigurări.

Totodată, limitarea perioadei în care se acordă despăgubiri pentru lipsă de folosință va afecta interesele economice ale prestatorilor de servicii de închiriere a vehiculelor de schimb. Astfel, pentru intervalul cuprins între momentul expirării perioadei propuse și momentul finalizării reparației, acești operatori economici nu vor mai fi plătiți (cu excepția cazului în care persoana prejudiciată continuă să plătească, cu sume proprii – CO-PLATĂ, închirierea, caz în care dreptul la despăgubire integrală și patrimoniul acesteia vor fi grav afectate).

În cazul în care s-ar adopta un amendament care să permită asiguratorilor să stabilească prin convenție cu asigurații valoarea despăgubirilor pentru lipsă de folosință, aceștia s-ar afla într-o poziție mult mai avantajoasă, în calitatea lor de profesioniști, fiind astfel predispuși să comită abuzuri.

(iii) Stabilirea valorii despăgubirii prin convenție încheiată între asigurator și persoana prejudiciată

Considerăm că o asemenea modificare legislativă ar fi contrară prevederilor constituționale ale art. 1 alin. (3) și (5) privind principiul legalității și statul de drept, art. 44 privind dreptul de proprietate privată, art. 45 privind libertatea economică și art. 135 privind economia, art. 148 privind integrarea în Uniunea Europeană, legislației aplicabile în domeniul concurenței, cât și Tratatelor fundamentale ale Uniunii Europene.

De asemenea, o astfel de prevedere ar încălca libertatea contractuală a asiguraților, principiu de bază în materie contractuală, consacrat de Codul civil la art. 1169. Acest principiu este format din trei componente: posibilitatea de a **încheia** un contract, de a alege **partea** cu care va încheia respectivul contract și care să fie **conținutul contractului**. Prin instituirea măsurii propuse, asiguratorii ar deveni singurele entități care pot încheia contracte cu partea prejudiciată, în ceea ce privește cuantumul despăgubirilor.

De asemenea, obligarea persoanei prejudiciate să încheie o convenție cu asiguratorul RCA este lipsită de sens și contravine principiului acordării despăgubirii integrale și la timp, instituind o condiție absolut neîntemeiată. Subliniem că o astfel de obligativitate nu este nicidecum utilă, persoanele asigurate/consumatorii încheie oricum în mod obligatoriu polița RCA cu asiguratorul, ceea ce este suficient conform legii pentru a beneficia de despăgubiri pentru repararea autovehiculului avariât.

În cazul în care o asemenea propunere ar fi implementată, dreptul persoanelor păgubite de a se adresa unității reparatoare pe care o consideră potrivită va fi limitat în mod considerabil, ceea ce va avea numeroase consecințe nocive pentru consumatorii de asigurări, aflați într-o poziție de vădită inferioritate față de asiguratorii, în calitate de profesioniști. De asemenea, asiguratorii nu au dreptul conferit de lege (și nici posibilitatea obiectivă) de a stabili soluțiile tehnice finale și cuantumul despăgubirilor, unitățile reparatoare fiind singurele în măsură să stabilească soluțiile tehnice finale.

Spre exemplu, este posibil ca un asigurat să prefere să își repare mașina la un service apropiat de locuința sa. În cazul implementării acestei măsuri, dreptul de opțiune al asiguratului ar fi, practic, inexistent dacă respectivul service nu este într-o relație de parteneriat cu asiguratorul RCA. De asemenea, comportamentul asiguratorilor RCA va fi susceptibili de încălcări ale dreptului concurenței și principiului egalității, prin **tratamentul discriminatoriu** care va fi aplicat în funcție de „preferințele” și interesele proprii derivate din relația cu anumite unități reparatoare.

În calitate de entități private cu scop lucrativ, interesul primordial al asiguratorilor este acela de a obține un profit. Din acest motiv, asemenea propuneri prin care asiguratorii devin **singurele entități** care pot încheia contracte cu partea prejudiciată, în ceea ce privește cuantumul despăgubirilor, creează **premisele unor abuzuri** din partea asiguratorilor RCA, ceea ce, subsecvent, aduce **atingere drepturilor asiguraților**.

Cel mai probabil, în practică, vor apărea două situații:

- situația în care **asiguratorii vor încheia parteneriate cu unități reparatoare ce practică prețuri scăzute și condiții defavorabile persoanelor prejudiciate;** și
- **asiguratorii nu își vor da acordul pentru reparații la anumite unități reparatoare cu care nu au încheiate convenții;** acest scenariu va întârzia în mod substanțial procesul de reparare a autovehiculului și va încălca în mod grav dreptul la despăgubire al persoanei prejudiciate.

Amendamentele propuse în anul 2024 și orice propuneri similare, care ar prevedea o convenție între asiguratorul RCA și persoana prejudiciată, riscă să aibă și un impact anticoncurențial grav, după cum urmează:

- asiguratorii RCA ar urma să fie puși în poziția de a impune, prin mijloacele oferite acestora prin propunerile de modificare în discuție, persoanelor prejudiciate ca urmare a unor evenimente rutiere ce fac obiectul polițelor de asigurare RCA, alegerea anumitor unități reparatoare auto (partenere), în detrimentul altora.

