

ROMÂNIA
TRIBUNALUL BUCUREȘTI
SECȚIA A-VI-A CIVILĂ

Dosarul nr. [REDACTAT]

DECIZIA CIVILĂ NR. 4054
Ședința publică din data de 06 octombrie 2021
Completul constituit din:
PREȘEDINTE judecător [REDACTAT]
Judecător [REDACTAT]
Grefier [REDACTAT]

Pe rol se află soluționarea cererii de apel formulate de apelanta-reclamantă AUTO CAR&TRUCKS TECHNOLOGY SRL, împotriva Sentinței Civile nr. 12688/18.12.2020 pronunțate de Judecătoria Sectorului 3 București în dosarul nr. [REDACTAT] în contradictoriu cu intimata-pârâtă GRAWE ROMANIA ASIGURARE SA și intimatul-intervenient forțat MODORAN [REDACTAT], având ca obiect *pretenții*.

Dezbaterile orale au avut loc în ședința publică din data de 21.09.2021, fiind consemnate în încheierea de la acea dată care face parte integrantă din prezenta, când, instanța având nevoie de timp pentru a delibera, a amânat pronunțarea pentru astăzi, data de 06.10.2021 și a hotărât următoarele:

TRIBUNALUL

Deliberând asupra cererii de apel, constată următoarele:

Prin sentința civilă nr.12688/18.12.2020, pronunțată în dosarul nr. [REDACTAT]

Judecătoria Sectorului 3 București a admis cererea de chemare în judecată formulată de către reclamanta ADELY COMPANY TRANS S.R.L în contradictoriu cu pârâta CITY INSURANCE SOCIETATE DE ASIGURARE - REASIGURARE S.A. și intervenientul MANEA [REDACTAT] a obligat pârâtul la plata, către reclamant, a sumei de 4894,82 lei, reprezentând debit principal, a obligat pârâtul să plătească reclamantului suma de 384 lei reprezentând taxă judiciară de timbru și suma de 450 lei, reprezentând onorariu avocat.

Pentru a pronunța această soluție, instanța de fond a reținut următoarele:

La data de 14.08.2018 a fost încheiat contractul de asigurare obligatorie, nr. 011705129 între societatea pârâtă, pentru autovehiculul cu număr de înmatriculare IF [REDACTAT] TTP.

La data de 20.12.2018 a avut loc un eveniment rutier, produs din culpa conducătorului autovehiculului cu număr de înmatriculare IF [REDACTAT] TTP, rezultând avarierea autovehiculului cu număr de înmatriculare B [REDACTAT] PNV.

Ulterior producerii evenimentului rutier, autovehiculul cu număr de înmatriculare IF 09 TTP a fost reparat în cadrul unității de service reprezentate de societatea reclamantă, fiind emisă factura pentru suma de 6.297,24 lei.

Ca urmare a cererii de despăgubire depuse la societatea pârâtă, aceasta a acceptat la plată suma de 1.402,42 lei, din cuantumul datorat cu titlu de contravaloare reparații.

La data de 24.08.2018 a fost încheiat contractul de cesiune de creanță, pentru suma de 4894,82 lei, în favoarea reclamantei, în calitate de cesionar.

În drept, față de data încheierii contractului de asigurare obligatorie, instanța a constatat incidența, în cauză, a dispozițiilor Legii nr. 132/2017 și ale Normei nr. 20/2017, privind asigurările auto din România.

Art. 11, din Legea nr. 132/2017: „(1) Asigurătorul RCA are obligația de a despăgubi partea prejudiciată pentru prejudiciile dovedite suferite în urma accidentului produs prin intermediul vehiculului asigurat.”

Art. 14, din Legea nr. 132/2017: „(3) 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.”

În cauza de față, pârâta invocă faptul că modalitatea de calcul a sumei solicitate de reclamantă denotă existența unui abuz de drept, în sensul că au fost percepute anumite adaosuri nejustificate de practica uzuală a societății reclamante, ci de faptul că reparațiile sunt decontate de asigurător, în baza poliței RCA.

Instanța a reținut că din cuprinsul înscrisurilor atașate de reclamantă, filele 71-84, nu rezultă existența abuzului de drept invocat de pârâtă și a fost dovedit faptul că s-a utilizat ora de manoperă afișată. Astfel, a fost dovedit faptul că și în alte situații reclamanta a perceput un tarif aplicabil orei de manoperă apropiat de cel perceput pentru repararea autovehiculului cu număr de înmatriculare B [REDACTED] PNV, acesta având o vechime de 5 ani și marca Audi. Iar în ceea ce privește indexarea materialelor de vopsitorie cu 200%, având în vedere faptul că reprezintă un element ce variază în funcție de specificul fiecărui autovehicul, marca acestuia, nuanța, înlăturarea sa, doar în raport cu datele ce rezultă din cadrul dosarului nu este posibilă. Totodată, nu există suficiente indicii, în sensul că introducerea manuală a unei reparații de o oră la elementul bară spate nu a fost necesară, pentru înlăturarea sa.

Astfel, cu privire la capătul principal de cerere, în temeiul art. 11, din Legea nr. 132/2017, instanța a admis cererea de chemare în judecată și va obliga pârâtul la plata, către reclamant, a sumei de 4894,82 lei, reprezentând debit principal.

În ceea ce privește cheltuielile de judecată, instanța, în baza art. 453 Cod procedură civilă, a obligat pârâta să plătească reclamantei suma de 384 lei reprezentând taxă judiciară de timbru și suma de 450 lei, reprezentând onorariu avocat, având în vedere că este partea ce a pierdut procesul, în mod culpabil.

Împotriva acestei soluții a formulat apel reclamanta AUTO CAR & TRUCKS TECHNOLOGY S.R.L., solicitând admiterea apelului, schimbarea în tot a hotărârii atacate, în sensul admiterii acțiunii așa cum a fost formulată cu obligarea paratei GRAWE ROMÂNIA ASIGURARE S.A. la:

-plata sumei de 1.919,73 lei, astfel cum a fost modificata, suma reprezentând diferența rămasă neachitata din contravaloarea serviciului de inchiriere al autoturismului marca RENAULT, tip CLIO, având număr de înmatriculare B [REDACTED] JOT, în vederea înlocuirii temporare a autoturismului avariata marca KIA PICANTO, având număr de înmatriculare B [REDACTED] GEA, ca urmare a accidentului survenit în data de 29.11.2019;

- la plata contravalorii penalizărilor de întârziere în cuantum de 0,2%/zi, calculate conform art. 21. alin. 5 din Legea nr. 132/2017, de la data de 28.01.2020 și până la data plății efective a sumei ce face obiectul primului capăt de cerere;

- la plata cheltuielilor de judecată aferente reprezentând: taxa judiciară de timbru, onorariu avocat, eventuale cheltuieli de legalizare, cheltuieli de deplasare și orice alte cheltuieli asimilate cheltuielilor de judecată.

În motivare s-au arătat următoarele:

La data de 29.11.2019 s-a produs un accident de circulație, așa cum rezulta din constatarea amabilă de accident, în care au fost implicate:

- Autovehiculul marca KIA PICANTO. cu număr de înmatriculare B [REDACTED] 6-GEA. proprietatea dlui. Grecu Alexandru și

- Autovehiculul FIAT TIPO cu numărul de înmatriculare B [REDACTED] DAM condus de Modoran Gabriela Simona.

S-a stabilit culpa exclusivă a numitei Modoran [REDACTED] conducătorul autovehiculului asigurat de către GRAWE ROMÂNIA ASIGURARE S.A. acesta recunoscând și necontestând culpa sa.

A fost deschis de către parata dosarul de dauna nr. IF-10-00-008941-2019 .

In perioada indisponibilizării vehiculului avariat, așa cum rezulta din procesele verbale de intrare/ieșire din unitatea reparatoare a vehiculului avariat/reparat, în baza propriei opțiuni și în conformitate cu legislația civilă în vigoare, persoana prejudiciată a apelat la serviciile subscrisei pentru înlocuirea vehiculului avariat cu un altul luat în chirie. Aceasta a fost de acord cu tarifele practicate și condițiile contractuale, a optat pentru modelul autoturismului de înlocuire a celui avariat, a semnat contractul de închiriere în data de 06.12.2019 și procesul verbal de predare a vehiculului închiriat. În data de 16.12.2019 acesta a restituit autoturismul închiriat, conform procesului verbal de primire. Din analiza proceselor-verbale de primire și predare a autoturismului rezulta că persoana prejudiciată a folosit autovehiculul închiriat un număr de 10 zile. Pentru serviciul prestat a fost emisă factura fiscală FTRK 192329/17.12.2019, în cuantum de 3.221,63 lei și anexa de calcul întocmită conform dispozițiilor legale art. 25 din Norma 20/2017 emisă de către ASF.

În data de 18.12.2019 s-a depus la registratura paratei, cererea de despăgubire împreună cu documentele justificative (facturi fiscale, deviz reparație și anexa de calcul) precum și contractele de cesiune și notificarea acestora, prin care s-a solicitat și plata despăgubirilor în cuantum de 3.221.63 lei reprezentând repararea integrală a prejudiciului reprezentând consecința lipsei de folosință.

În cadrul acestui dosar, intimata a procedat la achitarea doar în parte a despăgubirilor, respectiv 118.44 lei pentru contravaloarea serviciilor de chirie.

Prin Sentința civilă nr. 12688/2020. Instanța a respins cererea de chemare în judecată, reținând că este nefondată.

Soluția pronunțată în fond este rezultatul aprecierii incomplete și eronate a probelor, în raport cu ansamblul dispozițiilor legale incidente. Norma 20/2017 și Legea 132/2017, care dacă ar fi fost corect aplicate la starea de fapt ce rezulta din actele dosarului, ar fi condus instanța la concluzia că acțiunea este întemeiată.

Mai arată apelanta că hotărârea instanței este nelegală și netemeinică în raport de dispozițiile legale aplicabile, respectiv Norma 20/2017 și Legea 132/2017.

