

 **2082/30.06.2020**

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

 office@cotar.ro

**Către: Comisia pentru buget, finanţe şi bănci a Camerei Deputaților**

**Comisia pentru pentru industrii şi servicii a Camerei Deputaților**

**Comisia juridică, de disciplină şi imunităţi a Camerei Deputaților**

**Comisia pentru transporturi şi infrastructură a Camerei Deputatilor**

**Comisia pentru politică economică, reformă şi privatizare a CamereiDeputaților**

**În atenția: Președintelui Camerei Deputaților**

 **Biroului Permanent al Camerei Deputaților**

**Secretarului General al Camerei Deputaților**

**Către: CONSILIUL CONCURENTEI**

**În atenția: Presedintelui Consiliului Concurentei**

**Către: AUTORITATEA DE SUPRAVEGHERE FINANCIARA**

**În atenția: Presedintelui Autoritatii de Supraveghere Financiara**

**Către: MINISTERUL FINANTELOR PUBLICE**

**În atenția: Ministrului Finantelor Publice**

**Către: AUTORITATEA NATIONALA PENTRU PROTECTIA CONSUMATORULUI**

**În atenția: Presedintelui Autoritatii Nationale pentru Protectia Consumatorului**

**Referitor la: Proiectul de Lege Pl-x nr. 165/2020 pentru modificarea şi completarea Legii nr.132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terţilor prin accidente de vehicule şi tramvaie**

**Stimate Doamne, Stimați Domni,**

***CONFEDERAŢIA OPERATORILOR şi TRANSPORTATORILOR AUTORIZAŢI din ROMÂNIA (C.O.T.A.R.), cu sediul în Bucureşti, str. George Enescu, nr. 27-29, sector 1, reprezentativă la nivel naţional, conform Legii nr. 62/2011 şi a Sentinţei Civile nr. 23 FED/16.11.2013, Sentinţă Civilă nr. 2 REP/16.01.2017 pronunţată de Tribunalul Bucureşti, pe sectorul de activitate „transporturi rutiere”, ”şcoli de conducere auto” având ca membri federaţii şi asociaţii din rândul transportatorilor de persoane, transportatorilor în regim de taxi şi închiriere, şcolilor de conducători auto,unitati reparatoare formulam***

**Punct de vedere cu privire la o serie de amendamente propuse asupra**

**Proiectului de Lege Pl-x nr. 165/2020 pentru modificarea şi completarea**

**Legii nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terţilor prin accidente de vehicule şi tramvaie (“Legea nr. 132/2017”)**

**1. Referitor la propunerea domnului Mohaci Mihai (ANPC) – Pro Europa din Proiectul de Lege Pl-x nr. 165/2020 privind introducerea punctului 221 la art. 2 (*i.e.*, definirea pretului de referinta pentru manopera, piese si material), după cum urmează:**

*„****221 – preț de referință –* preț mediu practicat de către unitățile specializate, autorizate de către producătorii de vehicule sau reprezentanțele acestora din România pentru manoperă, piese, material necesare efectuării reparațiilor de vehicule sau, în cazul înlocuirii temporare a vehiculului avariat pentru lipsă de folosință, preț mediu practicat pe piață de operatorii economici care desfășoară activități de închirieri auto cu plata anticipate a prestației contractate.”**

*Autor: Mohaci Mihai (ANPC) – PRO Europa*

**Considerăm că această propunere (*i.e*., definiția propusă de domnul Mohaci Mihai) nu trebuie adoptata pentru următoarele motive:**

1. Nu se poate accepta ca stabilirea costurilor de reparație să se efectueze pe baza prețurilor de listă a pieselor si materialelor/tarife practicate de unitatile specializate autorizate de către producatorii de vehicule sau reprezentantele acestora din Romania,întrucât:
* propunerea contravine în mod flagrant dispozițiilor prevăzute la art. art. 45 (*i.e.*, „***Libertatea economică***”) și art. 135 (*i.e*., „***Economia***”) din Constituția României, care statuează astfel:

*„****Art. 45: Libertatea economică***

Accesul liber al persoanei la o activitate economică, libera iniţiativă şi exercitarea acestora în condiţiile legii sunt garantate.”, respective

„***Art. 135: Economia***

*(1)Economia României este economie de piaţă, bazată pe libera iniţiativă şi concurenţă.*

*(2)Statul trebuie să asigure:*

*a)libertatea comerţului, protecţia concurenţei loiale, crearea cadrului favorabil pentru valorificarea tuturor factorilor de producţie;* […]”

Astfel, conform Constituției și a legilor aplicabile fiecare operator economic este liber să își stabilească prețul de vânzare al produselor/bunurilor, iar o astfel de dispoziție legală va permite societăților de asigurări să stabilească costul reparațiilor pentru unitățile reparatoare și să achite o despăgubire stabilită arbitrar – la un nivel identic pentru toate unitățile reparatoare indiferent de situația acestora, de investițiile efectuate, de gradul de specializare și de calitatea reparațiilor – pe baza propriului deviz de calcul care va fi întocmit de specialiștii constatare daune care activează in cadrul societăților de asigurări sau de specialiștii constatare daune externalizați;

* Din perspectiva protecției consumatorilor, persoanele prejudiciate trebuie să aibă dreptul de a repara autovehiculul avariat la unitatea reparatoare pe care o consideră adecvată, iar dreptul acestora de a realiza reparația corespunzătoare a vehiculului (inclusiv de a beneficia de un vehicul de schimb) nu poate fi restrâns în mod nejustificat, prin impunerea unor tarife de referință (plafoane maximale, care devin prețuri fixe) așa cum își doresc asigurătorii RCA. dacă un operator economic își stabilește prețul în mod liber, iar asiguratorul RCA stabilește un cost al reparației distinct (*i.e.*, mai mic decât cel al prestatorului), persoanele păgubite vor fi obligate să achite **o co-plată pentru reparația vehiculului și pentru închirierea unui vehicul de schimb pe perioada reparațiilor** (*i.e.*, să achite diferența de cost la service). Or, din întreaga legislație națională și europeană în domeniu rezultă că asigurarea RCA trebuie să acopere răspunderea civilă auto, astfel încât asigurătorul RCA să despăgubească integral și cu promptitutine 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;
* propunerea contravine în mod flagrant dispozițiilor prevăzute la art. 44 (*i.e*., „***Dreptul de proprietate privată***”) și 136 (*i.e*., „***Proprietatea***”) din Constituția României, care dispun astfel:

„***Art. 44: Dreptul de proprietate privată***

*(1)Dreptul de proprietate, precum şi creanţele asupra statului, sunt garantate. Conţinutul şi limitele acestor drepturi sunt stabilite de lege.*

*(2)Proprietatea privată este garantată şi ocrotită în mod egal de lege, indiferent de titular. Cetăţenii străini şi apatrizii pot dobândi dreptul de proprietate privată asupra terenurilor numai în condiţiile rezultate din aderarea României la Uniunea Europeană şi din alte tratate internaţionale la care România este parte, pe bază de reciprocitate, în condiţiile prevăzute prin lege organică, precum şi prin moştenire legală.*

*(3)Nimeni nu poate fi expropriat decât pentru o cauză de utilitate publică, stabilită potrivit legii, cu dreaptă şi prealabilă despăgubire.* […]”respectiv

„***Art. 136: Proprietatea***

*(1)Proprietatea este publică sau privată. […]*

*(5)Proprietatea privată este inviolabilă, în condiţiile legii organice*.”

În acest sens, 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 valorii de piață a acestora pe motiv că asigurarea RCA nu va acoperi prejudiciile suferite în eventualitatea unui accident.

* propunerea contravine în mod evident art. 101 si 102 din Tratatul de Functionare a Uniunii Europene (**TFUE**), care dispun astfel:

“***Art. 101: (ex-articolul 81 TCE) TFUE***

*(1)Sunt incompatibile cu piața interna și interzise orice acorduri între întreprinderi, orice decizii ale asocierilor de întreprinderi și orice practici concertate care pot afecta comerțul dintre statele membre și care au ca obiect sau efect împiedicarea, restrângerea sau denaturarea concurenței în cadrul pieței interne 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 tehnica sau investițiile;*

*c)împart piețele sau sursele de aprovizionare;*

*d)aplica, 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 legătura cu obiectul acestor contracte.*

*(2)Acordurile sau deciziile interzise in temeiul prezentului articol sunt nule de drept.*

***Art. 102:(ex-articolul 82 TCE) TFUE***

*Este incompatibila cu piața internă și interzisă, în măsura în care poate afecta comerțul dintre statele membre, folosirea în mod abuziv de către una sau mai multe întreprinderi a unei poziții dominante deținute pe piața interna sau pe o parte semnificativa a acesteia.*

*Aceste practici abuzive pot consta în special în:*

*a)impunerea, direct sau indirect, a prețurilor de vânzare sau de cumpărare sau a altor condiții de tranzacționare inechitabile;*

*b)limitează producția, comercializarea sau dezvoltarea tehnică in dezavantajul consumatorilor;*

*c)aplicarea în raporturile cu partenerii comerciali a unor condiții inegale la prestații echivalente, creând astfel acestora un dezavantaj concurențial;*

*d)condiționarea încheierii contractelor de acceptarea de către parteneri a unor prestații suplimentare care, prin natura lor sau in conformitate cu uzanțele comerciale, nu au legătura cu obiectul acestor contracte.”*

Astfel, prin crearea prin intermediul legii a unor efecte identice celor mai grave restricții concurențiale sancționate de Tratat și care se pot manifesta pe o anumită piață; astfel, adoptarea acestei propuneri ar determina o **ALINIERE A COSTURILOR DE REPARATIE** practicate de toate service-urile din țară, ceea ce ar afecta in mod grav concurenta; or Consiliul Concurentei lupta contra intelegerilor pe preturi intre operatorii economici.

1. in Norma 23/2014 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule (“**Norma nr. 23/2014**”) a existat o prevedere similara pentru limitarea costurilor la nivelul reprezentatelor.

Astfel, art. 51 alineat (5) din Norma 23/2014 continea urmatoarea prevederi:

“*Preţurile practicate de unităţile de specialitate utilizate în stabilirea cuantumului pagubei nu pot fi mai mari decât preţurile practicate de către unităţile de specialitate autorizate de către producatorii de vehicule, respectiv reprezentanţii din România ai acestora*”.

**Or aceasta prevedere a fost deja abrogata dupa doar 2 saptamani deoarece incalca principiile economiei de piata (reprezentantele auto sunt concurenti directi ai celorlalti reparatori ce functioneaza in baza aceleiasi autorizatii emisa de RAR), pentru motive întemeiate, prin Norma nr. 2/2015 pentru modificarea Normei Autorității de Supraveghere Financiară nr. 23/2014 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule** (“**Norma 2/2015**”), iar adoptarea ei în prezent, chiar și într-o altă varianta, este în mod evident neoportună.

**Alte motive pentru care aceasta propunere trebuie respinsa:**

* Unitatile reparatoare nu sunt autorizate de producatorii de vehicule. Singura institutie ce autorizeaza unitatea reparatoare este RAR;
* Nu producatorii auto stabilesc preturile pieselor si materialelor necesare repararii deoarece nu ei sunt producatorii acestor piese si materiale. Ei produc masini pentru care folosesc piese si materiale produse de alti agenti economici.
* Producatorii auto pot recomanda practicarea unui pret de referinta doar propriilor dealeri agreati de ei cand acestia se aprovizioneaza exclusiv centralizat de la producatorii auto.
* Ora de manopera nu este stabilita de producatorii de auto ea fiind stabilita de fiecare dealer in functie de pregatirea personalului propriu, nivelul de salarizare, nivelul cheltuielilor indirecte avute de fiecare in parte, etc;
* Nu este stabilita formula in baza careia se calculeaza acest pret de referinta;
* Nu se stabileste ce entitate il calculeaza, actualizeaza , etc (Spre exemplu preturile de referinta pentru reparatii la imobile este stabilit periodic prin normative MLPAT)
* Nu este stabilita aria geografica unde pretul de referinta se va aplica, avand in vedere faptul ca nu poate fi aplicat la nivelul intregii tari (nu exista aceeasi dezvoltare a unitatilor de reparatii auto din punct de vedere al dotarilor, autorizarilor, investitiilor, nivelului de salarizare a fortei de munca, sunt cheltuieli diferite cu transportul pieselor, etc; (ca ex: unitatile reparatoare amplasate in Delta Dunarii au cheltuieli suplimentare cu transportul acestor piese pe apa cheltuieli ce genereaza costuri suplimentare);
* Esenta legii RCA este ca persoana prejudiciata sa poata opta pentru plata reparaiei prejudiciilui direct sau de catre asigurator. Ori aceasta propunere impune persoanei prejudiciate sa achite, chiar si anticipat, lipsa de folosinta, eventual sa isi recupereze banii in instanta. In consecinta este inacceptabila aceasta propunere din punctul de vedere al consumatorului care nu are nici o vina in producerea accidentului in cauza;