Astfel, nu poate fi permisă o condiționare a mecanismului de despăgubire în baza polițelor de asigurare RCA de existența unui acord (contract) între, pe de o parte, asiguratorul RCA și, de cealaltă parte, persoana păgubită, prin care ar urma să fie stabilit cuantumul despăgubirii. În lipsa unui astfel de acord, despăgubirea nu ar mai urma să fie plătită de către asigurator, cuantumul neputând fi altfel determinat, iar obligația de despăgubire neavând, în lipsa unei astfel de convenții, un cuantum determinat.

- despăgubirile pentru lipsa de folosință a unui vehicul avariat ar urma să poată fi stabilit, în cuantum, tot exclusiv prin convenție între asiguratorul RCA și persoana prejudiciată.

În acest context, învederăm și faptul că o propunere legislativă similară nu a fost avută în vedere în trecut, nefiind considerată adecvată de către Consiliul Concurenței, în ocaziile în care, prin pozițiile publice luate și avizele emise și punctele de vedere comunicate cu privire la proiecte de lege și de hotărâri de Guvern², a antamat subiectul îmbunătățirii legislației în domeniul asigurărilor RCA.

Învederăm, cu titlu de exemplu relevant pentru subiectul analizat, Avizul Consiliului Concurenței referitor la *Proiectul Hotărârii privind stabilirea tarifelor de primă maxim aplicabile de către societățile care practică asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudiciile produse terțelor persoane prin accidente de vehicule și tramvaie*³, ocazie cu care Consiliul a propus mai multe măsuri de modificare a legislației în materia asigurărilor RCA, inclusiv a Legii nr. 132/2017. Astfel, Consiliul a propus:

*„Completarea art. 6 alin. (8) din Legea nr. 132/2017 [n.n. - devenit art. 6 alin. (16) în baza Proiectului de lege discutat, în forma adoptată de Senat (L1/2024)] cu o nouă teză conform căreia despăgubirile suportate se vor acoperi de către asigurator prin raportare la convențiile încheiate **între asigurator și unitatea reparatoare**, iar în cazul în care o astfel de convenție nu există, plata despăgubirilor se va realiza prin raportare la tarifele medii ce pot fi obținute prin intermediul platformelor specializate în evaluarea și administrarea daunelor auto (...).”*. Așadar, această propunere a Consiliului tindea la existența unei **convenții între asigurator și unitatea reparatoare**, nicidecum **între asigurator și persoana prejudiciată**, cum era formulat amendamentul analizat.

Așadar, **Consiliul Concurenței a înțeles, în trecut, caracterul nociv al unei soluții precum cea propusă prin amendamentul analizat în trecut, prin raportare atât la piața asigurărilor RCA, cât și la piețele de**

² Consiliul Concurenței a agregat pozițiile anterioare cu privire la legislația în materia asigurărilor RCA printr-o Informare din 21.03.2022, disponibilă online la adresa: <https://www.consiliulconcurenței.ro/wp-content/uploads/2023/03/Informare-Consiliul-Concurenței-ref-masuriRCA-21-03-2022.pdf>

³ Disponibil Online la adresa <https://www.consiliulconcurenței.ro/wp-content/uploads/2023/03/Aviz-HG-RCA.pdf>.

servicii constând în reparații auto și închiriere de vehicule fără șofer, fiind de natură să lipsească de esență însuși contractul de asigurare RCA.

(iv) Diminuarea și/sau înlăturarea penalităților de întârziere

Prin introducerea unei limitări sau prin înlăturarea penalităților de întârziere s-ar acorda un regim preferențial asigurătorilor, care vor fi ținuti să plătească o rată a dobânzii foarte scăzută în cazul în care întârzie plata despăgubirilor.

Având în vedere nivelul nejustificat de mic al penalităților de întârziere, s-ar loc abuzurilor din partea asigurătorilor care vor fi tentați să întârzie cu plata despăgubirilor, având în vedere că nu sunt expuși unor pierderi foarte mari.

Totodată este posibil ca persoanele prejudiciate să nu își poată repara autovehiculele avariate până la plata despăgubirilor, soluție în mod vădit inechitabilă. Se creează o diferență de tratament juridic, pentru situații similare aplicându-se soluții legale diferite (deoarece asigurații vor plăti penalități mult mai mari față de asigurători pentru fapte similare, respectiv neplata la scadență a unor sume datorate în legătură cu asigurarea RCA). Acest lucru este contrar principiului egalității în drepturi a cetățenilor, consacrat în art. 16 din Legea fundamentală, fapt statuat în mod repetat în deciziile Curții Constituționale.

Asigurații vor continua să plătească primele de asigurare, iar întârzierea acestor plăți va fi sancționată cu o rată a dobânzii mult mai mare, în condițiile în care este foarte posibil ca aceștia să fie privați de folosința autovehiculului, până la data la care despăgubirea este achitată (în acest caz, deși plătesc ratele, ei nu mai folosesc autovehiculul și nu mai există, în realitate, nici un risc cu privire la un posibil nou accident, risc care este suportat de asigurător). Acesta poate fi chiar un motiv suplimentar pentru ca asigurătorii să întârzie nejustificat de mult cu plata despăgubirilor. Un astfel de amendament încurajează un comportament abuziv al asigurătorilor, ceea ce nu poate fi admis.