Instanța a motivat Soluția de respingere a acțiunii reținând că: "În plus față de dispozițiile legale de mai sus, conform prevederilor de la art. 11 din Legea 38/2003, activitățile de RENT CAR sunt definite ca fiind acelea care vizează serviciul de închiriere realizat de operatorii economici cu autoturisme fără conducător auto, denumit în continuare serviciu de închirieri; La același articol, lit. a, serviciul de închiriere este definit ca fiind acel serviciu de transport public realizat de operatori economici autorizați care pun la dispoziția unor clienți autoturisme fără conducător auto pe baza de contract, cu plata anticipată a contractului de închiriere. În cauza de față nu s-a făcut dovada respectării de către cedentul Grecu Victor Alexandru a dispozițiilor art. 25 alin. lit. d din Legea 38/2003. În ceea ce privește plata anticipată de către persoana păgubită a serviciilor de închiriere auto prestate de societatea reclamantă. Potrivii acestora, pentru executarea serviciului de închiriere de autoturisme, la bordul autoturismului trebuie să existe următoarele documente sau însemne, respectiv: d) contractul de închiriere a autoturismului și documentele de plată anticipată a serviciului.

În lipsa documentului de plată anticipată a prețului contractului de închiriere a unui autovehicul, pret care să fi fost achitat de persoana păgubită beneficiara a acestui serviciu, în condițiile în care acest contract a fost încheiat de societatea reclamantă care a emis și facturile aferente, se nasc dubii reale cu privire la prestarea efectivă a serviciilor menționate în contract sau cel puțin cu privire la prețul aferent unei zile de închiriere pentru un autoturism dintr-o clasă similară cu cel avariat.

Această concluzie este întărită și de prețul de 6 lei zi (fără TVA) prevăzut în contractul de închiriere, pret care este de aproape 5 ori mai mare față de alte preturi practicate pe piață, astfel cum rezulta din oferta depusă de parata la f. 102-105. Deși dispozițiile legale în vigoare nu prevăd o modalitate concretă de stabilire a prețului pentru închirierea unui autovehicul, dacă prețul menționat în contract depășește în mod semnificativ prețul mediu practicat pe piață, este imperios necesar ca să se facă și dovada achitării acestuia de către persoana păgubită. Instanța reține că prețul mediu pentru închirierea unui autoturism a fost calculat de către asigurător cu bună credință, prin raportare la

înscrisurile anterior menționate, iar faptul ca despăgubirea urma sa fie achitata de către societatea de asigurări nu trebuie sa reprezinte un motiv care sa conducă la îmbogățirea fara justa cauza a societății reclamante, prin inserarea in contractul de închiriere a unor tarife care depășesc media pieței si pe care nici un client, persoana fizica, nu le-ar plăti in mod obișnuit.

Or, acest comportament al reclamantei este in mod evident contrar principiului bunei credințe, aceasta contribuind in mod nelegal la sporirea in mod artificial a sumelor pe care societatea de asigurări trebuie sa le achite cu titlu de despăgubire. Instanța subliniază faptul ca asiguratorul nu este obligat sa achite un cost de închiriere al unui autoturism care înlocuiește autoturismul avariat, care este de 5 ori mai mare decât prețul cu care persoana păgubita putea sa închirieze de pe piața un autoturism dintr-o clasa similara.

Chiar si daca s-ar face dovada achitării unui asemenea pret de către persoana păgubita instanța retine ca aceasta din urma nu ar fi îndreptățita sa contribuie la majorarea prejudiciu/ui pe care asiguratorul urmează sa-l achite. Persoana păgubita nu trebuie sa întreprindă acțiuni de natura sa mărească nejustificat prejudiciul pe care asiguratorul trebuie sa-l acopere, in concordanta cu principiul hunei credințe si cu dispozițiile ari. 1534 C.civ. Un alt argument in sprijinul soluției de mai sus este legat si de fictivitatea prețului din contractul de închiriere. acesta nefiind stabilit in vederea achitării de către beneficiarul serviciului de închiriere, cum se întâmpla de regula in cazul apelării la societăți de rent a car.

Prețul din contract nu a fost stabilit cu intenția de a fi plătit de beneficiarul serviciului, ci de societatea de asigurări, reclamanta procedând la incheierea contractul cu persoana păgubita doar in considerarea faptului ca ulterior urma sa incheie cu aceasta si contractul de cesiune de creanța. Pentru toate motivele de mai sus instanța constata ca reclamanta nu este îndreptățită la recuperarea de ta asigurator a sumei de 1.919,-3 lei cu titlu de diferența contravaloare lipsa de folosința autoturism, in cadrul dosarului de dauna 1F-10-00-008941-2019. Fata de soluția de respingere a capătului de cerere principal va fi respins și capătul de cerere având ca obiect obligarea paratei la plata penalităților de întârziere aferente primului petit. "

Soluția instanței de fond este nelegala pentru următoarele considerente :

1. Instanța de fond isi întemeiază in mod greșit soluția de respingere a cererii de chemare în judecata invocând ca temei legal Legea nr. 38/2003, sens in care înțelegem sa învederam următoarele:

In cazul despăgubirilor pentru prejudiciul reprezentând consecința lipsei de folosința nu sunt aplicabile dispozițiile Legii 38/2003, ci ale Legii speciale nr. 132/2017 si ale Normei de aplicare emisa de ASF (Norma 20/2017).

Art. 6 alin. (5) din Noul Cod Civil prevede ca „ Dispozițiile legii noi se aplica tuturor actelor si faptelor încheiate sau, după caz, produse ori săvârșite Jupa intrarea sa in vigoare, precum si situațiilor juridice născute dupa intrarea sa in vigoare ”.

Art. 2213 din Noul Cod Civil ..Asigurările obligatorii se reglementează prin legi speciale". Astfel, conform Art. 39 alin. (3) din Legea speciala nr. 132/2017 „Prezenta lege se aplica tuturor contractelor/polițelor de asigurare RCA emise dupa data intrării in vigoare a acesteia si in legătura cu toate prejudiciile ce se despăgubesc in baza acestora".

Art. 23 alin. (1) din Legea 132/2017 prevede ca "Despăgubirile se plătesc de către asiguratorul RCA persoanelor fizice sau juridice prejudiciale, in contul indicat de către persoana prejudiciata sau mandatarul acesteia, in condițiile legii. "

Potrivit Art. 11. din Legea 132/2017:

(2) Fara a se depuși Umilele de răspundere prevăzute in contractul RCA. in conformitate cu prevederile art. 6 alin. (4) si I51 si in condițiile in care evenimentul asigurat s-a produs in perioada de valabilitate a contractului /?('A. asiguratorul RCA acorda despăgubiri in bani pentru:

d) prejudicii reprezentând consecința lipsei de folosința a vehiculului avariat, inclusiv înlocuirea temporara a vehiculului, pe baza opțiunii persoanei prejudiciate;

Potrivit art. 25 din Norma ASF nr. 20: Lipsa de folosința

(4) În cazul reparației vehiculului avariata, perioada maxima de indisponibilitate reprezintă timpul normal de reparație transformat in zile de lucru prin împărțirea la patru a timpului normal de reparație, la care se adaugă orice întârziere nejustificata cauzata de către asiguratorul RCA.

Astfel, din interpretarea art. 11 din Legea nr. 132/2017 precum și a art. 25 alin. (4) din Norma ASF nr. 20/2017, rezulta in mod clar faptul ca aceste dispoziții sunt aplicabile in cazul contractelor polițelor de asigurare RCA.

Totodată, se poate observa faptul ca in ceea ce privește perioada pentru care se calculează lipsa de folosința potrivit normelor ASF, diferă in loialitate fata de modalitatea in care se calculează lipsa de folosința pentru contractile de închiriere încheiate în temeiul Legii nr. 38/2003.

Astfel, in timp ce potrivit Normei ASF, perioada se calculează dupa un algoritm de calcul, prin impartirea la patru a timpului normal de reparație la care se adaugă orice întârziere nejustificata cauzata de către asiguratorul RCA, potrivit Legii nr. 38/2003, perioada de chirie se calculează zi cu zi.

Din Anexa de calcul a chiriei depusa la intimata rezulta cu exactitate atat modul de calcul, cal și prevederea legala aplicabila. Astfel, perioada pentru care partea prejudiciata a beneficiat de vehiculul dat spre înlocuirea celui avariata a fost in nr. de 10 zile. din data de 06.12.2019 pana in data de 16.12.2019.

Desi apelanta a închiriat autovehiculul pentru un număr de 10 zile (perioada in care autoturismul a fost indisponibilizat pentru reparație), despăgubirea aferenta perioadei lipsei de folosința a fost calculata doar pentru 4,25 zile, potrivit art. 25 alin. (4) din Norma ASF.

Daca s-ar fi aplicat Legea nr. 138/2003, asa cum retine instanța de fond ar fi trebuit sa luam in calcul toate zile in care autoturismul ar fi fost inchiriat, rezultând astfel o suma mult mai mare decât cea pe care a achitat-o intimata-parata.

In prezenta cauza nu pot fi aplicate atat dispozițiile Legii nr. 132/2017 cat și cele ale Legii nr. 38/2003 intrucat reglementează regimuri juridice distincte. Faptul ca instanța de fond a inteles sa aplice dispozițiile ambelor legi este o grava eroare.

Totodată, solicită să se aibă in vedere ca prevederile legii 38/2003 privind transportul in regim de taxi și in regim de închiriere, reglementează potrivit art.1 autorizarea, organizarea, atribuirea, gestiunii de control și efectuării serviciilor de transport in regim de taxi sau de transport in regim de inchiriere. Apelanta nu efectuează transport in regim de taxi sau de transport in regim de inchiriere. definit de lege ca fiind serviciul de transport public de persoane realizat de către transportatori autorizați cu autoturisme cu conducători auto. puse la dispoziția clienților pe baza de contract de inchiriere tarifat pe ora sau pe zi. cu plata anticipata a contractului. Apelanta nu efectuează transport public.

ASF, prin vicepreședinte, a comunicat tuturor societăților de asigurare sa nu mai invoce prevederi ce nu au aplicabilitate in asigurarea RCA . Desi s-a atașat aceasta Adresa instanța nu a luat-o in considerare.

In cazul despăgubirilor pentru prejudiciul reprezentând consecința lipsei de folosința nu sunt aplicabile dispozițiile Legii 38/2003, ci ale Legii speciale nr. 132/2017 și ale Normei de aplicare emisa de ASF (Norma 20/2017).