**2. Referitorla propunerea Comisiei pentru industrii si servicii din Proiectul de Lege Pl-x nr. 165/2020 privind modificarea Art. 11 alin. 2) lit. d) din Legea nr. 132/2017, după cum urmează:**

*Art. 11 alin. 2) lit. d) prejudicii reprezentând consecința lipsei de folosință a vehiculului avariat, inclusiv înlocuirea temporară a vehiculului, la solicitarea persoanei prejudiciate.*

**Autor: Comisia pentru industrii si servicii**

**Solicitam respingerea acestei propuneripentru urmatoarele motive:**

1. prin această propunere, optiunile persoanelor pagubite sunt în mod nepermis restrânse, acestora incumbându-le obligatii precum: plata despagubirilor pentru lipsa de folosinta doar cu conditia solicitarii inlocuirii temporare a autovehiculului catre societatea de asigurari (*a se vedea* propunerea de la art 22 alineat 21), doar daca persoana pagubita va astepta 1 zi dupa societatea de asigurare pentru a afla daca aceasta ii va acorda autovehicul similar, etc.
2. mai mult decât atât, societățile de asigurare nu au in obiectul de activitate prestarea de servicii pentru inchirieri auto. Prin urmare, propunerea **contravine principiului specialității capacității de folosință a persoanelor juridice, reglementat prin art. 206 Cod Civil**. Asigurătorii au drept obiect de activitate furnizarea serviciilor legate de asigurare/reasigurare, nu și cele de închiriere autovehicule, iar extinderea ”competențelor” acestora în sensul arătat (stabilirea cuantumului despăgubirii) nu este permisă de lege.
3. Textul actual din Legea 132/2017 trebuie sa ramana nemodificat si anume “pe baza optiunii persoanei prejudiciate”. Astfel, persoana pagubita are libertatea de a se adresa , in functie de optiunea sa, oricarui operator economic care presteaza servicii de inchiriere.

**Alte motive pentru care aceasta propunere nu trebuie respinsa:**

**- prin aceasta sintagma ”la solicitarea persoanei prejudiciate” fata de vechea formulare ”pe baza optiunii persoanei prejudiciate” se ingradeste dreptul persoanei prejudiciate de a opta pentru folosirea de taxi, mijloace de transport in comun, avion, etc.**

**- Se ingradeste dreptul persoanei prejudiciate juridice ce practica activitati de taxi in vederea**

**recuperarii prejudiciului datorat lipsei de folosinta tinand cont de faptul ca nu exista autovehicule ce poseda autorizatie taxi la inchiriat.**

**3.Referitor la propunerile domnilor Toma Ilie si Dunava Costel Neculai din Proiectul de Lege Pl-x nr. 165/2020, privind modificarea Art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017, după cum urmează:**

*„(3) Valoarea reparației se stabilește folosind sistemele de evaluare specializate sau prin documente emise în condițiile legii în care unitatea reparatoare auto îşi poate utiliza propria valoare a orei de manopera, afișată* ***conform reglementărilor legale în vigoare si aplicabila in relația cu toți clienții. Valoarea orei de manopera va fi stabilita la nivelul mediu al prețului de piață, fără a putea depăși valoarea practicata de reprezentanta mărcii autovehiculului ce face obiectul reparației. La cererea scrisa a asiguratorului, unitatea reparatoare va comunica acestuia preturile practicate, însoțite de procesul-verbal prin care se confirma afișarea*”.**

*Autori: Toma Ilie, Dunavă Costel Neculai – P.S.D.*

**Solicităm menținerea textului de lege în forma lui actuală**, **pentru următoarele motive**:

1. prin aceste modificări se dorește ca societățile de asigurări să stabilească în mod discreționar valoarea despăgubirilor în cazul reparațiilor autovehiculelor avariate; or valoarea reparațiilor se stabilește de către operatorul economic care a prestat respectivul serviciu, iar factura fiscală emisă de operator economic prestator reprezintă dovada întinderii prejudiciului pe care asiguratorul trebuie să îl acopere integral prin plata despăgubirii;
2. astfel cum am subliniat și la punctul 1 de la sus, în situația în care Proiectul de Lege ar fi adoptat în această formă, persoanele păgubite vor fi obligate să plătească diferențele de cost (**CO-PLATĂ**) dintre despăgubirea achitată de asiguratorul RCA și valoarea reparațiilor, lucru care contravine principiului reparării integrale a prejudiciului; autovehiculul persoanei păgubite trebuie readus la starea anterioară producerii evenimentului, iar acest lucru trebuie să se facă atât din punct de vedere tehnic (*i.e.*, prin aducerea autovehiculului la starea anterioară producerii evenimentului), (*i.e*., prin achitarea integrală a despăgubirilor pentru avariile produse acestuia).

în conformitate cu prevederile legale, este în obligația reparatorului să acorde garanție lucrărilor executate, fapt care de multe ori va fi imposibil de aplicat în cazul în care legea va fi modificată conform acestor propuneri; mai mult, în practică, societățile de asigurări nu inserează pe nota de constatare tipul/calitatea pieselor avariate (originale sau after-market), astfel că modificarea propusă va da posibilitatea societăților de asigurări să întocmească propriile devize (în care ar putea lua în calcul doar piese after-market sau de la dezmembrări), ajungând să subevalueze cuantumul prejudiciului și, în consecință, să achite persoanelor păgubite o despăgubire cu mult subevaluată față de valoarea reală.

