

EXPUNERE DE MOTIVE

Lege pentru constituirea, organizarea și funcționarea Corpului experților și evaluatorilor tehnici auto din România - CEETAR

Conform statisticilor anilor 2012-2013, România are cel mai ridicat procent de autovehicule implicate în accidente de circulație din Europa (aproape 10%) și totodată cele mai multe contestații/refuzuri de plată a despăgubirilor de către societățile de asigurări proprietarilor asigurați. Cu toate acestea nu există o legislație care să impună modul în care un autovehicul, distrus/avariat grav într-un eveniment rutier, să poată fi repus în circulație fără risc tehnic de producere a altui accident. Cu privire la plângerile îndreptate împotriva societăților de asigurări, până la sfârșitul anului 2012, numărul de reclamații către fostul CSA, actual ASF, pentru neîndeplinirea obligațiilor de despăgubire sau de nerespectare a clauzelor asumate de asigurator prin contractele tipizate, încheiate, a crescut de peste 80 de ori.

În toate țările dezvoltate, expertizarea tehnică și evaluarea daunelor/pagubelor constatate la autovehiculele implicate în accidente de circulație pe drumurile publice, respectiv avariate din alte cauze, revine unui corp profesionist, pregătit la nivel universitar-politehnic, continuu specializat și perfecționat, cu îndelungată practică în domeniu.

Crearea unui corp de experți și evaluatori tehnici auto în România, profesionist, independent, neutru de societățile de asigurare, de unitățile/service-le auto de reparații, precum și de proprietarii/posesorii/ detentorii autovehiculelor avariate, cu deosebire cele asigurate RCA ori CASCO, este de stringentă și maximă necesitate.

Este cunoscut, siguranța circulației vehiculelor pe drumurile publice este determinată hotărâtor de starea lor tehnică, din ce în ce mai precară în ultimul timp, la noi, din cauza pătrunderii în circulație a unor autovehicule cu reparații neconforme exigențelor legale impuse din legislația Uniunii Europene, în materie.

Nivelul de încredere scăzut al asiguraților RCA și CASCO, în respectarea contractelor încheiate cu asiguratorii, a condus la scăderea drastică a numărului de asigurați, aceștia fiind de până în 4 milioane, deși parcul auto național consemnează peste 5 milioane de vehicule înmatriculate. Acest fapt poate atrage sancționarea României prin declanșarea clauzei de infringement, din cauza numărului redus de vehicule asigurate obligatoriu sau facultativ.

Singura prevedere legislativă, care face trimitere vagă la cunoștințele de expertizare și evaluare a pagubelor auto, o găsim în Ordinul CSA nr.14/2011, care - la art. 3 alin.(1) lit d) – prevede că societățile de asigurare sunt obligate să dețină personal specializat de constatare și lichidare a daunelor auto. Nimeni nu știe și nici nu verifică dacă aceste persoane au sau nu cunoștințele tehnice profesionale și experiența necesară pentru a face "constatări și recomandări" de reparații auto. Pe lângă faptul că aceste persoane se numesc nu întâmplător "inspectori de daună", deoarece majoritatea sunt fără pregătire politehnică în domeniul auto, nu pot avea nici o independență, neutralitate, obiectivitate, depline, deoarece, fiind "angajate" sunt sub autoritatea și controlul asiguratorului (societatea de asigurare). Ei sunt obligați să minimalizeze costurile asiguratorului, deci implicit nu numai în detrimentul asiguratului ci și al siguranței circulației rutiere. Se știe că remunerația inspectorului de daună, încasată de la angajator, este în funcție de valoarea cât mai redusă a despăgubirii, calculată astfel de inspector pentru ca bonusul său pentru serviciul prestat să fie cât mai bun, fără afectarea la profit al angajatorului său. Mai mult, în același scop și în majoritatea cazurilor "expertizate", inspectorul de daună, neprofesionist "tehnic" la nivel politehnic, emite soluții tehnice de "reparare", eronate, uneori imposibil de pus în aplicare de unitățile/service-le auto. Așa se explică faptul că ei cer, de regulă, ca anumite ansamble/subansamble/piese avariate să fie "reparate" nu înlocuite, deși pentru acestea - fiind omologate - constructorul din industria auto nu admite "repararea" ci numai înlocuirea lor. Se poate reține că, în momentul de față, inspectorii de daună sunt cei care, la noi, "identifică" – după bunul plac – ansamblele/subansamblele/piese avariate; el stabilește soluțiile tehnice de reparație, ce piese să fie sau nu înlocuite etc. Tot el stabilește și costurile de despăgubire ale societății de asigurare, pe care o reprezintă, către asigurat.

