



# MONITORUL OFICIAL

## AL

# ROMÂNIEI

Anul 194 (XXXVIII) — Nr. 332

PARTEA I  
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Luni, 27 aprilie 2026

### SUMAR

<u>Nr.</u>	<u>Pagina</u>
<b>DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE</b>	
Decizia nr. 573 din 6 noiembrie 2025 privind excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 84 alin. (3 <sup>1</sup> )-(3 <sup>4</sup> ) din Legea educației naționale nr. 1/2011 și ale art. 45 alin. (8 <sup>2</sup> ) din Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007 .....	2-5
<b>DECIZII ALE PRIM-MINISTRULUI</b>	
138. — Decizie pentru eliberarea domnului Dan Reșitnec din funcția de secretar general adjunct al Guvernului, cu rang de secretar de stat .....	6
139. — Decizie privind unele măsuri pentru exercitarea funcției de secretar general al Guvernului.....	6
<b>ACTE ALE ÎNALTEI CURȚI DE CASAȚIE ȘI JUSTIȚIE</b>	
Decizia nr. 44 din 23 martie 2026 (Completul pentru dezlegarea unor chestiuni de drept) .....	7-15
<b>ACTE ALE PARTIDELOR POLITICE PUBLICATE ÎN TEMEIUL LEGII NR. 334/2006 PRIVIND FINANȚAREA ACTIVITĂȚII PARTIDELOR POLITICE ȘI A CAMPANIILOR ELECTORALE</b>	
Partidul Muncitoresc Creștin Democrat .....	16

# DECIZII ALE CURȚII CONSTITUȚIONALE

## CURTEA CONSTITUȚIONALĂ

### DECIZIA Nr. 573

din 6 noiembrie 2025

#### privind excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 84 alin. (31)-(34) din Legea educației naționale nr. 1/2011 și ale art. 45 alin. (82) din Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007

Elena-Simina Tănăsescu	— președinte
Asztalos Csaba-Ferenc	— judecător
Mihai Busuioc	— judecător
Mihaela Ciochină	— judecător
Cristian Deliorga	— judecător
Dacian-Cosmin Dragoș	— judecător
Laura-Iuliana Scânteii	— judecător
Gheorghe Stan	— judecător
Mihaela Negulescu	— magistrat-asistent

Cu participarea reprezentantului Ministerului Public, procuror Ioan-Sorin-Daniel Chiriazii.

1. Pe rol se află soluționarea excepției de neconstituționalitate a prevederilor art. 84 alin. (31)-(34) din Legea educației naționale nr. 1/2011 și ale art. 45 alin. (82) din Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007, excepție ridicată de Societatea Intertranscom — S.R.L. din Buhuși și alte societăți de transport în Dosarul nr. 5.711/2/2017/a1 al Înaltei Curți de Casație și Justiție — Secția de contencios administrativ și fiscal și care constituie obiectul Dosarului Curții Constituționale nr. 871D/2021.

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

3. Cauza fiind în stare de judecată, președintele Curții acordă cuvântul reprezentantului Ministerului Public, care pune concluzii de respingere, ca neîntemeiată, a excepției de neconstituționalitate, precizând că legea este clară pentru toți operatorii normei, iar în situația de față, drepturile și obligațiile operatorului rutier sunt clar stabilite, iar criteriile de decontare a transportului prestat nu sunt determinate de cele statuate prin Decizia nr. 657 din 17 octombrie 2019, prin care a fost declarată neconstituțională sintagma „pe baza de abonament”, decizia neavând nicio influență în această speță.

#### CURTEA,

având în vedere actele și lucrările dosarului, constată următoarele:

4. Prin Încheierea din 11 decembrie 2020, pronunțată în Dosarul nr. 5.711/2/2017/a1, **Înalta Curte de Casație și Justiție — Secția de contencios administrativ și fiscal a sesizat Curtea Constituțională cu excepția de neconstituționalitate a prevederilor art. 84 alin. (31)-(34) din Legea educației naționale nr. 1/2011 și ale art. 45 alin. (82) din Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007**, excepție ridicată de Societatea Intertranscom — S.R.L. din Buhuși și alte societăți de transport într-o cauză având ca obiect soluționarea cererii de anulare a Hotărârii Guvernului nr. 863/2016 pentru aprobarea Metodologiei de calcul și stabilirea tarifului maxim per kilometru aferent abonamentului de transport prevăzut la alin. (3) al art. 84

din Legea educației naționale nr. 1/2011, obligarea Guvernului la stabilirea și plata subvenției de la bugetul de stat, începând cu data de 23 noiembrie 2016, conform dispozițiilor art. 2 din Legea nr. 92/2007 coroborate cu art. 7 din Ordonanța Guvernului nr. 97/1999 privind garantarea furnizării de servicii publice subvenționate de transport rutier intern și de transport pe căile navigabile interioare și suspendarea executării actului administrativ normativ până la pronunțarea instanței de fond, conform art. 14 și 15 din Legea contenciosului administrativ nr. 554/2004.

5. **În motivarea excepției de neconstituționalitate** se arată, în esență, referitor la dispozițiile art. 84 alin. (31)-(34) din Legea nr. 1/2011, că nu întrunesc exigențele de claritate, precizie și previzibilitate, fiind astfel incompatibile cu principiul fundamental privind respectarea Constituției, a supremației sale și a legilor. Prin completarea dispozițiilor art. 84 din Legea nr. 1/2011 prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 69/2016 pentru completarea art. 84 din Legea educației naționale nr. 1/2011 și a art. 45 din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007, precum și pentru abrogarea art. 15 din Ordonanța Guvernului nr. 29/2013 privind reglementarea unor măsuri bugetare, s-au creat confuzii în ceea ce privește determinarea beneficiarilor facilității reglementate, nefiind stabilite criterii clare pentru identificarea elevilor beneficiari ai facilității, ceea ce conduce la imposibilitatea transportatorilor de a identifica elevii pentru care trebuie să emită abonamente. De asemenea, nu se precizează dacă transportul vizat este cel local, județean sau interjudețean. Astfel, dispozițiile de lege criticate sunt deficitare, întrucât nu stabilesc distinct, precis, explicit și cu claritate obligațiile ce le revin operatorilor de transport rutier, a căror neîndeplinire atrage răspunderea contravențională, neclaritate ce afectează garanțiile constituționale și convenționale ale dreptului la un proces echitabil, inclusiv componenta sa privind dreptul la apărare, sens în care se invocă Hotărârea din 4 octombrie 2007, pronunțată de Curtea Europeană a Drepturilor Omului în Cauza *Anghel împotriva României*, paragraful 68.

6. De asemenea, autoarele menționează că dispozițiile art. 84 alin. (31)-(34) din Legea nr. 1/2011 încalcă prevederile constituționale ale art. 44 alin. (1) și (2) privind dreptul de proprietate privată și ale art. 45 privind libertatea economică, coroborate cu cele ale art. 135 privind economia, deoarece aduc atingere drepturilor societăților de transport de a desfășura activitatea pentru care au fost înființate și de a obține un beneficiu economic din desfășurarea acestei activități. În acest sens arată că prin completarea art. 84 din Legea nr. 1/2011 Guvernul a acordat facilități de transport unei anumite categorii de persoane, în speță, elevilor care nu pot fi școlarizați în localitatea de domiciliu, prin instituirea unui tarif maxim per km, fără a acorda subvenții sau alte facilități transportatorilor,

conform prevederilor legale în domeniul transportului public local.

7. Autoarele excepției consideră că art. 44 și 135 din Constituție au fost încălcate prin neactualizarea anuală a tarifului, numai prin raportare la nivelul salariului minim pe economie, fără a mai vorbi de celelalte creșteri de prețuri la carburanți, utilități și servicii, fiind astfel încălcate dispozițiile constituționale privitoare la libera concurență și funcționarea economiei de piață.

8. În ceea ce privește pretinsa încălcare a prevederilor constituționale ale art. 53 referitoare la restrângerea exercițiului unor drepturi sau al unor libertăți, autoarele consideră că stabilirea prețurilor/tarifelor de transport la un nivel maxim, fără acordarea de subvenții, este excesivă și nu corespunde scopului urmărit, adică reducerea abandonului școlar, justul echilibru între drepturile și interesele în concurs nefiind respectat. Plafonarea tarifelor reprezintă o ingerință excesivă, fără a îndeplini condițiile de necesitate, proporționalitate și caracter nediscriminatoriu.

9. Cu privire la prevederile constituționale ale art. 120-122, referitoare la administrația publică locală, autoarele consideră că, prin adoptarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 69/2016, act normativ ce a completat prevederile art. 84 din Legea nr. 1/2011, legiuitorul delegat a luat măsuri în ceea ce privește organizarea serviciului de transport public local, prin încălcarea competențelor exclusive stabilite de lege în favoarea autorităților publice locale, fără preluarea atribuțiilor date de lege în sarcina acestora, în ceea ce privește subvenționarea serviciului, acordarea de facilități sau asigurarea executării unui transport public local suportabil în ceea ce privește tariful de transport. Se consideră că, prin preluarea competențelor exclusive ale autorităților publice locale, Guvernul a încălcat principiile descentralizării și autonomiei locale consfințite de Constituție.

10. **Înalta Curte de Casație și Justiție — Secția de contencios administrativ și fiscal** apreciază că jurisprudența recentă a Curții Constituționale este constantă în demarcarea clară a exigenței de claritate și previzibilitate pe care trebuie să o îndeplinească orice act normativ, exigență care a fost cristalizată în prevederile art. 1 alin. (5) din Constituție. Aplicând această jurisprudență în prezenta cauză, Înalta Curte de Casație și Justiție apreciază că prevederile art. 84 alin. (3<sup>1</sup>)-(3<sup>4</sup>) din Legea nr. 1/2011 și ale art. 45 alin. (8<sup>2</sup>) din Legea nr. 92/2007 sunt previzibile, fiind de natură să confere normei, astfel cum este aceasta reglementată în prezent, un caracter constituțional. De asemenea, apreciază că textele criticate nu înfrâng nici celelalte principii fundamentale, fiind pe deplin în acord cu Legea fundamentală.

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

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

#### CURTEA,

examinând încheierea de sesizare, raportul întocmit de judecătorul-raportor, concluziile procurorului, dispozițiile legale criticate, raportate la prevederile Constituției, precum și Legea nr. 47/1992, reține următoarele:

13. 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.