La acest punct, subliniem încălcarea dreptului de proprietate al păgubitului/consumatorului, care va fi nevoit să își repare vehiculul cu piese after-market / de la dezmembrări pentru a se încadra în plafonul maximal de despăgubire care va fi plătit de asigurător – chiar dacă nu are nicio vină în producerea accidentului. În mod evident, un vehicul cu piese after-market / de la dezmembrări nu are aceeași valoare cu un vehicul ale cărui piese sunt originale, ajungându-se la o încălcare a dreptului de proprietate prin diminuarea intenționată a valorii despăgubirilor. În același timp, păgubitul/consumatorul care va dori piese originale, va trebui să suporte o CO-PLATĂ întrucât sumele care vor fi plătite de asigurătorii RCA vor fi insuficiente.

Dispozitiile legale prezentate la punctul 1 sunt aplicabile si la acest punct.

Mai mult, conform prevederilor Codului fiscal de la art. 7 pct. 32 se stabileste faptul ca pretul de piata este suma care ar fi plătită de un client independent unui furnizor independent în același moment şi în același loc, pentru același bun sau serviciu ori pentru unul similar, în condiții de concurență loială. In consecinta acest pret de referinta trebuie calculate pentru fiecare localitate in care exista unitati reparatoare autorizate RAR pentru respectarea prevederii ”in acelasi moment si in acelasi loc” (o reparatie facuta in Bucuresti nu poate avea acelasi pret de referinta ca o reparatie in Vaslui sau in Sulina);

Totodata, se fac discriminari dintre pagubitii romani si cei straini. In tarile din Uniunea Europeana asiguratorii platesc despagubirile conform documentelor emise de fiecare unitate reparatoare cu tarif propriu, nu cu tarif de referinta. La fel se procedeaza si in cazul despagubirilor pentru lipsa de folosinta.

**4.Referitor la propunerile Comisiei pentru industrii si servicii din Proiectul de Lege Pl-x nr. 165/2020, privind modificarea Art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017, după cum urmează:**

*„(3) Valoarea despăgubirii calculate pentru readucerea vehiculului avariat la starea anterioară producerii accidentului se stabilește pe baza valorilor de piață ale pieselor, subansamblelor, materialelor și manoperei la nivel mediu aferente reparației, prin folosirea sistemelor de evaluare specializate având ca reper sistemul de evaluare specializat al A.S.F.”*

*Autor - Comisia pentru industrii și servicii*

Solicitam mentinerea textului actual din Legea 132/2017 pentru motivele indicate la punctul 1 si 3.

Totodata, aceasta dispozitie va ridica grave probleme de aplicare in practica, deoarece ASF nu detine niciun sistem de evaluare specializat si nici nu are in atributii in acest sens.

Prin urmare:

* **Nu exista un sistem de evaluare specializat al ASF.In consecinta, aceasta propunere nu poate fi luata in discutie datorita lipsei reperului de comparare.**
* **Nu exista valori de piata stabilite pentru piese, materiale si manopera;**
* **Unele sisteme de specialitate contin si piese de calitate indoielnica (after market produse in China, Taiwam, etc), piese pe care dealerii nu le folosesc in reparatii.**
* **Conform acestei propuneri unitatile reparatoare nu trebuie sa depaseasca valorile de piata ale pieselor si subansamblelor utilizate in repararea auto avariat fiind astfel obligate sa vanda aceste piese si materiale la un pret mai mic decat cel de achizitie. Astfel se incalca dispozitiile art. 17 din Ordonanța nr. 99/2000 privind comercializarea produselor și serviciilor de piață care stabileste faptul ca este interzis oricărui comerciant să ofere sau să vândă produse în pierdere, cu excepția situațiilor prevăzute la art. 16 lit. a) -c), e)-i), precum și în cazul produselor aflate în pachete de servicii. Prin vânzare în pierdere, în sensul prezentei ordonanțe, se înțelege orice vânzare la un preț egal sau inferior costului de achiziție, astfel cum acesta este definit în reglementările legale în vigoare.**

**5.Referitor la propunerea Comisiei pentru industrii si servicii din Proiectul de Lege Pl-x nr. 165/2020 cu privire la modificarea Art. 22 alin. (2) Lege nr. 132/2017, in sensul introducerii alineatului (21) după cum urmează:**

*„(21) În cazul în care persoana prejudiciată solicită înlocuirea temporară a vehiculului avariat, are obligația de a se adresa direct asigurătorului RCA, urmând ca acesta să-i pună la dispoziție, în termen de cel mult o zi lucrătoare de la data solicitării, un vehicul de clasă similară ori superioară; în caz contrar,persoana prejudiciată poate contracta un vehicul de o clasă similară, de la orice unitate autorizată.”*

*Autor - Comisia pentru industrii și servicii*

**Ne opunem acestei propuneri de modificare a Legii nr. 132/2017 și solicităm respingerea ei pentru următoarele motive:**

1. această propunere îngrădește în mod nepermis dreptul persoanelor păgubite de a se adresa în mod liber oricărui operator economic în vederea înlocuirii temporare a autovehiculului avariat; or **persoanele pagubite dispun de dreptul recunoscut de lege de a inchiria autovehicul si de a fi despagubite din chiar momentul producerii evenimentului, iar dreptulde a decide locul de unde doreste sa inchirieze autovehicul aparține acestora (*i.e*., persoanelor păgubite), iar nu asiguratorului RCA.**

De ce se pune in sarcina persoanelor pagubite obligația de a se adresa direct asiguratorului RCA pentru a li se pune la dispozitie autovehicule de clasa similara ori superioara?

De ce persoanele pagubite trebuie sa solicite acordul societatii de asigurare pentru inlocuirea temporara a autovehiculului?

De ce persoanele pagubite trebuie sa astepte societatea de asigurare o (1) zi pentru inlocuirea temporara a autovehiculelor avariate si de ce doar dupa scurgerea acestui termen se pot adresa oricărei unitati autorizate?

Daca persoana pagubita isi poate alege in mod liber unitatea reparatoare, de ce nu poate face acelasi lucru si in cazul entitatilor autorizate care inchiriaza autovehicule?

