

Nr. crt.	TEXT propus OUG	Propuneri modificare
1.	<p><b>1. La articolul 2, dupa punctul 12, se introduce un nou punct, punctul 12<sup>1</sup>, cu urmatorul cuprins:</b></p> <p>12<sup>1</sup> conflict de interese – un complex de circumstante care poate conduce la obtinerea, in mod injust, a unui folos de natura financiara sau de orice alta natura pentru mandatar sau cesionar, prin exercitarea de catre acesta a unei influente directe si/sau indirecte asupra costurilor de reparare a prejudiciului si/sau costurilor privind inchirierea de autovehicule care sa mareasca nejustificat nivelul despagubirii acordate de asigurator.</p>	<p>12<sup>1</sup> conflict de interese – un complex de circumstante care poate conduce la obtinerea, in mod injust, a unui folos de natura financiara sau de orice alta natura pentru mandatar, cesionar, <b>asigurator sau angajat al acestuia, unitate reparatoare auto sau angajat al acesteia</b>, prin exercitarea de catre acesta a unei influente directe si/sau indirecte asupra costurilor de reparare a prejudiciului si/sau costurilor privind inchirierea de autovehicule care sa mareasca <b>sau care sa diminueze</b> nejustificat nivelul despagubirii acordate de asigurator.</p> <p>Motivare propunere:</p> <p>Conflictul de interese trebuie sa acopere inclusiv situatiile in care asiguratorii sau angajatii lor diminueaza in mod nejustificat cuantumul despagubirii care se cuvine persoanei prejudiciate, precum si acele situatii in care unitatile reparatoare sau angajatii acestora, in complicitate cu asiguratorii sau angajatii acestora, supraevalueaza anumite lucrari de reparatii, ceea ce este de natura sa afecteze in viitor costul politelor de asigurare.</p>
2.	<p><b>3. La articolul 2, dupa punctul 23 se introduce un nou punct, punctul 23<sup>1</sup>, cu urmatorul cuprins:</b></p> <p>23<sup>1</sup> – pret de referinta – pretul orei de manopera mediu practicat de catre unitatile reparatoare auto in cazul reparatiilor de vehicule sau, in cazul inlocuirii temporare a autovehiculului avariat sau a despagubirii pentru lipsa de folosinta, pretul mediu practicat pe piata de catre</p>	<p>23<sup>1</sup> – pret de referinta – pretul orei de manopera mediu practicat de catre unitatile reparatoare auto <b>pentru o anumita marca si categorie de vehicule, la nivel judetean</b>, in cazul reparatiilor de vehicule sau, in cazul inlocuirii temporare a autovehiculului avariat sau a despagubirii pentru lipsa de folosinta, pretul mediu practicat pe piata de catre operatorii economici care desfasoara activitati de inchiriere de vehicule fara sofer, cu plata anticipata a prestatiei contractate.</p>

	operatorii economici care desfasoara activitati de inchiriere de vehicule fara sofer, cu plata anticipata a prestatiei contractate.	Motivare propunere:  Calculul trebuie facut in mod distinct pe marca si categorie de vehicule, precum si pentru fiecare judet din tara, intrucat costul orei de manopera, respectiv al zilei de inchiriere poate diferi substantial.
3.	<b>6. Dupa alineatul (1) al articolului 5, se introduce un nou alineat, alin. (1<sup>1</sup>), cu urmatorul cuprins:</b>  (1 <sup>1</sup> ) In cazul persoanelor fizice, contractul se incheie pe o perioada de 6 luni sau de 12 luni, la optiunea asiguratului	Propunem <b>eliminarea alineatului nou introdus</b>  Motivare propunere:  Nu a fost prezentat niciun motiv in nota de fundamentare care insoteste propunerea de act normativ pentru a justifica tratamentul discriminatoriu aplicat persoanelor fizice in raport cu persoanele juridice in ceea ce priveste perioada pentru care se incheie contractul RCA. In consecinta, solicitam acordarea unui tratament egal celor doua categorii de asigurati.
4.	<b>8. La articolul 11 alineatul (2), litera (d) se modifica si va avea urmatorul cuprins:</b>  d) prejudicii reprezentand consecinta lipsei de folosinta a vehiculului avariat, inclusiv inlocuirea temporara a vehiculului, la solicitarea persoanei prejudiciate; despagubirea pentru lipsa de folosinta poate fi incasata la cerere, in avans, de catre persoana prejudiciata pe baza preturilor de referinta practicate pe piata de operatorii economici care desfasoara activitati de inchiriere autovehicule fara sofer cu plata anticipata a prestatiei contractate	d) prejudicii reprezentand consecinta lipsei de folosinta a vehiculului avariat, inclusiv inlocuirea temporara a vehiculului, la solicitarea persoanei prejudiciate; despagubirea pentru lipsa de folosinta poate fi incasata <b>de catre persoana prejudiciata in avans la cerere, prin acceptarea ofertei asiguratorului, care va fi calculata</b> pe baza preturilor <b>medii</b> de referinta practicate <del>pe piata</del> <b>la nivel judetean pentru categoria si marca de vehicul respectiva</b> de operatorii economici care desfasoara activitati de inchiriere autovehicule fara sofer cu plata anticipata a prestatiei contractate <b>si a numarului de zile de efectuare a reparatiei estimate de asigurator, prin utilizarea sistemelor de evaluare specializate. Daca efectuarea reparatiei vehiculului se face la o unitate</b>