14. **Obiectul excepției de neconstituționalitate** îl constituie dispozițiile art. 84 alin. (3<sup>1</sup>)-(3<sup>4</sup>) din Legea educației naționale nr. 1/2011, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 18 din 10 ianuarie 2011, cu modificările și completările ulterioare, introduse prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 69/2016 pentru completarea art. 84 din Legea educației naționale nr. 1/2011 și a art. 45 din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007, precum și pentru abrogarea art. 15 din Ordonanța Guvernului nr. 29/2013 privind reglementarea unor măsuri bugetare, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 824 din 19 octombrie 2016, aprobată cu modificări prin Legea nr. 197/2017, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 778 din 2 octombrie 2017, precum și dispozițiile art. 45 alin. (8<sup>2</sup>) din Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 262 din 19 aprilie 2007, cu modificările și completările ulterioare, introduse prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 69/2016. Dispozițiile legale criticate au următorul conținut:

— Art. 84 alin. (3<sup>1</sup>)-(3<sup>4</sup>) din Legea nr. 1/2011: „(3<sup>1</sup>) *Elevilor de nivel liceal care nu pot fi școlarizați în localitatea de domiciliu la filiera/profilul/specializarea solicitată li se decontează cheltuielile de transport din bugetul Ministerului Educației Naționale, prin unitățile de învățământ la care sunt școlarizați, pe bază de abonament, în limita a 50 de km, sau li se asigură decontarea sumei ce reprezintă contravaloarea a 8 călătorii dus-întors pe semestru, dacă locuiesc la internat sau în gazdă.*

(3<sup>2</sup>) *Prin derogare de la prevederile art. 43 lit. b) din Legea serviciilor de transport public local nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare, tariful maxim per kilometru aferent abonamentului de transport rutier prevăzut la alin. (3) și (3<sup>1</sup>) se stabilește și se actualizează prin hotărâre a Guvernului.*

(3<sup>3</sup>) *Metodologia de calcul al tarifului maxim prevăzut la alin. (3<sup>2</sup>) și valorile aferente se aprobă prin hotărâre a Guvernului.*

(3<sup>4</sup>) *Operatorul de transport rutier are obligația să emită abonamente pentru transportul elevilor și să asigure transportul rutier al elevilor potrivit prevederilor alin. (3<sup>2</sup>).”*

— Art. 45 alin. (8<sup>2</sup>) din Legea nr. 92/2007: „*Constatarea contravențiilor prevăzute la alin. (7<sup>1</sup>) în ceea ce privește asigurarea facilității de transport rutier contra cost de persoane și aplicarea sancțiunilor contravenționale se fac de către agenți constatatori din Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (I.S.C.T.R.) potrivit legislației în vigoare.*”

— Art. 45 alin. (7<sup>1</sup>) din Legea nr. 92/2007, la care face referire textul mai sus reprodus, prevede următoarele: „*Constituie contravenții și se sancționează cu amendă de la 4.000 lei la 6.000 lei operatorii de transport rutier pentru următoarele fapte:*

a) *nerespectarea obligației de a emite abonamente pentru serviciul public de transport rutier al elevilor, potrivit art. 84 alin. (3<sup>4</sup>) din Legea educației naționale nr. 1/2011, cu modificările și completările ulterioare;*

b) *nerespectarea obligației de a asigura transportul rutier al elevilor potrivit art. 84 alin. (3<sup>4</sup>) din Legea nr. 1/2011, cu modificările și completările ulterioare.”*

15. În opinia autoarelor excepției de neconstituționalitate, prevederile de lege criticate contravin dispozițiilor din Constituție cuprinse în art. 1 alin. (5) privind principiul legalității în componenta sa referitoare la calitatea legii, art. 21 alin. (3)

privind accesul liber la justiție, art. 44 alin. (1) și (2) privind dreptul de proprietate privată, astfel cum sunt interpretate, potrivit art. 20 alin. (1) din Constituție, și prin prisma exigențelor art. 1 din Primul Protocol adițional la Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, privind protecția proprietății, art. 45 privind libertatea economică, art. 53 privind restrângerea exercițiului unor drepturi sau al unor libertăți, art. 120-122 privind administrația publică locală și art. 135 privind economia.

16. Examinând excepția de neconstituționalitate, Curtea observă că autoarele acesteia, societăți de transport local, județean și interjudețean, susțin că textele criticate sunt lipsite de claritate și previzibilitate. Față de aceste critici, în jurisprudența sa, Curtea a statuat constant că, de principiu, orice act normativ trebuie să îndeplinească anumite condiții calitative, printre acestea numărându-se previzibilitatea, ceea ce presupune că acesta trebuie să fie suficient de clar și precis pentru a putea fi aplicat; astfel, formularea cu o precizie suficientă a actului normativ 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. Desigur, poate să fie dificil să se redacteze legi de o precizie totală și o anumită suplețe poate chiar să se dovedească de dorit, suplețe care nu afectează însă previzibilitatea legii (a se vedea, în acest sens, Decizia Curții Constituționale nr. 903 din 6 iulie 2010, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 584 din 17 august 2010, Decizia Curții Constituționale nr. 743 din 2 iunie 2011, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 579 din 16 august 2011, Decizia nr. 1 din 11 ianuarie 2012, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 53 din 23 ianuarie 2012, sau Decizia nr. 447 din 29 octombrie 2013, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 674 din 1 noiembrie 2013). În cauză, reglementarea criticată stabilește în mod previzibil dreptul elevilor la decontarea transportului și obligația operatorilor de transport de a emite abonamente, fiind completată de hotărârile Guvernului privind metodologia și tariful maxim. Prin urmare, din această perspectivă nu se poate reține o încălcare a art. 1 alin. (5) din Constituție.

17. În opinia autoarelor, lipsa precizării cu suficientă claritate a obligațiilor ce le revin operatorilor de transport rutier afectează garanțiile constituționale și convenționale ce caracterizează dreptul de acces liber la justiție și dreptul la un proces echitabil, inclusiv în componenta privind dreptul la apărare, fiind astfel încălcate prevederile constituționale ale art. 21 și 24 din Constituție. Față de aceste critici, Curtea observă că textele de lege criticate nu conțin reguli de procedură aplicabile în cadrul unor procese soluționate de instanțele judecătorești, ci reprezintă dispoziții de drept substanțial, care vizează, în esență, decontarea cheltuielilor de transport pentru elevii de nivel liceal care nu pot fi școlarizați în localitatea de domiciliu la filiera/profilul/specializarea solicitată și obligația operatorilor de transport rutier să emită abonamente pentru transportul acestora și să asigure transportul lor rutier. Ca atare, prevederile constituționale menționate nu au relevanță în motivarea pretinsei neconstituționalități.

18. În ceea ce privește pretinsa încălcare a art. 44 din Constituție, referitor la dreptul de proprietate privată, autoarele excepției susțin că prin plafonarea tarifului și lipsa compensațiilor se afectează patrimoniul operatorilor de transport. Sub acest aspect, Curtea reamintește că însăși Constituția statuează, în alin. (1) al art. 44, că atât conținutul,

cât și limitele acestui drept sunt stabilite de lege. Având în vedere aceste prevederi, Curtea a reținut că dreptul de proprietate nu este unul absolut și poate fi supus limitărilor justificate de interesul general (Decizia nr. 295 din 18 mai 2022, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 568 din 10 iunie 2022, paragraful 167, sau Decizia nr. 662 din 11 noiembrie 2014, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 47 din 20 ianuarie 2015, paragraful 32). În cauză, Curtea constată că măsura criticată a vizat asigurarea accesului la educație și sprijinirea elevilor în ceea ce privește facilitarea utilizării de către aceștia a mijloacelor de transport, fără a aduce însă atingere dreptului de proprietate al operatorilor de transport.

19. Referitor la presupusa încălcare a art. 45 privind libertatea economică, Curtea reține că această libertate nu are caracter absolut, legiuitorul fiind competent să stabilească reguli privind desfășurarea activităților economice, în considerarea protejării unui interes public. În jurisprudența sa, Curtea a statuat că asemenea măsuri sunt constituționale în măsura în care urmăresc un scop legitim, sunt adecvate realizării acestuia și păstrează un just echilibru între interesul public urmărit și interesele economice (a se vedea Decizia nr. 282 din 8 mai 2014, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 530 din 16 iulie 2014, paragraful 16). În cauza de față, plafonarea tarifului maximal per kilometru pentru abonamentele de transport ale elevilor urmărește un scop legitim, respectiv asigurarea accesului efectiv la educație al elevilor care nu pot fi școlarizați în localitatea de domiciliu. Măsura este adecvată, întrucât are aptitudinea abstractă de a atinge scopul urmărit și în același timp este necesară întrucât limitează costurile suportate de elevi și familiile acestora, prevenind astfel riscul practicării unor tarife excesive. Totodată, Curtea constată că măsura este proporțională în sens strict, întrucât asigură un just echilibru între interesele de ordin general și individual, stabilind așadar un mod de exercitare a libertății economice în coordonatele unui raport echitabil între cele două interese concurente. Stabilirea unui plafon tarifar care permite continuarea activității economice în condiții previzibile nu pune în discuție suprimarea libertății economice a operatorilor de transport și nu afectează substanța acesteia, ci stabilește un plafon tarifar care permite continuarea activității economice în condiții previzibile. Prin urmare, dispozițiile legale criticate nu aduc atingere prevederilor constituționale ale art. 45.

20. În ceea ce privește critica prin raportare la dispozițiile art. 120-122 din Constituție privind principiile administrației publice locale, cu referire în special la principiul descentralizării și cel al autonomiei locale, se susține că Guvernul a preluat competențele autorităților locale, în condițiile în care art. 84 alin. (32) din Legea nr. 1/2011 prevede că tariful maxim per kilometru aferent abonamentului de transport rutier prevăzut la alin. (3) și (31) se stabilește și se actualizează prin hotărâre a Guvernului, iar nu prin hotărâre a consiliilor locale, consiliilor județene, a Consiliului General al Municipiului București sau a adunării generale din cadrul asociațiilor de dezvoltare intercomunitară, după caz, așa cum se prevede în art. 43 lit. b) din Legea nr. 92/2007, cu modificările și completările ulterioare, iar metodologia de calcul al tarifului maxim, precum și valorile aferente se aprobă prin hotărâre a Guvernului. Față de aceste critici, Curtea reține că, în jurisprudența sa, a arătat că principiul autonomiei locale nu exclude existența unor reglementări unitare la nivel central în domenii de interes național. De exemplu, prin Decizia nr. 154 din 30 martie 2004, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 466 din 25 mai 2004,

Curtea a statuat că principiul autonomiei locale nu presupune totala independență și competența exclusivă a autorităților publice din unitățile administrativ-teritoriale, ci acestea sunt obligate să se supună reglementărilor legale general valabile pe întreg teritoriul țării și dispozițiilor legale adoptate pentru protejarea intereselor naționale. În cauză, transportul elevilor are un asemenea caracter încât este justificată opțiunea legiuitorului de a da în competența Guvernului stabilirea elementelor mai sus arătate.