Societatile de asigurare nu pot ingradi dreptul la munca al operatorilor economici care inchiriaza autovehicule.

Daca s-ar accepta o astfel de propunere, asiguratorul RCA va selecta anumiti operatori economici de unde se vor inchiria autovehicule, iar restul operatorilor vor da faliment.

1. prin această propunere se generează în mod nejustificat obligații suplimentare în sarcina persoanei pagubite, care ajunge să depindă de societatea de asigurări RCA pentru a închiria un autovehicul; or nu există nicio justificare pentru care păgubitul să se adreseze societății de asigurăre pentru a i se pune la dispoziție un autovehicul la schimb pe perioada reparațiilor;
2. mai mult, propunerea este lipsita de utilitate practica, avand in vedere ca asiguratorii nu desfasoara activitati in zilele nelucratoare,iar o astfel de măsură duce la creșterea timpului de așteptare pentru persoana păgubita până la o (1) zi lucrătoare pentru a beneficia de acest serviciu prevăzut de lege (*e.g*., în cazul în care autovehiculul ar fi avariat într-o zi de vineri, persoana păgubită ar trebui sa aștepte până luni pentru a beneficia de autovehicul la schimb, fiind lipsită în mod neîntemeiat de folosința autovehiculului timp de 3 zile).

Păgubitul nu trebuie să fie prejudiciat suplimentar de lipsa folosinței autovehiculului avariat, drept pentru care are dreptul să închirieze un autovehicul de o clasă similară ori inferioară celui avariat de la orice operator economic autorizat.

1. în plus, o asemenea modificare va crea premisele existenței a două categorii de păgubiți: **(1)** cei care vor putea primi autoturism la schimb de o clasa similară sau superioară (dacă se adresează direct asiguratorului RCA) si **(2)** cei care vor putea beneficia de autovehicule de o clasa similară ori inferioară clasei autovehiculului avariat (dacă vor alege să își închirieze autovehicul de la alți operatori economici și nu se vor adresa direct asiguratorului RCA);
2. Mai mult, o societate de asigurări nu are în obiectul de activitate nici închirierea de vehicule și nici activități de intermediere în acest domeniu, acesta fiind încă un motiv pentru care solicităm respingerea Proiectului de Lege. Astfel propunerea **contravine principiului specialității capacității de folosință a persoanelor juridice, reglementat prin art. 206 Cod Civil**. Asigurătorii au drept obiect de activitate furnizarea serviciilor legate de asigurare/reasigurare, nu și cele de închiriere autovehicule, iar extinderea obiectului de activitate în sensul arătat nu este permisă de lege.
3. Astfel, vă rugăm să observați că prin Proiectul de Lege se încurajează eliminarea de pe piață a operatorilor economici care prestează servicii de închiriere care nu vor accepta condițiile impuse de societățile de asigurări.
4. Mai mult, Proiectul de Lege permite ajustarea despăgubirilor până la un nivel impus de societățile de asigurări. Or, nu este posibil ca un operator economic sa fie nevoit să respecte un preț pe care societățile de asigurări îl au în relația cu alți operatori economici concurenți.
5. În acest mod, s-ar permite societăților de asigurări să ajusteze despăgubirile până la nivelul altor operatori economici, fiind iminentă o stabilire abuzivă a prețurilor serviciilor de închiriere de către societățile de asigurări pe o piața liberă. Ca efect al acestor abuzuri se va ajunge la o aliniere a prețurilor/tarifelor de închiriere practicate de toți operatorii economici, ceea ce ar încălca în mod evident regulile din domeniul concurenței
6. Sintagma *„urmând ca acesta sa ii puna la dispozitie”***nu corespunde exigențelor de claritate și previzibilitate a normelor de drept, reglementat de art. 8 din legea nr. 24/2000 și art 1 alin (5) din Constituția României**, lasă loc de interpretări și nu instituie o obligativitate în sarcina asiguratorului, putand exista situații în care asiguratorul să nu își poată îndeplini (justificat sau nu) această obligație de a asigura un vehicul de clasă similara sau superioară, în condițiile în care inchirierea de autovehicule nu face parte din obiectul sau de activitate.
7. În consecință, persoana pagubita va fi pusa in situatia de a nu putea beneficia imediat de un vehicul de o clasa similara sau inferioara din motive administrative care tin de corespondenta cu asiguratorul, perioada de lucru a acestuia, etc. Din expunerea de motive a propunerii nu rezulta in ce masura despagubirea ar fi stabilita la un nivel just si corect prin adresarea direct catre asigurator, in comparatie cu situatia in care pagubitul s-ar adresa entitatii autorizate, aceasta din urma situatie fiind singura de natura sa determine o economie de tip si resurse financiare pentru persoana pagubita.

**N.B.** Atragem atenția asupra faptului că aceasta propunere privind costul închirierii vehiculului de schimb a fost initial inclusa in Proiectul de lege respins de Senat (*i.e*., Proiectul de Lege B515/2019) de către domnul deputat Marius Bota. În prezent, aceeasi propunere se regaseste in Proiectul de Lege nr. 165/2020, cu toate că acest proiect de lege ar trebui să se refere exclusiv la cerințele Comisiei Europene (care nu include nicio mențiune la plafonarea tarifelor de reparații și/sau de închiriere ci, din contră, cer eliminarea unor altor plafoane de costuri din legislația RCA)..