Astfel, o atare măsură ar reprezenta încălcarea dreptului de proprietate asupra sumelor datorate cu titlu de despăgubire al persoanelor prejudiciate. Dreptul de proprietate al asiguraților ar fi încălcat și prin raportare la faptul că societățile de asigurări sunt „renumite” pentru faptul că, de cele mai multe ori, nu își execută la timp și integral obligațiile de plată (cu rea-credință), dovadă fiind numeroasele dosare având ca obiect recuperarea despăgubirilor, aflate pe rolul instanțelor la momentul actual. Astfel de litigii durează ani de zile și implică numeroase costuri, precum taxele de timbru sau onorariile avocaților, care ar diminua cu atât mai mult patrimoniul persoanei prejudiciate, cu cât aceasta din urmă nu ar mai primi penalitățile de întârziere cuvenite.

Nu în ultimul rând, limitarea nepermisă și/sau înlăturarea penalităților de întârziere ar fi în dezacord total cu practica majoritară a instanțelor de judecată din întreaga țară.

(v) Redefinirea vehiculelor și încadrarea acestora în categoria bunurilor

Legislația în vigoare aplicabilă în materie de RCA, reglementează în mod distinct modalitatea de acordare a despăgubirilor pentru (1) prejudicii privind vehiculele și reparațiile aferente și (2) modul în care se acordă despăgubirile pentru prejudicii bunurilor (altele decât vehiculele implicate în evenimente rutiere).

Astfel, art. 14 alin. (8) din Legea nr. 132/2017 prevede în mod expres că: *„Pentru avarierea sau distrugerea bunurilor, despăgubirile se acordă pentru **bunurile aflate în afara vehiculului** care a produs accidentul, iar pentru **bunurile aflate în acel vehicul**, numai dacă acestea nu erau transportate în baza unui raport contractual existent cu proprietarul sau cu utilizatorul vehiculului respectiv”*.

Or, în cazul în care s-ar modifica definiția actuală a „vehiculului”, prin încadrarea acestuia în categoria „bunuri”, s-ar crea anumite contradicții și grave confuzii între dispozițiile legale în vigoare, ceea ce contravine imperativelor stabilite prin Legea nr. 24/2000 cu privire la calitatea actelor normative, respective claritate, accesibilitate, previzibilitate.

Definițiile legale stabilite prin diverse acte normative trebuie analizate în contextul domeniului de reglementare și în mod coroborat cu celelalte prevederi legale aplicabile. Astfel, modificarea legislativă ar fi lipsită de claritate și previzibilitate în contextul în care Legea nr. 132/2017 tratează distinct vehiculul față de celelalte bunuri, inclusiv în ceea ce privește calculul despăgubirilor.

Așadar, adoptarea unui amendament cu acest conținut ar crea confuzie cu privire la modalitatea de calcul și acordare a despăgubirilor, lăsând loc abuzurilor asigurătorilor. Totodată, în linie cu jurisprudența constantă a Curții Constituționale, lipsa de claritate, accesibilitate și previzibilitate a oricărei norme este contrară **art. 1 alin. (3) și (5)** din Constituție, încălcând astfel **principiul legalității și statul de drept**.

Totodată, în cazul în care vehiculele ar fi considerate bunuri, mecanismul aplicabil pentru acordarea despăgubirilor ar deveni incert (*i.e.*, în condițiile în care dreptul la despăgubire este tratat în mod diferit, în funcție de tipul de bun, din interiorul sau exteriorul vehiculului), lăsând loc unor posibile abuzuri din partea asigurătorilor. Astfel, cu toate că, în baza contractului RCA, asigurații sunt îndreptățiți la repararea integrală a prejudiciului cauzat vehiculului prin accident, modificarea definiției vehiculelor ar putea duce la refuzul asigurătorilor de a achita despăgubirile, ceea ce reprezintă o atingere adusă dreptului fundamental la proprietate, garantat de **art. 44** din Constituție, dar și **normelor aplicabile în domeniul protecției consumatorilor**.

Nu în ultimul rând, considerăm că propunerile vizând modificarea definiției vehiculului, oricât de nejustificate în esență, nu sunt întâmplătoare, scopul real al asigurătorilor fiind confuzia asupra textului legal aplicabil despăgubirilor pentru bunuri (altele decât vehiculele) *„[...] pe baza prețurilor de referință pe piață la data producerii riscului asigurat.”* și antamarea discuțiilor privind prețurile de referință pentru reparații – contrar legislației aplicabile.

În continuare, vă rugăm să găsiți principalele argumente vizând viciile grave de constituționalitate și legalitate ale amendamentelor propuse și respinse în anul 2024, precum și ale oricăror amendamente similare.