21. Cu privire la pretinsa încălcare a prevederilor constituționale ale art. 135 privind economia, Curtea reține că economia de piață se întemeiază pe libertatea economică, dar nu exclude posibilitatea intervenției statului prin măsuri de reglementare, atunci când acestea sunt justificate de protejarea unor interese generale, astfel cum Curtea a statuat în jurisprudența sa (a se vedea Decizia nr. 227 din 27 aprilie 2023, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 655 din 17 iulie 2023, paragrafele 13 și 14). În cauza de față, dispozițiile de lege criticate se circumscriu domeniului politicilor sociale și de transport și urmăresc asigurarea accesului efectiv la educație al elevilor, constituind o opțiune a legiuitorului în marja sa de apreciere. Limitările aduse operatorilor economici sunt justificate de interesul general și nu afectează principiile fundamentale ale economiei de piață. Prin urmare, Curtea constată că nu sunt încălcate prevederile art. 135 din Constituție.

22. Având în vedere cele expuse, Curtea Constituțională reține că art. 53 din Constituție, invocat de către autoarele excepției de neconstituționalitate, nu are incidență în cauză.

23. În ceea ce privește excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 84 alin. (3<sup>4</sup>) prin prisma pretinsei încălcări a prevederilor constituționale mai sus menționate, Curtea observă că acestea instituie obligația operatorilor de transport rutier de a emite abonamente pentru transportul elevilor și de a asigura transportul acestora potrivit alin. (3<sup>1</sup>). Or, obiectul litigiului de față îl constituie anularea Hotărârii Guvernului nr. 863/2016 pentru aprobarea Metodologiei de calcul și stabilirea tarifului maxim per kilometru aferent abonamentului de transport prevăzut la alin. (3) al art. 84 din Legea educației naționale nr. 1/2011, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 943 din

23 noiembrie 2016, prin care a fost aprobată metodologia de calcul și stabilire a tarifului maxim per kilometru pentru transportul elevilor, iar nu conduita operatorilor de transport sau modul concret de emiteră a abonamentelor. Din actele dosarului nu rezultă că s-ar fi pus în discuție aplicarea sau refuzul aplicării obligației prevăzute de alin. (3<sup>4</sup>), astfel că dispozițiile criticate nu sunt incidente în soluționarea cauzei.

24. În ceea ce privește criticile referitoare la pretinsa lipsă de precizie a dispozițiilor art. 45 alin. (8<sup>2</sup>) din Legea nr. 92/2007, potrivit cărora constatarea contravențiilor prevăzute la alin. (7<sup>1</sup>) în ceea ce privește asigurarea facilității de transport rutier contra cost de persoane și aplicarea sancțiunilor contravenționale se fac de către agenți constatatori din Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (I.S.C.T.R.), Curtea reține că acestea reglementează exclusiv competența Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier de a constata contravenții și de a aplica sancțiuni. Or, obiectul litigiului de față îl constituie anularea Hotărârii Guvernului nr. 863/2016, prin care a fost aprobată metodologia de calcul și stabilire a tarifului maxim per kilometru pentru transportul elevilor, iar nu constatarea ori sancționarea unor contravenții. Din actele dosarului nu rezultă că s-ar fi pus în discuție aplicarea vreunei sancțiuni contravenționale, astfel că dispozițiile criticate nu sunt incidente în soluționarea cauzei. Întrucât textul de lege supus controlului nu are legătură cu litigiul pendinte, analiza sa ar echivala cu un control abstract disimulat, ceea ce contravine dispozițiilor art. 29 alin. (1) din Legea nr. 47/1992. Ar avea, într-adevăr, legătură dacă obiect al litigiului ar fi anularea unor procese-verbale de constatare și sancționare a contravențiilor prevăzute la alin. (7<sup>1</sup>) în ceea ce privește asigurarea facilității de transport rutier contra cost de persoane, fiindcă într-o asemenea situație s-ar pune problema analizării calității legii, în vederea determinării precise a elevilor care beneficiază de facilitatea în discuție (a se vedea Decizia nr. 381 din 18 iunie 2020, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 917 din 8 octombrie 2020, paragraful 26, și Decizia nr. 805 din 7 decembrie 2021, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 247 din 14 martie 2022, paragraful 31).

25. 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:

1. Respinge, ca inadmisibilă, excepția de neconstituționalitate a dispozițiilor art. 84 alin. (3<sup>4</sup>) din Legea educației naționale nr. 1/2011 și ale art. 45 alin. (8<sup>2</sup>) din Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale nr. 92/2007, excepție ridicată de Societatea Intertranscom — S.R.L. din Buhuși și alte societăți de transport în Dosarul nr. 5.711/2/2017/a1 al Înaltei Curți de Casație și Justiție — Secția de contencios administrativ și fiscal.

2. Respinge, ca neîntemeiată, excepția de neconstituționalitate ridicată de aceleași autoare în același dosar al aceleiași instanțe și constată că dispozițiile art. 84 alin. (3<sup>1</sup>)-(3<sup>3</sup>) din Legea educației naționale nr. 1/2011 sunt constituționale în raport cu criticile formulate.

Definitivă și general obligatorie.

Decizia se comunică Înaltei Curți de Casație și Justiție — Secția de contencios administrativ și fiscal și se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

Pronunțată în ședința din data de 6 noiembrie 2025.

PREȘEDINTELE CURȚII CONSTITUȚIONALE  
**ELENA-SIMINA TĂNĂSESCU**

Magistrat-asistent,  
**Mihaela Negulescu**

**DECIZII ALE PRIM-MINISTRULUI****GUVERNUL ROMÂNIEI****PRIM-MINISTRUL****DECIZIE**

**pentru eliberarea domnului Dan Reșitnec  
din funcția de secretar general adjunct al Guvernului,  
cu rang de secretar de stat**

În temeiul art. 20 alin. (2), art. 29 și al art. 31 lit. b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

**prim-ministrul** emite prezenta decizie.

Articol unic. — La data intrării în vigoare a prezentei decizii, domnul Dan Reșitnec se eliberează din funcția de secretar general adjunct al Guvernului, cu rang de secretar de stat.

PRIM-MINISTRU

**ILIE-GAVRIL BOLOJAN**

Contrasemnează:  
Secretarul general al Guvernului,  
**Ștefan-Radu Oprea**

București, 27 aprilie 2026.  
Nr. 138.

**GUVERNUL ROMÂNIEI****PRIM-MINISTRUL****DECIZIE**

**privind unele măsuri pentru exercitarea funcției  
de secretar general al Guvernului**

Având în vedere Cererea domnului Ștefan-Radu Oprea înregistrată la Cabinetul prim-ministrului cu nr. 5/4.682 din 27 aprilie 2026,

în temeiul art. 20 alin. (1), art. 29 și al art. 31 lit. b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

**prim-ministrul** emite prezenta decizie.

Art. 1. — La data de 27 aprilie 2026, domnul Ștefan-Radu Oprea se eliberează, la cerere, din funcția de secretar general al Guvernului, cu rang de ministru.

Art. 2. — Începând cu data prevăzută la art. 1, domnul Dan Reșitnec se numește în funcția de secretar general al Guvernului, cu rang de ministru.

PRIM-MINISTRU

**ILIE-GAVRIL BOLOJAN**

Contrasemnează:  
Secretarul general al Guvernului,  
**Ștefan-Radu Oprea**

București, 27 aprilie 2026.  
Nr. 139.

---

**ACTE ALE ÎNALTEI CURȚI DE CASAȚIE ȘI JUSTIȚIE**

ÎNALTA CURTE DE CASAȚIE ȘI JUSTIȚIE

COMPLETUL PENTRU DEZLEGAREA UNOR CHESTIUNI DE DREPT

**DECIZIA Nr. 44**

din 23 martie 2026

Dosar nr. 2.587/1/2025

Ana Hermina Iancu	— vicepreședintele Înaltei Curți de Casație și Justiție — președintele completului
Eleni Cristina Marcu	— președintele Secției penale
Adina Oana Surdu	— președintele Secției a II-a civile
Gheorghe Valentin Chitidean	— judecător la Secția penală
Paul Mihail Frățilescu	— judecător la Secția penală
Lavinia Valeria Lefterache	— judecător la Secția penală
Ioana Delia Lucaci	— judecător la Secția penală
Valerica Voica	— judecător la Secția penală
Iulia Manuela Cîrnu	— judecător la Secția a II-a civilă
Roxana Popa	— judecător la Secția a II-a civilă
Alina Irina Prisecaru	— judecător la Secția a II-a civilă
Rodica Zaharia	— judecător la Secția a II-a civilă
Simona Maria Zarafiu	— judecător la Secția a II-a civilă

1. Pe rol soluționarea Dosarului nr. 2.587/1/2025, având ca obiect sesizarea formulată de Curtea de Apel București — Secția a II-a penală, în baza art. 476 alin. (1) raportat la art. 475 din Codul de procedură penală, în vederea pronunțării unei hotărâri prealabile pentru dezlegarea următoarei chestiuni de drept: *„Dacă dispozițiile art. 10 alin. (1) din Legea nr. 132/2017 privind asigurarea de răspundere civilă auto se interpretează în sensul că răspunderea civilă a asigurătorului RCA acoperă exclusiv prejudiciile cauzate prin săvârșirea unor infracțiuni din culpă sau, din contră, aceasta acoperă și prejudiciile rezultate din infracțiuni intenționate, atunci când aceste infracțiuni sunt săvârșite în cadrul accidentelor rutiere în care sunt implicate vehicule asigurate RCA.”*

2. Completul pentru dezlegarea unor chestiuni de drept a fost constituit conform prevederilor art. 476 alin. (8) din Codul de procedură penală și ale art. 35 alin. (1) din Regulamentul privind organizarea și funcționarea administrativă a Înaltei Curți de Casație și Justiție, aprobat prin Hotărârea Colegiului de conducere al Înaltei Curți de Casație și Justiție nr. 20/2023, cu modificările și completările ulterioare (*Regulamentul*).

3. Ședința este prezidată de doamna judecător Ana Hermina Iancu, vicepreședintele Înaltei Curți de Casație și Justiție.

4. La ședința de judecată participă doamna Adina Andreea Ciuhan Teodoru, magistrat-asistent în cadrul Secțiilor Unite, desemnată în conformitate cu dispozițiile art. 36 din Regulament.

5. Procurorul general al Parchetului de pe lângă Înalta Curte de Casație și Justiție este reprezentat de doamna Ecaterina Nicoleta Eucarie, procuror în cadrul Secției judiciare a Parchetului de pe lângă Înalta Curte de Casație și Justiție.