Prin urmare, apelantei nu ii pot fi aplicabile prevederile art. I din Legea 38/2003 care face referire la activitățile de RENT CAR .. (...) serviciul de închiriere realizat de operatorii economici cu autoturisme fara conducător auto. denumii in continuare serviciu de inchiriere. "

Nefiind incidente dispozițiile Legii nr.38/2003 este neintemeiata și precizarea instanței conform căreia: nu s-a făcut dovada respectării de către cedentul Grecii [REDACTED] a dispozițiilor art. 25 alin.7 lit.d din Legea 38/ 2003, in ceea ce privește plata anticipata de către persoana păgubita a serviciilor de inchiriere auto prestate de societatea reclamanta... trebuie sa existe următoarele documente sau însemne, respectiv. d) contractul de închiriere a autoturismului și documentele de plata anticipata a serviciului.

Potrivit art. 25 menționat supra – „Prejudiciile reprezentând consecința lipsei de folosința a vehiculului avariat, inclusiv înlocuirea temporară a acestuia, sunt stabilite:

a) pe baza documentelor justificative din care rezulta costurile de înlocuire temporară a vehiculului avariat cu un vehicul de o clasă similară ori inferioară, închiriat de la entități autorizate cu acest obiect de activitate;

După prestarea serviciilor de închiriere apelanta a emis documentele justificative, respectiv factura fiscală și anexa de calcul a perioadei lipsei de folosință. Legea nr. 132/2017 și Norma nr. 20 ASF nu prevăd niciunde depunerea unor documente privind plata anticipată a serviciilor de închiriere.

Instanța de fond critică tariful de chirie /zi "care este de aproape 5 ori mai mare față de alte preturi practicate pe piața" și "Prețul din contract nu a fost stabilit cu intenția de a fi plătit de beneficiarul serviciului, ci de societatea de asigurări, reclamanta procedând la încheierea contractului cu persoana păgubită doar în considerarea faptului că ulterior urma să încheie cu aceasta și contractul de cesiune de creanță."

Deși înțelege să aducă critici cu privire la tariful de chirie practicat, în următorul paragraf din considerentele Sentinței menționează faptul că: "deși dispozițiile legale în vigoare nu prevăd o modalitate concretă de stabilire a prețului pentru închirierea unui autovehicul...": (Ubi lex non distinguit, nec nos distinguere debemus)

Astfel, dacă se interpretează sistematic și literar considerentele expuse supra, se constată faptul că, în opinia instanței de fond, deși nu există dispoziții legale cu privire la o modalitate de stabilire a tarifului de chirie/zi, totuși tarifele practicate de apelanta sunt de 5 ori mai mari față de alte preturi, motiv pentru care se nasc dubii cu privire la preț.

Este evident că instanța de fond, indusă în eroare de apărările societății de asigurare RCA parate, nu a înțeles care sunt dispozițiile legale aplicabile în speță și nu a putut avea o motivare coerentă și logică, care să vină în sprijinul celor susținute de aceasta.

Cu privire la tariful mediu de închiriere, deși instanța de fond face referire la faptul că nu a fost respectat prețul mediu de piață, nu a înțeles să precizeze și dispozițiile legale încălcate.

Or în sfera reparațiilor de autovehicule și cea a închirierii de vehicule, fie ele pentru lipsa de folosință ori în sistem clasic rent-a-car, deci a unor operatori economici privați, nu există și nu pot exista tarife de medii. Conform dispozițiilor legale, în relația dintre profesioniști nu este permisă transmiterea de preturi recomandate sau maxime în baza cărora să stabilească eventuale tarife de referință (art. 5 alineatul I din Legea 21/1996).

Totodată, dacă ne referim strict la prima de asigurare și vom analiza ofertele asigurătorilor RCA, vom observa că pentru un același produs oferit (contract RCA pentru un anumit vehicul), în condițiile existentei tarifului de referință, asigurătorii au diferențe de 1000% (înscris atașat).

În perioada menționată, apelanta a practicat și declarat la organele fiscale, conform documentului depus la dosarul cauzei tariful de 637 lei +TVA pentru următoarele categorii de autoturisme: DACIA DOKKER, DACIA DUSTER, FIAT TIPO, FORD FOCUS, RENAULT FLUENCE, SKODA FABIA, RENAULT CLIO, SEAT IBIZA, PEUGEOT 307, MERCEDES A KLASSE, VOLKSWAGEN PASSAT, VOLKSWAGEN POLO, respectiv 403 +TVA pentru următoarele categorii de autoturisme: HYUNDAI 120 . OPEL CORSA și DACIA LOGAN.

În ceea ce privește critica instanței cu privire la prețul de chirie practicat, aceasta încalcă principiile fundamentale care guvernează domeniul asigurărilor RCA, după cum urmează:

(i). principiul libertății economice este consacrat de art. 45 (i.e.. „libertatea economică”) și art. 135 („Economia”) din Constituția României, conform cărora:

Art. 45: Libertatea economică

Accesul liber al persoanei la o activitate economică, liberă inițiativă și exercitarea acestora în condițiile legii sunt garantate.", respectiv

.Art. 135: Economia

(1) Economia României este economie de piață, bazată pe liberă inițiativă și concurență.

(2) Statul trebuie să asigure:

a) libertatea comerțului, protecția concurenței loiale, crearea cadrului favorabil pentru valorificarea tuturor factorilor de producție; (...]"

(ii), plafonarea prețurilor la același nivel pentru toate unitățile nu este posibilă având în vedere, printre altele, numărul foarte mare de unități care furnizează vehicule în chirie și particularitățile fiecăreia, dintre care menționăm cu titlu de exemplu:

- utilizarea unor grile de salarizare diferite pentru aceleași categorii de personal;
- efectuarea de cheltuieli și investiții în cantități diferite;
- numărul de vehicule din parcul auto al fiecărei entități;
- locația și condițiile de desfășurare a activității;

(iii). în acest context, aplicarea aceluiași prețuri pentru toate categoriile de unități care furnizează vehicule în chirie, fără a se ține cont de circumstanțele diferite aferente acestora, nu este posibilă:

(iv). plafonarea prețurilor contravine dispozițiilor art. 4 din Legea 21/1996 a concurenței („Legea nr. 21/1996”). potrivit căroră prețurile produselor și tarifele serviciilor și lucrărilor se determină în mod liber prin concurență, pe baza cererii și ofertei. De altfel, dispozițiile art. 5 și 6 din același act normativ prevăd în mod expres că sunt interzise orice fel de practici care au ca obiect sau ca efect împiedicarea, restrângerea ori denaturarea concurenței, în special cele care stabilesc, direct sau indirect, prețuri de cumpărare sau de vânzare sau orice alte condiții de tranzacționare.

Textele legale nu fac distincție între unitățile de specialitate, ori între entitățile autorizate și nici nu impun tarife, minimale ori maxime, în care ar trebui să se încadreze acestea la momentul efectuării serviciului de închiriere al cărui cost se achită prin despăgubirea plătită de un asigurator. Instanța nu poate impune un tarif mediu pentru serviciul de închiriere, fiind de domeniul evidentei că prețul chiriei practicat de două unități va fi aproape întotdeauna diferit, iar asiguratorul este obligat să repare în totalitate prejudiciul efectiv cauzat de asiguratul culpabil de producerea acestuia, iar nu să încerce realizarea unor economii semnificative, pe seama persoanei prejudiciate. Mai mult, astfel cum am precizat supra trebuie avută în vedere și particularitatea acestui tip de chirie, care se calculează printr-un algoritm impus de o dispoziție legală și care nu are legătura cu serviciul clasic de rent a car la care se raportează Instanța, subscrișă fiind entitate autorizată pentru serviciul de închiriere pentru lipsa de folosință și având tarifele de chirie practicate afișate și declarate la ANAF, pentru care plătim taxele și impozitele aferente.

Este dreptul persoanei prejudiciate să obțină despăgubiri care să acopere integral costul prejudiciului suferit, iar opțiunea acesteia cu privire la unitatea aleasă pentru repararea integrală a daunei nu poate fi considerată un abuz din partea sa, ci un drept ce rezultă cu certitudine și din prevederile art. 6 alin. 8 și 9 din Legea 132/2017.

În concluzie, prin restrângerea nejustificată a libertății economice a societăților care furnizează vehicule în chirie este afectată arbitrar și injust libertatea comerțului și desfășurarea raporturilor comerciale în regim de concurență loială dintre societățile care oferă asemenea servicii pe teritoriul României. Asemenea plafonări vor afecta în mod implicit drepturile și interesele consumatorilor și păgubiților români, atât pe termen scurt, dar și pe termen mediu și lung întrucât opțiunile acestora de înlocuire a autovehiculelor avariate vor deveni din ce în ce mai limitate.

Cât privește afirmația Instanței cu privire la „Inwinnia” subscrișei de a practica anumite prețuri în considerarea faptului că acestea într-un final vor fi achitate de către asigurator, acestea sunt afirmații de natură să aducă atingere grave imaginii subscrișei.

Astfel cum s-a precizat, apelanta a declarat la ANAF toate tarifele de chirie practicate iar persoana păgubită este liberă să își aleagă singura societatea la care să efectueze reparațiile și de la care să închirieze autovehiculul pe perioada indisponibilizării.

Este o piața liberă în care consumatorii își aleg societatea care să le presteze servicii în funcție de criteriile de performanță. Acest lucru se întâmplă în orice domeniu, astfel ca prețurile diferă în funcție de calitatea serviciilor oferite, fiecare comerciant având posibilitatea să își stabilească propriile tarife și adaosuri comerciale.

Se subînțelege că acestea sunt unice și se aplică oricărui client, acestea nu pot fi supuse mecanismului negocierii decât în baza unor considerente clare, de natură economică {existența unui contract de colaborare, modalități și termene de plată, volum, etc) și care nu sunt aplicabile în speță. A fost respectată cerința legală, de informare prealabilă a clientului cu privire la tarifele de chirie practicate pe mărci de autovehicule, acesta a vizualizat tarifele afișate și a semnat contractul de locațiune, în care se stipulează tariful, după alegerea tipului vehiculului de înlocuire.