1. AMENDAMENTELE RESPINSE ȘI ORICE PROPUNERI SIMILARE ÎNCALCĂ PREVEDERILE CONSTITUȚIEI ROMÂNIEI, ALE CONVENȚIEI EUROPENE A DREPTURILOR OMULUI ȘI ALE CARTEI DREPTURILOR FUNDAMENTALE ALE UNIUNII EUROPENE

1.1. Încălcarea drepturilor fundamentale privind dreptul de proprietate privată a consumatorilor

Implementarea măsurilor cuprinse în amendamentele respinse și în orice propuneri similare ar avea ca efect direct încălcarea dreptului de proprietate privată al consumatorilor de asigurări. Acesta este un drept absolut și inviolabil, garantat atât de art. 44 din Constituție, cât și de art. 1 din Protocolul 1 la Convenția Europeană a Drepturilor Omului. De asemenea, Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, care are rangul unui act de reglementare primară în cadrul ordinii juridice a Uniunii, fiind poziționată la același nivel cu Tratatul fundamental UE, garantează acest drept la art. 17.

Pe cale de consecință, adoptarea unor măsuri care aduc atingere dreptului de proprietate privată nu poate fi primită într-o democrație constituțională.

Prin instituirea unui **prețuri/costuri de piață**, în înțelesul dat acestora prin modificările propuse în anul 2024, persoanele prejudiciate ca urmare a evenimentelor auto vor fi puse în **imposibilitatea reparării corespunzătoare și integrale a prejudiciului** cauzat prin accident. Mai mult, prin aplicarea unor costuri de piață, dreptul la despăgubiri al asiguraților ar fi **limitat în mod nepermis**, tot excedentul urmând a fi suportat de asigurat, obligat astfel la o **co-plată (o expropriere efectivă aplicată consumatorilor)**.

Totodată, precizăm că s-ar încălca și **principiul egalității în drepturi** consacrat de art. 16 din Constituție

1.2. Încălcarea principiilor economiei de piață și a liberei concurențe

Orice amendamente care prevăd limitarea despăgubirilor și care au ca efect stabilirea unor prețuri de referință reprezintă, în realitate, o modalitate prin care asiguratorii intenționează să stabilească indirect prețurile practice de unitățile reparatoare.

În consecință, astfel de amendamente/propuneri încalcă în mod evident libertatea economică a unităților reparatoare, care implică posibilitatea acestora de a stabili independent modul în care își desfășoară activitatea economică, inclusiv prin raportare la prețurile practice - **art. 45 și art. 135 alin. (1) din Constituție și art. 16** din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene.

Nu în ultimul rând, legislația RCA aplicabilă în România prevede dreptul persoanei prejudiciate de a se adresa în vederea efectuării reparației oricărei unități reparatoare, fără a exista posibilitatea limitării acestui drept sau a sumei datorate cu titlu de despăgubire de către asigurator sau orice altă persoană/entitate.

De altfel, Curtea Constituțională a fost sesizată în mod constant cu excepții de neconstituționalitate privind art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017. Deciziile pronunțate în aceste cazuri au confirmat poziția noastră, exprimată în mod repetat inclusiv în fața Autorității de Supraveghere Financiară (“ASF”), a comisiilor parlamentare și în dosarele câștigate de unitățile reparatoare împotriva asigurătorilor. Totodată, considerentele cuprinse în jurisprudența majoritară a instanțelor de judecată, inclusiv a Înaltei Curți de Casație și Justiție, susțin argumentele noastre.

Prin aceste hotărâri, instanțele au învederat că dreptul unităților reparatoare de a-și stabili valoarea propriei ore de manoperă corespunde principiului constituțional al libertății economice și al liberei circulații a serviciilor, principii care trebuie să caracterizeze orice activitate economică, inclusiv cea desfășurată de unitățile reparatoare.

Unul dintre argumentele invocate în mod constant de către asigurători, respectiv lipsa de claritate și previzibilitate a acestor prevederi legale, a fost respins în mod repetat drept nefondat. Metodele prin care se poate stabili ora de manoperă sunt prevăzute în mod neechivoc de Legea nr. 132/2017, respectiv prin utilizarea unor sisteme specializate de evaluare și/sau în baza documentelor justificative emise de unitățile reparatoare.

Un alt argument susținut de către asigurători în fața instanțelor de judecată privește existența unui pretins *abuz de drept* comis de unitățile reparatoare atunci când stabilesc prețurile orei de manoperă, susținând că sunt cu mult peste valoarea medie de pe piață. Instanțele de judecată au infirmat aceste argumente, considerând că abuzul de drept ar fi incident numai în două situații, și anume: (a) prețul este unul fictiv sau (b) unitatea reparatoare respectivă practică un preț mai mare numai prin raportare la un anumit client.

Astfel, în cuprinsul Deciziilor sale, pronunțate pe baza legislației în vigoare în domeniul asigurărilor RCA, Curtea Constituțională a României a menționat în mod expres faptul că dreptul unităților reparatoare la utilizarea propriilor tarife/propriei ore de manoperă constituie o expresie a dreptului la libertate economică și a liberei circulații a serviciilor, iar art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017 este redactat în conformitate cu rigorile legislative și respectă exigențele constituționale.

Având în vedere cele de mai sus, inclusiv din perspectivă constituțională nu au fost îndeplinite condițiile de admisibilitate a restrângerii aduse unui drept și/sau unei libertăți fundamentale, atâta vreme cât restrângerea adusă prin amendamentele propuse și respinse nu era necesară sau cel puțin nu exista o justificare publică pentru impunerea sa, și nu respecta principiul proporționalității.