6. Magistratul-asistent prezintă referatul cauzei, arătând că la dosar a fost depus raportul întocmit de judecătorii-raportori, care a fost comunicat părților; părțile nu au depus puncte de vedere asupra raportului.

7. Reprezentantul Parchetului de pe lângă Înalta Curte de Casație și Justiție, doamna procuror Ecaterina Nicoleta Eucarie, având cuvântul referitor la chestiunea de drept supusă dezlegării, în temeiul art. 475-477 din Codul de procedură penală, a susținut că în speță sunt îndeplinite condițiile prevăzute de art. 475 din Codul de procedură penală. Astfel, prima condiție de admisibilitate este îndeplinită întrucât sesizarea a fost formulată de un complet investit cu soluționarea unei cauze în ultimă instanță. Este îndeplinită și condiția ca de chestiunea de drept să depindă soluționarea cauzei în ultimă instanță, deoarece modul de interpretare a noțiunii „accidente de vehicule”, utilizată de legiuitor în dispozițiile art. 10 alin. (1) din Legea nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie, influențează soluția care poate fi dispusă în cauză din perspectiva acțiunii civile, aceasta fiind alăturată acțiunii penale. Totodată, problema de drept este susceptibilă de a fi soluționată în mod diferit de instanțe, dovadă în acest sens fiind practica judiciară. Problema de drept a cărei dezlegare se solicită nu a fost supusă examenului Înaltei Curți de Casație și Justiție, nestatuându-se asupra ei printr-o hotărâre prealabilă sau printr-un recurs în interesul legii, și, prin urmare, s-a apreciat că este îndeplinită și această condiție de admisibilitate.

8. Președintele Completului pentru dezlegarea unor chestiuni de drept, doamna judecător Ana Hermina Iancu, constatând că nu sunt întrebări de formulat din partea membrilor completului, a declarat dezbaterile închise, reținându-se dosarul în pronunțare în ceea ce privește admisibilitatea sesizării formulate.

ÎNALTA CURTE DE CASAȚIE ȘI JUSTIȚIE —  
COMPLETUL PENTRU DEZLEGAREA UNOR  
CHESTIUNI DE DREPT,

deliberând asupra chestiunii de drept cu care a fost sesizată, constată următoarele:

**I. Titularul și obiectul sesizării**

9. Prin Încheierea din ședință din data de 3 decembrie 2025, pronunțată de Curtea de Apel București — Secția a II-a penală în Dosarul nr. 3.608/93/2022, în baza art. 476 alin. (1) raportat la art. 475 din Codul de procedură penală a fost sesizată Înalta Curte de Casație și Justiție în vederea pronunțării unei hotărâri prealabile pentru dezlegarea următoarei chestiuni de drept: *„Dacă dispozițiile art. 10 alin. (1) din Legea nr. 132/2017 privind asigurarea de răspundere civilă auto se interpretează în sensul că răspunderea civilă a asigurătorului RCA acoperă exclusiv prejudiciile cauzate prin săvârșirea unor infracțiuni din culpă sau, din contră, aceasta acoperă și prejudiciile rezultate din infracțiuni intenționate, atunci când aceste infracțiuni sunt săvârșite în cadrul accidentelor rutiere în care sunt implicate vehicule asigurate RCA.”*

## II. Dispozițiile legale relevante

**Legea nr. 132/2017** privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie (*Legea nr. 132/2017*)

### Art. 1. — Obiectul de reglementare

Prezenta lege reglementează:

a) asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și de tramvaie, denumită în continuare *asigurare RCA*;

b) domeniul de aplicare a asigurării RCA, respectiv persoanele care au obligația să încheie contracte RCA și excepțiile de la această obligație, limitele teritoriale de aplicare, limitele de răspundere, obligațiile asiguratului, obligațiile asigurătorului RCA, riscurile acoperite și excluderile, elementele privind stabilirea și plata despăgubirilor, verificarea asigurării RCA, facilitățile și penalizările aplicabile asiguraților și asigurătorilor; (...)

### Art. 2. — Definiții

Termenii și expresiile utilizați/utilizate în prezenta lege au înțelesul prevăzut la art. 1 alin. (2) din Legea nr. 237/2015 privind autorizarea și supravegherea activității de asigurare și reasigurare, cu modificările ulterioare, precum și următoarele semnificații:

1. *accident de vehicule* — eveniment în care a fost implicat cel puțin un vehicul în urma căruia au rezultat prejudicii materiale și/sau vătămarea sănătății și a integrității corporale ori decesul uneia sau mai multor persoane; (...)

4. *asigurat* — proprietarul sau utilizatorul unui vehicul sau unui tramvai a cărui răspundere civilă delictuală este preluată contractual de un asigurător RCA în baza contractului RCA valabil pentru prejudiciile produse terțelor persoane din accidente de vehicule/tramvaie; (...)

22. *prejudiciu* — efectul negativ suferit de către persoana prejudiciată prin producerea unui risc acoperit printr-un contract RCA; (...)

27. *vehicul* — mijloc de transport cu sau fără propulsie proprie, destinat deplasării pe uscat, inclusiv orice tip de remorcă, indiferent dacă este cuplată sau nu, pentru care în România există obligația legală de înmatriculare sau înregistrare, cu excepția celor care se deplasează pe șine, altele decât tramvaiele, bicicletelor sau vehiculelor cu tracțiune animală; (...)

### Art. 3. — Obligativitatea încheierii contractului RCA

Persoanele fizice sau juridice care au în proprietate vehicule supuse înmatriculării sau înregistrării în România, precum și tramvaie au obligația să se asigure pentru cazurile de răspundere civilă ca urmare a prejudiciilor produse prin accidente de vehicule în limitele teritoriale prevăzute la art. 2 pct. 18.

### Art. 10. — Prevederi generale

(1) În baza unei prime unice, asigurarea RCA acoperă prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și de tramvaie.

(2) Asigurătorul RCA acordă despăgubiri pentru prejudiciile produse terților prin accidente de vehicule și de tramvaie și pentru cheltuielile făcute de aceștia în procesul civil, în conformitate cu:

a) nivelul impus de legislația statului membru pe teritoriul căruia s-a produs accidentul sau la nivelul legislației din România în cazul în care acesta din urmă este mai mare;

b) nivelul impus de legislația din România, în cazul în care persoanele prejudiciate sunt cetățeni ai unor state membre, în timpul unei călătorii ce leagă direct două teritorii în care se aplică Tratatul privind Uniunea Europeană și Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, dacă nu există birou național auto competent pe teritoriul traversat în care s-a produs accidentul.

(3) Despăgubirile se acordă în cuantum egal cu întinderea prejudiciului până la limita maximă de răspundere a asigurătorului RCA care este egală cu valoarea cea mai mare dintre limita de răspundere prevăzută în legislația aplicabilă, conform prevederilor alin. (2), și cea prevăzută în contractul RCA.

### Art. 11. — Riscurile acoperite

(1) Asigurătorul 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, asigurătorul RCA acordă despăgubiri în bani pentru:

a) vătămări corporale sau deces, inclusiv pentru prejudicii fără caracter patrimonial;

b) prejudicii materiale, inclusiv costuri de radiere și înmatriculare, costuri cu taxe de timbru, cheltuieli cu limitarea prejudiciului, dovedite cu acte, cheltuieli aferente diminuării valorii vehiculului după reparații, dovedite cu acte sau expertiză;

c) costuri privind readucerea vehiculului la starea dinaintea evenimentului asigurat, dovedite cu documente emise prin sisteme specializate sau prin documente emise în condițiile legii;

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

e) cheltuieli de judecată efectuate de către persoana prejudiciată sau cheltuieli aferente în cazul soluționării alternative a litigiului dacă soluția este favorabilă persoanei prejudiciate;

f) cheltuielile legate de transportul vehiculului avariat, aparținând terțului păgubit, de la locul accidentului la locația în care se găsește centrul de constatare daune, la unitatea reparatoare aleasă de păgubit în vederea reparării vehiculului, cel/cea mai apropiat/apropiată de locul producerii accidentului sau de domiciliul persoanei prejudiciate, după caz, dacă respectivul vehicul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii, iar asigurătorul nu asigură transportul.

(3) Indiferent de locul în care s-a produs accidentul, respectiv pe drumuri publice, pe drumuri care nu sunt deschise circulației publice, în incinte și în orice alte locuri, atât în timpul deplasării, cât și în timpul staționării vehiculului asigurat, asigurătorul RCA acordă despăgubiri pentru prejudiciile produse ca urmare a unor accidente generate prin utilizarea vehiculului asigurat, până la limita de răspundere prevăzută în contractul RCA pentru:

a) prejudiciul produs de dispozitivele sau instalațiile cu care a fost echipat vehiculul, inclusiv pentru prejudiciul produs din cauza desprinderii accidentale a remorcii, semiremorcii ori a atașului tractat de vehicul;

b) prejudiciul produs din culpa conducătorului vehiculului asigurat;

c) prejudiciul produs prin fapta lucrului, când prejudiciul își are cauza în însușirile, acțiunea sau inacțiunea vehiculului, prin intermediul altui lucru antrenat de deplasarea vehiculului, prin scurgerea, risipirea ori căderea accidentală a substanțelor, materialelor sau a obiectelor transportate;

d) prejudiciile provocate terților, drept consecință a deschiderii ușilor vehiculului, în timpul mersului sau atunci când vehiculul este oprit ori staționează, de către pasagerii acestuia, fără asigurarea că nu se pune în pericol siguranța deplasării celorlalți participanți la trafic;

e) prejudiciile provocate terților, drept consecință a conducerii vehiculului sub influența băuturilor alcoolice sau a stupefiantelor.

(4) Prevederile alin. (3) lit. b) se aplică inclusiv în cazurile în care la data accidentului conducătorul vehiculului:

a) a condus vehiculul fără consimțământul expres sau prezumat al asiguratului;

b) nu este titularul unui permis care atestă dreptul să conducă vehiculul respectiv;

c) nu a respectat obligațiile legale cu privire la starea și siguranța vehiculului respectiv.

(5) Membrii familiei asiguratului, conducătorului auto sau oricărei alte persoane a cărei răspundere civilă este angajată într-un accident de vehicule și este acoperită de asigurarea obligatorie RCA nu sunt excluși de la beneficiul asigurării pentru propriile lor vătămări corporale.

