



# MONITORUL OFICIAL

## AL

# ROMÂNIEI

Anul 191 (XXXV) — Nr. 1101

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Joi, 7 decembrie 2023

### SUMAR

| <u>Nr.</u>   | <u>Pagina</u> |
|--|---------------|
| <b>DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE</b>  |               |
| Decizia nr. 468 din 14 septembrie 2023 referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie .....  | 2–8           |
| <b>HOTĂRĂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI</b>  |               |
| 1.175. — Hotărâre privind actualizarea valorii de inventar, ca urmare a reevaluării, a unui imobil aflat în domeniul public al statului și în administrarea Ministerului Afacerilor Interne, prin Direcția asigurare logistică integrată .....   | 9             |
| 1.213. — Hotărâre pentru re aprobarea Notei de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții „Achiziția de 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, capabile să circule cu o viteză maximă situată în intervalul 160 km/h—200 km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători” .....   | 10–13         |
| <b>ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE<br/>ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE</b>  |               |
| 504. — Ordin al ministrului agriculturii și dezvoltării rurale pentru modificarea și completarea anexei la Ordinul ministrului agriculturii și dezvoltării rurale nr. 107/2017 privind aprobarea schemei de ajutor <i>de minimis</i> „Sprijin pentru implementarea acțiunilor în cadrul strategiei de dezvoltare locală” .....   | 13–15         |
| 506. — Ordin al ministrului agriculturii și dezvoltării rurale privind modificarea alineatului (3) al articolului 8 din anexa la Ordinul ministrului agriculturii și dezvoltării rurale nr. 1.198/2018 pentru aprobarea schemei de ajutor de stat „Stimularea dezvoltării regionale prin realizarea de investiții, inclusiv în sectorul pomicol, pentru procesarea și marketingul produselor agricole în vederea obținerii de produse neagricole” în cadrul PNDR 2014—2020 ..... | 16            |

**DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE****CURTEA CONSTITUȚIONALĂ****DECIZIA Nr. 468**

din 14 septembrie 2023

**referitoare la excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie**

|                        |                      |
|------------------------|----------------------|
| Marian Enache          | — președinte         |
| Mihaela Ciochină       | — judecător          |
| Cristian Deliorga      | — judecător          |
| Dimitrie-Bogdan Licu   | — judecător          |
| Laura-Iuliana Scânteii | — judecător          |
| Gheorghe Stan          | — judecător          |
| Livia Doina Stanciu    | — judecător          |
| Elena-Simina Tănăsescu | — judecător          |
| Varga Attila           | — judecător          |
| Ingrid-Alina Tudora    | — magistrat-asistent |

Cu participarea reprezentantului Ministerului Public, procuror Loredana Brezeanu.

1. Pe rol se află soluționarea excepției de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie, excepție ridicată de Societatea de Asigurare-Reasigurare City Insurance — S.A. din București în Dosarul nr. 18.253/325/2019\* al Judecătorei Timișoara — Secția a II-a civilă și care formează obiectul Dosarului Curții Constituționale nr. 415D/2020.

2. La apelul nominal se constată lipsa părților. Procedura de înștiințare este legal îndeplinită.

3. Președintele Curții dispune să se facă apelul și în dosarele Curții Constituționale nr. 425D/2020, nr. 430D/2020, nr. 437D/2020, nr. 448D/2020, nr. 449D/2020, nr. 464D/2020, nr. 480D/2020, nr. 484D/2020, nr. 485D/2020, nr. 494D/2020, nr. 505D/2020, nr. 508D/2020, nr. 529D/2020, nr. 551D/2020, nr. 552D/2020, nr. 566D/2020, nr. 570D/2020, nr. 571D/2020, nr. 572D/2020, nr. 591D/2020, nr. 592D/2020, nr. 593D/2020, nr. 594D/2020, nr. 595D/2020, nr. 615D/2020, nr. 616D/2020, nr. 622D/2020, nr. 647D/2020, nr. 766D/2020, nr. 767D/2020, nr. 768D/2020, nr. 769D/2020, nr. 772D/2020, nr. 787D/2020, nr. 797D/2020, nr. 798D/2020, nr. 799D/2020, nr. 842D/2020, nr. 843D/2020, nr. 844D/2020, nr. 845D/2020, nr. 846D/2020, nr. 847D/2020, nr. 848D/2020, nr. 909D/2020, nr. 910D/2020, nr. 911D/2020, nr. 912D/2020 și nr. 913D/2020, având ca obiect excepția de neconstituționalitate a aceluiași dispoziții de lege, excepție ridicată de Societatea de Asigurare-Reasigurare City Insurance — S.A. din București în dosarele nr. 18.958/299/2019, nr. 35.595/299/2019, nr. 28.751/299/2019, nr. 33.737/299/2019, nr. 36.863/299/2019, nr. 33.183/299/2019, nr. 35.179/299/2019, nr. 30.922/299/2019, nr. 30.196/299/2019, nr. 30.202/299/2019 și nr. 2.525/299/2020 ale Judecătorei Sectorului 1 București — Secția I civilă, în dosarele nr. 31.326/299/2019, nr. 30.195/299/2019, nr. 29.890/299/2019, nr. 22.375/299/2019, nr. 2.526/299/2020, nr. 37.241/299/2019, nr. 8.600/299/2019, nr. 2.532/299/2020, nr. 35.131/299/2019, nr. 30.201/299/2019, nr. 30.191/299/2019, nr. 2.172/299/2020, nr. 29.691/299/2019, nr. 30.420/299/2019, nr. 30.080/299/2019 și nr. 30.699/299/2019 ale Judecătorei Sectorului 1 București — Secția a II-a civilă, în dosarele nr. 30.170/325/2018, nr. 16.441/325/2019, nr. 23.652/325/2019, nr. 23.005/325/2019, nr. 17.187/325/2019, nr. 25.637/325/2019, nr. 22.560/325/2019 și nr. 17.188/325/2019

ale Tribunalului Timiș — Secția a II-a civilă, în dosarele nr. 28.453/325/2019, nr. 23.654/325/2019, nr. 23.892/325/2019, nr. 28.457/325/2019, nr. 11.462/325/2019, nr. 28.781/325/2019, nr. 22.984/325/2019 și nr. 17.029/325/2019 ale Judecătorei Timișoara — Secția I civilă, precum și în dosarele nr. 21.825/325/2019\*, nr. 27.175/325/2019, nr. 25.338/325/2019, nr. 28.463/325/2019, nr. 29.290/325/2019 și nr. 23.655/325/2019 ale Judecătorei Timișoara — Secția a II-a civilă.

4. La apelul nominal se constată lipsa părților. Procedura de înștiințare este legal îndeplinită.

5. Curtea, din oficiu, pune în discuție conexarea dosarelor. Reprezentantul Ministerului Public este de acord cu conexarea dosarelor. Curtea, având în vedere identitatea de obiect al cauzelor, în temeiul art. 53 alin. (5) din Legea nr. 47/1992 privind organizarea și funcționarea Curții Constituționale, dispune conexarea dosarelor nr. 425D/2020, nr. 430D/2020, nr. 437D/2020, nr. 448D/2020, nr. 449D/2020, nr. 464D/2020, nr. 480D/2020, nr. 484D/2020, nr. 485D/2020, nr. 494D/2020, nr. 505D/2020, nr. 508D/2020, nr. 529D/2020, nr. 551D/2020, nr. 552D/2020, nr. 566D/2020, nr. 570D/2020, nr. 571D/2020, nr. 572D/2020, nr. 591D/2020, nr. 592D/2020, nr. 593D/2020, nr. 594D/2020, nr. 595D/2020, nr. 615D/2020, nr. 616D/2020, nr. 622D/2020, nr. 647D/2020, nr. 766D/2020, nr. 767D/2020, nr. 768D/2020, nr. 769D/2020, nr. 772D/2020, nr. 787D/2020, nr. 797D/2020, nr. 798D/2020, nr. 799D/2020, nr. 842D/2020, nr. 843D/2020, nr. 844D/2020, nr. 845D/2020, nr. 846D/2020, nr. 847D/2020, nr. 848D/2020, nr. 909D/2020, nr. 910D/2020, nr. 911D/2020, nr. 912D/2020 și nr. 913D/2020 la Dosarul nr. 415D/2020, care a fost primul înregistrat.

6. Cauza fiind în stare de judecată, președintele Curții acordă cuvântul reprezentantului Ministerului Public, care pune concluzii de respingere, ca neîntemeiată, a excepției de neconstituționalitate, având în vedere jurisprudența în materie a Curții Constituționale, spre exemplu, Decizia nr. 354 din 27 iunie 2023.

**CURTEA,**

având în vedere actele și lucrările dosarelor, reține următoarele:

7. Prin Încheierea din 9 martie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 18.958/299/2019, prin Încheierea din 20 martie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 35.595/299/2019, prin încheierile din 11 martie 2020, pronunțate în dosarele nr. 28.751/299/2019 și nr. 33.737/299/2019, prin Încheierea din 16 iunie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 36.863/299/2019, prin Încheierea din 3 iunie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 33.183/299/2019, precum și prin Sentința civilă nr. 1.520 din 2 martie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 35.179/299/2019, prin sentințele civile nr. 2.262 și nr. 2.280 din 26 martie 2020, pronunțate în dosarele nr. 30.922/299/2019 și nr. 30.196/299/2019, prin sentințele civile nr. 2.848 și nr. 2.846 din 9 iunie 2020, pronunțate în dosarele nr. 30.202/299/2019 și nr. 2.525/299/2020, **Judecătoria Sectorului 1 București — Secția I civilă a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017.**

8. Prin Sentința civilă nr. 1.678 din 5 martie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 31.326/299/2019, prin Sentința civilă nr. 1.585 din 3 martie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 30.195/299/2019, prin Sentința civilă nr. 2.245 din 20 martie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 29.890/299/2019, precum și prin Încheierea din 4 martie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 22.375/299/2019, prin încheierile din 9 iunie 2020, pronunțate în dosarele nr. 2.526/299/2020 și nr. 37.241/299/2019, prin Încheierea din 28 mai 2020, pronunțată în Dosarul nr. 8.600/299/2019, prin Încheierea din 19 mai 2020, pronunțată în Dosarul nr. 2.532/299/2020, prin încheierea din 10 iunie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 35.131/299/2019, prin încheierile din 18 iunie 2020, pronunțate în dosarele nr. 30.201/299/2019 și nr. 2.172/299/2020, prin încheierile din 3 martie 2020, pronunțate în dosarele nr. 29.691/299/2019, nr. 30.420/299/2019 și nr. 30.699/299/2019, și prin încheierile din 4 martie 2020, pronunțate în dosarele nr. 30.191/299/2019 și nr. 30.080/299/2019, **Judecătoria Sectorului 1 București — Secția a II-a civilă a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017.**

9. Prin încheierea din 9 martie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 30.170/325/2018, prin Încheierea din 23 martie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 16.441/325/2019, prin încheierile din 23 iunie 2020, pronunțate în dosarele nr. 23.652/325/2019, nr. 23.005/325/2019 și nr. 22.560/325/2019, prin încheierile din 29 iunie 2020, pronunțate în dosarele nr. 17.187/325/2019 și nr. 25.637/325/2019, precum și prin Decizia civilă nr. 402/A din 23 martie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 17.188/325/2019, **Tribunalul Timiș — Secția a II-a civilă a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017.**

10. Prin încheierile din 5 martie 2020, pronunțate în dosarele nr. 28.453/325/2019, nr. 23.892/325/2019 și nr. 28.457/325/2019, prin Încheierea din 25 februarie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 23.654/325/2019, prin Încheierea din 20 martie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 11.462/325/2019, prin Sentința civilă nr. 2.182 din 20 februarie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 28.781/325/2019, prin sentințele civile nr. 3.684 și nr. 3.642 din 18 martie 2020, pronunțate în dosarele nr. 22.984/325/2019 și nr. 17.029/325/2019, **Judecătoria Timișoara — Secția I civilă a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017.**

11. Prin încheierile din 4 martie 2020, pronunțate în dosarele nr. 18.253/325/2019\* și nr. 21.825/325/2019\*, prin Încheierea din 10 martie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 27.175/325/2019, prin Sentința civilă nr. 2.747 din 4 martie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 25.338/325/2019, prin sentința civilă nr. 3.409 din 18 martie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 28.463/325/2019, prin Sentința civilă nr. 2.382 din 27 februarie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 29.290/325/2019, precum și prin Sentința civilă nr. 3.528 din 30 martie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 23.655/325/2019, **Judecătoria Timișoara — Secția a II-a civilă a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017.**

12. Excepția de neconstituționalitate a fost invocată de Societatea de Asigurare-Reasigurare City Insurance — S.A. din București cu prilejul soluționării unor cauze civile având ca obiect pretenții derivând din asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților.