2. ÎNCĂLCAREA ART. 101 ȘI 102 DIN TRATATUL PRIVIND FUNCȚIONAREA UNIUNII EUROPENE („TFUE”), PRECUM ȘI A ART. 258 TFUE, ȘI A LEGII CONCURENȚEI NR. 21/1996

2.1. Încălcarea art. 101 și 102 din TFUE, precum și a art. 258 TFUE

Plafonarea tarifelor pentru reparații la un nivel de referință este identică unei fixări a prețului de revânzare interzisă de legislația din domeniul concurenței. 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.

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*, în baza art. 258 din TFUE.

2.2. Încălcarea Legii concurenței

Conform art. 4 din Legea concurenței nr. 21/1996 („**Legea 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.

Amendamentele propuse în anul 2024 și orice propuneri similare, inclusiv care ar prevedea o convenție între asigurătorul RCA și persoana prejudiciată, riscă să aibă un impact anticoncurențial serios, după cum am detaliat la punctul II de mai sus.

3. Încălcarea legislației europene în domeniul asigurărilor RCA

Însăși Directiva 2009/103/CE privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi („**Directiva RCA**”), modificată prin Directiva nr. 2118/2021, prevede că:

„Reprezentantul însărcinat cu soluționarea cererilor de despăgubire dispune de competențe suficiente pentru a reprezenta întreprinderea de asigurare pe lângă persoanele vătămate în cazurile prevăzute la articolul 20 alineatul (1) și pentru a satisface integral cererile de despăgubire ale acestora.” (art. 21 alin. 5)

Pentru claritate, precizăm că art. 20 alin. (1) din Directiva RCA prevede dispoziții speciale privind despăgubirea persoanelor vătămate în urma unui accident produs într-un alt stat membru decât statul lor de reședință, asigurătorii având obligația de a desemna, în fiecare stat membru diferit de cel în care sunt autorizați, un reprezentant însărcinat cu soluționarea cererilor de despăgubire în astfel de cazuri.

Astfel, Directiva RCA nu doar că reglementează în mod expres principiul reparării integrale a prejudiciului, ci îl extinde inclusiv în cazul evenimentelor produse în afara țării de reședință a persoanelor păgubite.

Or, după cum am menționat, **regulile de armonizare a legislației în Uniunea Europeană nu permit stabilirea unor standarde mai joase decât cele stabilite prin directive**, acestea fiind acte obligatorii cu aplicabilitate generală. Din această perspectivă, îngrădirea dreptului persoanelor prejudiciate la

repararea integrală a prejudiciului și obligarea acestora la o CO-PLATĂ contravine nepermis cu prevederile Directivei RCA și cu principiile de drept unionale.

Cu titlu exemplificativ, redăm mai jos aspectele reținute de Curtea de Justiție a Uniunii Europene ("CJUE") în Cauza C-618/21, cu privire la principiul reparării integrale a prejudiciului în domeniul RCA (inclusiv în contextul unei acțiuni directe a persoanei prejudiciate împotriva asigurătorului):

"Articolul 18 din Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi coroborat cu articolul 3 din această directive trebuie interpretat în sensul că: [...]"

– se opune unor modalități de calcul al acestei despăgubiri, precum și unor condiții referitoare la plata sa, în măsura în care acestea ar avea ca efect, în cadrul unei acțiuni directe exercitate în temeiul acestui articol 18, excluderea sau limitarea obligației asigurătorului, care rezultă din acest articol 3, de a acoperi în întregime reparațiile pe care persoana responsabilă de prejudiciu trebuie să le furnizeze persoanei vătămate pentru prejudiciul suferit de aceasta din urmă."

4. Încălcarea prevederile Codului civil și ale Legii nr. 237/2015 referitoare la competențele societăților de asigurare, care sunt limitate la activitățile specifice domeniului de asigurare/reasigurare, neputând fi extinse pentru a include prerogative de stabilire a unor prețuri de referință aplicabile altor domenii de activitate

Potrivit art. 207 Cod civil, „În cazul activităților care trebuie autorizate de organele competente, dreptul de a desfășura asemenea activități se naște numai din momentul obținerii autorizației respective, dacă prin lege nu se prevede altfel."

Prevederi similare se regăsesc și în cuprinsul art. 21 alin. (1) lit. a) din Legea 237/2015, conform căroră „**asigurătorii desfășoară numai activitate de asigurări sau operațiuni legate direct de aceasta și nicio altă activitate comercială, cu excepția celor permise de legislația națională.**"

Nu există nicio prevedere legală care să recunoască dreptul asigurătorului de a stabili „**prețurile/costurile de piață**" aplicabile în alte sectoare ale economiei (i.e. reparații auto/închiriere autovehicule). De altfel, din perspectiva clasificării activităților din economia națională, asigurătorii sunt autorizați pentru a desfășura ca activitate principală *Alte activități de asigurări (exceptând asigurările de viață)* – Cod CAEN 6512 și eventual activități secundare de *Asigurări de viață* (Cod CAEN 6511) și *Activități de reasigurare* (Cod CAEN 6520).

Este contrar oricărei logici juridice, economice și sociale ca într-un raport obligațional, prestația debitorului (în acest caz asigurătorul) să fie stabilită chiar de către acesta din urmă, care are tot interesul să diminueze cuantumul despăgubirii în scopul maximizării profiturilor sale, indiferent de consecințele produse față de asigurați și persoanele păgubite.