**Art. 12. — Neacordarea despăgubirii**

Asigurătorul RCA nu acordă despăgubiri pentru:

a) cazurile în care proprietarul, utilizatorul sau conducătorul vehiculului vinovat nu are răspundere civilă, dacă accidentul a fost produs:

- (i) într-un caz de forță majoră;
- (ii) din culpa exclusivă a persoanei prejudiciate;
- (iii) din culpa exclusivă a unei terțe persoane, cu excepția situațiilor prevăzute la art. 11 alin. (3) lit. d);

b) prejudiciile produse bunurilor aparținând conducătorului vehiculului răspunzător de producerea accidentului, precum și cele produse ca urmare a vătămării corporale sau decesului acestuia, indiferent cine solicită aceste despăgubiri;

c) în următoarele situații:

- (i) prejudiciile au fost produse bunurilor aparținând persoanelor fizice sau persoanelor juridice, dacă au fost provocate de un vehicul asigurat RCA, aflat în proprietatea ori utilizat de aceeași persoană fizică sau juridică și care este condus de un prepus al aceleiași persoane juridice ori de o altă persoană pentru care răspunde persoana fizică sau persoana juridică;
- (ii) bunul avariat și vehiculul asigurat fac parte din patrimoniul comun al soților;
- (iii) bunul avariat este utilizat de proprietarul vehiculului asigurat, care a produs dauna;

d) prejudiciile cauzate în situațiile în care nu se face dovada valabilității la data accidentului a asigurării RCA sau asigurătorul RCA nu are răspundere;

e) partea din prejudiciu care depășește limitele de răspundere stabilite prin contractul RCA, produs în unul și același accident, indiferent de numărul persoanelor prejudiciate și de numărul persoanelor răspunzătoare de producerea prejudiciului;

f) amenziile de orice fel și cheltuielile penale la care ar fi obligat proprietarul, utilizatorul sau conducătorul vehiculului asigurat, răspunzător de producerea prejudiciului;

g) cheltuielile făcute în procesul penal de proprietarul, utilizatorul sau conducătorul vehiculului asigurat, răspunzător de producerea prejudiciului, chiar dacă în cadrul procesului penal s-a soluționat și latura civilă;

h) sumele pe care conducătorul vehiculului răspunzător de producerea prejudiciului este obligat să le plătească proprietarului sau utilizatorului care i-a încredințat vehiculul asigurat, pentru avariarea ori distrugerea acestui vehicul;

i) prejudiciile produse bunurilor transportate, dacă între proprietarul sau utilizatorul vehiculului care a produs accidentul ori conducătorul auto răspunzător și persoanele prejudiciate a existat un raport contractual la data producerii accidentului;

j) prejudiciile produse persoanelor sau bunurilor aflate în vehiculul cu care s-a produs accidentul, dacă asigurătorul RCA poate dovedi că persoanele prejudiciate știau că vehiculul respectiv era furat;

k) prejudiciile produse de dispozitivele sau de instalațiile montate pe vehicule, atunci când acestea sunt utilizate ca utilaje ori instalații de lucru, acestea constituind riscuri ale activității profesionale;

l) prejudiciile produse prin accidente survenite în timpul operațiunilor de încărcare și de descărcare, acestea constituind riscuri ale activității profesionale;

m) prejudiciile produse ca urmare a transportului de produse periculoase: radioactive, ionizante, inflamabile, explozive, corozive, combustibile, care au determinat sau au agravat producerea prejudiciului;

n) prejudiciile cauzate prin utilizarea unui vehicul în timpul unui atac terorist sau război, dacă evenimentul are directă legătură cu respectivul atac ori război.

**Art. 25. — Dreptul asigurătorului RCA de a solicita recuperarea sumelor plătite**

Asigurătorul RCA are dreptul de a recupera sumele plătite drept despăgubire de la persoana răspunzătoare de producerea prejudiciului, în următoarele situații:

- a) accidentul a fost produs cu intenție; (...)

**Art. 41. — Legislația aplicabilă**

Prezenta lege se completează cu dispozițiile Legii nr. 287/2009 privind Codul civil, republicată, cu modificările ulterioare, cu cele ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și cu cele ale Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 189/2005, aprobată cu modificări prin Legea nr. 432/2006.

**Codul de procedură penală**

**Art. 19. — Obiectul și exercitarea acțiunii civile**

(1) Acțiunea civilă exercitată în cadrul procesului penal are ca obiect tragerea la răspundere civilă delictuală a persoanelor responsabile potrivit legii civile pentru prejudiciul produs prin comiterea faptei care face obiectul acțiunii penale.

(2) Acțiunea civilă se exercită de persoana vătămată sau de succesorii acesteia, care se constituie parte civilă împotriva inculpatului și, după caz, a părții responsabile civilmente. (...)

(4) Acțiunea civilă se soluționează în cadrul procesului penal, dacă prin aceasta nu se depășește durata rezonabilă a procesului.

(5) Repararea prejudiciului material și moral se face potrivit dispozițiilor legii civile.

**Art. 21. — Introducerea în procesul penal a părții responsabile civilmente**

(...) (4) Partea responsabilă civilmente are, în ceea ce privește acțiunea civilă, toate drepturile pe care legea le prevede pentru inculpat.

**Art. 25. — Rezolvarea acțiunii civile în procesul penal**

(1) Instanța se pronunță prin aceeași hotărâre atât asupra acțiunii penale, cât și asupra acțiunii civile.

**Art. 86. — Partea responsabilă civilmente**

Persoana care, potrivit legii civile, are obligația legală sau convențională de a repara în întregime sau în parte, singură sau în solidar, prejudiciul cauzat prin infracțiune și care este chemată să răspundă în proces este parte în procesul penal și se numește parte responsabilă civilmente.

**Art. 87. — Drepturile părții responsabile civilmente**

(1) În cursul procesului penal, partea responsabilă civilmente are drepturile prevăzute la art. 81.

(2) Drepturile părții responsabile civilmente se exercită în limitele și în scopul soluționării acțiunii civile.

**Codul civil**

**Art. 16. — Vinovăția**

(1) Dacă prin lege nu se prevede altfel, persoana răspunde numai pentru faptele sale săvârșite cu intenție sau din culpă.

(2) Fapta este săvârșită cu intenție când autorul prevede rezultatul faptei sale și fie urmărește producerea lui prin intermediul faptei, fie, deși nu îl urmărește, acceptă posibilitatea producerii acestui rezultat.

(3) Fapta este săvârșită din culpă când autorul fie prevede rezultatul faptei sale, dar nu îl acceptă, socotind fără temei că nu se va produce, fie nu prevede rezultatul faptei, deși trebuia să îl prevadă. Culpă este gravă atunci când autorul a acționat cu o neglijență sau imprudentă pe care nici persoana cea mai lipsită de dibăcie nu ar fi manifestat-o față de propriile interese.

(4) Atunci când legea condiționează efectele juridice ale unei fapte de săvârșirea sa din culpă, condiția este îndeplinită și dacă fapta a fost săvârșită cu intenție.

**Art. 1.349. — Răspunderea delictuală**

(1) Orice persoană are îndatorirea să respecte regulile de conduită pe care legea sau obiceiul locului le impune și să nu aducă atingere, prin acțiunile ori inacțiunile sale, drepturilor sau intereselor legitime ale altor persoane.

(2) Cel care, având discernământ, încalcă această îndatorire răspunde de toate prejudiciile cauzate, fiind obligat să le repare integral.

**Art. 1.357. — Condițiile răspunderii**

(1) Cel care cauzează altuia un prejudiciu printr-o faptă ilicită, săvârșită cu vinovăție, este obligat să îl repare.

(2) Autorul prejudiciului răspunde pentru cea mai ușoară culpă.

**Art. 1.384. — Dreptul de regres**

(1) Cel care răspunde pentru fapta altuia se poate întoarce împotriva aceluia care a cauzat prejudiciul, cu excepția cazului în care acesta din urmă nu este răspunzător pentru prejudiciul cauzat. (...)

**Art. 2.199. — Contractul de asigurare — Noțiune**

(1) Prin contractul de asigurare, contractantul asigurării sau asiguratul se obligă să plătească o primă asiguratorului, iar acesta din urmă se obligă ca, în cazul producerii riscului asigurat, să plătească o indemnizație, după caz, asiguratului, beneficiarului asigurării sau terțului păgubit.

(2) Contractantul asigurării este persoana care încheie contractul pentru asigurarea unui risc privind o altă persoană ori pentru bunuri sau activități ale acesteia și se obligă față de asigurator să plătească prima de asigurare.

**Art. 2.213. — Domeniul de aplicare**

Asigurările obligatorii se reglementează prin legi speciale.

**Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002** privind circulația pe drumurile publice, republicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 670 din 3 august 2006, cu modificările și completările ulterioare (*Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002*)

**Art. 75. — Obligații în caz de accident**

Accidentul de circulație este evenimentul care întrunește cumulativ următoarele condiții:

- a) s-a produs pe un drum deschis circulației publice ori și-a avut originea într-un asemenea loc;
- b) a avut ca urmare decesul, rănirea uneia sau a mai multor persoane ori avarierea a cel puțin unui vehicul sau alte pagube materiale;
- c) în eveniment a fost implicat cel puțin un vehicul în mișcare.

**III. Expunerea succintă a cauzei**

10. Prin Sentința penală nr. 100/F din 21 mai 2025, pronunțată de Tribunalul Ilfov, în temeiul dispozițiilor art. 32 alin. (1) din Codul penal raportat la art. 188 alin. (1) din Codul penal, s-a dispus condamnarea inculpatului D.F. la pedeapsa de 5 ani închisoare, pentru săvârșirea infracțiunii de tentativă de omor. În temeiul art. 25 alin. (1), al art. 397 alin. (1) din Codul de procedură penală, raportat la art. 1.357 din Codul civil, a fost admisă, în parte, acțiunea civilă exercitată de către partea civilă F.V.A. și, în consecință, a fost obligată partea responsabilă civilmente S.C. E. Romania Asigurare-Reasigurare — S.A. la plata, în favoarea părții civile, de despăgubiri civile reprezentând daune morale. În baza art. 397 alin. (1) din Codul de procedură penală raportat la art. 19 alin. (1), (2), (4) și (5), art. 20 și art. 25 alin. (1) din Codul de procedură penală, respectiv art. 1.349, art. 1.357 și art. 1.381 din Codul civil s-a admis acțiunea civilă exercitată de partea civilă Spitalul Universitar și a fost obligată partea responsabilă civilmente S.C. E. Romania Asigurare-Reasigurare — S.A. la plata daunelor materiale, constând în cheltuieli de spitalizare pentru tratarea persoanei vătămate, sumă actualizată cu rata inflației până la plata efectivă.

11. Pentru a pronunța această hotărâre, instanța de fond a reținut că prin rechizitoriul emis de Parchetul de pe lângă

Tribunalul Ilfov în Dosarul nr. 280/P/2020 a fost trimis în judecată inculpatul D.F., în stare de libertate, pentru săvârșirea infracțiunii de tentativă de omor, faptă prevăzută de art. 32 alin. (1) din Codul penal raportat la art. 188 din Codul penal.