**-Lipsa de folosinta reprezinta o consecinta a avarierii autovehiculului persoanei prejudiciate**

**avand ca urmare imposibilitatea folosirii acestuia. Imposibilitatea folosirii se produce din momentul accidentului si nu din alt moment stabilit arbitrar eventual de asigurator. Prin aceasta propunere se ingradeste dreptul ca persoana prejudiciata sa beneficieze de o despagubirea calculata integral privind lipsa de folosinta (se stabileste aleator un alt moment de incepere a calcularii acesteia);**

**-Conform acestei propuneri persoana prejudiciata care isi introduce in reparatie vehiculul**

**avariat si doreste sa beneficieze de auto la schmb va trebui sa se deplaseze la locul stability de asigurator pentru a ridica auto si apoi pentru a-l inapoia. Conform acetei propuneri costul acestor deplasari trebuie suportat de persoana prejudiciata,**

**-Conform prevederilor legale pentru repararea bunurilor avariate din riscuri acoperite de polita**

**RCA persoana prejudiciata se poate adresa oricarei unitati reparatoare de profil (service, constructii, reparatii utilaje, etc). Acest lucru este valabil si in cazul unor vatamari corporale persoana vatamata se poate adresa pentru ingrijiri medicale oricarei unitati medicale de specialitate. Conform acestei propuneri doar pentru repararea lipsei de folosinta se stabileste faptul ca persoana prejudiciata nu trebuie sa se adreseze asiguratorului ceea ce are ca efect ingradirea dreptului acesteia de a se adresa oricarei unitati autorizate asa cum in toate celelate cazuri are acest drept.**

**Concluzii:**

***Propunerile de modificare și/sau completare a Proiectului de Lege Pl-x nr. 165/raportat la cerințele și propunerile comunicate de Comisia Europeană prin scrisoarea de punere în întârziere cu privire la procedura de infringement, în vederea alinierii legislației naționale RCA la exigențele comunitare:***

1. Comisia Europeană a notificat Romania cu privire la declanșarea procedurii de infringement întrucât Legea nr. 132/2017 instituie, *inter alia*, anumite prevederi privind limitarea ponderilor costurilor administrative și de vânzare la calcularea primelor de asigurare, incompatibile cu prevederile Directivei 2009/138/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind accesul la activitate și desfășurarea activității de asigurare și de reasigurare (**Directiva Solvabilitate II**);
2. în acest sens, în cadrul Ministerului Finanțelor Publice s-a propus eliminarea acestor plafonări, Proiectul de Lege nr. 165/2020 urmărind limitarea tarifelor și prețurilor într-un alt sector economic, respectiv cel al service-urilor auto independente;
3. considerăm că raportat la economia de piață a României și la interesele consumatorilor și ale statului român, adoptarea acestei propuneri de modificare a Art. 14 alineat (31)va conduce la destabilizarea sectorului unităților reparatoare auto independente care contribuie semnificativ la bugetul statului prin plata taxelor și impozitelor și chiar la eliminarea de pe piață a acestora, cu atât mai mult cu cât aproximativ 90% din numărul reprezentanțelor au capital strain;
4. în acest sens, este important de menționat că în România există aproximativ 6-8 milioane de consumatori și plătitori de polițe obligatorii RCA; anual se înregistrează aproximativ 500.000 evenimente rutiere, iar fiecare dintre ele se soldează cu avarierea a cel puțin două autovehicule; or, în condițiile în care în România sunt autorizate aproximativ 10.000 de service-uri independente (non-reprezentanțe), **dreptul persoanelor păgubite - consacrat prin lege - de a se adresa oricărei unități reparatoare în vederea efectuării reparațiilor, ar fi în mod nepermis îngrădit**, acestia fiind obligati să apeleze la reprezentanțele auto;
5. în lumina celor de mai sus, consumatorii trebuie să beneficieze de o piață liberă, în care să aibă posibilitatea să opteze fără nicio constrângere unde anume aleg să repare autovehiculele; **plafonarea tarifelor aferente unui sector nu se poate aplica dacă nu este în acord cu direcțiile și obiectivele Uniunii Europene, prevederile Constituției României și principiilor aplicabile protecției consumatorilor;**
6. Autoritatea de Supraveghere Financiară (**ASF**) și Uniunea Europeană au atenționat într-un fel sau altul faptul că o societate de asigurări își poate stabili tarife libere la vânzarea polițelor de asigurare (atât la cele obligatorii – RCA, cât și la cele facultative – CASCO); în sprijinul acestor afirmații, vă rugăm să regăsiți *atașat* o ofertă de asigurare RCA recentă din care rezultă că primele de asigurare practicate de diverși asiguratori diferă cu de pana la 10 ori;
7. practic, societățile de asigurare au dreptul, pe de-o parte, să stabilească în mod liber prețurile la polițele RCA (obligatorii) și CASCO (facultative), iar pe de altă parte, acestea pot limita/plafona valoarea despăgubirilor achitate de aceiași asiguratori care și-au stabilit în mod liber prețurile de vânzare a polițelor de asigurare, ceea ce nu poate fi în niciun fel justificat.
8. mai mult, pe lângă aspectele subliniate anterior, atragem atenția asupra faptului că **orice modificare și/sau completare adusă Proiectului de Lege Pl-x nr. 165/2020 trebuie să se realizeze exclusiv în limita cerințelor și propunerilor Comisiei Europene referitor la abrogarea anumitor prevederi din legislația națională RCA incompatibile cu legislația comunitară, astfel cum acestea au fost comunicate prin scrisoarea de punere în întârziere cu privire la procedura de infringement**, cu respingerea oricăror modificări și/sau completări care nu fac obiectul acestor cerințe și propuneri ale Comisiei Europene și care sunt de natură să afecteze în mod dramativ și ireversibil toți consumatorii/persoanele prejudiciate prin accidente rutiere și toți deținătorii de vehicule de pe piața auto din România.

***Oportunitatea formei actuale a Legii nr. 132/2017 și propunerile de modificare și/sau completare a Proiectului de Lege Pl-x nr. 165/2020 raportat la siguranța circulației pe drumurile publice***