Or, asigurătorul RCA nu poate stabili în mod unilateral cuantumul despăgubirii, așa cum nici consumatorii de asigurări nu pot stabili tarifele RCA practicate de asigurător.

III. ORICE PREVEDERI SAU AMENDAMENTE CARE CONDUC PE CALE INDIRECTĂ LA INSTITUIREA UNOR TARIFE DE REFERINȚĂ, GENEREAZĂ O SERIE DE DIFICULTĂȚI PRACTICE

Distinct de argumentele din secțiunile de mai sus, enumerăm următoarele dificultăți/probleme:

- Imposibilitatea calculării și impunerii unui tarif de referință în funcție **de particularitățile fiecărei unități reparatoare** (e.g., pe de-o parte, (1) pentru o unitate reparatoare cu investiții de zeci de 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 și alte țări, costuri pe care o unitate reparatoare premium trebuie să le angajeze lunar/anual iar, pe de altă parte, (2) o unitate reparatoare din orașele mici ale României, cu 3 angajați plătiți cu salariul minim pe economie, cu experiență redusă, cu investiții de mii/zeci de mii de euro, care repară autovehicule vechi sau cu un grad de complexitate redus);
- Imposibilitatea calculării unui preț de referință diferențiat pentru manoperă în cazul reparației unui autovehicul premium (e.g., nou – an fabricație 2023) 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 echipare și complexitate reduse.

Or, este evident că un terț nu poate să calculeze și să impună un preț de referință pentru ora de manoperă care reprezintă o **plafonare mascată/deghizată** sub sintagma „prețuri/costuri de piață”, în condițiile în care răspunderea pentru reparațiile efectuate nu va fi în sarcina entității care va stabili așa-zisul preț de referință, ci întotdeauna răspunderea civilă și penală va fi a unității reparatoare;

IV. VICII DE CONSTITUȚIONALITATE EXTRINSECĂ - ÎNCALCAREA PREVEDERILOR CONSTITUȚIONALE CU PRIVIRE LA PROCEDURA LEGISLATIVĂ

Opțiunea legiuitorului constituant, reflectată în dispozițiile din Titlul III, Capitolul I din Constituție, a fost în sensul unei configurații parlamentare bicamerale, puterea legiuitoare fiind exercitată prin intermediul Camerei Deputaților și al Senatului.

Cu toate că nu este menționat în mod expres în Legea fundamentală, **principiul bicameralismului este o creație jurisprudențială a Curții Constituționale** și rezultă din interpretarea coroborată a art. 61 alin. (2) și art. 75. Conform instanței de contencios constituțional, acest principiu are în vedere două aspecte: **dualismul instituțional** (care se referă la structura bicamerală a Parlamentului) și **dualismul funcțional**, în sensul instituirii procedurii dezbaterii și votării legii în ambele camere ale Parlamentului.

Dualismul funcțional a devenit aplicabil numai ca efect al revizuirii Constituției din anul 2003, prin instituirea unor atribuții diferențiate între cele două camere, în ceea ce privește procedura de adoptare

a legilor. Acest lucru este evidențiat de **art. 73 și 75**, având în vedere că acestea stabilesc care dintre camere va avea rol de primă cameră sesizată, respectiv de cameră decizională, în funcție de domeniul de aplicare al legii.

Cu toate că, în cazul în care una dintre camere are rol de cameră decizională, aceasta va decide asupra formei finale a proiectului/propunerii legislative respective (*i.e.* cum este în situația de față, în care această calitate o are Camera Deputaților, Proiectul de lege fiind încadrat în categoria legilor ordinare), acest lucru **nu înseamnă că rolul primei camere sesizate este doar simbolic.**

Astfel, de esența principiului bicameralismului este ideea de colaborare, de dialog loial între cele două camere, în scopul îmbunătățirii calității actelor normative. Pe cale de consecință, camera declarată de Legea fundamentală drept cameră decizională nu poate ignora voința exprimată de prima cameră sesizată, astfel cum reiese din forma actului normativ adoptat de aceasta.

Totodată, a admite o ipoteză contrară ar **nesocoti principiul cooperării loiale** dintre instituțiile statului, aplicabil și în relația dintre cele două camere. Conform Curții Constituționale, acest principiu decurge din interpretarea **art. 1 alin. (4)** din Constituție, iar nerespectarea sa ar atrage neconstituționalitatea Proiectului și prin raportare la aceste prevederi din Legea fundamentală.

Pentru a stabili dacă o lege a fost adoptată cu respectarea principiului bicameralismului, astfel încât procedura de legiferare să fie conformă cu prevederile din Constituție, instanța de contencios constituțional a stabilit trei criterii care trebuie avute în vedere, respectiv: **conținutul juridic, configurația** actului normativ respectiv și **concepția de ansamblu** a proiectului de lege.