12. În actul de sesizare a instanței, în esență, s-a reținut în sarcina inculpatului că, aflându-se la volanul autoturismului său, în contextul unor șicanări în condiții de trafic aglomerat, a efectuat o manevră de depășire a bicicletei conduse de persoana vătămată F.V. foarte aproape de aceasta, situație care l-a determinat pe biciclist să îi atragă atenția inculpatului că îi pune viața în pericol și în acest sens să atingă cu mâna portiera autoturismului acestuia. Ulterior, inculpatul, în semn de răspuns, a virat brusc spre dreapta, obturând direcția de deplasare a biciclistului și l-a lovit pe acesta, proiectându-l într-un alt autoturism parcat regulamentar, în afara părții carosabile, perpendicular de șosea. În urma impactului persoana vătămată s-a lovit cu capul de bordură și a suferit vătămări pentru a căror vindecare au fost necesare 4-5 zile de îngrijiri medicale.

13. Sub aspectul laturii subiective, instanța a reținut că atitudinea subiectivă a inculpatului față de fapta săvârșită și de urmările acesteia se caracterizează prin intenție indirectă, întrucât modalitatea în care a acționat, prin obturarea direcției de deplasare a biciclistului și acroșarea persoanei vătămate, demonstrează faptul că, deși nu a urmărit moartea victimei, a prevăzut posibilitatea suprimării vieții acesteia.

14. Sub aspectul laturii civile, instanța de fond a apreciat ca fiind îndeplinite condițiile prevăzute de lege pentru tragerea la răspundere civilă delictuală.

15. Împotriva sentinței penale au formulat apeluri inculpatul D.F., partea responsabilă civilmente S.C. E. Romania Asigurare-Reasigurare — S.A. și Fondul de Garantare a Asiguraților.

16. Prin motivele de apel depuse la dosarul cauzei, partea responsabilă civilmente a arătat că este nelegală obligarea sa la plata despăgubirilor, în condițiile în care riscurile acoperite de poliția RCA nu includ și săvârșirea infracțiunii de tentativă la omor. În acest sens s-a arătat că, în mod constant, doctrina a evidențiat că intenția legiuitorului nu este aceea de a oferi acoperire în asemenea cazuri, întrucât o asemenea soluție ar compromite buna funcționare a fondului de asigurare și ar fi în contradicție cu funcția preventivă și educativă a responsabilității civile și cu principiile de bază ale funcționării asigurării.

**IV. Punctul de vedere motivat al completului de judecată**

17. Membrii completului de judecată învestit cu judecarea cauzei au constatat că analiza practicii judiciare la nivel național evidențiază lipsa unei abordări unitare în ceea ce privește răspunderea civilă a asiguratorului RCA. Astfel, în timp ce unele instanțe apreciază că asiguratorul nu poate fi ținut răspunzător în ipoteza în care conducătorul auto a acționat cu intenție, alte instanțe consideră că răspunderea asiguratorului rămâne incidentă și în situațiile în care fapta a fost comisă cu intenție, inclusiv atunci când aceasta constituie infracțiune, atât timp cât evenimentul produce pagube ca urmare a utilizării unui vehicul.

18. Având în vedere că, sub aspectul posibilității angajării răspunderii civile a asiguratorului de răspundere civilă auto și în ipoteza săvârșirii unor infracțiuni comise cu intenție, dispozițiile Legii nr. 132/2017 nu oferă o reglementare explicită și lipsită de echivoc și împrejurarea că, deși prin Decizia nr. 188/2025, Înalta Curte de Casație și Justiție a statuat că noțiunea de „accident de circulație” din cuprinsul art. 75 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 se circumscrie exclusiv evenimentelor rutiere produse fără vinovăție sau din culpă, instanța de trimitere a reținut că nu poate fi ignorată împrejurarea că răspunderea asiguratorului în cadrul asigurării obligatorii de răspundere civilă auto are natura unei răspunderi civile obiective. Aceasta se întemeiază pe ideea garantării reparării prejudiciilor cauzate terților prin utilizarea vehiculului, independent de vinovăția concretă a autorului și derivând, în esență, din conceptul de

răspundere pentru fapta altuia și din paza juridică exercitată asupra unui bun care, prin natura sa, implică un risc crescut pentru ceilalți participanți la trafic.

19. În acest context, instanța de trimitere a apreciat că se impune clarificarea dacă dispozițiile Legii nr. 132/2017 trebuie interpretate în sensul că răspunderea civilă a asiguratorului RCA acoperă exclusiv prejudiciile cauzate prin săvârșirea unor fapte din culpă sau fără vinovăție ori, dimpotrivă, dacă aceasta se extinde și asupra prejudiciilor rezultate din comiterea unor infracțiuni intenționate, atunci când acestea se produc în cadrul unor accidente rutiere în care sunt implicate vehicule asigurate.

20. Având în vedere că chestiunea de drept supusă analizei privește chiar obiectul apelului formulat în cauză și pentru a evita o eventuală incompatibilitate în cauză prin exprimarea unui punct de vedere mai detaliat, membrii completului de apel s-au limitat la a face trimitere la jurisprudența care susține ambele opinii fără a formula un punct de vedere cu privire la această problemă de drept.

#### V. Punctele de vedere exprimate de către curțile de apel și instanțele judecătorești arondate

21. În conformitate cu dispozițiile art. 476 alin. (10) din Codul de procedură penală cu referire la art. 473 alin. (5) din Codul de procedură penală, s-a solicitat punctul de vedere al instanțelor judecătorești asupra chestiunii de drept supuse dezlegării.

22. Cu privire la problema de drept supusă dezlegării, **într-o opinie** s-a apreciat că **asiguratorul RCA are obligația de a despăgubi partea prejudiciată pentru prejudiciile suferite în urma accidentului produs prin intermediul vehiculului asigurat, indiferent dacă prejudiciile sunt rezultate din infracțiuni intenționate sau din culpă.**

23. În susținerea acestei opinii s-a făcut trimitere la dispozițiile art. 11 alin. (3) din Legea nr. 132/2017, care nu au caracter limitativ și nu condiționează angajarea răspunderii asiguratorului exclusiv de culpa în sens penal. Totodată, potrivit art. 25 lit. a) din Legea nr. 132/2017, *asiguratorul RCA are dreptul de a recupera sumele plătite drept despăgubire de la persoana răspunzătoare de producerea prejudiciului, în situația în care accidentul a fost produs cu intenție.* Existența dreptului de regres pentru fapte intenționate demonstrează fără echivoc că asiguratorul este obligat să plătească despăgubirea către victimă în prealabil. Dacă intenția ar fi fost exclusă de la acoperirea RCA prin art. 10 din Legea nr. 132/2017, dreptul de regres prevăzut de art. 25 ar fi rămas fără obiect. În doctrină s-a arătat că, în principiu, o asigurare de răspundere civilă nu acoperă prejudiciile cauzate cu intenție de către asigurat, fiind contrar scopului urmărit de operațiunea de asigurare, care nu trebuie să fie unul speculativ și nu trebuie să favorizeze comportamentul infracțional sau profund răuvoitor al celui care se asigură. Cu toate acestea, prin excepție, asigurarea RCA acoperă și prejudiciul cauzat în mod intenționat victimei unui accident de circulație, întrucât rațiunea acestei asigurări este protecția prioritară a victimei.

24. Potrivit art. 2 pct. 1 din Legea nr. 132/2017, accidentul de vehicule este definit ca *„un eveniment în care a fost implicat cel puțin un vehicul în urma căruia au rezultat prejudicii materiale și/sau vătămarea sănătății și a integrității corporale ori decesul uneia sau mai multor persoane”* indiferent de forma de vinovăție a persoanelor implicate (intenție sau culpă). Din această definiție rezultă că noțiunea de *„accident”* din Legea nr. 132/2017 are o accepțiune diferită decât cea din vorbirea curentă (conform Dicționarului explicativ al limbii române, accidentul este definit ca *„un eveniment fortuit, imprevizibil, întâmplător, care întrerupe mersul normal al lucrurilor, provocând avarii, răniri, mutilări sau chiar moartea”*), de vreme ce în cuprinsul definiției legale nu se face referire la vreo formă de vinovăție.

25. Un alt argument în sprijinul acestei opinii este că Legea nr. 132/2017 are caracter de lege civilă și, prin urmare, noțiunea de culpă utilizată trebuie interpretată în acord cu art. 16 alin. (4) din Codul civil, potrivit căruia *„Atunci când legea condiționează efectele juridice ale unei fapte de săvârșirea sa din culpă, condiția este îndeplinită și dacă fapta a fost săvârșită cu intenție”*, și cu dispozițiile art. 1.357 alin. (2) din Codul civil: *„Autorul prejudiciului răspunde pentru cea mai ușoară culpă.”*

26. Instanțele care au susținut acest punct de vedere au făcut referire și la Decizia nr. 1/2016, pronunțată în recurs în interesul legii de Înalta Curte de Casație și Justiție, prin care s-a stabilit că, în cazul asigurării obligatorii de răspundere civilă auto, societatea de asigurare are calitatea de parte responsabilă civilmente și este obligată să repare singură prejudiciul cauzat prin infracțiune, în limitele stabilite de contractul de asigurare și de legea specială, fără a distinge în funcție de forma de vinovăție a autorului fetei.

27. Totodată, instanțele au făcut trimitere și la interpretarea Curții de Justiție a Uniunii Europene în Cauza C-503/16, în care s-a recunoscut dreptul titularului poliței de asigurare de a fi despăgubit dacă, în calitate de pieton, a fost victima prejudiciului corporal cauzat cu intenție de către o persoană care a condus vehiculul fără consimțământul său. Aprecierea în sensul răspunderii asiguratorului, chiar și în cazul în care „accidentul” a avut loc cu intenție, este confirmată de Hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene din data de 28 noiembrie 2017, pronunțată în Cauza C-514/16 (*Isabel Maria Pinheiro Vieira Rodrigues de Andrade, Fausto da Silva Rodrigues de Andrade împotriva José Manuel Proença Salvador, Crédito Agrícola Seguros — Companhia de Seguros de Ramos Reais SA, Jorge Oliveira Pinto*). În această cauză Curtea a stabilit că noțiunea de pagube produse de vehicule nu este limitată la situațiile de circulație rutieră (pe drumurile publice), ci în sfera acestei noțiuni intră orice utilizare a unui vehicul care este conformă cu funcția sa obișnuită, adică aceea de a transporta bunuri sau persoane. Distincția făcută de Curtea Europeană privește utilizarea vehiculului în alt scop decât acela de mijloc de transport, precum utilizarea sa pentru a pune în funcțiune un mecanism tehnic (o pompă utilizată în agricultură, un angrenaj etc.) și nu limitează răspunderea asiguratorului la accidentele produse pe drumurile publice.