13. În motivarea excepției de neconstituționalitate, referitor la încălcarea art. 1 alin. (5) din Constituție, autoarea acesteia susține, în esență, că atât în jurisprudența constantă a Curții Constituționale, cât și în cea a Curții Europene a Drepturilor Omului s-a statuat că norma legală trebuie să fie suficient de accesibilă și de previzibilă încât să permită cetățeanului să dispună de informații suficiente asupra normelor juridice aplicabile într-un caz dat, astfel încât acesta să fie

capabil să prevadă, în mod rezonabil, consecințele care pot apărea. În acest sens, în Hotărârea din 25 august 1998, pronunțată în Cauza *Hertel împotriva Elveției*, Curtea Europeană a Drepturilor Omului a reținut că previzibilitatea nu trebuie neapărat să fie însoțită de certitudini absolute. Certitudinea, chiar dacă este de dorit, este dublată uneori de o rigiditate excesivă, or, dreptul trebuie să se adapteze schimbărilor de situație. De asemenea, și în Hotărârea din 25 noiembrie 1996, pronunțată în Cauza *Wingrove împotriva Regatului Unit*, Curtea Europeană a Drepturilor Omului a decis că legea internă, care înglobează atât dreptul scris, cât și pe cel nescris, trebuie formulată cu o precizie suficientă pentru a permite persoanelor interesate, care pot apela, la nevoie, la sfatul unui specialist, să prevadă într-o măsură rezonabilă, în circumstanțele speței, consecințele care pot rezulta dintr-un act determinat. Autoarea excepției invocă bogata jurisprudență a Curții Europene a Drepturilor Omului în ceea ce privește previzibilitatea legii, în care s-a arătat că nivelul de precizie a legislației interne, care nu poate să prevadă toate ipotezele, depinde într-o mare măsură de conținutul legii respective, de domeniul pe care intenționează să îl reglementeze și de numărul și statutul celor cărora li se adresează. S-a subliniat, totodată, că o normă este previzibilă dacă oferă o anumită garanție împotriva atingerilor arbitrare din partea puterii publice și contra aplicării extensive a unei restricții în detrimentul justițiabilului.

14. Se susține, astfel, că dispozițiile art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017 sunt lipsite de previzibilitate și claritate, întrucât permit stabilirea în mod arbitrar și abuziv de către unitatea reparatoare a unui preț pe oră pentru manopera efectuată mult peste prețurile de referință din piața specifică. Apreciază că, astfel cum sunt redactate, fără a exista obligația legală de raportare la anumite criterii, cum ar fi, spre exemplu, prețurile de referință din piață sau prețurile recomandate de producător, dispozițiile legale criticate lasă stabilirea prețului la totala dispoziție a unității reparatoare, care poate fixa practic orice valoare a reparației. În acest mod, s-au creat premisele unui comportament abuziv din partea unităților reparatoare care au înțeles să utilizeze prețuri pe oră de manoperă cu mult peste ceea ce se practică pe piața de profil și să utilizeze un alt preț, cu mult majorat, față de cel afișat, încălcându-se astfel și dispozițiile art. 67 alin. (1) și (2) din Ordonanța Guvernului nr. 99/2000 privind comercializarea produselor și serviciilor de piață. Mai mult, prețul pe oră de manoperă nici nu este negociat cu cealaltă parte contractantă, persoana asigurată la societatea de asigurări, care nu are niciun interes să negocieze sau să se opună prețului solicitat de unitatea reparatoare.

15. O altă deficiență a textului de lege criticat constă în faptul că, potrivit acestuia, unitatea reparatoare are la dispoziție posibilitatea să opteze pentru una sau alta dintre modalitățile de stabilire a valorii reparației, „folosind sisteme de evaluare specializate sau prin documente emise în condițiile legii în care unitatea reparatoare auto își poate utiliza propria valoare a prețului pe ora de manoperă afișată”. Astfel, art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017 prezintă o deficiență gravă de conținut, care îi conferă caracter neconstituțional, întrucât nu prevede și criteriul legal de stabilire a cuantumului orei de manoperă. Această deficiență permite unității reparatoare majorarea în mod arbitrar și abuziv a prețului de manoperă în relația contractuală directă cu persoana asigurată la societatea de asigurare, în special atunci când valoarea reparației urmează să fie achitată de către asigurător.

16. Referitor la încălcarea dispozițiilor art. 44 din Constituție și ale art. 1 din Primul Protocol adițional la Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, se arată că „bunurile” societății, obiect al încălcării, sunt reprezentate de sumele achitate în plus ca urmare a majorării în mod arbitrar și abuziv a prețului orei de manoperă de către unitățile reparatoare. Astfel, se permite unităților reparatoare, invocând principiile pieței libere, în special atunci când valoarea reparației urmează să fie achitată de asigurător, să convină

prețuri arbitrare, excesive și abuzive, în relația contractuală directă cu persoana prejudiciată. Asigurătorul are calitatea de terț față de contractul dintre unitatea reparatoare și persoana prejudiciată, neavând niciun control asupra modului de stabilire a prețului pieselor și al manoperei. Există ulterior posibilitatea să se cenzureze această practică, prin neplata diferențelor dintre prețurile practicate în piață și prețul solicitat, însă unitățile reparatoare se adresează instanțelor judecătorești care, într-o proporție covârșitoare, le admit cererile și obligă, pe lângă plata acestor diferențe, și la plata de penalități. Se susține că, în mod contrar art. 44 alin. (2) din Constituție, sunt favorizate unitățile reparatoare și patrimoniul acestora în detrimentul societăților de asigurare al căror patrimoniu este mai puțin ocrotit de legiuitor. Concluzionând, autoarea excepției consideră că, prin actuala redactare a legii, unitățile reparatoare pot adopta o conduită arbitrară și abuzivă, cu consecința afectării grave a dreptului său de proprietate.

**17. Judecătoria Sectorului 1 București — Secția I civilă**, în dosarele Curții Constituționale nr. 437D/2020, nr. 464D/2020, nr. 570D/2020, nr. 571D/2020, nr. 572D/2020, nr. 615D/2020, nr. 616D/2020, nr. 787D/2020, nr. 797D/2020, nr. 798D/2020 și nr. 799D/2020, apreciază că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată, autoarea criticând, în esență, opțiunea legiuitorului de a conferi o marjă de acțiune unităților reparatoare care își pot utiliza propria valoare a orei de manoperă, susțineri ce nu se subsumează unor veritabile critici de neconstituționalitate din perspectiva caracterului clar și previzibil al legii. Totodată, împrejurarea că unitatea reparatoare auto își poate utiliza propria valoare a orei de manoperă afișată corespunde principiului libertății economice, prezumtivii beneficiari ai serviciilor auto fiind liberi, în măsura în care consideră că valoarea manoperei este disproporționată, să aleagă un alt cocontractant. În acest fel, nu se aduce atingere nici drepturilor asigurătorului, care nu are o răspundere directă, ci una derivată, grefată pe contractul de asigurare. Nu se poate impune unităților reparatoare auto o altă valoare a orei de manoperă, întrucât astfel s-ar aduce atingere principiului liberei circulații a serviciilor și al garantării proprietății. De altfel, prin încheierea contractului de asigurare — contract esențialmente aleatoriu — asigurătorul dobândește șansa unui câștig, fiind expus totodată la riscul unei pierderi, împrejurări ce depind de un eveniment viitor și incert, în timp ce obligația de plată a primei de asigurare este totdeauna certă în ceea ce îl privește pe asigurat, astfel că, în mod normal, asigurătorul trebuie să suporte consecințele producerii riscului asigurat. Așadar, instanța apreciază că dispozițiile art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017 apar ca fiind clare și în conformitate cu cerințele de previzibilitate, nu constituie o încălcare a dreptului de proprietate al societății de asigurare, libertatea unităților reparatoare de a utiliza propria valoare a orei de manoperă afișată, oferită de către legiuitor prin edictarea acestei norme, urmărind scopul legitim de a proteja principiul libertății economice.

**18. Judecătoria Sectorului 1 București — Secția a II-a civilă**, în dosarele Curții Constituționale nr. 508D/2020, nr. 551D/2020, nr. 552D/2020, nr. 566D/2020, nr. 766D/2020, nr. 767D/2020, nr. 768D/2020, nr. 769D/2020, nr. 772D/2020, nr. 842D/2020, nr. 843D/2020, nr. 844D/2020, nr. 845D/2020, nr. 846D/2020, nr. 847D/2020 și nr. 848D/2020, apreciază că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată, autoarea criticând, în esență, opțiunea legiuitorului de a conferi o marjă de acțiune unităților reparatoare care își pot utiliza propria valoare a orei de manoperă, susțineri ce nu se subsumează unor veritabile critici de neconstituționalitate din perspectiva caracterului clar și previzibil al legii. Astfel, referitor la criticile formulate prin raportare la art. 1 alin. (5) din Constituție, instanța apreciază că textul de lege criticat îndeplinește cerințele de accesibilitate, claritate, precizie și previzibilitate, norma având o redactare fluentă, inteligibilă, fără dificultăți sintactice ori pasaje echivoce, fiind exprimată într-un limbaj și stil juridic specific

normativ, permițând, în același timp, oricărei persoane să își adapteze conduita și să fie capabilă să prevadă, într-o măsură rezonabilă, consecințele ce pot să apară dintr-un act determinat. În ceea ce privește criticile formulate prin raportare la art. 44 din Constituție, instanța subliniază că împrejurarea că unitatea reparatoare își poate utiliza propria valoare a orei de manoperă afișată corespunde principiului libertății economice, prezumtivii beneficiari ai serviciilor auto fiind liberi, în măsura în care consideră că valoarea manoperei este disproporționată, să aleagă un alt cocontractant. Nu se poate impune unităților reparatoare auto o anumită valoare a orei de manoperă, întrucât astfel s-ar aduce atingere principiului liberei circulații a serviciilor și al garantării proprietății. Totodată, instanța reține că nu poate fi limitat dreptul persoanei despăgubite de a alege service-ul în care își repară autoturismul, câtă vreme această alegere se face pe criterii de calitate și performanță. Așa fiind, instanța consideră că nu se poate reține încălcarea art. 44 din Constituție și nici a art. 1 din Primul Protocol adițional la Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, prin raportare la o obligație legală stabilită în sarcina asigurătorului RCA, iar reglementarea sau nereglementarea unui nivel maxim al întinderii despăgubirii ce urmează a fi suportată de asigurătorul RCA reprezintă o opțiune a legiuitorului, și nu un aspect de neconstituționalitate.