Faptul că între apelantă și persoana păgubită s-a încheiat Contractul de cesiune nu trebuie să reprezinte un motiv al instanței de a acuza subscrisa de anumite intenții ascunse, întrucât prejudiciul aferent lipsei de folosință trebuie reparat în integralitate, fie ca este solicitat direct de persoana păgubită, fie ca este solicitat de unitatea care a închiriat autovehiculul. Astfel reținerea instanței de fond că prețul din contract nu a fost stabilit cu intenția de a fi plătit de beneficiarul serviciului, ci de societatea de asigurări" este una ca urmare a aprecierii incomplete a probelor aflate la dosarul cauzei (Obligațiile părților -contract cesiune).

3. Referitor la cuantumul onorariului avocațial

În măsura în care instanța de control va respinge apelul, apreciem că în raport cu dispozițiile art. 451, alin (2) CPC onorariul avocațial al reprezentantului convențional al societății parate trebuie diminuat:

"Instanța poate, chiar și din oficiu, să reducă motivat partea din cheltuielile de judecată reprezentând onorariul avocaților, atunci când acesta este vădit disproporționat în raport cu valoarea sau complexitatea cauzei ori cu activitatea desfășurată de avocat, ținând seama și de circumstanțele cauzei. Măsura luată de instanța nu va avea niciun efect asupra raporturilor dintre avocat și clientul sau."

Simpla utilizare a acestei sintagme instituie regula implicite a posibilității de a reduce onorariile avocațiale la cererea părții adverse, accentuarea „chiar și din oficiu” subliniind că, în virtutea rolului activ, judecătorul poate să suplinească absența acestei cereri atunci când observă lipsa de proporționalitate dintre „circumstanțele cauzei” și cuantumul sumei achitate cu titlu de onorariu avocațial.

Astfel, regularizarea cuantumului sumelor achitate cu titlu de onorariu avocațial, proporțional cu circumstanțele cauzei, este menită să asigure un just echilibru între dreptul părții ce a avut câștig de cauză de a-și recupera cheltuielile avansate și culpa procesuală a părții ce a căzut în pretenții.

Astfel, deși judecătorul cauzei este ținut să aprecieze cuantumul onorariului avocațial din prisma „valorii sau complexității cauzei /.../. activității desfășurate de avocat (...) [și] circumstanțelor cauzei”, el este totodată ținut să aprecieze și să realizeze în sensul constatării rezonabilității onorariului, fie în sensul constatării cuantumului sau exagerat.

Pe cale de consecință, fără a aduce atingere clauzelor contractului de asistență juridică, instanța poate să reducă cuantumul onorariului avocațial solicitat cu titlu de cheltuieli de judecată dacă apreciază disproporționalitatea acestuia în raport cu limitele prețului.

Potrivit Hotărârii UNBR nr. 82 din iulie 2020 onorariile minimale pentru "2.1.1 cererile de valoare redusă, soluționate potrivit procedurii speciale prevăzute de titlul X al cărții a VI-a din Legea nr. 134/2010 privind Codul de procedură civilă, republicată, cu modificările și completările ulterioare, denumită în continuare Cod de procedură civilă - sunt 660 lei."

Ținând cont de dispozițiile art. 451, alin. (2) CPC, raportat la Hotărârea UNBR nr. 82, și ținând cont de mențiunile de pe portalul instanței, conform cărora exclusiv pentru judecarea cauzei s-au acordat 2 termene, cuantumul onorariului avocațial, respectiv 2.380 de lei este exagerat de mare

raportat și la complexitatea cauzei și numărul de termene, prin urmare în mod justificat solicită diminuarea acestuia.

Având în vedere argumentele prezentate, solicită admiterea cererii de apel întocmai cum a fost formulată.

În drept, au fost invocate dispozițiile art. 201 alin. (2) Cod procedura civilă.

Prin întâmpinare intimată GRAWE ROMÂNIA ASIGURARE SA, a solicitat respingerea apelului ca neîntemeiat și menținerea Sentinței nr.12688/18.12.2020 ca legală și temeinică.

Reclamanta cesionar solicită despăgubire pentru 4,25 zile lipsa de folosință pentru înlocuirea temporară a auto avariat KIA PICANTO cu auto RENAULT CLIO la prețul pe zi de închiriere de 758 lei/zi;

Conform Procesului verbal de predare-primire auto perioada de închiriere a fost între 06.12-16.12.2019, iar înainte de finalizarea raportului de închiriere, părțile au încheiat la data de 12.12.2019 Contractul de cesiune de creanță :

-reclamanta ca unitate reparatoare oferă clienților/persoane prejudiciate din dosarele de dauna cu asigurătorii, mașina la schimb gratis, cu intenția de a factura orice pret pentru încasarea unor despăgubiri supraevaluate de la asigurători:

prejudiciul pentru lipsa de folosință trebuie dovedit conform art. 25 lît.a din Norma ASF 20/2017 cu documente justificative din care rezultă costurile de înlocuire temporară a vehiculului avariat cu un vehicul de o clasă similară ori inferioară, închiriat de la entități autorizate cu acest obiect de activitate, iar acest obiect de activitate Cod CAEN 7711 - servicii de închiriere autovehicule este reglementat de Legea 38/2003:

-intimată, cu buna credință și pentru evita orice litigiu, deși în cauza nu se face dovada cu documente justificative a costului închirierii, am calculat conform legii, perioada, de 1.825 zile pentru lipsa de folosință și am achitat despăgubirea pentru 2 zile conform preturilor de referință din piața de profil.

TEMEIUL LEGAL APLICABIL

LEGEA 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere

Art.11 - în sensul prezentei legi, următorii termeni se definesc astfel: aai RENT CAR - activitățile care vizează atât transportul de persoane realizat de transportatori autorizați cu autoturisme cu conducători auto, denumit în continuare transport în regim de închiriere, cât și serviciul de închiriere realizat de operatorii economici cu autoturisme fără conducător auto, denumit în continuare serviciu de închiriere;

ac) serviciu de închiriere - serviciu de transport public realizat de operatori economici autorizați care pun la dispoziția unor clienți autoturisme fără conducător auto, pe bază de contract, cu plata anticipată a contractului de închiriere:

Art. 25 alin. 7 din "Pentru executarea serviciului de închiriere de autoturisme, la bordul autoturismului trebuie să existe următoarele documente sau însemne, respectiv:

a) certificatul de înmatriculare al autoturismului cu anexa privind inspecția tehnică periodică valabilă;

b) asigurarea persoanelor și a bunurilor acestora pentru riscuri ce cad în sarcina transportatorului autorizat;

c) asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto;

d) contractul de închiriere a autoturismului și documentele de plată anticipată a serviciului."

Norma ASF 20/2017 privind asigurările auto în România

Art. 25 din - ,, (1) Prejudiciile reprezentând consecința lipsei de folosință a vehiculului avariat, inclusiv înlocuirea temporară a acestuia, sunt stabilite: a) pe baza documentelor justificative din care rezultă costurile de înlocuire temporară a vehiculului avariat cu un vehicul de o clasă similară ori inferioară, închiriat de la entități autorizate cu acest obiect de activitate;

(2)- Perioada maximă pentru calcularea lipsei de folosință este: a) perioada de indisponibilitate a utilizării vehiculului avariat ca urmare a stării tehnice, inclusiv în situația în care asigurătorul RCA efectuează cercetări suplimentare, și se calculează de la momentul efectuării constatării avariilor și introducerii vehiculului în reparație; (4) în cazul reparației vehiculului avariat, perioada maximă de indisponibilitate reprezintă timpul normal de reparație transformat în zile de lucru prin împărțirea la patru a timpului normal de reparație, la care se adaugă orice întârziere nejustificată cauzată de către asigurătorul RCA."

Mecanismul fraudulos al reclamantei se desfășoară prin punerea la dispoziția persoanei păgubite a unui autovehicul fara niciun cost, cu condiția parafării unui Contract de cesiune, pentru justificarea unor preturi fictive, stabilite în mod discreționar și abuziv, pe care le solicita Asigurătorilor RCA.

Deși reclamanta invocă libertatea economică și libera inițiativă din art.45 și art. 135 Constituția României, precizăm că aceasta confundă libertatea contractuală cu libertatea economică, întrucât nimeni nu contestă că reclamanta are dreptul de a presta activitățile economice, și chiar aceasta eludează prevederile legii fundamentale, prin mecanismul fraudulos de supraevaluare a despăgubirilor, nefiind respectate în speță libera inițiativă și concurența.

NETEMEINICIA PRETENȚIILOR PENTRU LIPSA DE FOLOSINȚA

1. Reclamanta cesionar nu face dovada închirierii unui autovehicul de o clasă similară sau inferioară, întrucât KIA PICANTO este un autovehicul de clasă mini - segmentul A, iar auto închiriat RENAULT CH0 este un autovehicul de clasă supermini - segmentul B. Precizăm că autovehicul de o clasă similară autovehiculului avariat KIA Picanto, produs de RENAULT ar fi fost modelul TWINGO ȘI NU CLIO, acesta din urmă făcând parte dintr-o clasă superioară autovehiculului avariat.

2. Perioada de indisponibilitate 4,25 zile, pentru care se solicită lipsa de folosință, este cu rea credință supradimensionată, ca urmare a interpretării abuzive a legii, iar perioada de indisponibilitate calculată conform legii este de 1,825 zile .

Pentru timpul de reparație de 9 ore manopera, reprezentând 2,25 zile lipsa folosință, reclamanta nu face dovada necesității acestor ore de manopera pentru reparația auto conform art.249 Cpc. iar în ce privește majorarea perioadei la 5 zile motivând cu perioada de weekend, apreciem că reclamanta în susținerea acestei perioade ca prejudiciu, își invocă propria culpa, iar în drept această majorare este nefondată întrucât nu are temei legal, legea neprecizând referitor la zile lucrătoare sau consecutive astfel cum susține cu rea credință reclamanta.

În concluzie, pentru că s-a achitat reparația conform Devizului întocmit de intimată și reclamanta nu a contestat acest Deviz și nu face dovada necesității a 9 ore de manopera susținute de aceasta în prezenta cauză, consecința este că perioada calculată conform legii pentru lipsa de folosință, este de 1,825 zile .

3. Reclamanta nu face dovada prejudiciului cu documente justificative conform Legii 38/2003 privind plata anticipată a serviciului de închiriere, iar toate actele sunt emise pro causa de către reclamanta cesionar locator cu scopul supraevaluării despăgubirii.