28. Într-o altă opinie s-a apreciat că **dispozițiile art. 10 alin. (1) din Legea nr. 132/2017 se interpretează în sensul că răspunderea civilă a asiguratorului RCA acoperă exclusiv prejudiciile cauzate prin săvârșirea unor infracțiuni din culpă, iar nu și prejudiciile rezultate din infracțiuni intenționate, chiar dacă acestea sunt comise în contextul unor evenimente rutiere în care sunt implicate vehicule asigurate RCA.**

29. În susținerea acestei opinii s-a arătat că prevederile legale evocate trebuie interpretate sistematic și teleologic în corelație cu noțiunea de accident de circulație, ca eveniment generator al obligației de despăgubire în sarcina asiguratorului RCA, precum și prin raportare la natura juridică a contractului de asigurare RCA, care este un contract aleatoriu și oneros, menit să acopere pecuniar riscul asigurat, respectiv producerea unui eveniment rutier viitor și incert cauzat fără vinovăție sau din culpă, specific hazardului rutier.

30. În acest sens s-a subliniat că asigurarea RCA este concepută ca un mecanism de protecție a victimelor accidentelor rutiere, în ipoteza producerii unor evenimente neintenționate specifice riscului rutier, și nu ca instrument de acoperire a consecințelor unei conduite intenționate deliberate, care excedează riscul asigurat.

31. Această perspectivă s-a apreciat a fi în concordanță cu jurisprudența instanței supreme, transpusă în Decizia nr. 188/2025, pronunțată în interpretarea dispozițiilor art. 338 alin. (1) din Codul penal, prin care s-a statuat că *noțiunea de*

*accident de circulație la care se referă prevederile art. 75 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice are în vedere strict evenimentele rutiere produse fără vinovăție sau din culpă.* În măsura în care accidentul, premisă a angajării răspunderii asigurătorului RCA, este circumscris de lege și jurisprudența unor fapte neintenționate, s-a dedus că nici sfera riscurilor acoperite prin asigurare RCA nu poate fi extinsă la fapte intenționate.

32. În acest context, s-a apreciat că asigurarea RCA are natura unei asigurări de răspundere civilă delictuală, având ca scop protecția victimelor accidentelor rutiere, însă fără a acoperi faptele intenționate ale asiguratului, care nu constituie risc asigurabil potrivit principiilor generale ale dreptului asigurărilor.

#### VI. Jurisprudența Înaltei Curți de Casație și Justiție

33. **Decizia nr. 1 din 15 februarie 2016<sup>1</sup>** privind interpretarea și aplicarea unitară a dispozițiilor art. 86 din Codul de procedură penală, pronunțată de Înalta Curte de Casație și Justiție în recurs în interesul legii, prin care a fost admis recursul în interesul legii declarat de procurorul general al Parchetului de pe lângă Înalta Curte de Casație și Justiție, și, în consecință, în interpretarea și aplicarea unitară a dispozițiilor art. 86 din Codul de procedură penală a stabilit că: **„În cazul asigurării obligatorii de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule, societatea de asigurare are calitate de parte responsabilă civilmente și are obligația de a repara singură prejudiciul cauzat prin infracțiune, în limitele stabilite în contractul de asigurare și prin dispozițiile legale privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă.”**

34. În considerentele **Deciziei nr. 86 din 20 noiembrie 2017<sup>2</sup>**, referitoare la interpretarea și aplicarea prevederilor art. 58 alin. (2) din Norma Autorității de Supraveghere Financiară nr. 23/2014 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule, cu modificările și completările ulterioare, Înalta Curte de Casație și Justiție — Completul pentru dezlegarea unor chestiuni de drept a reținut că: **„55. (...) Raporturile juridice dintre asigurat și asigurător își au fundamentul în contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule, în vreme ce raporturile juridice dintre terțul păgubit și asigurat își au izvorul în fapta delictuală a asiguratului producătoare de pagube morale sau materiale în patrimoniul, respectiv persoana terțului păgubit. 56. În fine, în ceea ce privește raporturile dintre terțul păgubit și asigurător, prin dispozițiile art. 54 alin. (1) din Legea nr. 136/1995, legiuitorul a acordat legitimare procesuală activă persoanei păgubite împotriva societății de asigurare de răspundere civilă, deși nu are nici raporturi delictuale și nici contractuale cu aceasta. Este, practic, consacrarea principiului protecției terțului păgubit ce a cârmuit atât legislația anterioară actului normativ sus-arătat, cât și legislația ulterioară (...).”**

35. **Decizia nr. 188 din 19 mai 2025<sup>3</sup>**, cu privire la interpretarea și aplicarea dispozițiilor art. 338 alin. (1) din Codul penal, în raport cu noțiunea de „accident de circulație” la care se referă prevederile art. 75 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002, pronunțată de Înalta Curte de Casație și Justiție — Completul pentru dezlegarea unor chestiuni de drept în materie penală, prin care s-a stabilit că: **„În interpretarea și aplicarea dispozițiilor art. 338 alin. (1) din Codul penal, noțiunea de «accident de circulație» la care se referă prevederile art. 75 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare, vizează exclusiv evenimentele rutiere produse din culpă sau fără vinovăție.”**

#### VII. Jurisprudența Curții Europene a Drepturilor Omului și a Curții de Justiție a Uniunii Europene

36. Pe rolul Curții de Justiție a Uniunii Europene au existat o serie de cauze trimise spre soluționare în procedura întrebării preliminare în care s-a pus problema interpretării unor articole din directivele în materie de asigurare de răspundere civilă auto ce prezintă interes din perspectiva cauzei de față, respectiv: Cauza C-442/10 (*Churchill Insurance vs. Wilkinson*), Cauza C-129/94 (*Bernaldez*), Cauza C-356/05 (*Farrell*), Cauza C-162/13 (*Vnuk*), Cauza C-371/12 — *Petillo*, Cauza C-287/16 (*Fidelidade*), iar din evoluția reglementării Uniunii în materie de asigurare obligatorie rezultă că principiul Protecției prioritare a victimelor (terții prejudiciați), fundamentul Directivei 2009/103/CE, a fost consolidat constant de jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene, transformând asigurarea auto într-un mecanism de garantare a despăgubirii pentru orice persoană afectată de un accident auto. Curtea de Justiție a Uniunii Europene a interpretat normele europene în favoarea protecției victimelor, limitând excluderea anumitor categorii sau daune de la despăgubire și extinzând noțiunea de victimă pentru a include rudele apropiate și chiar pasagerii-proprietari în anumite condiții.

VIII. **Parchetul de pe lângă Înalta Curte de Casație și Justiție** în punctul de vedere formulat a solicitat pronunțarea unei decizii prin care chestiunea de drept supusă dezlegării să primească următoarea rezolvare: *Dispozițiile art. 10 alin. (1) din Legea nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie se interpretează în sensul că răspunderea civilă a asigurătorului RCA acoperă prejudiciile produse terților, atât prin infracțiuni săvârșite din culpă, cât și prin infracțiuni intenționate, atunci când aceste infracțiuni sunt comise în cadrul accidentelor de vehicule în care sunt implicate vehicule asigurate RCA.*

37. Susținând punctul de vedere formulat, Parchetul a apreciat că dificultatea problemei de drept ridicate de instanța de trimitere este dată de interpretarea pe care Înalta Curte de Casație și Justiție — Completul pentru dezlegarea unor chestiuni de drept în materie penală a dat-o noțiunii de „accident de circulație” în accepțiunea art. 75 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 prin Decizia nr. 188 din 19 mai 2025, respectiv aceea de eveniment rutier produs din culpă sau fără vinovăție.

38. Astfel, în considerentele deciziei citate, instanța supremă a reținut că, „în cazul conceptelor de *accident rutier* și *eveniment rutier*”, nici Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 și niciun alt act normativ cu putere de lege nu a reglementat un sens juridic al acestora, ca tipar al normei de incriminare, motiv pentru care, în activitatea de interpretare a legii, judecătorul trebuie să se raporteze la sensul comun al acestora. Înalta Curte de Casație și Justiție a arătat că, potrivit Dicționarului explicativ al limbii române, prin *accident* se înțelege un *eveniment fortuit*, imprevizibil, care întrerupe mersul normal al lucrurilor, producând avarii, răni, mutilări sau chiar moartea. Totodată, potrivit aceleiași surse, noțiunea de *accident* este sinonimă celei de *eveniment*. Acestui sens comun al noțiunii de *accident* îi corespunde culpa, ca formă a vinovăției cu care autorul poate acționa în producerea acestuia. În limbajul comun, noțiunea de *accident* exclude intenția în producerea unui astfel de rezultat, el fiind asociat, fie cu o culpă, fie cu lipsa de vinovăție a unei persoane. În cazul infracțiunilor contra siguranței rutiere, există o terminologie specifică, ce cuprinde o definiție a termenului *accident*, însă și această definiție, prin utilizarea termenului *eveniment*, face referire tot la o acțiune neintenționată.

<sup>1</sup> Publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 258 din 6 aprilie 2016.

<sup>2</sup> Publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 46 din 17 ianuarie 2018.

<sup>3</sup> Publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 533 din 10 iunie 2025.

39. În accepțiunea Legii nr. 132/2017, noțiunea de „*accident de vehicule*” are un înțeles specific, diferit față de cel reglementat prin dispozițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002, care a definit accidentul rutier ca fiind evenimentul care întrunește cumulativ următoarele condiții: *s-a produs pe un drum deschis circulației publice ori și-a avut originea într-un asemenea loc, a avut ca urmare decesul, rănirea uneia sau a mai multor persoane ori avarierea a cel puțin unui vehicul sau alte pagube materiale, în eveniment a fost implicat cel puțin un vehicul în mișcare.*” Legea nr. 132/2017 nu face nicio distincție cu privire la forma de vinovăție a persoanei care se face responsabilă de producerea evenimentului, pentru a se putea stabili dacă răspunderea civilă a asigurătorului auto acoperă exclusiv prejudiciile cauzate prin evenimente comise din culpă sau acoperă inclusiv prejudiciile cauzate de evenimente produse cu intenție.