1. Legea nr. 132/2017 adoptată în anul 2017 după ample dezbateri în grupuri de lucru la care au participat asociații de diverse profile, care au avut loc atât la sediul ASF, cât și în cadrul Comisiilor de specialitate ale Parlamentului, reglementează riscuri care nu se regăseau în vechea legislație, respectiv plata lipsei de folosință, plata devalorizării urmare a reparației, plata daunelor morale și materiale pentru pasagerii vehiculului vinovat fără restricții legate de gradul de rudenie între șofer și pasageri.
2. astfel, această lege, în forma ei actuală, este o lege oportună, iar orice modificare și/sau completare a acesteia trebuie să respecte principiul reparării integrale de către societățile de asigurare a prejudiciilor suferite de către persoane implicate în evenimente rutiere, cu respectarea în continuare a drepturilor și intereselor consumatorilor;
3. mai mult, Legea nr. 132/2017 nu trebuie modificată în favoarea societăților de asigurăre care, în acest caz, se vor simți încurarate să abuzeze (**și mai mult**!) în relația cu persoanele păgubite care suferă avarii la autovehicule din culpa altor persoane, ajustând despăgubirile chiar și mai mult decât o fac în present;
4. prin propunerile de modificare și completare aduse Proiectul de Lege Pl-x nr. 165/2020 se promovează limitarea tarifelor service-urilor fără a se avea în vedere efectele unei astfel de limitări și a faptului ca asemenea propuneri ar conduce, pe lângă numeroase falimente ale unităților reparatoare independente (care nu vor mai putea plăti taxe la stat), la reparații de slabă calitate, montare a unor piese neconforme (fabricate în Taiwan și China sau chiar preluate de la dezmembrări în diverse condiții), care vor crește exponențial riscul producerii accidentelor pe drumurile publice și, implicit, siguranța consumatorilor; or, în mod evident, este prioritară preocuparea pentru evitarea producerii accidentelor și a efectelor negative produse de acestea (avarii la autovehicule, vătămări, decese, etc.); mai mult, este cunoscut faptul că au existat nenumărate cazuri soldate cu decese din cauza stării tehnice a autovehiculului; or toate reparațiile autovehiculelor trebuie să se efectueze conform Ordonanței 82/2000 privind autorizarea agenților economici care desfășoară activități de reparații, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rutiere, precum și de dezmembrare a vehiculelor uzate (”**Ordonanței 82/2000**”), care menționează că orice reparații trebuie efectuate în unități autorizate șrice reparații trebuie efectuate în unități autorizate iitivități de reparații, de reglare, de modificări constructive, de reconstrucție a vehiculelor rut;

***Propunerile de modificare și/sau completare a Proiectului de Lege Pl-x nr. 165/raportat la dispozițiile TFUE, Constituției României și Legii nr. 21/1996 a concurenței(„Legea concurenței nr. 21/1996”).***

1. în primul rând, reamintim că în România există o economie de piață, în care mecanismul de formare a prețurilor pentru produse și servicii se determină în mod liber, prin concurență, pe baza cererii și ofertei;

Prin urmare, orice luări de poziție care încurajează plafonarea/stabilirea prețurilor în funcție de criterii arbitrare – în speță, nivelul prețurilor de referință – au un caracter vădit anticoncurențial, raportate la o imagine incompletă asupra situației de fapt, care nu surprinde toate realitățile existente;

Plafonarea prețurilor contravine dispozițiilor art. 4 din Legea Concurenței, potrivit cărora *prețurile produselor și tarifele serviciilor și lucrărilor se determină în mod liber prin concurență, pe baza cererii și ofertei*; mai mult, dispozițiile art. 5 si 6 din același act normativ 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*.

Mai mult, o astfel de practică este în dezacord cu dispozițiile art. 4 alin. (1) lit. b) din Legea nr. 363/2007 privind combaterea practicilor incorecte ale comercianților în relația cu consumatorii și armonizarea reglementărilor cu legislația europeană privind protecția consumatorilor (“**Legea nr. 363/2007**”), întrucât deformează în mod esențial comportamentul economic al consumatorului mediu, restrângându-i în mod nelegal posibilitatea de alegere.

Piața liberă presupune existența unor operatori economici autonomi, între care există legături directe de vânzare-cumpărare, prețul liber determinat de cerere și ofertă, precum și manifestarea liberă a concurenței economice corecte și active. Prețul se formează în mod liber, prin negociere și consens, tinzând spre un preț de echilibru, determinat de evoluția raportului dintre cerere și ofertă, în condițiile liberei concurențe.

De altfel, atestând veridicitatea și importanța acestor elemente, Consiliul Concurenței a fost foarte atent în perioada recentă la relațiile verticale dintre furnizori și distribuitori, în special în ceea ce privește prețurile de (re)vânzare. Chiar și clauzele aparent legale și care nu au fost puse în practică au condus la sancționareaentităților vizate (*a se vedea*, în acest sens, cu titlu de exemplu, **Deciziile nr. 25/2015**, **39/2015** și **54/2015** emise de Consiliul Concurenței prin care au fost sancționate înțelegerile dintre operatorii economici care au avut ca rezultat impunerea vânzării la un anumit preț a produsului achiziționat de la furnizor).

**În ipoteza plafonării tarifelor practicate de unitățile de service la nivelul unor tarife de referință, s-ar ajunge la situația alinierii prețurilor tuturor unităților reparatoare, iar efectul ar fi unul deosebit grav. Astfel, plafonarea tarifelor ar putea avea drept consecință, pe de o parte, scăderea calității serviciilor, în cazurile în care acestea erau adecvate și implicau un cost mai mare, și, pe de altă parte, creșterea prețurilor serviciilor care aveau un standard scăzut și un preț corespunzător.**

1. în al doilea rând, reiterăm că, în situația în care tarifele practicate de unitățile de service ar fi plafonate, România și-ar încălca inclusiv obligațiile comunitare asumate prin art. 101 și 102 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene care **(i)** interzic orice acorduri/mecanisme/practici concertate care denaturează concurența, în special prin stabilirea sau fixarea prețurilor și **(ii)**interzic utilizarea, de către operatori economici (asigurători, reprezentanțe) a poziției dominante pentru a denatura concurența, în special prin impunerea prețurilor de vânzare/cumpărare.

În expunerea de motive la proiectul de lege se indică faptul că acesta a fost inițiat deoarece prețurile unităților reparatoare erau ridicate, aspect care a determinat societățile de asigurare să mărească prețurile RCA.