**19. Tribunalul Timiș — Secția a II-a civilă**, în dosarele Curții Constituționale nr. 480D/2020, nr. 494D/2020, nr. 505D/2020, nr. 909D/2020, nr. 910D/2020, nr. 911D/2020, nr. 912D/2020 și nr. 913D/2020, apreciază că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată. În acest sens, instanța de judecată învederează că, în esență, se critică opțiunea legiuitorului de a conferi o marjă de acțiune unităților reparatoare care își pot utiliza propria valoare a orei de manoperă, critici ce nu se subsumează unor veritabile critici de neconstituționalitate din perspectiva caracterului clar și previzibil al legii. Totodată, împrejurarea că unitatea reparatoare auto își poate utiliza propria valoare a orei de manoperă afișată corespunde principiului libertății economice, prezumtivii beneficiari ai serviciilor auto fiind liberi să aleagă un alt cocontractant, în măsura în care consideră că valoarea manoperei este disproporționată. În acest fel, instanța apreciază că nu se aduce atingere nici drepturilor asigurătorului, care nu are o răspundere directă, ci una derivată, grefată pe contractul de asigurare. Nu se poate impune unităților reparatoare auto o altă valoare a orei de manoperă, întrucât astfel s-ar aduce atingere principiului liberei circulații a serviciilor și al garantării proprietății. De altfel, prin încheierea contractului de asigurare — contract esențialmente aleatoriu — asigurătorul dobândește șansa unui câștig, fiind expus totodată la riscul unei pierderi, împrejurări ce depind de un eveniment viitor și incert, în timp ce obligația de plată a primei de asigurare este totdeauna certă în ceea ce îl privește pe asigurat, astfel că, în mod normal, asigurătorul trebuie să suporte consecințele producerii riscului asigurat. De asemenea, instanța apreciază că nu sunt încălcate dispozițiile art. 44 din Constituție sau ale art. 1 din Primul Protocol adițional la Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, referitoare la dreptul de proprietate privată, întrucât textul de lege criticat stabilește un criteriu legal de evaluare a despăgubirii, constând în valoarea orei de manoperă afișată de unitatea reparatoare, neexistând nicio rațiune pentru care unitatea reparatoare să fie obligată să accepte tarife mai mici sau plafonate. În condițiile în care societatea de asigurare trebuie să repare integral prejudiciul produs, plata acestor sume nu poate fi apreciată ca fiind o încălcare a dreptului de proprietate al asigurătorului.

**20. Judecătoria Timișoara — Secția I civilă**, în dosarele Curții Constituționale nr. 425D/2020, nr. 448D/2020, nr. 484D/2020, nr. 485D/2020, nr. 593D/2020 și nr. 594D/2020, apreciază că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată, autoarea criticând, în esență, opțiunea legiuitorului de a conferi o marjă de acțiune unităților reparatoare

care își pot utiliza propria valoare a orei de manoperă, susțineri ce nu se subsumează unor veritabile critici de neconstituționalitate din perspectiva caracterului clar și previzibil al legii. Totodată, împrejurarea că unitatea reparatoare auto își poate utiliza propria valoare a orei de manoperă afișată corespunde principiului libertății economice, prezumtivii beneficiari ai serviciilor auto fiind liberi, în măsura în care consideră că valoarea manoperei este disproporționată, să aleagă un alt cocontractant. În acest fel, nu se aduce atingere nici drepturilor asigurătorului, care nu are o răspundere directă, ci una derivată, grefată pe contractul de asigurare. Nu se poate impune unităților reparatoare auto o altă valoare a orei de manoperă, întrucât astfel s-ar aduce atingere principiului liberei circulații a serviciilor și al garantării proprietății. De altfel, prin încheierea contractului de asigurare — contract esențialmente aleatoriu — asigurătorul dobândește șansa unui câștig, fiind expus totodată la riscul unei pierderi, împrejurări ce depind de un eveniment viitor și incert, în timp ce obligația de plată a primei de asigurare este totdeauna certă în ceea ce îl privește pe asigurat, astfel că, în mod normal, asigurătorul trebuie să suporte consecințele producerii riscului asigurat. Așa fiind, instanța apreciază că textul de lege criticat este constituțional și nu aduce limitări ale dreptului de proprietate, este clar și previzibil, fiind atributul exclusiv al legiuitorului să instituie criteriile de stabilire a valorii reparațiilor. Faptul că unitatea reparatoare împreună cu persoana păgubită agreează un anumit cost al reparațiilor, inclusiv al manoperei, nu înseamnă că se aduce atingere dreptului de proprietate al societății de asigurări, întrucât aceasta are posibilitatea verificării concordanței devizului de lucrări cu procesul-verbal de constatare a daunelor, precum și a eventualelor intenții speculative relativ la costul nejustificat al reparației, situație în care poate refuza motivat plata solicitată, urmând ca despăgubirile să fie stabilite de către instanța de judecată.

21. **Judecătoria Timișoara — Secția I civilă**, în Dosarul Curții Constituționale nr. 430D/2020, contrar dispozițiilor art. 29 alin. (4) din Legea nr. 47/1992, nu și-a exprimat opinia asupra excepției de neconstituționalitate ridicate.

22. **Judecătoria Timișoara — Secția I civilă**, în Dosarul Curții Constituționale nr. 622D/2020, apreciază că dispozițiile art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017 sunt neconstituționale și contravin art. 1 alin. (5) din Constituție, deoarece nu prevăd și un criteriu legal de stabilire a cuantumului orei de manoperă, astfel încât lipsa de previzibilitate a normei legale supuse controlului de constituționalitate permite stabilirea de către unitățile reparatoare a unui preț pe oră de manoperă peste prețurile de referință din piață.

23. **Judecătoria Timișoara — Secția a II-a civilă**, în dosarele Curții Constituționale nr. 415D/2020, nr. 449D/2020, nr. 529D/2020, nr. 591D/2020, nr. 592D/2020, nr. 595D/2020 și nr. 647D/2020, apreciază că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată, autoarea criticând, în esență, opțiunea legiuitorului de a conferi o marjă de acțiune unităților reparatoare care își pot utiliza propria valoare a orei de manoperă, susțineri ce nu se subsumează unor veritabile critici de neconstituționalitate din perspectiva caracterului clar și previzibil al legii. Totodată, împrejurarea că unitatea reparatoare auto își poate utiliza propria valoare a orei de manopera afișată corespunde principiului libertății economice, prezumtivii beneficiari ai serviciilor auto fiind liberi, în măsura în care consideră că valoarea manoperei este disproporționată, să aleagă un alt cocontractant. În acest fel, nu se aduce atingere nici drepturilor asigurătorului, care nu are o răspundere directă, ci una derivată, grefată pe contractul de asigurare. Nu se poate impune unităților reparatoare auto o altă valoare a orei de manoperă, întrucât astfel s-ar aduce atingere principiului liberei circulații a serviciilor și al garantării proprietății. De altfel, prin încheierea contractului de asigurare — contract esențialmente aleatoriu — asigurătorul dobândește șansa unui câștig, fiind expus totodată la riscul unei pierderi, împrejurări ce depind de un eveniment viitor și incert, în

timp ce obligația de plată a primei de asigurare este totdeauna certă în ceea ce îl privește pe asigurat, astfel că, în mod normal, asigurătorul trebuie să suporte consecințele producerii riscului asigurat. În acest sens, apreciază că textul de lege criticat este constituțional și nu aduce limitări ale dreptului de proprietate, este clar și previzibil, fiind atributul exclusiv al legiuitorului să instituie criteriile de stabilire a valorii reparațiilor. Faptul că unitatea reparatoare împreună cu persoana păgubită agreează un anumit cost al reparațiilor, inclusiv al manoperei, nu înseamnă că se aduce atingere dreptului de proprietate al societății de asigurări, întrucât aceasta are posibilitatea verificării concordanței devizului de lucrări cu procesul-verbal de constatare a daunelor, precum și a eventualelor intenții speculative relativ la costul nejustificat al reparației, situație în care poate refuza motivat plata solicitată, urmând ca despăgubirile să fie stabilite de către instanța de judecată. Așa fiind, instanța apreciază că, raportat la modul în care este formulată norma juridică criticată, aceasta nu aduce atingere art. 44 din Constituție.

24. Potrivit prevederilor art. 30 alin. (1) din Legea nr. 47/1992, actele de sesizare au fost comunicate președinților celor două Camere ale Parlamentului, Guvernului și Avocatului Poporului, pentru a-și exprima punctele de vedere asupra excepției de neconstituționalitate.

25. **Guvernul**, exprimându-și punctul de vedere în dosarele Curții Constituționale nr. 505D/2020, nr. 508D/2020, nr. 551D/2020, nr. 552D/2020, nr. 566D/2020, nr. 570D/2020, nr. 571D/2020, nr. 572D/2020, nr. 591D/2020, nr. 592D/2020, nr. 593D/2020, nr. 594D/2020, nr. 595D/2020, nr. 615D/2020, nr. 616D/2020, nr. 622D/2020, nr. 909D/2020, nr. 910D/2020, nr. 911D/2020, nr. 912D/2020 și nr. 913D/2020, apreciază că excepția de neconstituționalitate este neîntemeiată. Arată, astfel, că din analiza dispozițiilor art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017 rezultă că norma legală instituie criteriile alternative de stabilire a valorii reparației, fie folosind un sistem de evaluare specializat, fie prin intermediul documentelor emise în condițiile legii în care unitatea reparatoare auto își poate utiliza propria valoare a orei de manoperă practică în mod obișnuit. Referitor la cel de-al doilea criteriu, dispozițiile criticate au în vedere prețul afișat și practicat de către operatorul economic în conformitate cu prevederile legale în materie, cum ar fi art. 4 din Legea concurenței nr. 21/1996, art. 67 din Ordonanța Guvernului nr. 99/2000 privind comercializarea produselor și serviciilor de piață și art. 25 din Ordonanța Guvernului nr. 21/1992 privind protecția consumatorilor. Prin urmare, argumentul potrivit căruia norma legală ar permite unității reparatoare utilizarea unui preț stabilit în mod arbitrar nu poate fi reținut. De asemenea, susținerile referitoare la aplicarea unui preț mai mare, în mod arbitrar sau abuziv, nu reprezintă veritabile critici privind claritatea și previzibilitatea normei criticate, ci vizează un comportament concret al operatorului economic în relația cu consumatorul. Or, în ipoteza constatării de practici comerciale incorecte ale comercianților în relația cu consumatorul prin impunerea unui preț mai ridicat sunt reglementate mecanisme de protecție prin lege specială, cum ar fi Ordonanța Guvernului nr. 21/1992 și Legea nr. 367/2007, iar în ipoteza existenței unui prejudiciu provocat ca urmare a stabilirii unui preț excesiv pot fi aplicate principiile răspunderii civile delictuale. În consecință, modalitatea de reglementare a prevederilor art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017 îndeplinește standardele minime de claritate, precizie și previzibilitate statuate în jurisprudența Curții Constituționale, criticile autoarei excepției neconstituindu-se în veritabile argumente de natură a conduce la concluzia încălcării prevederilor art. 1 alin. (5) din Constituție.

26. Referitor la critica de neconstituționalitate a prevederilor art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017, prin raportare la art. 44 din Constituție, critica privind încălcarea dreptului de proprietate întemeiată pe diferența dintre valorile aceleiași reparații stabilite prin cele două modalități alternative, se apreciază că existența acestei variații nu determină *per se* afectarea dreptului de

proprietate. Astfel, prețul manoperei poate fi influențat de mai mulți factori, cum ar fi gradul de experiență al specialistului, logistica operatorului economic, materialele întrebuintate în procesul de reparare. Prin urmare, modul de reglementare a prevederilor art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017 nu contravine art. 44 din Constituție.

**27. Președinții celor două Camere ale Parlamentului și Avocatul Poporului** nu au comunicat punctele lor de vedere asupra excepției de neconstituționalitate.