Cu titlu de exemplu, amintim considerentele cuprinse în **Decizia Curții Constituționale nr. 429/2017**:

*„30. Bicameralismul nu înseamnă ca ambele Camere să se pronunțe asupra unei soluții legislative identice, în Camera decizională **putând exista abateri inerente de la forma adoptată de Camera de reflecție, desigur, fără schimbarea obiectului esențial al proiectului de lege/propunerii legislative.** A nega posibilitatea Camerei decizionale de a se îndepărta de la forma votată în Camera de reflecție ar însemna limitarea rolului său constituțional, iar caracterul decizional atașat acesteia devine iluzoriu. S-ar ajunge la un veritabil mimetism în sensul că cea de-a doua Cameră se va identifica, în ceea ce privește activitatea sa legislativă, cu prima Cameră, neputându-se îndepărta în niciun fel de la soluțiile legislative pentru care a optat prima Cameră, ceea ce este contrar, până la urmă, chiar ideii de bicameralism.*

*31. Prin urmare, **nu se poate susține încălcarea principiului bicameralismului atât timp cât legea adoptată de Camera decizională se referă la aspectele principale pe care le-a avut în vedere propunerea/proiectul de lege în forma sa însușită de Camera de reflecție.** În acest sens, modificările aduse formei adoptate de Camera de reflecție trebuie să cuprindă o soluție legislativă care **păstrează concepția de ansamblu a acesteia și să fie adaptate în mod corespunzător, prin stabilirea unei soluții legislative alternative/complementare care nu se abate de la forma adoptată de Camera de reflecție, în condițiile în care aceasta este mai cuprinzătoare sau mai bine articulată în cadrul ansamblului legii, cu***

realizarea anumitor coroborări inerente oricărei modificări (a se vedea în acest sens Decizia nr. 765 din 14 decembrie 2016)”.

Or din analiza PL-x nr. 216/2024, respectiv a formei adoptate de Senat, rezultă cu suficientă claritate care este scopul urmărit de această reglementare, respectiv **armonizarea legislației române în materie de asigurări RCA cu cea europeană**. Astfel cum am amintit și la punctul I de mai sus, din analiza Raportului comun al comisiilor Senatului, constatăm că amendamentele propuse în trecut s-au abătut de la concepția de ansamblu a PL-x nr. 216/2024, respectiv de la scopul legitim amintit.

Având în vedere toate aceste aspecte, este de domeniul evidenței că, prin adoptarea unor amendamente de natura celor respinse deja în trecut, Camera Deputaților ar denatura scopul inițial al Proiectului. Un astfel de comportament este în **totală contradicție cu principiul bicameralismului**, ceea ce atrage, totodată, un **viciu al procedurii de legiferare**.

În acest sens, subliniem că de fiecare dată când a fost sesizată cu o obiecție sau excepție de neconstituționalitate, Curtea a declarat **neconstituționale în ansamblul lor** legile care erau afectate de un viciu de procedură, ceea ce în cazul de față ar face ca toate demersurile cu privire la adoptarea Proiectului de lege să fie zadarnice, întrucât o asemenea decizie a Curții Constituționale **ar impune reluarea întregii proceduri legislative**.

V. VICII DE CONSTITUȚIONALITATE ȘI LEGALITATE PRIN RAPORTARE LA CERINȚELE DE TEHNICĂ LEGISLATIVĂ

Controlul de constituționalitate al unei legi nu se poate raporta decât la conformitatea dintre aceasta și Constituție. Cu toate acestea, printr-o jurisprudență constantă și unitară, Curtea Constituțională a declarat unele acte normative ca fiind neconstituționale, deoarece **nu respectau imperativele impuse de Legea nr. 24/2000**. Această practică a instanței de contencios constituțional, devenită regulă, este justificată de faptul că principiul legalității și al statului de drept sunt indisolubil legate de tehnica de elaborare a actelor normative. Astfel, Legea nr. 24/2000 constituie expresia acestor principii fundamentale într-un sistem constituțional democratic, iar **nerespectarea ei atrage neconstituționalitatea în ansamblu** a oricărui act juridic.

Amendamentele respinse în anul 2024 sunt contrare dispozițiilor constituționale și legale privind modul de redactare/adoptare a normelor juridice. Din această perspectivă, considerăm că acestea au fost formulate vag, neclar, acesta fiind și unul dintre motivele pentru care acestea au fost respinse de altfel.

Spre exemplu, modificările propuse în trecut privind limitarea și condiționarea excesivă a despăgubirilor pentru lipsa de folosință au fost contrare imperativelor privind **claritatea și precizia** cu care trebuie redactate orice acte normative. Totodată, multe dintre amendamentele propuse nu au fost **motivate în mod corespunzător**, fapt contrar cerințelor impuse de Normele de tehnică legislativă.

De asemenea, amendamentele propuse în anul 2024 erau în evident dezacord cu prevederile Directivei și depășeau obiectul reglementat de Directivă, mare parte dintre acestea neavând nicio legătură cu

Directiva și aducând schimbări majore mecanismului asigurărilor și despăgubirilor în domeniul RCA, schimbări care sunt în afara literei și spiritului Directivei. Din această perspectivă, amendamentele propuse încălcau în mod evident principiile consacrate la nivelul Uniunii Europene privind transpunerea directivelor, conform cărora:

*„În cazul armonizării minime, o directivă stabilește standarde minime, adesea recunoscând faptul că sistemele juridice din unele statele membre au stabilit deja standarde mai înalte. În acest caz, **statele membre au dreptul de a stabili standarde mai ridicate decât cele stabilite în directivă**. În cazul armonizării maxime, statele membre trebuie să introducă norme cu **standardele minime și maxime stabilite în directivă**.”⁴.*