		<p><b>reparatoare autorizata intr-un timp mai mare decat cel estimat de asigurator la momentul avansarii ofertei de despagubire, asiguratorul ii va achita pagubitului diferenta, calculata in acelasi mod, in maximum 10 zile de la finalizarea reparatiei.</b></p> <p>Motivare propunere:</p> <p>Pentru clarificarea modului de stabilire a ofertei de despagubire pentru lipsa de folosinta a vehiculului avariat si pentru evitarea situatiilor in care pagubitii ar fi pusi in situatia de a accepta o oferta de despagubire mai redusa in comparatie cu prejudiciul suferit.</p>
5.	<p><b>10. Alineatul (3) al articolului 14 se modifica si va avea urmatorul cuprins:</b></p> <p>(3) Valoarea despagubirii aferente reparatiei vehiculului avariat se stabileste folosind sistemele de evaluare specializate sau prin documente fiscale emise in conditiile legii din care rezulta efectuarea reparatiei, avandu-se in vedere si preturile de referinta pentru valoarea orei de manopera calculate la nivel de judet, conform art.22</p>	<p>(3) Valoarea despagubirii aferente reparatiei vehiculului avariat se stabileste folosind sistemele de evaluare specializate sau prin documente fiscale emise in conditiile legii din care rezulta efectuarea reparatiei. <del>avandu-se in vedere si</del> <b>In masura in care in documentele fiscale a fost folosit un pret al orei de manopera care depaseste cu mai mult de 50%</b> preturile de referinta pentru valoarea orei de manopera calculate la nivel de judet, <b>pentru marca si categoria de vehicul,</b> conform art.22, <b>despagubirea acordata pentru ora de manopera poate fi plafonata la nivelul pretului de referinta plus 50%. Persoana prejudiciata va fi informata, in prealabil, de catre asigurator, intr-o modalitate care poate fi ulterior probata, cu privire la nivelul pretului orei de manopera pana la care va fi despagubita.</b></p>

		<p>Motivare propunere:</p> <p>In felul acesta se diminueaza riscul de a plati un pret speculativ al orei de manopera, dar se diminueaza riscul ca persoana prejudiciata sa fie obligata sa plateasca din propriul buzunar contravaloarea unei reparatii a vehiculului de care nu este vinovata.</p> <p>Modalitatea propusa de initiator poate da nastere la abuzuri din partea asiguratorilor, termenii utilizati fiind lipsiti de precizie si posibil generatori de confuzie si litigii ulterioare.</p>
6.	<p><b>12. Dupa alineatul (2) al articolului 22 se introduc sase noi alineate, alin (2<sup>1</sup>) – (2<sup>6</sup>), cu urmatorul cuprins:</b></p> <p>(2<sup>1</sup>) Preturile de referinta ale manoperei practicate in Romania pentru reparatia vehiculelor sunt orientative, se calculeaza anual, la nivelul fiecarui judet si se publica de catre BAAR; preturile de referinta se calculeaza de catre o societate cu expertiza recunoscuta in domeniu, contractata de catre BAAR, in urma selectiei efectuate de o Comisie formata din cate un reprezentant al BAAR, al Asociatiei Producatorilor si Importatorilor de Automobile din Romania, al Facultatii de Transporturi din cadrul Universitatii Politehnica din Bucuresti, al Autoritatii Nationale pentru Protectia Consumatorilor, al A.S.F si al Consiliului Concurentei.</p>	<p>(2<sup>1</sup>) Preturile de referinta ale manoperei practicate in Romania pentru reparatia vehiculelor sunt orientative, se calculeaza anual <b>de catre RAR</b>, la nivelul fiecarui <b>judet, pentru fiecare marca si categorie de vehicule</b>, si se publica de catre BAAR; <del>preturile de referinta se calculeaza de catre o societate cu expertiza recunoscuta in domeniu, contractata de catre BAAR, in urma selectiei efectuate de o Comisie formata din cate un reprezentant al BAAR, al Asociatiei Producatorilor si Importatorilor de Automobile din Romania, al Facultatii de Transporturi din cadrul Universitatii Politehnica din Bucuresti, al Autoritatii Nationale pentru Protectia Consumatorilor, al A.S.F si al Consiliului Concurentei.</del></p> <p>Motivare propunere:</p> <p>Este cu totul lipsit de sens ca, odata ce RAR colecteaza toate informatiile legate de orele de manopera, sa le transmita apoi unei societati care sa le importe intr-un tabel Excel pentru a realiza ulterior o medie aritmetica simpla. Ar exista costuri total nejustificate, care s-ar transmite ulterior catre asigurati.</p>