Legiuitorul prin Norma ASF 20/2017 , acordă acest drept de despăgubire persoanei păgubite, numai în condițiile dovedirii realizării acestui serviciu cu respectarea legii, strict numai cu plata anticipată a serviciului de închiriere.

4. Pretențiile în cauză nu sunt opozabile subscrisei în temeiul principiului relativității efectelor contractelor față de terți conform Art. 1280 raportat la Art. 1582 Cod civil.

Prin neplata prețului închirierii de către locatarul-persoana păgubită, pretențiile reclamantei ca cesionar nu sunt dovedite și nu ne sunt opozabile, întrucât nefiind născut un drept al persoanei păgubite prin plata prețului închirierii, acesta reprezintă numai un drept propriu al reclamantei, opozabil numai locatorului în baza Contractului de închiriere.

Consecința relativității efectelor contractelor față de terți, este că valoarea închirierii auto stabilită de părțile contractului de închiriere, nu ne este opozabilă și nu face dovada prejudiciului.

5. Prețul închirierii auto de 758 lei/zi este fictiv și stabilit de parti fără intenția de a fi plătit de către persoana prejudiciată, fapt ce face nedovedit și inopozabil acest pret față de subscrișă, în temeiul art.1665 Cod civil.

Faptul că prețul a fost stabilit fără intenția de a fi plătit, rezultă chiar din cronologia actelor emise, Contractul de cesiune fiind încheiat înainte de finalizarea raportului de închiriere și anterior emiterii Facturii seria FTRK nr. 192329 din 17.12.2019 și de nașterea obligației de plată a persoanei prejudiciate,

6. Cauza imorală a Contractului de cesiune de creanță, întrucât scopul urmărit de reclamanta, contravine dispozițiilor legale imperative, ordinii publice și bunelor moravuri.

Dispozițiile legale pentru ocrotirea interesului particular al subscrișei Asigurător, ce sunt încălcate, sunt cele privind obligația de despăgubire respectiv art.1 I din Legea 132/2017, art.25 din Norma ASF 20/2017 raportat la art.1385 alin.3 Cod civil. Raportat la art.1235 coroborat cu art.1 I și art.1660, Cod civil, se constată că acest mecanism de supraevaluare a despăgubirii este contrar bunelor moravuri, impunându-se nulitatea absolută conform art.1238 alin.2 Cod civil.

7. Pretențiile formulate pentru prețul de închiriere auto supraevaluat, nu reprezintă prejudiciul real și nu reprezintă prejudiciul persoanei păgubite, întrucât aceasta nu a suferit niciun efect negativ/pierdere în patrimoniul său potrivit art.1385 Cod civil.

8. Pretențiile reclamantei și obligația subscrișei trebuie apreciate în limitele impuse de lege, de ordinea publică și de bunele moravuri conform Art. 14 și Art.1169 Cod civil, libertatea contractuală neputând fi înțeleasă ca orice contract și orice pret este opozabil erga omnes.

9. Diferența de despăgubire solicitată cu titlu de prejudiciu, este imputabilă creditorului persoana prejudiciată, întrucât aceasta a contribuit în mod evident la majorarea prejudiciului prin acceptarea valorii chiriei auto fără intenția de plată a acesteia, iar subscrișă nu are obligația corelativă raportată la prevederile Art. 1534 Cod civil "(2) Dacă prin acțiunea sau omisiunea sa culpabilă, creditorul a contribuit la producerea prejudiciului, despăgubirile datorate debitorului se vor diminua în mod corespunzător. Această dispoziție se aplică și atunci când prejudiciul este cauzat în parte de un eveniment al cărui risc a fost asumat de creditor..

(2) Debitorul nu datorează despăgubiri pentru prejudiciile pe care creditorul le-ar fi putut evita cu o minimă diligență"

„Nemo auditur propriam turpitudinem allegans" - „Nimeni nu este ascultat când își prezintă propria indecență/imoralitate"

În contextul prețurilor de referință pe piața a societăților de rent a car cu privire la închirierea unui autovehicul similar celui care a făcut obiectul contractului de închiriere autovehicul, considerăm că este abuziv prețul chiriei auto de 758 lei/zi, întrucât prețul mediu în piața de profil este de 60 lei/zi.

Orice formă de exercitare a unui drept, în scopul de a vătăma sau păgubi pe altul, într-un mod excesiv și nerezonabil, contrar bunei-credințe, prin deturnarea dreptului de la finalitatea sa economică și socială, adică de la limitele sale normale, conturează abuzul de drept.

Este dovedită exercitarea abuzivă a dreptului prin prețul excesiv și fictiv pentru supraevaluarea despăgubirii, motiv pentru care este evident Abuzul de drept conform art.15 Cod civil - „Niciun drept nu poate fi exercitat în scopul de a vătăma sau păgubi pe altul ori într-un mod excesiv și nerezonabil, contrar bunei credințe . "

10. Pretențiile privind penalitățile de întârziere sunt nefondate până la data expirării termenului de 10 zile calculat de la data primirii hotărârii judecătorești definitive conform art.21 alin.4 și art.23 din Legea nr.132/2017 .

Având în vedere că prețul închirierii auto nu este achitat de către persoana prejudiciată, acest preț fiind numai consemnat și cesionat tocmai cu scopul ilicit de supraevaluare, este evident că obligația devine certă și determinată la momentul pronunțării hotărârii judecătorești definitive prin

care se stabilește întinderea prejudiciului, iar obligația subscrierii la penalități de întârziere ar fi exigibilă după expirarea termenului de 10 zile de la data rămânerii definitive a hotărârii.

În concluzie, indiferent de Factura emisă de reclamanta cesionar și de prețul închirierii, ad absurdum reclamanta putând factura și un pret de 10.000 lei/zi. în lipsa dovezii plății serviciului de închiriere de către persoana prejudiciată, pretențiile în cauză nu reprezintă prejudiciul/pierderea suferită de persoana prejudiciată în patrimoniul sau potrivit art.1385 Cod civil, astfel ca aceste pretenții nu sunt opozabile Asigurătorului, iar subscrierea Asigurătorului am evaluat și achitat cu bună credință despăgubirea pentru evitarea oricărui litigiu.

Referitor la Hotărârile depuse de reclamanta:

Art.1 Cod procedura civilă - (2) în îndeplinirea justiției, instanțele judecătorești îndeplinesc un serviciu de interes public, asigurând respectarea ordinii de drept, a libertăților fundamentale, a drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și persoanelor juridice, aplicarea legii și garantarea supremației acesteia.

Art.22 Cod procedura civilă - (7) Ori de câte ori legea îi rezervă judecătorului puterea de apreciere sau îi cere să țină seama de toate circumstanțele cauzei, judecătorul va ține seama, între altele, de principiile generale ale dreptului, de cerințele echității și de buna-credință.

Principiul de drept - Jus est ars boni et aequi

Pentru toate aceste motive, solicita respingerea apelului ca neîntemeiat și menținerea Sentinței nr 12688/18.12.2020 ca legală și temeinică.

Temeiul legal: Legea 132/2017, Norma ASF 20/2017, Codul civil

Probe - În susținerea apărărilor solicita încuviințarea probei cu înscrisuri.

Anexam extras site web reclamanta și fotografiile cu sloganul - pe durata reparației mașina 1_a schimb - afișat pe autovehiculele reclamantei, și precizăm faptul de notorietate ca aceasta are calitatea de suspect într-un dosar de cercetare penală pentru fraude în asigurări.

Prin răspunsul la întâmpinare, apelanta AUTO CAR & TRUCKS TECHNOLOGY S.R.L., a solicitat respingerea apărărilor din întâmpinarea intimă și să admiteră apelul astfel cum a fost formulat.

Cu privire la temeiul legal aplicabil

În cazul despăgubirilor pentru prejudiciul reprezentând consecința lipsei de folosință nu sunt aplicabile dispozițiile Legii 38/2003, ci ale Legii speciale nr. 132/2017 și ale Normei de aplicare emisă de ASF (Norma 20/2017).

Art. 6 alin. (5) din Noul Cod Civil prevede ca „Dispozițiile legii noi se aplică tuturor actelor și faptelor încheiate sau, după caz, produse ori săvârșite după intrarea sa în vigoare, precum și situațiilor juridice născute după intrarea sa în vigoare”.

Art. 2213 din Noul Cod Civil „Asigurările obligatorii se reglementează prin legi speciale”. Astfel, conform Art. 39 alin. (3) din Legea specială nr. 132/2017 „Prezenta lege se aplică tuturor contractelor/polițelor de asigurare RCA emise după data intrării în vigoare a acesteia și în legătura cu toate prejudiciile ce se despăgubesc în baza acestora”.

Art. 23 alin. (1) din Legea 132/2017 prevede ca "Despăgubirile se plătesc de către asiguratorul RCA persoanelor fizice sau juridice prejudiciate, în contul indicat de către persoana prejudiciată sau mandatarul acesteia, în condițiile legii. "

Potrivit Art. 11. din Legea 132/2017:

(1) Asiguratorul RCA are obligația de a despăgubi partea prejudiciată pentru prejudiciile dovedite suferite în urma accidentului produs prin intermediul vehiculului asigurat.

(2) Fără a se depăși limitele de răspundere prevăzute în contractul RCA, în conformitate cu prevederile art. 6 alin. (4) și (5) și în condițiile în care evenimentul asigurat s-a produs în perioada de valabilitate a contractului RCA, asiguratorul RCA acorda despăgubiri în bani pentru:

d) prejudicii reprezentând consecința lipsei de folosință a vehiculului avariata, inclusiv înlocuirea temporară a vehiculului, pe baza opțiunii persoanei prejudiciate;

Prevederile Legii nr.38/2003 invocata de către Instanța de fond în justificarea refuzului de a plăți contravaloarea lipsei de folosință nu sunt aplicabile în speța. Astfel, prevederile legii 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, reglementează potrivit art. 1, autorizarea, organizarea, atribuirea, gestiunii de control și efectuării serviciilor de transport în regim de taxi sau de transport în regim de închiriere. Apelanta nu efectuează transport în regim de taxi sau de transport în regim de închiriere, definit de lege ca fiind serviciul de transport public de persoane realizat de către transportatori autorizați cu autoturisme cu conducători auto, puse la dispoziția clienților pe baza de contract de închiriere tarifat pe ora sau pe zi, cu plata anticipată a contractului. Subscrisa nu efectuează transport public.