#### CURTEA,

examinând actele de sesizare, punctul de vedere al Guvernului, rapoartele întocmite de judecătorul-raportor, concluziile procurorului, dispozițiile legale criticate, raportate la prevederile Constituției, precum și Legea nr. 47/1992, reține următoarele:

28. Curtea Constituțională a fost legal sesizată și este competentă, potrivit dispozițiilor art. 146 lit. d) din Constituție, precum și ale art. 1 alin. (2), ale art. 2, 3, 10 și 29 din Legea nr. 47/1992, să soluționeze excepția de neconstituționalitate.

29. **Obiectul excepției de neconstituționalitate** îl constituie dispozițiile art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudiciile produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 431 din 12 iunie 2017, potrivit căreia „*Valoarea reparației se stabilește folosind sistemele de evaluare specializate sau prin documente emise în condițiile legii în care unitatea reparatoare auto își poate utiliza propria valoare a orei de manoperă afișată.*”

30. În opinia autoarei excepției de neconstituționalitate aceste dispoziții contravin normelor constituționale ale art. 1 alin. (5) în componenta referitoare la calitatea legii și celor ale art. 44 privind dreptul de proprietate privată, precum și prevederilor art. 1 din Primul Protocol adițional la Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale referitoare la protecția proprietății.

31. Examinând excepția de neconstituționalitate, Curtea constată că dispozițiile art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017 au mai constituit obiect al controlului de constituționalitate, din perspectiva unor critici similare celor formulate în prezentele cauze și prin raportare la aceleași dispoziții constituționale și convenționale. În acest sens sunt, spre exemplu, Decizia nr. 583 din 23 noiembrie 2022, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 102 din 6 februarie 2023, Decizia nr. 5 din 31 ianuarie 2023, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 871 din 28 septembrie 2023, Decizia nr. 119 din 16 martie 2023, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 656 din 17 iulie 2023, Decizia nr. 321 din 30 mai 2023, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 717 din 3 august 2023, și Decizia nr. 354 din 27 iunie 2023, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 778 din 29 august 2023, prin care instanța de contencios constituțional a respins, ca fiind neîntemeiată, excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017.

32. Astfel, prin Decizia nr. 583 din 23 noiembrie 2022, precitată, la paragrafele 27—39, Curtea a reținut că, potrivit art. 2 pct. 13 din Legea nr. 132/2017, contractul RCA reprezintă contractul de asigurare de răspundere civilă auto obligatorie pentru prejudiciile produse terților prin accidente de vehicule și de tramvaie, a cărui încheiere se constată prin polița de asigurare RCA, care atestă existența asigurării de răspundere civilă pentru prejudiciile produse terților prin accidente de vehicule. Condițiile contractuale pentru asigurarea RCA sunt stabilite de lege și de reglementările Autorității de Supraveghere Financiară emise în aplicarea acesteia, iar forma și conținutul contractului RCA se stabilesc prin reglementări ale Autorității de Supraveghere Financiară. Asigurarea de răspundere civilă auto este un contract încheiat între proprietarul sau utilizatorul unui vehicul, persoană fizică sau juridică, și o societate de asigurări autorizată, iar, în raport cu dispozițiile art. 3 din Legea nr. 132/2017, acesta este un contract forțat, întrucât părțile sunt

obligate să îl încheie sub presiunea unor sancțiuni administrative. În baza acestui contract, societatea care a emis polița de asigurare RCA plătește despăgubiri terțelor persoane păgubite în urma unui accident provocat de vehiculul pentru care s-a încheiat polița, pentru daunele materiale și/sau decesul ori vătămările corporale, inclusiv pentru daunele morale suferite în acel accident. Asigurarea RCA are un scop bine definit, și anume acela ca toate persoanele păgubite în urma unui accident provocat de vehiculul pentru care s-a încheiat polița să primească în mod obligatoriu despăgubiri pentru daunele suferite. Obligatorietatea încheierii RCA rezultă din necesitatea garantării încasării despăgubirilor cuvenite persoanelor prejudiciate, în timp util, indiferent de situația materială a celui care a produs paguba. Acest sistem de asigurare este obligatoriu în toate țările de pe continentul european și este valabil în întreaga Uniune Europeană.

33. Astfel cum rezultă din principiile generale ale dreptului cu privire specială asupra materiei asigurării obligatorii de răspundere civilă, Curtea a reținut, cu titlu general, că art. 2.223 alin. (1) din Codul civil stipulează că „*în cazul asigurării de răspundere civilă, asiguratorul se obligă să plătească o despăgubire pentru prejudiciul de care asiguratul răspunde potrivit legii față de terțele persoane prejudiciate și pentru cheltuielile făcute de asigurat în procesul civil.*” Aceeași idee se regăsește exprimată și în conținutul legii speciale, respectiv art. 10 alin. (2) din Legea nr. 132/2017, care, în plus, identifică faptul ilicit cauzator de prejudicii ca fiind accidentul de vehicul. La nivel de principiu, asigurarea de răspundere civilă produsă prin accidente de vehicule reprezintă o garanție a persoanelor vătămate prin accident și care aveau deschisă o acțiune în daune împotriva vinovatului de accident ori a moștenitorilor acestuia că prejudiciul cauzat va fi reparat. În același timp, această formă de asigurare reprezintă o modalitate prin care titularul asigurării își conservă patrimoniul prin transferarea către societatea de asigurări a obligației de reparare a prejudiciului cauzat în urma unui accident rutier produs din culpa sa, obligație care, în lipsa contractului de asigurare, i-ar fi revenit celui vinovat de producerea accidentului. Așadar, pentru a fi antrenată răspunderea asiguratorului față de terța persoană păgubită, este necesară existența prealabilă a unei răspunderi civile a autorului faptei (asiguratul) față de aceeași persoană. Răspunderea asiguratorului nu este una de sine stătătoare, acesta putând deveni obligat față de victimă în baza legii doar în măsura în care o atare obligație — izvorâtă, de această dată, din răspunderea civilă delictuală — există și în sarcina conducătorului. Riscul asigurat, adică evenimentul asigurat care dă naștere obligației asiguratorului de a plăti indemnizația de asigurare — despăgubirea —, constă în accidentul cauzator de prejudicii terțelor persoane pentru care, potrivit legii, se angajează răspunderea asiguratorului sau a conducătorului vehiculului.

34. Cât privește operațiunile concrete care trebuie efectuate ca urmare a producerii unui eveniment în care a fost implicat cel puțin un vehicul în urma cărui a rezultat prejudicii materiale (și/sau vătămarea sănătății și a integrității corporale ori decesul uneia sau mai multor persoane), Curtea a învederat că, după deschiderea dosarului de daună și efectuarea constatării avariilor, asiguratorul RCA este obligat să elibereze persoanei păgubite documentul de introducere în reparație a vehiculului (numai în cazul utilizării formularului „Constatare amiabilă de accident”), un exemplar al procesului-verbal de constatare a pagubelor sau al notei de constatare, în care să se indice numărul dosarului deschis, piesele constatate ca avariate în același accident și soluțiile tehnice adoptate: înlocuire sau reparație și lista documentelor necesare soluționării dosarului de daună. Procesul-verbal de constatare a pagubelor se întocmește în două exemplare și se semnează de toate persoanele care iau parte la întocmirea acestuia, iar eventualele obiecții ale părților cu privire la prejudiciile constatate, precum și la soluțiile tehnice adoptate vor fi menționate în procesul-verbal

de constatare sau într-o anexă la acesta. Pentru efectuarea reparațiilor, persoana păgubită se poate îndrepta către orice unitate reparatoare auto autorizată de Registrul Auto Român (RAR), în temeiul art. 6 alin. (8) și (9) din Legea nr. 132/2017 și al art. 19 alin. (5) lit. k) și alin. (12) din Norma Autorității de Supraveghere Financiară nr. 20/2017. Potrivit Normei Autorității de Supraveghere Financiară nr. 20/2017, „*soluțiile tehnice finale de remediere a avariilor se stabilesc de către unitatea reparatoare, în acord cu documentația tehnică din manualul de reparație al producătorului auto, și sunt acceptate de către persoana prejudiciată*”. La unitatea service trebuie prezentate nota de constatare a pagubelor și documentul de introducere în reparație sau autorizația de reparație. După efectuarea reparațiilor în conformitate cu soluțiile tehnologice stabilite prin nota de constatare a pagubelor, unitatea service emite devizul de reparație și factura aferentă, în baza cărora se va putea solicita despăgubirea (prin cererea de despăgubire).

35. Curtea a observat că Legea nr. 132/2017 definește cererea de despăgubire ca fiind documentul prin care partea prejudiciată sau asiguratul formulează pretențiile de despăgubire către asiguratorul RCA sau către Biroul Asiguratorilor de Autovehicule din România (BAAR). În cazul în care partea prejudiciată a optat pentru decontarea directă la încheierea contractului RCA, atunci aceasta se va adresa propriului asigurator RCA în cazul în care sunt îndeplinite condițiile decontării directe. Dacă nu se aplică decontarea directă, atunci partea prejudiciată va înainta cererea de despăgubire către asiguratorul RCA al părții vinovate. Dacă partea vinovată nu avea încheiat un contract RCA la momentul producerii accidentului de vehicule sau dacă partea vinovată rămâne neidentificată ori evenimentul s-a produs în perioada suspendării contractului RCA, atunci partea prejudiciată va înainta cererea de despăgubire către BAAR.

36. În ceea ce privește cuantumul despăgubirilor, Curtea a reținut că, potrivit art. 14 alin. (1) din Legea nr. 132/2017, „*Despăgubirile se acordă în cuantum egal cu întinderea prejudiciului până la limita maximă de răspundere a asiguratorului RCA care este egală cu cea mai mare valoare dintre limita de răspundere prevăzută în legislația aplicabilă și cea prevăzută în contractul RCA, iar asiguratorul este obligat să comunice valoarea maximă de despăgubire, la cererea păgubitului sau a mandatarului acestuia, în termen de 7 zile calendaristice*”, iar, potrivit art. 41 alin. (5) din Norma Autorității de Supraveghere Financiară nr. 20/2017, asiguratorii RCA stabilesc dreptul la despăgubiri cu respectarea condițiilor contractuale și a dispozițiilor legale în vigoare. De asemenea, în conformitate cu dispozițiile art. 22 alin. (6) din Norma Autorității de Supraveghere Financiară nr. 20/2017, la stabilirea despăgubirii, în cazul avarierii sau al distrugerii bunurilor, se iau ca bază de calcul pretențiile formulate de către persoanele prejudiciate, cu respectarea prevederilor art. 22 alin. (2) din Legea nr. 132/2017, potrivit cărora, „*Pentru prejudiciile produse bunurilor, despăgubirile se stabilesc pe baza prețurilor de referință pe piață la data producerii riscului asigurat*”.

37. Așa fiind, având în vedere cele mai sus expuse, referitor la critica de neconstituționalitate formulată din perspectiva încălcării dispozițiilor art. 1 alin. (5) din Constituție, în componenta referitoare la calitatea normei juridice, Curtea a observat că autoarea excepției deduce pretinsa neconstituționalitate a art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017 din faptul că unitatea reparatoare poate utiliza propria valoare a orei de manoperă afișată, redactare care, în opinia acesteia, lasă la dispoziția unității reparatoare posibilitatea de a stabili orice valoare a reparației, neexistând obligația legală de raportare la anumite criterii, cum ar fi, spre exemplu, prețurile de referință din piață sau prețurile recomandate de producător, o atare împrejurare fiind de natură a crea premisele comportamentului abuziv al unităților reparatoare, care utilizează prețuri pe oră de manoperă cu mult peste ce se practică pe piața de profil și un alt preț, cu mult majorat față de

cel afișat. Or, în acest context, Curtea a observat că, de fapt, se critică opțiunea legiitorului de a conferi o marjă de acțiune unităților reparatoare, care își pot utiliza propria valoare a orei de manoperă, critici ce nu se subsumează însă unor veritabile critici de neconstituționalitate. Împrejurarea că unitatea reparatoare auto își poate utiliza propria valoare a orei de manoperă afișată corespunde principiului libertății economice și al liberei circulații a serviciilor, prezumtivii beneficiari ai serviciilor auto fiind liberi să aleagă un alt cocontractant, în măsura în care consideră că valoarea manoperei este disproporționată. În acest sens sunt, de altfel, și dispozițiile art. 6 alin. (8) și (9) din Legea nr. 132/2017, care conferă persoanei prejudiciate dreptul ca, în cazul producerii unui prejudiciu, să se poată adresa pentru efectuarea reparației oricărei unități reparatoare auto, fără nicio restricție sau constrângere din partea asiguratorului RCA sau a unității reparatoare auto, care ar putea să-i influențeze opțiunea.