		In plus, nu intelegem criteriile utilizate pentru definirea componentei Comisiei propusa de actul normativ in vederea alegerii societatii respective; in opinia noastra, daca se merge totusi pe varianta propusa de actul normativ, din componenta Comisiei trebuie sa faca parte obligatoriu si RAR, si reprezentantii consumatorilor utilizatori de servicii financiare, reprezentantii structurilor asociative ale transportatorilor, unitatilor reparatoare, mai multi reprezentanti ai mediului academic etc.
7.	(2 <sup>2</sup> ) Comisia mentionata la alin. (2 <sup>1</sup> ) are ca atributii, pe langa selectia societatii care calculeaza preturile de referinta, si validarea metodologiei de calcul.	Propunem <b>eliminarea acestui alineat</b>  Motivare propunere: Vezi observatiile facute la punctul anterior
8.	(2 <sup>3</sup> ) Procedura de selectie a societatii mentionate la alin. (2 <sup>1</sup> ) se elaboreaza de catre BAAR, cu avizul A.S.F si al Consiliului Concurentei	Propunem <b>eliminarea acestui alineat</b>  Motivare propunere: Vezi observatiile facute la punctul anterior
9.	(2 <sup>4</sup> ) Colectarea datelor de la unitatile reparatoare auto cu privire la valoarea manoperei practicate de acestea este realizata de catre RAR, iar informatiile centralizate vor fi transmise ulterior societatii desemnate pentru calculul preturilor de referinta; in vederea realizarii de analize, studii de piata, comparatii de pret sau pentru indeplinirea altor atributii prevazute de Legea Concurentei nr. 21/1996, Consiliul Concurentei poate solicita RAR datele colectate de la unitatile reparatoare auto.	(2 <sup>4</sup> ) Colectarea datelor de la unitatile reparatoare auto cu privire la valoarea manoperei practicate de acestea este realizata de catre RAR, <del>iar informatiile centralizate vor fi transmise ulterior societatii desemnate pentru calculul preturilor de referinta</del> <b>care in baza lor va calcula preturile medii la nivel judetean, pe fiecare marca si categorie de vehicule, in baza unei metodologii care va fi avizata de A.S.F si Consiliul Concurentei;</b> in vederea realizarii de analize, studii de piata, comparatii de pret sau pentru indeplinirea altor atributii prevazute de Legea Concurentei nr. 21/1996, Consiliul Concurentei poate solicita RAR datele colectate de la unitatile reparatoare auto.
10.	(2 <sup>5</sup> ) Preturile de referinta pentru inlocuirea temporara a vehiculului avariat sau pentru acordarea despagubirii pentru lipsa de folosinta sunt orientative si sunt	(2 <sup>5</sup> ) Preturile de referinta pentru inlocuirea temporara a vehiculului avariat sau pentru acordarea despagubirii pentru lipsa de folosinta sunt orientative si sunt calculate, anual, la

	<p>calculate, anual, la nivel de judet, de societatea mentionata la alin. (2<sup>1</sup>), pe baza informatiilor colectate din piata de catre aceasta, de la operatorii economici care desfasoara activitati de inchiriere autovehicule fara sofer cu plata anticipata a prestatiei contractate.</p>	<p>nivel de judet, <b>pe fiecare marca si categorie de vehicule</b>, de societatea mentionata la alin. (2<sup>1</sup>) <b>A.S.F</b>, pe baza informatiilor colectate din piata de catre aceasta, de la operatorii economici care desfasoara activitati de inchiriere autovehicule fara sofer cu plata anticipata a prestatiei contractate.</p> <p>Motivare propunere:</p> <p>Nu consideram ca este nevoie de o societate care sa faca acest calcul relativ simplu.</p> <p>In plus, o calculatie facuta de o societate, oricare ar fi aceasta, ar putea oricand naste suspiciuni referitoare la acuratetea calculelor. Tocmai de aceea, consideram normal ca A.S.F sa fie cea care isi asuma aceasta responsabilitate.</p>
11.	<p>(2<sup>6</sup>) Asiguratorii RCA, BAAR, unitatile reparatoare auto si operatorii economici care desfasoara activitati de inchiriere autovehicule fara sofer cu plata anticipata a prestatiei contractate nu vor avea acces la informatiile colectate de catre societatea mentionata la alin. (2<sup>1</sup>) .</p>	<p>(2<sup>6</sup>) Asiguratorii RCA, BAAR, unitatile reparatoare auto si operatorii economici care desfasoara activitati de inchiriere autovehicule fara sofer cu plata anticipata a prestatiei contractate nu vor avea acces la informatiile colectate de catre societatea mentionata la alin. (2<sup>1</sup>) <b>RAR, respectiv A.S.F.</b></p> <p>Motivare propunere:</p> <p>Pentru conformitate cu propunerile anterioare de modificare.</p>