ASF, prin vicepreședinte, a comunicat tuturor societăților de asigurare să nu mai invoce prevederi ce nu au aplicabilitate în asigurarea RCA. Deși au atașat această adresă instanța nu a luat-o în considerare și nici intimată.

În cazul despăgubirilor pentru prejudiciul reprezentând consecința lipsei de folosință nu sunt aplicabile dispozițiile Legii 38/2003, ci ale Legii speciale nr. 132/2017 și ale Normei de aplicare emisă de ASF (Norma 20/2017).

Prin urmare, apelantei nu îi pot fi aplicabile prevederile art. II din Legea 38/2003 care face referire la activitățile de RENT CAR „ (...) serviciul de închiriere realizat de operatorii economici cu autoturisme fără conducător auto, denumit în continuare serviciu de închiriere. ”

II. Cu privire la despăgubirea aferentă prejudiciului reprezentând consecința lipsei de folosință a autoturismului avariata arătăm următoarele:

Acest tip de prejudiciu este reglementat doar de două articole, unul din Legea 132/2017 și altul din Norma 20/2017.

Potrivit dispozițiilor art. 14 alin. 2 litera d) din Legea 132/2017:

„(2) Fără a se depăși limitele de răspundere prevăzute în contractul RCA, în conformitate cu prevederile art. 6 alin. (4) și (5) și în condițiile în care evenimentul asigurat s-a produs în perioada de valabilitate a contractului RCA, asiguratorul RCA acordă despăgubiri în bani pentru:

d) prejudicii reprezentând consecința lipsei de folosință a vehiculului avariata, inclusiv înlocuirea temporară a vehiculului, pe baza opțiunii persoanei prejudiciate:”

Potrivit dispozițiilor art. 25 alin. 1 litera a) din Norma ASF nr. 20/2017:

„(1) Prejudiciile reprezentând consecința lipsei de folosință a vehiculului avariata, inclusiv înlocuirea temporară a acestuia, sunt stabilite:

a) pe baza documentelor justificative din care rezultă costurile de înlocuire temporară a vehiculului avariata cu un vehicul de o clasă similară ori inferioară, închiriat de la entități autorizate cu acest obiect de activitate.”

În speța este vorba despre un prejudiciu reparat, dovedit prin documente justificative (factura fiscală și Anexa de calcul), înaintate intimatului alături de cererea de despăgubire.

Cu privire la aspectele litigioase din prezenta speță, din analiza dispozițiilor legale expuse mai sus trebuia să se rețină că în materia asigurărilor de răspundere civilă, despăgubirea are rolul de a acoperi, în limita valorii asigurate, pierderea suferită ca urmare a producerii evenimentului asigurat.

Din interpretarea coroborată a dispozițiilor anterior redată rezultă că pentru evaluarea costului despăgubirii aferente prejudiciului reprezentând consecința lipsei de folosință a autoturismului avariata se are în vedere tariful chiriei/zi practicat de către entitatea autorizată care oferă serviciul de închiriere, și care trebuie luat în calcul pentru evaluarea acestor costuri.

Textele legale nu fac distincție între unitățile de specialitate, ori între entitățile autorizate și nici nu impun tarife, minimale ori maximale, în care ar trebui să se încadreze acestea la momentul efectuării serviciului de închiriere al cărui cost se achită prin despăgubirea plătită de un asigurator. Intimata-pârâta nu poate impune propriul ei tarif pentru serviciul de închiriere, fiind de domeniul evidenței că prețul chiriei practicat de două unități va fi aproape întotdeauna diferit, iar asiguratorul este obligat să repare în totalitate prejudiciul efectiv cauzat de asiguratul culpabil de producerea

acestui, iar nu să încerce realizarea unor economii semnificative, pe seama persoanei prejudiciate. Mai mult, trebuie avută în vedere și particularitatea acestui tip de chirie, care se calculează printr-un algoritm impus de o dispoziție legală și care nu are legătura cu serviciul clasic de rent a car la care se raportează parata când stabilește aleatoriu și ilegal un tarif de chirie, subscrisă fiind entitate autorizată pentru serviciul de închiriere pentru lipsa de folosință și având tarifele de chirie practicate afișate și declarate la ANAF, pentru care plătim taxele și impozitele aferente.

Este dreptul persoanei prejudiciate să obțină despăgubiri care să acopere integral costul prejudiciului suferit, iar opțiunea acesteia cu privire la unitatea aleasă pentru repararea integrală a daunei nu poate fi considerată un abuz din partea sa, ci un drept ce rezultă cu certitudine și din prevederile art. 6 alin. 8 și 9 din Legea 132/2017.

În acest sens, o societate de asigurare nu poate respinge sau diminua în mod discreționar valoarea despăgubirilor datorate persoanelor prejudiciate, fără a avea un temei legal expres care să îi permită acest lucru.

Astfel, asiguratorul RCA nu poate reduce în mod unilateral valoarea despăgubirii datorate pentru închirierea unui alt vehicul pe perioada lipsei de folosință, iar aceasta trebuie plătită conform legii, la valoarea prețului facturat de către entitatea autorizată care a furnizat vehiculul de schimb.

Neachitarea despăgubirilor integrale de către intimata-pârâtă reprezintă o încălcare a legislației aplicabile în domeniul asigurărilor RCA și dreptului comun.

În cauza de față, imobilizarea mașinii s-a făcut începând cu data de 25.10.2019 (când persoana prejudiciată a lăsat mașina în service și a închiriat un alt autovehicul similar în vederea folosirii în locul celui avariat). Asiguratorul RCA a efectuat constatarea avariilor și a eliberat documentul de introducere în reparație în data de 06.11.2019. Conform prevederilor art. 25 alin. (2) litera a), au fost îndeplinite cerințele cumulate pentru începerea perioadei de calcul a lipsei de folosință. Rezultă ca, intervalul de care se ține cont în speță, pentru calculul lipsei de folosință este de la 06.11.2019 și până în data de 16.12.2019 (data la care s-a finalizat reparația și la care a restituit autovehiculul închiriat).

Întrucât s-a efectuat reparația autoturismului avariat, calculul perioadei se face în baza art. 25 alineatul 4 din Norma 20/2017.

,(4) în cazul reparației vehiculului avariat, perioada maximă de indisponibilitate reprezintă timpul normal de reparație transformat în zile de LUCRU prin împărțirea la patru a timpului normal de reparație, la care se adaugă orice întârziere nejustificată cauzată de către asiguratorul RCA. "

Din aceste dispoziții și din Anexa de calcul a chiriei depusă la intimata rezultă cu exactitate atât modul de calcul, cât și prevederea legală aplicabilă.

- timpul normal, exprimat în ore de lucru, este rezultatul adunării tuturor timpilor din deviz, cei aferenți lucrărilor de caroserie (tinichigerie, mecanica, electrica) respectiv cei aferenți lucrărilor de vopsitorie)

- timpul normal este rezultatul împărțirii timpului normal la 4, conform algoritmului impus;

- timpul normal se transformă în zile lucrăru (în cazul în care intervalul aferent reparației cuprinde și zile libere, acestea se adaugă celor lucrătoare, același algoritm de calcul fiind valabil și pentru Parata care poate efectua constatarea/reconstatarea avariilor în termen de 3 zile lucrătoare, deci 5 zile calendaristice);

- la numărul de zile astfel calculate se adaugă orice întârziere nejustificată cauzată de către asigurator.

Reparația a fost finalizată în data de 16.12.2019, moment în care autovehiculul reparat a fost restituit persoanei păgubite, iar persoana păgubită a restituit autovehiculul închiriat.

Având în vedere că, pentru readucerea vehiculului avariat la starea anterioară producerii accidentului, conform algoritmului impus de către legiuitor au fost necesare un număr de 3 zile de lucru ($9 \text{ ore} : 4 = 2,25 = \text{timp normal ce se transformă în 3 zile de lucru}$) și ținând cont că datele de 14.12.2019 respectiv 15.12.2019 au fost zile libere (weekend), rezultă un număr de 5 zile

calendaristice pentru care persoana prejudiciata era indreptatita sa primească despăgubirea ca urmare a utilizării vehiculului luat in chirie, pentru perioada aferenta timpului normal.

Deși s-au facturat doar 4,24 zile, in condițiile in care persoana prejudiciata a beneficiat de acest serviciu pentru o perioada de 10 zile, intimate a luat in calcul 2 zile.

Conform tezei I a art. 25 alin. (4) din Norma 20/2017 pentru perioada efectiva in care se repara vehiculul se are in vedere timpul normal transformat in zile de lucru.

Este evident ca legiuitorul a folosit sintagma „zi de lucru” corespunzătoare contextului tehnic in care este formulata teza I a alin. (4) de la art. 25, acesta nu putea sa folosească sintagma „zi lucratoare”. Precizarea „transformat” indica ca, timpul normal nu reprezintă si perioada ce va fi luata in calcul, acest timp trebuie extins la un întreg, iar transformarea nu se face in zi de chirie, ci in zi de lucru (lucratoare).

Societatea intimata datorează lipsa de folosința aferenta zilelor nelucratoare, potrivit dispozițiilor art. 25 alin. (2) lit. a din Norma ASF nr. 20/2017 având in vedere faptul ca autovehiculul era in disponibiliTM t in service ca urmare a stării tehnice in care se regăsea - era ia intervalul in care se efectuau reparațiile, acesta rămânând in service si pe parcursul acestor zile nelucratoare.

Din dispozițiile legale menționate rezulta ca perioada in care persoana prejudiciata a fost lipsita efectiv de beneficiul autoturismului sau, trebuie sa cuprindă si zilele nelucratoare din intervalul in care au avut ioc reparațiile, in caz contrar aceasta ar fi cea care suporta acest prejudiciu, in lipsa oricărei culpe.

Ziua de lucru este o noțiune specifica Normei ASF nr. 20/2017, rezultata dintr-un algoritm de calcul (prin transformarea timpului normal de reparație).