ASF a garantat în nenumărate rânduri în spațiul public, fără a prezenta date actuale certe, faptul că eliminarea limitării cheltuielilor asiguratorilor, care a fost stabilită la maximum 25%, nu va duce la scumpirea polițelor **RCA. Oare promovarea unei astfel de modificări nu este o încercare mascată de a garanta profiturile asiguratorilor prin lezarea drepturilor consumatorilor, în condițiile în care cheltuielile administrative făcute din banii consumatorilor pe care asiguratorii ar trebui să-i gestioneze nu mai sunt limitate?**

Este absolut normal ca într-o piață în care există inflație, există o criză reală a forței de muncă, există creșteri la energie, gaze, combustibili, etc., orice serviciu sau produs să se scumpească, inclusiv prețul polițelor RCA. Mai mult decât atât, noua legislație include riscuri semnificative care nu au fost acoperite în legislația anterioară, iar din acest punct de vedere este absolut normal ca polițele să se scumpească. **Însă nicio instituție nu a probat până în acest moment că motivul unei posibile creșteri ale tarifelor polițelor RCA vor fi sau sunt cauzate de prețurile practicate de unitățile reparatoare.**

Referitor la aceasta afirmație vă comunicăm că **în România prețurile polițelor RCA au rămas aproape neschimbate timp de aproximativ 15 ani (de la nivelul anului 2005), în contextul în care atât salariul minim, cât și cel mediu au crescut de 4 ori în această perioadă. Mai mult, în majoritatea statelor membre ale Uniunii Europene prețurile polițelor RCA sunt de cel puțin 3 ori mai mari decât cele practicate in România.**

Fără îndoială, pentru consumatori este important ca prețul polițelor RCA să fie stabilit la un nivel rezonabil, însă la fel de important este accesul la servicii de reparație de cea mai înaltă calitate, în acord cu standardele europene pe care România urmărește să le implementeze. Nu este în interesul niciunei entități de pe piață (consumatori sau unități reparatoare) revenirea la practicile anilor trecuți, în care lucrările de reparație se realizau cu piese provenite din dezmembrări sau after-market, fiind afectată în mod grav siguranța circulației pe drumurile publice și, implicit, a consumatorilor.

Precizăm totodată că majorarea prețurilor la care s-a făcut referire nu poate fi pusă în seama unităților reparatoare, fiind mai degrabă o consecință a înțelegerilor frauduloase dintre societățile de asigurare, care au perfectat și implementat mecanisme de creștere artificială a prețurilor. Aceste practici anticoncurențiale (cărora Legea concurenței nr. 21/1996 le atribuie o gravitate maximă) au fost constatate și dovedite prin chiar investigațiile realizate de Consiliul Concurenței.

1. în al treilea rând, atragem atenția asupra prevederilor Regulamentului nr. 461/2010 al Comisiei Europene, privind aplicarea art. 101 alin. (3) din TFUE categoriilor de acorduri verticale și practici concertate în sectorul autovehiculelor (“Regulamentul (UE) nr. 461/2010 al Comisiei”), conform căruia:

”*În măsura în care o piața separată a serviciilor postvânzare poate fi definită, concurența efectivă pe piețele pentru cumpărarea și vânzarea de piese de schimb, precum și pentru furnizarea de servicii de reparație și întreținere pentru autovehicule depinde de gradul de interacțiune concurențială între reparatorii autorizați, și anume cei care operează in cadrul rețelelor de reparații stabilite direct sau indirect de către producătorii de vehicule, precum și între operatorii autorizați și operatorii independenți, inclusiv furnizorii independenți de piese de schimb și reparatorii. Capacitatea acestora din urma de a exercita o concurență depinde de accesul fără restricții la elemente esențiale precum piese de schimb și informații tehnice*.”

De altfel, întregul Regulament anterior menționat are drept finalitate interzicerea acordurilor care restricționează vânzarea de piese de schimb de către membrii sistemului de distribuție selectivă al unui producător de vehicule (*e.g*., reprezentanțe) către reparatorii independenți, care le folosesc pentru furnizarea de servicii de reparație și întreținere. Fără acces la astfel de piese de schimb, acești reparatori independenți nu ar putea concura în mod eficace cu reparatori autorizați, din moment ce nu ar putea oferi consumatorilor servicii de bună calitate care să contribuie la funcționarea sigură și fiabilă a autovehiculelor.

1. în al patrulea rând, reiterăm că plafonarea tarifelor practicate de unitățile de service ar fi plafonate încălcă dispozițiile art. 45 si 135 din Constituția României, motiv pentru care aceste propuneri de modificare a Legii 132/2017 nu pot primi aviz favorabil;
2. nu în ultimul rând se constată că, în ceea ce-i privește pe asiguratori, a intervenit necesitatea abrogării prevederilor ce limitează cheltuielile administrative și de vânzare ale poliței de asigurare care pot fi incluse de aceștia în calculul tarifelor de primă, conform recomandărilor Comisiei Europene; cu alte cuvinte, deși pentru asiguratori se urmărește implementarea unor măsuri în vederea asigurării dreptului acestora de a-și stabili costurile administrative, pentru unitățile reparatoare se tinde către o plafonare a tarifelor.

Subliniem că la vânzarea polițelor RCA, pentru același client și aceeași categorie de risc, asiguratorii pot practica majorări de peste 10 ori ale prețurilor, de unde rezultă cu evidență lipsa de imparțialitate a informațiilor prezentate.

**În considerarea tuturor argumentelor de mai sus, vă solicităm respectuos ca, în baza înaltelor competențe și prerogative ce vă sunt recunoscute:**

**- să votați în favoarea Proiectului de Lege Pl-x nr. 165/2020 în forma redactată de Guvern și Ministerul Finanțelor Publice adoptată de Senat, întrucât această formă este rezultatul alinierii legislației naționale RCA la cerințele Comisiei Europene,**

**- să votați pentru respingerea tuturor modificări, completărilor și/sau amendamentelor la Proiectul de Lege nr. 165/2020 care exced propunerilor Comisiei Europene prin scrisoarea de punere în întârziere, precum cele propuse de reprezentanții asigurătorilor, întrucât dispozițiile propuse în acest proiect încalcă dispozițiile Constituției României, ale Legii Concurenței, ale Tratatului de Funcționare a Uniunii Europene, ale Directivei 2014/14/EU, iar avizarea favorabilă a acestui proiect (cu propunerile actuale) ar conduce la o încurajare a abuzurilor societăților de asigurări asupra milioanelor de consumatori de asigurări, precum și distrugerea industriei de reparații auto independente și prejudicierea statului român.**

Cu stima,

Vasile Stefanescu

Presedinte COTAR