Amintim că depășirea obiectului și principiilor unei directive UE poate duce la o **încălcare a principiilor proporționalității și subsidiarității**, care sunt fundamentale pentru dreptul UE. Principiul proporționalității impune ca orice măsuri luate de statele membre să fie necesare și adecvate pentru atingerea obiectivelor directivei fără a depăși ceea ce este necesar. Depășirea domeniului de aplicare al Directivei poate duce la reglementări excesiv de împovărătoare sau inutile, încălcând echilibrul intenționat al UE între uniformitatea la nivelul UE și autonomia națională. Mai mult, acest fapt poate crea **inconsecvențe între legislația națională și cea a UE**, ceea ce duce la incertitudine juridică pentru actorii din piață, care se bazează pe **cadre juridice previzibile și coerente**.

Nu în ultimul rând, atunci când legile naționale depășesc obiectul și principiile preconizate ale unei directive UE, ele pot submina drepturile și libertățile garantate de legislația UE. De exemplu, suprareglementarea în domenii precum **protecția consumatorilor**, asigurările sau standardele de mediu ar putea duce la consecințe nedorite, cum ar fi **restricționarea accesului pe piață sau limitarea alegerii consumatorilor**.

Doctrina menționează că depășirea cerințelor unei directive UE poate crea costuri suplimentare de conformitate pentru întreprinderile care operează într-un stat membru. Or, mediul de reglementare devine mai „oneros” decât legislativul unional a intenționat, **afectând competitivitatea întreprinderilor în comparație cu omologii lor din alte state membre în care au fost implementate doar cerințele minime ale directivei**. Acest lucru poate denatura piața unică, poate descuraja comerțul, iar **companiile se pot confrunta cu sarcini administrative, costuri și riscuri juridice mai mari, ceea ce le poate reduce capacitatea de a concura eficient – efecte aplicabile și unităților reparatoare**.

VI. PREJUDICIEREA NEJUSTIFICATĂ A DREPTURILOR ȘI INTERESELOR LEGITIME ALE CONSUMATORILOR ȘI ALE OPERATORILOR ECONOMICI CARE ACTIVEAZĂ ÎN ACEST SECTOR

Așa cum am detaliat în documentele de poziție depuse în trecut în legătură cu PL-x nr. 216/2024:

- limitarea despăgubirilor maxime acordate de asigurători prejudiciază grav persoanele păgubite și unitățile reparatoare, în mod nejustificat, fără a aduce vreo reducere a costurilor suportate

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/RO/legal-content/summary/european-union-directives.html>

- pentru reparațiile autovehiculelor avariate (și pentru închirierea unui vehicul de schimb), sau vreun alt beneficiu real pentru consumatori;
- un preț de referință fix este de natură să limiteze accesul consumatorilor la serviciile de reparație și de închiriere a unui vehicul de schimb și să afecteze sustenabilitatea prezenței pe piață
 - vor fi descurajate investițiile unităților reparatoare menite să îmbunătățească serviciile oferite consumatorilor, în directă contradicție cu obiectivele și strategiile Comisiei Europene în domeniul protecției consumatorilor și în domeniul asigurărilor.

Cu siguranță, pentru considerentele expuse anterior, o reglementare națională în sensul limitării nejustificate sau arbitrare a despăgubirilor acordate de asigurătorii RCA persoanelor păgubite nu poate fi în acord cu obiectivele publice ale Comisiei Europene în materia asigurărilor.

VII. PREJUDICIEREA STATULUI ROMÂN, PRIN REDUCEREA TAXELOR ȘI IMPOZITELOR CARE VOR FI COLECTATE LA BUGETUL DE STAT

Reiterăm că stabilirea unui preț de referință ar prejudicia în mod semnificativ, pe lângă consumatori și numeroase unități reparatoare, și statul român, prin lipsirea acestuia de contribuțiile plătite cu titlu de taxe și impozite de către unitățile reparatoare auto independente care vor fi eliminate de pe piața locală.

Activitatea economică a unităților reparatoare independente este vitală nu numai din perspectiva serviciilor necesare consumatorilor (persoanelor păgubite), ci și din perspectiva contribuțiilor care formează bugetul de stat.

Or, diminuarea numărului unităților reparatoare va duce în mod direct (și totodată extrem de rapid) la o scădere proporțională a sumelor colectate de statul român, cu încurajarea muncii la negru și a evaziunii fiscale.

* * *

În considerarea tuturor argumentelor de mai sus, vă solicităm respectuos ca, în baza înaltelor competențe și prerogative ce vă sunt recunoscute, ținând cont și de argumentele prezentate anterior, să mențineți Proiectul de lege nr. PL-x nr. 216/2024 în forma adoptată de Senat, cu respectarea scopului urmărit de acest Proiect, și să votați respingerea oricăror amendamente suplimentare care ar putea fi propuse la nivelul Camerei Deputaților față de versiunea PL-x nr. 216/2024 adoptată de către Senat.

Cu considerație,

CONFEDERAȚIA OPERATORILOR ȘI TRANSPORTATORILOR AUTORIZAȚI din ROMÂNIA (C.O.T.A.R.)

Vasile Ștefănescu

Președinte