38. De asemenea, Curtea a reținut că, în opinia autoarei excepției, o altă deficiență a textului incriminat constă în faptul că legiitorul lasă la dispoziția unității reparatoare să opteze pentru una „sau” alta dintre modalitățile de stabilire a valorii reparației. Curtea apreciază însă că textul de lege criticat este redactat într-o manieră clară, lipsită de orice echivoc, de natură să satisfacă criteriile de claritate, precizie și previzibilitate pe care normele juridice trebuie să le îndeplinească, evidențiind explicit cele două modalități de cuantificare a despăgubirilor datorate de asigurator, și anume prin folosirea sistemelor de evaluare specializate și prin documente emise în condițiile legii în care unitatea reparatoare își poate utiliza propria valoare a orei de manoperă afișată. În acest context, Curtea a arătat că, potrivit art. 2 lit. h) din Norma Autorității de Supraveghere Financiară nr. 20/2017, sistemele de evaluare specializate reprezintă o aplicație informatică ce se bazează pe un ansamblu de date, metode și algoritmi de calcul care este utilizat ca suport în stabilirea costurilor de reparație a vehiculelor și bunurilor avariate, precum și/sau la stabilirea valorii de piață a acestora la data evenimentului.

39. Curtea a menționat că art. 23 alin. (1) din Norma Autorității de Supraveghere Financiară nr. 20/2017 stipulează că, la stabilirea ofertei de despăgubire după identificarea vehiculelor și evidențierea complexității structurii de echipare, a dotărilor de serie și opționale, se iau în considerare o serie de factori, iar cuantificarea despăgubirilor se face pe baza prețurilor de referință pe piață, în stabilirea acestora folosindu-se sisteme de evaluare specializate, acestea reprezentând un punct de pornire, de evaluare estimativă a daunelor, luându-se în calcul piese și materiale noi care pot fi utilizate legal în procesele de reparație, la care se adaugă manopera aferentă reparației și operațiunilor necesare, din punct de vedere tehnic și tehnologic, conform tehnologiei producătorului. De asemenea, potrivit art. 24 alin. (6) și (9) din norma precitată, dacă pentru anumite părți componente sau piese ale vehiculului lipsesc prețurile de piață practicate pe piața din România, valoarea acestora se stabilește pe baza prețurilor de piață din alte state membre, dovedite prin orice mijloc de probă. La evaluarea vehiculului se au în vedere starea tehnică, de întreținere și eventualele modificări ale structurii de echipare a acestuia survenite între data comercializării și data producerii evenimentului, certificate de către specialistul în constatarea daunelor.

40. Așa fiind, Curtea a reținut că, tocmai pentru a preîntâmpina situații în care evaluarea estimativă poate fi diferită în funcție de utilizatorul sistemului de evaluare specializat, legiitorul a instituit obligația asiguratorului de a formula oferta de despăgubire luând în calcul toate elementele necesare aducerii autovehiculului la starea anterioară evenimentului rutier și posibilitatea persoanei prejudiciate de a alege în mod liber o unitate reparatoare auto în vederea efectuării reparației, urmând ca în cazul în care există diferențe de costuri, indiferent de modalitatea de stabilire a valorii reparației, acestea să fie reglate după depunerea documentelor de reparație din care să rezulte costurile certe. Or, procedând într-o atare manieră, Curtea

apreciază că nu se aduce atingere drepturilor asiguratorului RCA, răspunderea de care este ținut acesta fiind una limitată de contractul de asigurare și de lege.

41. Prin urmare, Curtea a constatat că nu se poate reține contrarietatea cu art. 1 alin. (5) din Constituție, întrucât, din perspectiva conținutului său normativ, reglementarea criticată este clară, sub aspectul caracterului neechivoc al obiectului reglementării, precisă, sub aspectul soluției legislative alese și al limbajului folosit, și previzibilă, sub aspectul scopului și al consecințelor pe care le antrenează.

42. Prin aceeași Decizie nr. 583 din 23 noiembrie 2022, precitată, la paragraful 40, Curtea a constatat că nu poate fi primită nici critica referitoare la încălcarea dispozițiilor art. 44 din Constituție coroborate cu cele ale art. 1 din Primul Protocol adițional la Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, sens în care a învederat faptul că prin încheierea contractului de asigurare, care este esențialmente aleatoriu, asiguratorul dobândește șansa unui câștig, fiind expus, totodată, și la riscul unei pierderi, iar existența și întinderea acestuia depind de hazard, adică de un eveniment viitor și incert. Riscul, adică șansa de câștig sau posibilitatea de pierdere, este un atribut esențial al economiei de piață liberă, funcțională, atribut care justifică libera concurență. Totodată, nimic nu împiedică antrenarea răspunderii civile delictuale a

asiguratului, persoană vinovată, în temeiul principiului reparației integrale a prejudiciului, pentru diferența de despăgubire nesuportată de asigurator. Eventualele disfuncționalități apărute în practică referitoare la modalitatea în care unitățile reparatoare auto înțeleg să facă aplicarea art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017, cu ocazia desfășurării activităților specifice acestora, nu pot fi însă convertite în vicii de neconstituționalitate de natură să antreneze controlul de constituționalitate exercitat de către instanța de contencios constituțional.

43. De asemenea, la paragraful 46 din decizia anterioară, Curtea a subliniat că, în situația constatării unor eventuale neregularități/abuzuri din partea unităților reparatoare auto (cu privire la stabilirea valorii proprii a orei de manoperă), acestea pot fi sancționate prin mecanisme instituite la nivel legal, preponderent de natură jurisdicțională, dar și prin sesizarea instituțiilor cu atribuții în acest domeniu (spre exemplu, Consiliul Concurenței sau Autoritatea Națională pentru Protecția Consumatorilor), care pot interveni pentru remedierea neregularităților/abuzurilor constatate.

44. Prin urmare, Curtea a constatat că dispozițiile art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017 respectă întru totul exigențele constituționale ce decurg din art. 1 alin. (5) și art. 44 coroborat cu art. 1 din Primul Protocol adițional la Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale.

45. Pentru considerentele expuse mai sus, în temeiul art. 146 lit. d) și al art. 147 alin. (4) din Constituție, precum și al art. 1—3, al art. 11 alin. (1) lit. A.d) și al art. 29 din Legea nr. 47/1992, cu unanimitate de voturi,

#### CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

În numele legii

DECIDE:

Respinge, ca neîntemeiată, excepția de neconstituționalitate ridicată de Societatea de Asigurare-Reasigurare City Insurance — S.A. din București în dosarele nr. 18.958/299/2019, nr. 35.595/299/2019, nr. 28.751/299/2019, nr. 33.737/299/2019, nr. 36.863/299/2019, nr. 33.183/299/2019, nr. 35.179/299/2019, nr. 30.922/299/2019, nr. 30.196/299/2019, nr. 30.202/299/2019 și nr. 2.525/299/2020 ale Judecătoriai Sectorului 1 București — Secția I civilă, în dosarele nr. 31.326/299/2019, nr. 30.195/299/2019, nr. 29.890/299/2019, nr. 22.375/299/2019, nr. 2.526/299/2020, nr. 37.241/299/2019, nr. 8.600/299/2019, nr. 2.532/299/2020, nr. 35.131/299/2019, nr. 30.201/299/2019, nr. 30.191/299/2019, nr. 2.172/299/2020, nr. 29.691/299/2019, nr. 30.420/299/2019, nr. 30.080/299/2019 și nr. 30.699/299/2019 ale Judecătoriai Sectorului 1 București — Secția a II-a civilă, în dosarele nr. 30.170/325/2018, nr. 16.441/325/2019, nr. 23.652/325/2019, nr. 23.005/325/2019, nr. 17.187/325/2019, nr. 25.637/325/2019, nr. 22.560/325/2019 și nr. 17.188/325/2019 ale Tribunalului Timiș — Secția a II-a civilă, în dosarele nr. 28.453/325/2019, nr. 23.654/325/2019, nr. 23.892/325/2019, nr. 28.457/325/2019, nr. 11.462/325/2019, nr. 28.781/325/2019, nr. 22.984/325/2019 și nr. 17.029/325/2019 ale Judecătoriai Timișoara — Secția I civilă, precum și în dosarele nr. 18.253/325/2019\*, nr. 21.825/325/2019\*, nr. 27.175/325/2019, nr. 25.338/325/2019, nr. 28.463/325/2019, nr. 29.290/325/2019 și nr. 23.655/325/2019 ale Judecătoriai Timișoara — Secția a II-a civilă și constată că dispozițiile art. 14 alin. (3) din Legea nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie sunt constituționale în raport cu criticile formulate.

Definitivă și general obligatorie.

Decizia se comunică Judecătoriai Sectorului 1 București — Secția I civilă, Judecătoriai Sectorului 1 București — Secția a II-a civilă, Tribunalului Timiș — Secția a II-a civilă, Judecătoriai Timișoara — Secția I civilă și Judecătoriai Timișoara — Secția a II-a civilă și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Pronunțată în ședința din data de 14 septembrie 2023.

PREȘEDINTELE CURȚII CONSTITUȚIONALE  
**MARIAN ENACHE**

Magistrat-asistent,  
**Ingrid Alina Tudora**



**HOTĂRÂRI ALE GUVERNULUI ROMÂNIEI****GUVERNUL ROMÂNIEI****HOTĂRÂRE****privind actualizarea valorii de inventar, ca urmare  
a reevaluării, a unui imobil aflat în domeniul public al statului  
și în administrarea Ministerului Afacerilor Interne,  
prin Direcția asigurare logistică integrată**

Având în vedere art. 21 și 22 din Ordonanța Guvernului nr. 81/2003 privind reevaluarea și amortizarea activelor fixe aflate în patrimoniul instituțiilor publice, aprobată prin Legea nr. 493/2003, cu modificările și completările ulterioare,

în temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. 288 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

**Guvernul României** adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. — Se aprobă actualizarea valorii de inventar a imobilului aflat în domeniul public al statului și în administrarea Ministerului Afacerilor Interne, prin Direcția asigurare logistică integrată, înregistrat în inventarul centralizat al bunurilor din domeniul public al statului cu nr. MF 104256, ca urmare a reevaluării, potrivit datelor prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. — Ministerul Afacerilor Interne își va actualiza în mod corespunzător datele din evidența cantitativ-valorică și, împreună cu Ministerul Finanțelor, va opera modificarea anexei nr. 1 la Hotărârea Guvernului nr. 1.705/2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului, cu modificările și completările ulterioare.

PRIM-MINISTRU

**ION-MARCEL CIOLACU**

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,  
ministrul afacerilor interne,  
**Marian-Cătălin Predoiu**  
Ministrul finanțelor,  
**Marcel-Ioan Boloș**

București, 23 noiembrie 2023.

Nr. 1.175.