Din interpretarea gramaticala a noțiunii, cat si prin interpretarea teleologica reiese ca prin transformarea timpului normal de reparație in zile de lucru nu s-a urmărit limitarea persoanei prejudiciate de a recupera prejudiciul doar prin raportare la zilele lucratoare, astfel ca perioada pentru care se calculează lipsa de folosința trebuie sa includă si zilele nelucratoare.

Referitor la motivul invocat de către intimata pentru diminuarea cuantumului despăgubirii, anume ca „nu se face dovada închirierii unui autovehicul de o clasă similară sau inferioară” va rugam sa aveți in vedere aspectele detaliate in continuare.

In primul rand, aceasta diminuare nu este întemeiata intrucat nu exista o clasificare standardizata a autoturismelor, recunoscuta si acceptata in mod oficial. La acest moment, in mediul on-line al pieței auto, exista numeroase clasificări ale autovehiculelor in funcție de entitatea care le elaborează si de scopul pentru care a fost creat.

In al doilea rand, solicită să se observa ca, tarifele de chirie pe care apelanta le practica sunt unele care au in vedere specificul activității pentru care suntem autorizați (inchiriere pentru lipsa de folosința fara leasing), care nu are nicio legătura cu serviciul clasic tip rent-a-car, la care se raportează intimata atașând oferte preluate de pe paginile web ale unor astfel de entități, fiind stabilite in funcție de alte criterii decât cel al clasei (avem in vedere costurile de achiziție al autovehiculelor, modul in care au fost achiziționate cash sau leasing, dotările pe care le are autoturismul închiriat, anul de fabricație, etc).

Pentru exemplificare si clarificare, atașam prezentului răspuns la întâmpinare lista tarifelor pe care subscria le practica la data facturării si o clasificare preluata din mediul on-line. Se poate observa cu ușurința ca un autoturism DACIA LOGAN (pentru care apelanta practica un tarif de 403 de lei), face parte din clasa compacta, clasa din care fac parte si autoturismele FORD FOCUS si MERCEDES A KLASSE (pentru care apelanta practica un tarif de 637 de lei). De asemenea, se poate observa si cum pentru un autoturism dintr-o clasa inferioara (Renault Clio, Skoda Fabia, Seat Ibiza, care fac parte din clasa medie de autoturisme), Subscria practica același tarif cu cel pentru Ford Focus (clasa compacta). Rezulta astfel ca pentru autoturisme din aceeași clasa, tarifele de chirie practicate sunt diferite.

În acest sens, solicită să se observe comunicarea către ANAF a tarifelor de chirie practicate la data facturii, atașate apelului formulat.

Tariful de referință, dacă facem referire la dispozițiile legale în materia RCA, este definit de Legea 132/2017 la art. 2 punctul 24 astfel:

„ Art. 2: Definiții

24, tarif de referință - prima de asigurare cu caracter orientativ determinată pe baza datelor statistice de la nivelul pieței de asigurări RCA.”

Se observa ca tariful de referință are un caracter orientativ și, dacă ne referim strict la prima de asigurare și vom analiza ofertele asigurătorilor RCA, vom observa ca pentru un același produs oferit (contract RCA pentru un anumit vehicul), în condițiile existenței tarifului de referință, asigurătorii au diferențe de 1000% (înscris atașat).

În concluzie, într-o piață reglementată și verificată de către ASF, deși există o formulă de calcul a tarifelor de referință, acestea au doar caracter orientativ și nu unul obligatoriu.

Or în sfera reparațiilor de autovehicule și cea a închirierii de vehicule, fie ele pentru lipsa de folosință ori în sistem clasic rent-a-car, deci a unor operatori economici privați, nu există și nu pot exista tarife de referință. Conform dispozițiilor legale, în relația dintre profesioniști nu este permisă transmiterea de preturi recomandate sau maxime în baza cărora să stabilească eventuale tarife de referință (art. 5 alineatul 1 din Legea 21/1996)

Cu privire la cauza imorală a contractului de cesiune de creanță

Cu privire la nulitatea absolută, intimata invocă „cauza imorală a contractului de cesiune de creanță, întrucât scopul urmărit de reclamanta, contravine dispozițiilor legale imperative, ordinii publice și bunelor moravuri.”

Potrivit art. 1236 alin. 3 cauza imorală este cea contrară bunelor moravuri, iar conform art. 1238 alin. 2, aceasta atrage nulitatea absolută a contractului dacă este comună ori dacă partea adversă o cunoștea ori trebuia să o cunoască.

Trebuie subliniat că la întocmirea unui act juridic există două elemente distincte - scopul (sau cauza) imediat(ă) și scopul (sau cauza) mediat(ă). Scopul imediat, denumit și scopul obligației, este un element abstract, obiectiv și invariabil al cauzei în aceeași categorie de acte juridice. Din acest motiv, viciul caracterului imoral nu poate viza niciodată scopul imediat, acesta fiind stabilit prin natura actului, ci doar scopul mediat la încheierea unui act.

Bunele moravuri, în lipsa unei definiții legale, constituie o atitudine sau o intenție indecentă a unei persoane, manifestată (în materia care ne interesează aici) printr-un scop cuprins (explicit sau, de cele mai multe ori, neexplicit) într-un act juridic, este considerată o cauză imorală.

În mod concret, dispozițiile art. 1.238 alin. 2 NCC instituie nulitatea absolută a contractului afectat de o cauză ilicită sau imorală, în următoarele condiții:

- atunci când cauza este comună (adică atunci când ambele părți au avut în vedere la încheierea contractului eludarea dispozițiilor legale și încălcarea regulilor de conviețuire socială); practic, este cazul în care părțile au convenit ab initio asupra unui contract cu privire la care știau că este guvernat de o cauză ilicită și/sau imorală;

- atunci când cauza, deși nu este comună, fiind urmărită doar de către una din părți, cealaltă parte a cunoscut-o sau, după împrejurări, trebuia s-o cunoască.

Or, nu se poate susține că o despăgubire „supraevaluată” din perspectiva intimitei, respectiv un quantum mai ridicat al acesteia ar fi o cauză imorală a contractului de cesiune, în condițiile în care persoana păgubită are dreptul de a-și cesiona drepturile iar subscrisa are dreptul de a-și stabili prețurile produselor și tarifele serviciilor și lucrărilor - expresie a principiului libertății economice garantat de art. 45 (i.e., „Libertatea economică”) și art. 135 („Economia”) din Constituția României.

De asemenea, pentru a putea vorbi despre o sancțiune atât de drastică, precum nulitatea absolută, este necesară existența unei convențe ilicite între părți, care nu a fost probată de către intimată.

În acest sens, se amintesc dispozițiile art. 249 C.proc.civ. „Cel care face o susținere în cursul procesului trebuie să o dovedească, în afară de cazurile anume prevăzute de lege. ”

În consecință, neinvocându-se și nedovedindu-se niciun aspect care să poată fi considerat cauză imorală la încheierea actului, solicitarea de constatarea a nulității absolute a contractului pentru acest motiv urmând a fi respinsă ca neîntemeiată.

Totodată, în încercarea de a se sustrage obligației de plata a despăgubirii, intimata invocă „exercitarea abuzivă a dreptului prin prețul excesiv și fictiv pentru supraevaluarea despăgubirii, motiv pentru care este evident abuzul de drept.”

Se poate vorbi de un abuz de drept atunci când titularul acestuia, cu rea credință, îl deturneză de la finalitatea lui, dirijându-l spre realizarea unui alt scop decât acela pentru care a fost recunoscut de lege.

Potrivit art. 14 C.civ. „ (1) Orice persoană fizică sau persoană juridică trebuie să își exercite drepturile și să își execute obligațiile civile cu bună-credință, în acord cu ordinea publică și bunele moravuri.

(2) Buna-credință se prezumă până la proba contrară,”

Astfel, intimata nu a răsturnat prezumția instituită de lege iar subscrisa nu și-a exercitat drepturile într-un mod exacerbant și nu a cauzat un prejudiciu mai oneros decât cel care ar putea fi, în mod obiectiv, creat prin exercitarea acestui drept, în mod firesc, fiind în conformitate cu scopul în virtutea căruia au fost recunoscute de legiuitor și în limitele sale.

Referitor la plata penalităților:

Conform art. 1535 Cod Civil „În cazul în care o suma de bani nu este plătită la scadență, creditorul are dreptul la daune moratorii, de la scadență până la momentul plății, în cuantumul convenit de parti sau, în lipsa, de cel prevăzut de lege, fără a trebui să dovedească vreun prejudiciu ”.

Conform art. 21 alin (5) din Legea 132/2017 „Dacă asiguratorul RCA nu își îndeplinește obligațiile în termenul prevăzut la alin. (4) sau și le îndeplinește defectuos, inclusiv dacă diminuează nejustificat despăgubirea sau întârzie achitarea despăgubirii, acesta este obligat la plata unor penalități de 0,2% pe zi de întârziere calculate la nivelul sumei de despăgubire convenită sau la diferența de suma neachitată. Plata penalităților se face odată cu plata despăgubirii. ”

Practica judiciară este relevantă în ceea ce privește data de la care încep să curgă penalitățile de întârziere, în sute de procese aflate pe rolul instanțelor de judecată reținându-se termenul de 40 de zile de la data depunerii cererii de despăgubire ca fiind cel de la care asiguratorii RCA datorează aceste penalități și până la data plății efective a diferenței de despăgubire diminuate nejustificat.

Considerăm că am făcut dovada caracterului cert al prejudiciului, intimata fiind obligată să repare în totalitate prejudiciul efectiv cauzat de către asiguratul culpabil de producerea acestuia iar nu să încerce să realizeze economii semnificative, pe seama persoanei prejudiciate, prin stabilirea unilaterală a cuantumului despăgubirii, nerespectând prevederile legale aplicabile.

Având în vedere argumentele mai sus prezentate, solicită respingerea ca neîntemeiate a susținerilor intimății și admiterea apelului astfel cum a fost formulat.

Tribunalul a încuviințat și administrat pentru ambele părți proba cu înscrisurile depuse la dosar.

Analizând sentința apelată prin prisma motivelor de apel și a dispozițiilor art. 480 C. proc. civ., tribunalul reține următoarele:

Potrivit art. 477 alin. 1 C. proc. civ., instanța de apel va proceda la rejudecarea fondului în limitele stabilite, expres sau implicit, de către apelant, precum și cu privire la soluțiile care sunt dependente de partea din hotărâre care a fost atacată.