La fel de gravă și de neînțeleasă este poziția în care se află experții autorizați să efectueze expertize tehnice auto judiciare. Si aceștia, din lipsă de cunoștințe tehnice auto de înaltă specializare, în foarte multe cauze au emis rapoarte contradictorii, neprofesioniste. Așa cum inspectorilor de daună

de la societățile de asigurări, la majoritatea, le lipsesc studiile politehnice de specialitate tehnică auto, pentru a întocmi rapoarte profesionale, cu soluții tehnice corecte pentru repararea și repunerea în circulație, fără risc tehnic, și experților tehnici judiciari le lipsesc actualitatea practică și noutățile la zi din domeniul auto, extrem de dinamic și variat, motiv pentru care asistăm azi la decredibilizarea actului de expertiză tehnică auto judiciară, indiferent de cine este întocmit.

Nici la unitățile service auto de firmă – excluzând din motive de criză atelierelor mici, autorizate, cât și pe cele ocazionale, din varii locuri - lucrările de reparații auto nu sunt reglementate, deci în bună regulă. Ca exemplu: la acest moment nu există nici o evidență oficială a autovehiculelor grav afectate la sistemele de siguranța circulației; nici o obligație a unităților/service-lor auto de a evidenția și comunica la RAR intervențiile de risc pentru circulație la care au fost supuse autovehiculele reparate; nici o prevedere – ulterior reparației - cu privire la eventualele restricții/precauții pe care conducătorul auto ar trebui să le respecte în conducerea lor în circulația intensă de pe drumurile publice; nici o prescripție de a efectua obligatoriu un nou ITP-ul după reparație, indiferent de cel anterior efectuat; nici o prevedere despre perioadele de verificare mai intense decât cele normale etc.etc., ori pur și simplu de a solicita – autorității competente - radierea lor din registrul auto, nemaîndeplinind nici condițiile de circulație, cu restricții. Pierderile de vieți omenești, însoțite de pagube materiale uneori inexprimabile, sunt cert și consecința directă a inexistenței unor minime cerințe legale.

Conform reglementărilor, sistemul de constatare tehnică auto și de evaluare a daunelor la autovehiculele implicate în accidente de circulație în majoritatea țărilor Uniunii Europene este externalizat, către un organism independent, înalt profesionalizat și specializat, creat prin lege. Numai acesta autorizează/certifică persoanele care îndeplinesc condițiile legale pentru a efectua expertize tehnice și de evaluare auto complete, obiective, neutre, esențial profesionale, angajând răspunderea concomitent cu sancțiunea legii.

Prin prisma acestor reglementări, alăturatul proiectul de lege propune:

a)-modul de constituire, de organizare și funcționare a Corpului experților și evaluatorilor tehnici auto din România (CEETAR), persoană juridică de drept privat, fundamental profesională, independentă, de utilitate publică, sub controlul Guvernului. Pentru dobândirea personalității juridice, membrii asociați – persoane juridice și persoane fizice – sunt obligați să trimită SGG actul constitutiv și statutul CEETAR, înscrisuri care devin anexe la hotărârea de guvern, adoptată în acest scop.