ANEXĂ

**DATELE DE IDENTIFICARE**

**ale imobilului aflat în domeniul public al statului și în administrarea Ministerului Afacerilor Interne prin Direcția asigurare logistică integrată, pentru care se actualizează valoarea de inventar, ca urmare a reevaluării**

| Nr. M.F. | Codul de clasificare | Denumirea imobilului | Adresa imobilului                                     | Persoana juridică care administrează imobilul (CUI)                                | Valoarea de inventar actualizată (lei) |
|----------|----------------------|----------------------|---|--|--|
| 104256   | 8.19.01              | 47-66                | Str. Luncșoara nr. 8, bl. 61 A, sectorul 2, București | Ministerul Afacerilor Interne — Direcția asigurare logistică integrată CUI 4267060 | 14.749.778,91                          |

## GUVERNUL ROMÂNIEI

## HOTĂRÂRE

**pentru re aprobarea Notei de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții „Achiziția de 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, capabile să circule cu o viteză maximă situată în intervalul 160 km/h—200 km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători”**

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. 42 alin. (2) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare,

**Guvernul României** adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. — Se re aprobă Nota de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții „Achiziția de 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, capabile să circule cu o viteză maximă situată în intervalul 160 km/h—200 km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători”, prevăzută în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. — Finanțarea proiectului de investiții prevăzut la art. 1 se realizează din fonduri externe nerambursabile, prin Planul

național de redresare și reziliență, „Componenta 4 — Transport sustenabil”, și de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.

Art. 3. — Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin Autoritatea pentru Reformă Feroviară, răspunde de modul de utilizare a sumei prevăzute în anexă, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

PRIM-MINISTRU  
**ION-MARCEL CIOLACU**

Contrasemnează:

p. Viceprim-ministru,  
**Mihaela-Ioana Kaitor**,  
secretar de stat

Ministrul transporturilor și infrastructurii,  
**Sorin-Mihai Grindeanu**

Ministrul investițiilor și proiectelor europene,  
**Adrian Căciu**  
Ministrul finanțelor,  
**Marcel-Ioan Boloș**

București, 29 noiembrie 2023.

Nr. 1.213.

ANEXĂ

## NOTĂ DE FUNDAMENTARE

**privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții „Achiziția de 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, capabile să circule cu o viteză maximă situată în intervalul 160 km/h—200 km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători”**

În cadrul Planului național de redresare și reziliență — pilonul I, obiectivul „Componenta C4 — Transport sustenabil” este de a spori sustenabilitatea sectorului transporturilor din România prin sprijinirea tranziției verzi și digitale a sectorului, respectiv de a dezvolta o infrastructură de transport durabilă și ecologică, cu standarde de siguranță adecvate, care să contribuie la finalizarea rețelelor transeuropene de transport (TEN-T) și la descongestionarea nodurilor urbane, stimulând în același timp tranziția către un transport sustenabil la nivel național, fiind vizate acțiuni orientate către dezvoltarea de măsuri „environmental friendly”. Totodată, se are în vedere continuarea obiectivelor strategice europene și românești în ceea ce privește dezvoltarea rețelei transeuropene de transport feroviar și creșterea sustenabilă a economiei europene, proiecte de îmbunătățire a calendarului trenurilor, prin introducerea unor obiective previzibile și servicii de înaltă frecvență sprijinite de existența unei flote de material rulant care respectă cel puțin

dispozițiile standardelor tehnice de interoperabilitate (STI), standardelor tehnice internaționale și europene relevante (ISO și EN) și ale altor standarde tehnice naționale aplicabile (SRs).

Componenta de transport a Planului național de redresare și reziliență include două reforme și patru investiții, achiziția de material rulant nou destinat exclusiv transportului de călători fiind cea de-a doua investiție aprobată.

La nivel național, România dispune de o infrastructură feroviară de 10.766 km (din care 4.361 km reprezintă rețeaua TEN-T), din care doar 37,4% este electrificată, respectiv 4.030 km (sursa: EU Statistical Pocketbook 2019).

În esență, situația se prezintă astfel:

- flota curentă de material rulant deținută de operatorii de servicii privați și de stat din România a depășit deja sau este pe cale să își încheie ciclul de viață. Din acest motiv există riscul ca până în 2026 să nu mai existe nicio garnitură de tren disponibilă, aptă pentru îndeplinirea obligațiilor minime de serviciu public;

• cea mai mare parte a materialului rulant existent în România nu are nivelul de calitate impus de obligațiile de serviciu public. Tehnologiile folosite sunt depășite. Prin urmare, materialul rulant nu îndeplinește standardele de calitate necesare pentru punerea în aplicare a contractelor de servicii publice, ceea ce necesită, așadar, înlocuirea acestuia;

• următoarele obiective și criterii au fost luate în considerare la determinarea rutelor interregionale prioritare (cele care ar fi operate cu noile seturi de trenuri achiziționate prin prezentul proiect):

— prioritatea a fost acordată pentru prima dată axei coridorului principal Constanța—București—Brașov—Sighișoara—Arad (Coridorul IV), care a fost sau este modernizată în prezent, unde majoritatea fondurilor europene pentru infrastructură au fost investite până în prezent;

— s-a acordat prioritate rutelor cu cerere dovedită, existență pentru transportul feroviar, care leagă orașele în care se înregistrează pasagerii cu transport feroviar înalt, cu trafic semnificativ posibil;

— s-a acordat prioritate rutelor care leagă orașele principale și orașele secundare de cele patru orașe gravitaționale (București, Cluj-Napoca, Iași și Timișoara), precum și serviciilor de conectare a celor patru orașe. Au fost de preferat rutele care fac acest lucru prin deservirea cât mai multor orașe secundare posibile;

— s-a acordat preferință rutelor în care serviciile feroviare ar putea deține un avantaj concurențial temporal față de serviciile rutiere;

— preferința a fost acordată rutelor care asigură conexiuni bune la principalele rute ale coridorului principal, care funcționează ca rute de alimentare și sporind sinergia rețelei;

— materialul rulant existent în România nu are nivelul de calitate cerut de publicul călător, iar tehnologiile de fabricație ce au fost utilizate sunt depășite, nefiind posibil a se asigura îndeplinirea standardelor de calitate prevăzute în contractele de servicii publice.

Introducerea locomotivelor electrice LE, ce fac obiectul acestei achiziții publice, vizează creșterea eficienței modului de exploatare a serviciilor de transport feroviar de călători, reducerea poluării și creșterea confortului pe o serie de rute de pe rețeaua feroviară publică electrificată sau în curs de electrificare, după cum urmează:

1. Dej—Brașov—București—Constanța;
2. Timișoara—Arad—Brașov—București—Constanța;
3. Timișoara—Cluj-Napoca—Iași;
4. Iași/Suceava—București—Constanța.

Nota de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții „Achiziția de 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, capabile să circule cu o viteză maximă situată în intervalul 160 km/h—200 km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători”, în baza Studiului de fezabilitate nr. 22/266 din 8.06.2022 privind realizarea unor investiții în parcul de locomotive și vagoane din România, aferente liniilor electrificate, în vederea reducerii poluării, creșterii eficienței, accesibilității și gradului de digitalizare a transportului feroviar de călători, a fost avizată favorabil de Consiliul tehnico-economic al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii cu Avizul nr. 82/91 din 29.08.2022.

În Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 966 din 4 octombrie 2022, a fost publicată Hotărârea Guvernului nr. 1.191/2022 pentru aprobarea Notei de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții „Achiziția de 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, capabile să circule cu o viteză

maximă situată în intervalul 160 km/h—200 km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători”.

Valoarea totală a cheltuielilor de investiții, aprobată în condițiile anterior menționate, a fost de 438.323 mii lei, inclusiv TVA.

Autoritatea pentru Reformă Feroviară (ARF) a demarat proiectul „Achiziția de 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, capabile să circule cu o viteză maximă situată în intervalul 160 km/h—200 km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători” prin publicarea Anunțului de participare având nr. CN1048061 din 9.10.2022, numărul sub care a fost publicat la JOUE: 2022/S 197-558599, criteriul de atribuire utilizat fiind cost-calitate, iar factorul „costul pe durata de viață a produsului” (Life Cycle Cost — LLC) a avut cea mai mare pondere, respectiv 70% din punctajul total acordat ofertei.

În cadrul ședinței de evaluare a ofertei financiare din data de 25.10.2023, comisia de evaluare a constatat faptul că oferta financiară depășește valoarea estimată de ARF la demararea achiziției, prin raportul de consultare a pieței. Valoarea estimată a achiziției stabilită în cadrul anunțului de participare este cuprinsă în intervalul 702.453.762 lei, fără TVA — 1.036.568.887 lei, fără TVA, iar oferta financiară este în sumă de 767.510.640 lei, fără TVA, compusă din valoarea de livrare a 16 locomotive electrice și contravaloarea mentenanței pentru o perioadă de 20 de ani. Comisia de evaluare a solicitat Direcției generale programe europene transport din cadrul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, cu care ARF are încheiat Contractul de finanțare nr. 25 din 6.04.2023, un punct de vedere cu privire la posibilitatea suplimentării fondurilor necesare încheierii contractului de achiziție în conformitate cu prevederile art. 215 alin. (4) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, și prevederile art. 137 alin. (2) lit. e) și f) din anexa la Hotărârea Guvernului nr. 395/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, coroborat cu prevederile art. 221 alin. (1) lit. f) pct. (ii) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare. Direcția generală programe europene transport a transmis comisiei de evaluare, prin Adresa nr. 35.677 din 27.10.2023, faptul că „valoarea contractului de finanțare poate fi suplimentată cu mențiunea că această suplimentare va fi încadrată ca sursă de finanțare Contribuție națională, dat fiind faptul că limita alocării din Mecanismul de redresare și reziliență a fost deja atinsă”.

Față de cele constatate, precizăm faptul că, potrivit prevederilor art. 215 alin. (4) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare:

„Oferta este considerată inacceptabilă dacă nu îndeplinește condițiile de formă aferente elaborării și prezentării acesteia, a fost prezentată de către un ofertant care nu are calificările necesare sau al cărei preț depășește valoarea estimată, astfel cum a fost stabilită și documentată înainte de inițierea procedurii de atribuire, iar această valoare nu poate fi suplimentată.”

Prin prevederile art. 137 alin. (2) lit. e) și f) din Hotărârea Guvernului nr. 395/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, au fost aduse clarificări cu privire la prevederile art. 215 din Legea nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, astfel:

„În condițiile art. 215 alin. (4) din Lege, oferta este considerată inacceptabilă în următoarele situații: (...)

e) prețul, fără TVA, inclus în propunerea financiară depășește valoarea estimată comunicată prin anunțul de

participare și nu există posibilitatea disponibilizării de fonduri suplimentare pentru îndeplinirea contractului de achiziție publică respectiv;

f) prețul, fără TVA, inclus în propunerea financiară depășește valoarea estimată comunicată prin anunțul de participare și, deși există posibilitatea disponibilizării de fonduri suplimentare pentru îndeplinirea contractului de achiziție publică respectiv, se constată că acceptarea unei astfel de oferte ar conduce la modificarea substanțială în sensul depășirii procentelor de la art. 221 alin. (1) lit. f) pct. (ii) din Lege.”

Totodată, în conformitate cu prevederile art. 221 alin. (1) lit. f) pct. (ii) din Legea nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare:

„Art. 222. — (1) Contractele de achiziție publică/Acordurile-cadru pot fi modificate, fără organizarea unei noi proceduri de atribuire, în următoarele situații: (...)

f) fără a exista nevoia de a verifica dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute la alin. (7) lit. a)—d), atunci când sunt îndeplinite în mod cumulativ următoarele condiții: (...)

(ii) valoarea modificării este mai mică decât 10% din prețul contractului de achiziție publică inițial, în cazul contractelor de achiziție publică de servicii sau de produse, sau mai mică decât 15% din prețul contractului de achiziție publică inițial, în cazul contractelor de achiziție publică de lucrări; (...)