Acest text legal transpune principiul de drept exprimat prin adagiul latin *tantum devolutum quantum appellatum*, potrivit căruia instanța de apel va proceda la o nouă judecată asupra fondului numai în limitele criticii formulate de apelant.

Apelantul a criticat soluția instanței de fond de respingere a acțiunii, arătându-se că în mod greșit s-a reținut aplicabilitatea dispozițiilor Legii nr. 38/2003, în cauză fiind aplicabile dispozițiile

legii speciale nr. 132/2017 și ale normei ASF nr. 20/2017, precum și faptul că instanța de fond nu a indicat nicio dispoziție legală încălcată prin practicarea tarifului pretins societății de asigurare.

S-a solicitat de asemenea și reducerea cuantumului onorariului de avocat ce va fi acordat părții adverse, în situația în care apelul va fi respins.

Tribunalul apreciază aceste critici ca fiind *nef fondate*, pentru următoarele considerente:

Contrar susținerilor apelantului, tribunalul reține că instanța de fond a constatat aplicabile în cauză dispozițiile Legii nr. 132/2017 cu privire la dreptul persoanei pagubite de a fi despăgubită pentru lipsa de folosință a autovehiculului avariat, astfel cum rezultă în mod foarte clar din considerentele sentinței atacate.

Invocarea de către instanța de fond a dispozițiilor Legii nr. 38/2003 nu s-a realizat pentru înlăturarea de la aplicare a legii speciale, din considerentele sentinței atacate rezultând în mod foarte clar că aceasta este aplicabilă raporturilor dintre persoana asigurată și service-ul auto, generate de încheierea contractului de închiriere.

Astfel, conform prevederilor art. 11 alin. (2) din Legea nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie, „*Fără a se depăși limitele de răspundere prevăzute în contractul RCA, în conformitate cu prevederile art. 6 alin. (4) și (5) și în condițiile în care evenimentul asigurat s-a produs în perioada de valabilitate a contractului RCA, asigurătorul RCA acordă despăgubiri în bani pentru: d) prejudicii reprezentând consecința lipsei de folosință a vehiculului avariat, inclusiv înlocuirea temporară a vehiculului, pe baza opțiunii persoanei prejudiciate;*”

Art. 25 din Norma ASF nr. 20/2017 privind asigurările auto din România stabilește următoarele: „(1) *Prejudiciile reprezentând consecința lipsei de folosință a vehiculului avariat, inclusiv înlocuirea temporară a acestuia, sunt stabilite:a) pe baza documentelor justificative din care rezultă costurile de înlocuire temporară a vehiculului avariat cu un vehicul de o clasă similară ori inferioară, închiriat de la entități autorizate cu acest obiect de activitate; sau b) pe baza documentelor justificative din care rezultă costurile privind transportul zilnic suportate de către persoana prejudiciată, fără ca acestea să poată depăși costurile prevăzute la lit. a).*(2) *Perioada maximă pentru calcularea lipsei de folosință este:a) perioada de indisponibilitate a utilizării vehiculului avariat ca urmare a stării tehnice, inclusiv în situația în care asigurătorul RCA efectuează cercetări suplimentare, și se calculează de la momentul efectuării constatării avariilor și introducerii vehiculului în reparație;b) perioada cuprinsă între data constatării avariilor și data înaintării ofertei de despăgubire, în situația daunei totale economice.*(3) *Neefectuarea constatării din culpa asigurătorului RCA, în termenul prevăzut la art. 18 alin. (4), îndreptățește persoana prejudiciată să solicite plata despăgubirii pentru lipsa de folosință, din momentul depășirii termenului de constatare până la data efectuării acesteia.*(4) *În cazul reparației vehiculului avariat, perioada maximă de indisponibilitate reprezintă timpul normal de reparație transformat în zile de lucru prin împărțirea la patru a timpului normal de reparație, la care se adaugă orice întârziere nejustificată cauzată de către asigurătorul RCA.*”

Astfel, în ceea ce privește stabilirea prejudiciului constând în contravaloarea lipsei de folosință, legea a prevăzut faptul că aceasta se realizează *pe baza documentelor justificative* din care rezultă costurile de înlocuire temporară a vehiculului avariat *cu un vehicul de o clasă similară ori inferioară, închiriat de la entități autorizate cu acest obiect de activitate* (în speță este aplicabilă lit. a din art. 25 alin. 1).

Din înscrisurile aflate la dosar, tribunalul reține în primul rând faptul că reclamantul nu a pus la dispoziția persoanei asigurate un vehicul de o clasă similară sau inferioară, ci, dimpotrivă, un autovehicul de o clasă superioară, fapt ce contravine dispozițiilor art. 25 alin. 1 lit. a din Norma ASF nr. 20/2017.

În al doilea rând, având în vedere că art. 25 alin. 1 lit. a din Norma ASF nr. 20/2017 prevede necesitatea stabilirii prejudiciului pe baza unor *documente justificative*, iar în justificarea prejudiciului

reclamantul a depus un contract de închiriere autovehicul și o factură, în mod evident acestuia îi sunt aplicabile dispozițiile Legii nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere, astfel cum rezultă din dispozițiile art. 1 și 1¹ lit. aa) și ac) din acest act normativ.

În ceea ce privește adresa nr. 431/07.03.2019 emisă de ASF, invocată de apelant, tribunalul reține pe de o parte că în această adresă nu se menționează excluderea de la aplicare a dispozițiilor Legii nr. 38/2003, iar pe de altă parte, această adresă nu are putere de lege și nu există obligația aplicării acesteia cu putere de lege de către instanța de judecată în orice litigiu care are ca obiect pretenții izvorâte din contractele de asigurare.

În acord cu cele reținute de instanța de fond, tribunalul constată că reclamantul nu a făcut dovada faptului că persoana care a închiriat autovehiculul ar fi achitat anticipat serviciul de închiriere, astfel cum prevede art. 25 alin. 7 lit. d din Legea nr. 38/2003, suma solicitată de reclamant prin cererea de chemare în judecată neavând astfel caracter cert.

Pe de altă parte, chiar dacă nu s-ar aplica dispozițiile Legii nr. 38/2003 cu privire la plata anticipată a serviciului de închiriere, tribunalul constată că necesitatea existenței unor documente justificative cu privire la costurile suportate de persoana asigurată, rezultă chiar din art. 25 alin. 1 lit. a din Norma ASF nr. 20/2017, iar la dosarul cauzei nu a fost depus niciun astfel de document din care să rezulte faptul că persoana păgubită ar fi achitat o sumă de bani pentru folosința autovehiculului închiriat de la pârâtă.

Depunerea contractului de închiriere și a facturii emise în baza acestuia nu reprezintă documente *justificative* în sensul art. 25 alin. 1 lit. a din Norma ASF nr. 20/2017, nefiind făcută dovada prejudiciului *efectiv* suferit.

Pentru toate aceste considerente, reținând în esență că reclamantul nu a făcut dovada caracterului cert al prejudiciului solicitat prin cererea de chemare în judecată, tribunalul va respinge apelul formulat de acesta, ca nefondat.

Față de motivele invocate mai sus și pentru care apelul a fost respins ca nefondat, instanța nu mai apreciază necesar să analizeze celelalte aspecte invocate în cererea de apel și în întâmpinare.

În ceea ce privește solicitarea apelantului de reducere a cheltuielilor de judecată constând în onorariu de avocat din faza de fond, instanța apreciază de asemenea că nu este întemeiată, suma de 2380 lei acordată de instanța de judecată neavând un caracter *vădit* disproporționat față de complexitatea cauzei și activitatea desfășurată de apărătorul ales al pârâtului.

Astfel, instanța are în vedere faptul că apărătorul ales al pârâtului a completat formularul de răspuns, formulând apărări ample, justificate prin înscrisurile anexate, s-a prezentat la 2 termene de judecată și a depus la dosar și concluzii scrise.

De asemenea, chiar dacă debitul principal solicitat prin cererea de chemare în judecată nu are un quantum foarte mare, acest aspect nu presupune reducerea la un nivel derizoriu al quantumului onorariului de avocat.

În ceea ce privește Hotărârea UNBR nr. 82/2020 invocată de apelant, tribunalul reține că aceasta prevede doar onorariile minimale, stabilirea sumei ce urmează a fi acordată cu titlu de cheltuieli de judecată urmând a fi realizată de instanță, pe baza criteriilor prevăzute de art. 451 alin. 2 C.proc.civ.

PENTRU ACESTE MOTIVE,
ÎN NUMELE LEGII
DECIDE

Respinge apelul formulat de apelanta-reclamantă AUTO CAR&TRUCKS TECHNOLOGY SRL (J23/760/2012, CUI RO 29961598) cu sediul în Tunari, Șoseaua de Centură nr. 24-26, jud. Ilfov, cu sediul procesual ales în Bragadiru, șos. Alexandriei nr. 247, bl. D7, sc. C, et. 1, ap. 33, jud. Ilfov, împotriva Sentinței Civile nr. 12688/18.12.2020 pronunțate de Judecătoria Sectorului 3 București în

dosarul nr. [REDACTED], în contradictoriu cu intimata-pârâtă GRAWE ROMANIA ASIGURARE SA (J40/263/2001, CUI 8398697) cu sediul în București, str. Vulturilor nr. 98A, sector 3 și cu sediul procesual ales la Cabinetul de Avocat Iancu Marian Șalapa din București, b-dul. Ferdinand I nr. 134, sector 2 și intimatul-intervenient forțat MODORAN [REDACTED] cu domiciliul în București, calea [REDACTED] sector 4, ca nefondat.

Definitivă.

Pronunțată prin punerea soluției la dispoziția părților prin grefa instanței astăzi, 06.10.2021.

Președinte,
Judecător [REDACTED]

Judecător,
[REDACTED]

Grefier,
[REDACTED]

Red.D.D.05.11.2021
Dact.A.M./28.09.2021
Judecătoria Sectorului 3 București Dosar nr. [REDACTED]
Judecător fond Oana Maria Matei
Comunicat părților câte 1 ex.

CONFORM CU
ORIGINALUL