CEETAR se crează, se organizează și va funcționa cu independență deplină - administrativă, structurală și financiară. Sursele de venit sunt numeroase și asigură buna funcționare a sa și a structurilor/filialelor teritoriale, inclusiv a Institutului de pregătire, autorizare și supraveghere a experților și evaluatorilor tehnici auto din România (IPASEETR), propus a se înființa, instituție integrată în sistemul național de pregătire continuă și perfecționare profesională;

b)-obiectivele, prerogativele și atribuțiile CEETAR. Ca principale atribuții ale acesteia, exemplificăm:

- autorizează, în condițiile legii, persoana care poate efectua expertize tehnice auto la vehiculele cu distrugerii/deteriorări/avarii, și face evaluări asupra lor, precum și recomandări cu privire la reparații, conform nomenclatoarelor tehnice și de preț ale producătorului/ importatorului, precum și de repunere în circulație, fără risc tehnic;

- emite, revocă, prelungește, suspendă, retrage – după caz – certificatele de autorizare și, respectiv, legitimațiile aferente;

- înființează centre/filiale teritoriale în țară, în funcție de cerințe;

- satbilește categoriile de experți tehnici auto (stagiar, cu atribuții limitate, titular) și modul de pregătire continuă a acestora;

- examinează, testează și monitorizează activitatea tuturor experților și evaluatorilor tehnici auto înscrisi în evidențele CEETAR;

- colaborează cu RAR, Poliția Română, celelalte autorități/instituții cu competențe, atribuții și responsabilități privind siguranța circulației rutiere în România;

- face propuneri de modificare și completare a reglementărilor legale, pentru îmbunătățirea și creșterea siguranței în circulația pe drumurile publice.

Dobândirea calității de expert tehnic auto este condiționată de îndeplinirea strictă, pe tot parcursul profesiei, a unor cerințe de vârstă, studii universitare politehnice, deținerea permisului de

conducere de la cel puțin două categorii de autovehicule (pentru stagiaari) și la 4 categorii de autovehicule conduse pe drumurile publice din România (de către titulari); să nu fi fost condamnat pentru fals, uz de fals, neglijență în serviciu; să promoveze toate examenele și testele organizate, atât la intrarea în profesie cât și pe întreg parcursul activității, etc.

Fiecare expert/evaluator tehnic auto, reglementat conform inițiativei legislative, trebuie arondat/atașat la una din structurile teritoriale ale CEETAR, pentru efectuarea completă a expertizei și de evaluare tehnică auto de pe raza teritorială a acestuia, pentru a nu tergiversa inutil intrarea în reparații a autovehiculului avariat. Raportul de expertiză tehnică încheiat, cu răspunsul la toate țintele stabilite expres de lege, reprezintă act oficial, scris, pe baza căruia autovehiculul avariat poate intra de îndată în reparații; cei nemulțumiți având posibilitatea de a-l contesta în justiție, pe bază de probe proprii, eventualele pretenții fiind reglate ulterior între părți, conform hotărârii instanței, definitivă/irevocabilă.

Proiectul prevede, de asemenea, modul de stabilire a relațiilor dintre CEETAR cu următoarele autorități/instituții/structuri de stat, în cadrul cărora lucrează experți tehnici auto autorizați/certificați: R.A.R., Poliția Română, Ministerul Apărării Naționale, Ministerul Justiției etc., atât pentru a realiza o reglementare unitară a profesiei de expert/evaluator tehnic auto în România, cât și pentru cooperare și colaborare.

Proiectul de lege cuprinde sancțiunile care pot fi aplicate pentru săvârșirea de fapte administrative, civile, penale ori de simplă deontologie profesională, precum și norme finale și tranzitorii, aplicabile în perioada de la publicarea legii la constituirea CEETAR și funcționarea noului sistem în integralitatea sa.

În conformitate cu prevederile art. 76 alin. (3) din Constituția României, propunem dezbateră și adoptarea legii în procedură de urgență.

Inițiatori:

- Deputat PSD Iulian Iancu.....
- Deputat Rodion Traicu.....
- Deputat NITA EMIL.....
- Sen. Nelu Cofaru
- dep Ion Dinu
- Sen. Ioan Chelaru