Ținând cont de prevederile art. 221 din Legea nr. 98/2016, cu modificările și completările ulterioare, se constată că suplimentarea fondurilor necesare nu ar conduce la o modificare substanțială a contractului de achiziție.

Coroborând prevederile antereferte, oferta nu va fi respinsă ca inacceptabilă dacă:

a) se face dovada posibilității alocării unor fonduri suplimentare; și

b) excedentul de preț nu depășește pragul de 10% din prețul contractului în cazul achiziției de servicii sau de produse sau, respectiv, de 15% din prețul contractului de achiziție publică de lucrări (acceptarea unei astfel de oferte nu ar conduce la modificarea substanțială a contractului, în sensul legii).

Luând în considerare punctul de vedere al Direcției generale programe europene transport și faptul că excedentul de preț nu depășește pragul de 10% din prețul contractului, rezultă astfel necesitatea suplimentării fondurilor necesare încheierii contractului de achiziție în conformitate cu prevederile art. 215 alin. (4) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, și prevederile art. 137 alin. (2) lit. e) și f) din Hotărârea Guvernului nr. 395/2016, cu modificările și completările ulterioare, coroborat cu prevederile art. 221 alin. (1) lit. f) pct. (ii) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare, prin ajustarea componentei de investiție de capital, respectiv a investiției necesare pentru achiziția celor 16 locomotive electrice, în vederea finalizării etapei de evaluare financiară.

Astfel, în conformitate cu propunerea financiară a operatorului economic, rezultă că, pentru achiziționarea a 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, este necesară suma totală de 106.529 mii euro, cu TVA, respectiv 528.882 mii lei, cu TVA (calculat la cursul euro BNR de 4,9647 lei de la data de 30.10.2023), conform tabelului următor:

Curs BNR pt. 30.10.2023: 1 euro = 4,9647 lei

| Valoare unitară LE,<br>fără TVA |         | Valoare unitară LE,<br>cu TVA |         |
|---------------------------------|---------|-------------------------------|---------|
| mii euro                        | mii lei | mii euro                      | mii lei |
| 5.595                           | 27.777  | 6.658                         | 33.055  |

| Valoare 16 LE,<br>fără TVA |         | Valoare 16 LE,<br>cu TVA |         |
|----------------------------|---------|--------------------------|---------|
| mii euro                   | mii lei | mii euro                 | mii lei |
| 89.520                     | 444.439 | 106.529                  | 528.882 |

Finanțarea proiectului de investiții se va realiza din fonduri externe nerambursabile, prin Planul național de redresare și reziliență, „Componenta 4 — Transport sustenabil”, și de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.

A fost obținut Avizul Consiliului tehnico-economic al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii nr. 193/202/2023 pentru reprobarea Notei de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții „Achiziția de 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, capabile să circule cu o viteză maximă situată în intervalul 160 km/h—200 km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători”, ulterior notei de fundamentare aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 1.191/2022. Datele din nota de fundamentare au fost actualizate, conform anexei la documentul de avizare anterior menționat, cu caracteristicile principale și indicatorii tehnico-economici ai proiectului de investiții.

A fost respectat bugetul total estimat, dar este necesară ajustarea componentei de investiție de capital, respectiv a investiției necesare pentru locomotive electrice LE.

Având în vedere situația actuală a proiectului de investiții „Achiziția de 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, capabile să circule cu o viteză maximă situată în intervalul 160 km/h—200 km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători”, faptul că soluția tehnică nu a suferit modificări față de Studiul de fezabilitate nr. 22/266 din 8.06.2022 ce a făcut obiectul avizului Consiliului tehnico-economic al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii nr. 82/91 din 29.08.2022 și faptul că indicatorii tehnico-economici aprobați prin Hotărârea Guvernului nr. 1.191/2022 au fost calculați pe baza Raportului de consultare a pieței nr. 22/199 din 4.05.2022, a fost necesară o actualizare a acestor indicatori.

Valorile actualizate sunt necesare pentru fazele următoare de implementare, și anume:

— finalizare evaluare ofertă financiară și încheiere raport procedură;

— semnarea contractului de achiziție publică cu ofertantul declarat câștigător;

— începerea execuției și supervizarea activităților de implementare.

Valoarea totală a investiției este în sumă de 528.882 mii lei, din care suma de 368.339 mii lei din fonduri externe nerambursabile prin Planul național de redresare și reziliență — pilonul I, obiectivul „Componenta C4 — Transport sustenabil”, iar suma de 76.099 mii lei de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

În condițiile anterior menționate pentru proiectul de investiții „Achiziția de 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, capabile să circule cu o viteză maximă situată în intervalul 160 km/h—200 km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători” este necesară alocarea sumei totale de 528.882 mii lei, cu TVA.

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin Autoritatea pentru Reformă Feroviară, răspunde de modul de utilizare a sumelor aprobate în proiectul de act normativ.

**CARACTERISTICILE PRINCIPALE ȘI INDICATORII TEHNICO-ECONOMICI  
ai proiectului de investiții „Achiziția de 16 locomotive electrice noi pe 4 osii cu sisteme ERTMS, capabile să circule  
cu o viteză maximă situată în intervalul 160 km/h—200 km/h și să tracteze până la 16 vagoane de călători”**

**Reaprobare indicatori tehnico-economici**

**Titular:** Ministerul Transporturilor și Infrastructurii  
**Beneficiar:** Autoritatea pentru Reformă Feroviară  
**Amplasament:** bd. Dinicu Golescu nr. 38, sectorul 1, București

**Indicatori tehnico-economici**

|  |         |         |
|--|---------|---------|
| Valoarea totală a proiectului de investiții, inclusiv TVA<br>(în prețuri valabile în data 30.10.2023; 1 euro = 4,9647 lei) | mii lei | 528.882 |
| 1. Eșalonarea investiției, inclusiv TVA  |         |         |
| — Anul I   | mii lei | 79.332  |
| — Anul II  | mii lei | 33.055  |
| — Anul III   | mii lei | 416.495 |
| — Capacități:  |         |         |
| • Locomotive electrice LE  | buc.    | 16      |
| — Durata de execuție a proiectului de investiții   | luni    | 31      |

**Finanțarea investiției**

Finanțarea proiectului de investiții se realizează din fonduri externe nerambursabile [Planul național de redresare și reziliență (PNRR) — „Componenta 4 — Transport sustenabil”] și de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.

## ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL AGRICULTURII ȘI DEZVOLTĂRII RURALE

### ORDIN

**pentru modificarea și completarea anexei la Ordinul ministrului agriculturii și dezvoltării rurale  
nr. 107/2017 privind aprobarea schemei de ajutor *de minimis*  
„Sprijin pentru implementarea acțiunilor în cadrul strategiei de dezvoltare locală”**

Având în vedere Referatul de aprobare nr. 204.102 din 29.11.2023 întocmit de Direcția generală dezvoltare rurală — Autoritate de management pentru Programul Național de Dezvoltare Rurală și Avizul Consiliului Concurenței nr. 16.246 din 28.11.2023, ținând seama de prevederile:

— art. 154 din Regulamentul (UE) 2021/2.115 al Parlamentului European și al Consiliului din 2 decembrie 2021 de stabilire a normelor privind sprijinul pentru planurile strategice care urmează a fi elaborate de statele membre în cadrul politicii agricole comune (planurile strategice PAC) și finanțate de Fondul european de garantare agricolă (FEGA) și de Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1.305/2013 și (UE) nr. 1.307/2013;

— Regulamentului (UE) 2020/2.220 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 decembrie 2020 de stabilire a anumitor dispoziții tranzitorii privind sprijinul acordat din Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) și din Fondul european de garantare agricolă (FEGA) în anii 2021 și 2022 și de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1.305/2013, (UE) nr. 1.306/2013 și (UE) nr. 1.307/2013 în ceea ce privește resursele și aplicarea regulamentelor respective în anii 2021 și 2022 și a Regulamentului (UE) nr. 1.308/2013 în ceea ce privește resursele și repartizarea unui astfel de sprijin pentru anii 2021 și 2022, cu modificările ulterioare;

— Regulamentului (UE) 2020/2.094 al Consiliului din 14 decembrie 2020 de instituire a unui instrument de redresare al Uniunii Europene pentru a sprijini redresarea în urma crizei provocate de COVID-19;

— Regulamentului (UE) nr. 1.407/2013 al Comisiei din 18 decembrie 2013 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene ajutoarelor *de minimis*, cu modificările și completările ulterioare;

— Regulamentului (UE) nr. 1.305/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 privind sprijinul pentru dezvoltare rurală acordat din Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1.698/2005 al Consiliului, cu modificările și completările ulterioare;

— Regulamentului (UE) nr. 1.303/2013 al Parlamentului European și Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1.083/2006 al Consiliului, cu modificările și completările ulterioare;

— Programului Național de Dezvoltare Rurală, aprobat prin Decizia de punere în aplicare a Comisiei Europene C (2015) 3.508 din 26 mai 2015, cu modificările și completările ulterioare;

— Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 20/2015, cu modificările și completările ulterioare;

— Hotărârii Guvernului nr. 226/2015 privind stabilirea cadrului general de implementare a măsurilor programului național de dezvoltare rurală cofinanțate din Fondul European Agricol pentru Dezvoltare Rurală și de la bugetul de stat, cu modificările și completările ulterioare,

în temeiul prevederilor:

— art. 57 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

— art. 9 alin. (5) și (6) din Hotărârea Guvernului nr. 30/2017 privind organizarea și funcționarea Ministerului Agriculturii și Dezvoltării Rurale, precum și pentru modificarea art. 6 alin. (6) din Hotărârea Guvernului nr. 1.186/2014 privind organizarea și funcționarea Autorității pentru Administrarea Sistemului Național Antigrindină și de Creștere a Precipitațiilor, cu modificările și completările ulterioare,

**ministrul agriculturii și dezvoltării rurale emite prezentul ordin.**

**Art. I.** — Anexa la Ordinul ministrului agriculturii și dezvoltării rurale nr. 107/2017 privind aprobarea schemei de ajutor *de minimis* „Sprijin pentru implementarea acțiunilor în cadrul strategiei de dezvoltare locală”, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 311 din 2 mai 2017, cu modificările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

**1. La articolul 9 alineatul (1), litera e) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„e) *ajutor de minimis* — ajutor limitat conform normelor Uniunii Europene la un nivel care nu distorsionează concurența și/sau comerțul cu statele membre, respectiv 200.000 euro per întreprindere unică, ajutoare *de minimis* primite în ultimii 2 ani fiscali anteriori și în anul fiscal în curs, cu excepția întreprinderilor care efectuează transport rutier de mărfuri în numele unor terți sau contra cost pentru care se aplică un plafon de 100.000 euro;”.

**2. La articolul 9 alineatul (1), după litera s) se introduce o nouă literă, lit. ș), cu următorul cuprins:**

„ș) *EURI* — Instrumentul de redresare al Uniunii Europene, conform Regulamentului (UE) 2020/2.094 al Consiliului din 14 decembrie 2020 de instituire a unui instrument de redresare al Uniunii Europene pentru a sprijini redresarea în urma crizei provocate de COVID-19.”

**3. La articolul 9 alineatul (2), după litera c) se introduc trei noi litere, lit. c<sup>1</sup>)—c<sup>3</sup>), cu următorul cuprins:**

„c<sup>1</sup>) Regulamentul (UE) 2020/2.094 al Consiliului din 14 decembrie 2020 de instituire a unui instrument de redresare al Uniunii Europene pentru a sprijini redresarea în urma crizei provocate de COVID-19;

c<sup>2</sup>) Regulamentul (UE) 2020/2.220 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a anumitor dispoziții tranzitorii privind sprijinul acordat din FEADR și din FEAGA în anii 2021 și 2022 și de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1.305/2013, (UE) nr. 1.306/2013 și (UE) nr. 1.307/2013 în ceea ce privește resursele și aplicarea regulamentelor respective în anii 2021 și 2022 și a Regulamentului

(UE) nr. 1.308/2013 în ceea ce privește resursele și repartizarea unui astfel de sprijin pentru anii 2021 și 2022, cu modificările ulterioare;

c<sup>3</sup>) Programul Național de Dezvoltare Rurală, aprobat prin Decizia de punere în aplicare a Comisiei Europene C (2015) 3.508 din 26 mai 2015, cu modificările și completările ulterioare;”.

**4. La articolul 14, alineatele (2) și (4) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„(2) Cheltuielile eligibile pentru sprijinul FEADR și EURI pentru măsurile de investiții sunt limitate la:

a) construcția, achiziția, inclusiv prin leasing, sau renovarea de bunuri imobile;

b) achiziționarea sau cumpărarea prin leasing de mașini și echipamente noi, în limita valorii pe piață a activului;

c) costurile generale ocazionate de cheltuielile menționate la lit. a) și b), precum onorariile pentru arhitecți, ingineri și consultanți, onorariile pentru consiliere privind durabilitatea economică și de mediu, inclusiv studii de fezabilitate, în limita a 10% din totalul cheltuielilor eligibile pentru proiectele care prevăd și construcții-montaj și în limita a 5% pentru proiectele care prevăd simpla achiziție. Studiile de fezabilitate reprezintă cheltuieli eligibile chiar și în cazul în care, pe baza rezultatelor acestora, nu se efectuează cheltuieli în temeiul lit. a) și b);

d) următoarele investiții intangibile: achiziționarea sau dezvoltarea de software și achiziționarea de brevete, licențe, drepturi de autor, mărci;

e) costurile elaborării planurilor de gestionare a pădurilor și echivalentul acestora;

f) cheltuieli similare celor de la lit. a)—e), în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) nr. 1.305/2013.

.....  
(4) Cheltuielile eligibile trebuie să fie conforme cu cele din SDL și să respecte prevederile regulamentelor (UE) nr. 1.303/2013, nr. 1.305/2013 și 2020/2.094, precum și cele prevăzute în cap. 8.1 din PNDR 2014—2020.”

**5. La articolul 20, alineatele (1) și (3) se modifică și vor avea următorul cuprins:**

„Art. 20. — (1) Ajutorul *de minimis* se acordă după ce administratorul prezentei scheme verifică declarația pe propria răspundere a aplicantului, respectiv faptul că suma totală a ajutoarelor *de minimis* acordate unei întreprinderi sau întreprinderi unice pe parcursul unei perioade de 2 ani fiscali anteriori și anul fiscal în curs, fie din surse ale statului ori ale autorităților locale, fie din surse ale bugetului Uniunii Europene, cumulate cu prevederile prezentei scheme, nu depășește pragul de 200.000 euro, respectiv de 100.000 euro, în cazul solicitanților care își desfășoară activitatea în sectorul transportului rutier de mărfuri în contul terților sau contra cost, echivalent în lei, și că se respectă toate condițiile din Regulamentul (UE) nr. 1.407/2013 și ale prezentei scheme.

.....  
(3) În cazul în care valoarea totală a ajutoarelor *de minimis* acordate unei întreprinderi pe o perioadă de 3 ani consecutivi (anul fiscal în care se acordă ajutorul *de minimis* și cei 2 ani fiscali anteriori), cumulată cu valoarea alocării financiare solicitate în baza prezentei scheme, depășește pragul de 200.000 euro (100.000 euro, în cazul solicitanților care își desfășoară activitatea în sectorul transportului rutier de mărfuri în contul terților sau contra cost), solicitantul poate beneficia, dacă solicită acest lucru, de prevederile prezentei scheme de ajutor *de minimis* doar pentru acea fracțiune din ajutor care, cumulată cu restul ajutoarelor *de minimis* primite anterior, nu depășește acest plafon. De asemenea, întreprinderea poate alege între reducerea valorii ajutorului solicitat, astfel încât să se încadreze în plafon, sau rambursarea totală sau parțială a ajutorului anterior obținut, pentru a fi respectat plafonul *de minimis*.”

**6. Articolul 24 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 24. — Prezenta schemă de ajutor *de minimis* se aplică până la 30 iunie 2024, în conformitate cu prevederile art. 7 alin. (4) din Regulamentul (UE) nr. 1.407/2013, în limita bugetului alocat, cu posibilitatea prelungirii, potrivit regulamentelor Uniunii Europene în materia ajutorului *de minimis*, pentru perioada post 2014—2020. Plățile se efectuează până la data de 31 decembrie 2025.”

**7. Articolul 25 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 25. — (1) Bugetul schemei, reprezentând valoarea totală estimată a ajutorului *de minimis* angajat pe durata de aplicare a acesteia, este de 357.112.591 euro (echivalent în lei la cursul Băncii Centrale Europene de la 1 ianuarie al anului intrării în vigoare a ordinului ministrului agriculturii și dezvoltării rurale de modificare a prezentei scheme), în limita alocării din cadrul PNDR a acestei submăsuri.

(2) Bugetul total este constituit din 321.401.332 euro fonduri europene, la care se adaugă 35.711.259 euro fonduri naționale.”

**8. Articolul 30 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 30. — Monitorizarea, raportarea și păstrarea evidențelor ajutoarelor acordate în baza prezentei scheme se fac în conformitate cu legislația europeană și cu prevederile Regulamentului privind procedurile de monitorizare a ajutoarelor de stat și *de minimis*, pus în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 441/2022.”

**9. La articolul 32, alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(2) MADR, în calitate de furnizor, pe baza datelor și informațiilor primite de la AFIR, are obligația de a transmite Consiliului Concurenței toate datele și informațiile necesare pentru monitorizarea ajutoarelor de stat la nivel național, în formatul și în termenul prevăzute de Regulamentul privind procedurile de monitorizare a ajutoarelor de stat și *de minimis*, pus în aplicare prin Ordinul președintelui Consiliului Concurenței nr. 441/2022.”

**10. La articolul 36, alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:**

„(2) Ajutorul *de minimis* care trebuie recuperat include și dobânda aferentă, datorată de la data plății până la data recuperării. Rata dobânzii aplicabile este cea stabilită potrivit prevederilor Regulamentului (UE) 2015/1.589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a art. 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, respectiv rata dobânzii publicată de Comisia Europeană în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și, cu titlu de informare, pe pagina de internet a Direcției generale concurență a Comisiei Europene.”

**11. Titlul capitolului XVI se modifică și va avea următorul cuprins:****„CAPITOLUL XVI****Dispoziții finale și tranzitorii”****12. Articolul 37 se modifică și va avea următorul cuprins:**

„Art. 37. — MADR, în calitate sa de furnizor al schemei de ajutor *de minimis*, se obligă să actualizeze prezenta schemă conform reglementărilor europene privind ajutorul *de minimis* în vigoare după data de 31 decembrie 2023, cu avizul prealabil al Consiliului Concurenței. Toate ajutoarele *de minimis* acordate beneficiarilor de proiecte, în baza prezentei scheme *de minimis*, vor respecta condițiile stabilite de reglementările europene privind ajutorul *de minimis* aplicabile la momentul acordării sprijinului.”

**Art. II.** — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul agriculturii și dezvoltării rurale,  
**Florin-Ionuț Barbu**

MINISTERUL AGRICULTURII ȘI DEZVOLTĂRII RURALE

**ORDIN****privind modificarea alineatului (3) al articolului 8 din anexa la Ordinul ministrului agriculturii și dezvoltării rurale nr. 1.198/2018 pentru aprobarea schemei de ajutor de stat „Stimularea dezvoltării regionale prin realizarea de investiții, inclusiv în sectorul pomicol, pentru procesarea și marketingul produselor agricole în vederea obținerii de produse neagricole” în cadrul PNDR 2014—2020**

Având în vedere Referatul de aprobare nr. 193.187 din 27.11.2023, întocmit de către Direcția generală dezvoltare rurală — Autoritate de management pentru Programul Național de Dezvoltare Rurală, și Adresa Consiliului Concurenței nr. 16.751 din 23.11.2023, ținând seama de prevederile:

— Regulamentului (UE) nr. 2.220/2020 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 decembrie 2020 de stabilire a anumitor dispoziții tranzitorii privind sprijinul acordat din Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) și din Fondul european de garantare agricolă (FEGA) în anii 2021 și 2022 și de modificare a Regulamentelor (UE) nr. 1.305/2013, (UE) nr. 1.306/2013 și (UE) nr. 1.307/2013 în ceea ce privește resursele și aplicarea regulamentelor respective în anii 2021 și 2022 și a Regulamentului (UE) nr. 1.308/2013 în ceea ce privește resursele și repartizarea unui astfel de sprijin pentru anii 2021 și 2022, cu modificările ulterioare;

— Regulamentului (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratat, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2017/1.084 al Comisiei din 14 iunie 2017, cu modificările ulterioare;

— Programului Național de Dezvoltare Rurală 2014—2020, aprobat prin Decizia de punere în aplicare a Comisiei Europene nr. C (2015) 3.508 din 26 mai 2015, cu modificările și completările ulterioare;

— Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 77/2014 privind procedurile naționale în domeniul ajutorului de stat, precum și pentru modificarea și completarea Legii concurenței nr. 21/1996, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 20/2015, cu modificările și completările ulterioare,

în temeiul dispozițiilor:

— art. 57 alin. (1), (4) și (5) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

— art. 9 alin. (5) și (6) din Hotărârea Guvernului nr. 30/2017 privind organizarea și funcționarea Ministerului Agriculturii și Dezvoltării Rurale, precum și pentru modificarea art. 6 alin. (6) din Hotărârea Guvernului nr. 1.186/2014 privind organizarea și funcționarea Autorității pentru Administrarea Sistemului Național Antigrindină și de Creștere a Precipitațiilor, cu modificările și completările ulterioare,

**ministrul agriculturii și dezvoltării rurale emite prezentul ordin.**

**Art. I.** — Alineatul (3) al articolului 8 din anexa la Ordinul ministrului agriculturii și dezvoltării rurale nr. 1.198/2018 pentru aprobarea schemei de ajutor de stat „Stimularea dezvoltării regionale prin realizarea de investiții, inclusiv în sectorul pomicol, pentru procesarea și marketingul produselor agricole în vederea obținerii de produse neagricole” în cadrul PNDR 2014—2020, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 505 din 20 iunie 2018, cu modificările ulterioare, se modifică și va avea următorul cuprins:

„(3) Plata efectivă a ajutorului se efectuează eșalonat, în tranșe conforme etapelor de execuție, în urma prezentării de către beneficiar a cererilor de plată și a documentelor justificative de plată, prevăzute în procedurile specifice ale AFIR. Plata ajutorului către beneficiarii schemei se poate face până la 31 decembrie 2025.”

**Art. II.** — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Ministrul agriculturii și dezvoltării rurale,  
**Florin-Ionuț Barbu**

București, 4 decembrie 2023.  
Nr. 506.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; 012329  
C.I.F. RO427282, IBAN: RO55RNCB0082006711100001 BCR  
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 DTCPMB (alocat numai persoanelor juridice bugetare)  
Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, www.monitoruloficial.ro  
Adresa Centrului pentru relații cu publicul este: șos. Panduri nr. 1, bloc P33, sectorul 5, București; 050651.  
Tel. 021.401.00.73, 021.401.00.78, e-mail: concursurifp@ramo.ro, convocariaga@ramo.ro  
Pentru publicări, încărcați actele pe site, la: <https://www.monitoruloficial.ro>, secțiunea Publicări.