40. Potrivit art. 3 din Legea nr. 132/2017, asigurarea de răspundere civilă pentru prejudiciile produse prin accidente de vehicule este o asigurare obligatorie, legiuitorul impunând în sarcina persoanelor fizice sau juridice care au în proprietate vehiculele supuse înmatriculării sau înregistrării în România obligația de a se asigura pentru cazurile de răspundere civilă ca urmare a prejudiciilor produse prin accidente de vehicule. Astfel fiind, asigurarea de răspundere civilă auto este un contract forțat, prin care asigurătorul se obligă să acorde despăgubiri pentru prejudiciile pentru care asigurații răspund față de persoanele păgubite prin accidente de vehicule. În atare context, răspunderea asigurătorului față de persoana prejudiciată în materia asigurărilor RCA reprezintă atât o răspundere legală (raporturile dintre asigurat și asigurător și drepturile și obligațiile părților contractante fiind stabilite prin lege), cât și o răspundere contractuală (asumată prin contractul de asigurare). În același timp, răspunderea asigurătorului constituie o răspundere directă, prin care asigurătorul își asumă conduita asiguratului, astfel cum rezultă din dispozițiile art. 2 pct. 4 din Legea nr. 132/2017, care definesc noțiunea de asigurat, ca fiind proprietarul sau utilizatorul unui vehicul sau unui tramvai, a cărui răspundere civilă delictuală este preluată contractual de un asigurător RCA în baza contractului RCA valabil pentru prejudiciile produse terțelor persoane din accidente de vehicule/tramvaie.

41. În conținutul legii care reglementează asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto legiuitorul a utilizat atât noțiunea de culpă, cât și noțiunea de intenție, ca forme de vinovăție ale conducătorului vehiculului asigurat care a produs accidentul de vehicule. Astfel, articolul relevant este art. 11, cu denumirea marginală „riscurile acoperite”, în conținutul căruia legiuitorul a făcut referire explicit la culpă, ca formă de vinovăție a conducătorului auto care a cauzat accidentul de vehicule, respectiv alin. (3) lit. b), potrivit căruia, „*indiferent de locul în care s-a produs accidentul de vehicul — pe drumuri publice, pe drumuri care nu sunt deschise circulației publice, în incinte și în orice alte locuri, atât în timpul deplasării, cât și în timpul staționării vehiculului asigurat, asigurătorul RCA acordă despăgubiri până la limita de răspundere prevăzută în contractul RCA pentru prejudiciul produs din culpa conducătorului vehiculului asigurat*”.

42. În conținutul aceluiași articol, la lit. e) legiuitorul a prevăzut că asigurătorul are obligația de a despăgubi partea prejudiciată și în situații în care accidentul de vehicule a fost produs de către un conducător auto ca urmare a comiterii intenționate a unor fapte prevăzute de legea penală, cum ar fi conducerea vehiculului sub influența băuturilor alcoolice sau a stupefiantelor, sau de către o persoană care nu este titularul unui permis care atestă dreptul să conducă vehiculul respectiv. Prin urmare, în cadrul riscurilor acoperite intră și ipoteza săvârșirii accidentelor de vehicule ca urmare a unor fapte intenționate.

43. Pe de altă parte, obligația asigurătorului RCA de a acoperi prejudiciile produse terților prin accidente de vehicule are ca temei exclusiv răspunderea civilă delictuală a conducătorului auto, care, conform legii civile [art. 16 alin. (4) din Codul civil], include culpa (*lato sensu*) ca formă a vinovăției, respectiv atât intenția, cât și culpa (*stricto sensu*), aspect care conduce la concluzia că, în materia asigurărilor auto obligatorii, legiuitorul a intenționat să reglementeze, printre riscurile acoperite și situația prejudiciului produs din culpă (*lato sensu*) a conducătorului vehiculului asigurat.

44. Totodată, prin dispozițiile art. 12 din Legea nr. 132/2017, având denumirea marginală neacordarea despăgubirii, legiuitorul a prevăzut expres și limitativ situațiile în care asigurătorul RCA nu acordă despăgubiri, printre aceste situații nefiind reglementată și cea în care accidentul a fost produs cu intenție.

45. Pe cale de consecință, nu numai că legiuitorul, prin dispozițiile art. 11 din Legea nr. 132/2017, nu a limitat acordarea de despăgubiri de către asigurătorul RCA la situația în care accidentul a fost produs din culpa conducătorului auto, în sensul ei restrâns, de greșeală, neglijență sau imprudență, dar nici nu a prevăzut, printre cazurile de neacordare a despăgubirii reglementate de art. 12 din același act normativ, situația în care accidentul a fost produs cu intenție. Astfel, în lipsa vreunei mențiuni exprese a legiuitorului cu privire la forma de vinovăție a conducătorului auto care a produs accidentul de vehicule — intenția sau culpa (fie prin trimiterea la articolul corespunzător din Codul civil, fie prin excluderea de la acordarea de despăgubiri în cazul prejudiciului produs cu intenție de către făptuitor), se reține că sintagma în discuție „accident de vehicule” nu trebuie să fie înțeleasă numai prin raportare la forma de vinovăție a culpei, *stricto sensu*, ci poate privi și un accident de vehicule produs cu intenție.

46. Pe de altă parte, dispozițiile art. 25 din Legea nr. 132/2017 stipulează, tot în mod expres și limitativ, situațiile în care asigurătorul RCA are acțiune în regres pentru despăgubirile plătite, iar printre acele situații se regăsește și aceea în care accidentul a fost produs cu intenție. Prin urmare, în situația accidentului produs cu intenție, asigurătorul are doar un rol de garant al plății despăgubirilor, avansând o sumă pe care o va recupera de la persoana vinovată de producerea accidentului pe calea acțiunii în regres, neavând însă obligația de a suporta, finalmente, prejudiciul produs prin accident.

47. Pe cale de consecință, ținând cont de faptul că scopul principal al Directivei 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 este garantarea unui nivel ridicat al protecției victimelor accidentelor auto, legiuitorul european stipulând expres necesitatea garantării unui drept de acțiune direct în favoarea societății de asigurări care acoperă răspunderea civilă a persoanei responsabile în cazul tuturor victimelor accidentelor auto pentru orice prejudiciu produs de vehicule, având în vedere și aspectele care decurg din interpretarea sistematică a Legii nr. 132/2017 (prin care a fost transpusă în legislația națională directiva menționată) și a Codului civil, se desprinde concluzia că asigurarea RCA acoperă prejudicii produse terților prin accidente de vehicule indiferent de forma de vinovăție cu care au fost produse acestea.

#### IX. **Opinia specialiștilor consultați**

48. În conformitate cu dispozițiile art. 476 alin. (10) raportat la art. 473 alin. (5) din Codul de procedură penală, a fost solicitată specialiștilor în drept penal opinia asupra chestiunii de drept supuse examinării.

49. *Facultatea de Drept a Universității Babeș-Bolyai din Cluj-Napoca* a opinat în sensul că dispozițiile art. 10 alin. (1) din Legea nr. 132/2017 privind asigurarea de răspundere civilă auto se interpretează în sensul că răspunderea civilă a asigurătorului

RCA acoperă și prejudiciile rezultate din infracțiuni intenționate, atunci când aceste infracțiuni sunt săvârșite în cadrul accidentelor rutiere în care sunt implicate vehicule asigurate RCA. În susținerea acestei concluzii, s-a arătat că sistemul de asigurare de răspundere civilă auto obligatorie reglementat de Legea nr. 132/2017 este conceput pentru protecția victimelor care suferă prejudicii, materiale sau morale, prin utilizarea unui vehicul. Fiecare proprietar de vehicul este obligat să încheie o astfel de asigurare de răspundere civilă, pentru ca, pe această cale, victima să fie protejată în situația în care făptuitorul sau persoana responsabilă ar fi insolubilă. Este de observat că raportul de răspundere civilă dintre autor sau responsabil și victimă nu este afectat de legislația specială în materia RCA; el rămâne guvernat de regulile civile de drept comun în materia răspunderii civile delictuale. Legea specială stabilește doar condițiile care guvernează obligația asigurătorului de a indemniza victima, plătind în locul asiguratului care este debitorul din raportul de răspundere civilă, raport ce rămâne guvernat de Codul civil. Dat fiind scopul legiuitorului de a oferi victimei unui eveniment rutier prejudiciabil o garanție suplimentară că va fi plătită obligația de reparație impusă autorului dintr-un raport de răspundere civilă, este justificată lipsa unui tratament diferit pentru intenție față de culpă.

#### X. Opinia judecătorilor-raportori

50. Soluția propusă de judecătorii-raportori a fost aceea de respingere, ca inadmisibilă, a sesizării formulate. În esență, s-a reținut că problema de drept cu care a fost sesizată Înalta Curte de Casație și Justiție nu reprezintă o veritabilă chestiune de drept, deoarece nu există o reală neclaritate, lecturarea normelor juridice incidente fiind suficientă pentru a înțelege voința legiuitorului, fără a fi necesară o dezlegare din partea instanței supreme în procedura pronunțării unei hotărâri prealabile.

XI. **Înalta Curte de Casație și Justiție**, cu privire la **admisibilitatea sesizării** formulate de Curtea de Apel București — Secția a II-a penală, reține următoarele:

51. Reglementând condițiile de admisibilitate a sesizării Înaltei Curți de Casație și Justiție în vederea pronunțării unei hotărâri prealabile pentru dezlegarea unei chestiuni de drept, legiuitorul a stabilit în art. 475 din Codul de procedură penală posibilitatea anumitor instanțe, inclusiv a curții de apel, investită cu soluționarea cauzei în ultimă instanță, care constată, în cursul judecății, existența unei chestiuni de drept de a cărei lămurire depinde soluționarea pe fond a cauzei și asupra căreia instanța supremă nu a statuat încă printr-o hotărâre prealabilă sau printr-un recurs în interesul legii și nici nu face obiectul unui asemenea recurs, să sesizeze Înalta Curte de Casație și Justiție în vederea pronunțării unei hotărâri prin care să se dea rezolvare de principiu respectivei probleme de drept.

52. Ca atare, pentru a fi admisibilă o asemenea sesizare trebuie îndeplinite cumulativ mai multe cerințe, respectiv existența unei cauze aflate în curs de judecată în ultimul grad de jurisdicție pe rolul uneia dintre instanțele prevăzute expres de dispozițiile legal anterior menționate, soluționarea pe fond a acelei cauze să depindă de lămurirea chestiunii de drept ce formează obiectul sesizării, iar problema de drept să nu fi fost încă dezlegată de Înalta Curte de Casație și Justiție prin mecanismele legale ce asigură interpretarea și aplicarea unitară a legii de către instanțele judecătorești sau să nu facă în prezent obiectul unui recurs în interesul legii.

53. Totodată, din economia dispozițiilor legale invocate reiese că admisibilitatea sesizării este condiționată, în mod esențial, de existența unei veritabile probleme de drept, care să facă necesară o rezolvare de principiu prin pronunțarea unei hotărâri prealabile de către Înalta Curte de Casație și Justiție, aceasta constituind, de fapt, premisa fundamentală ce justifică intervenția instanței supreme prin mecanismul de unificare a practicii judiciare instituit de art. 475 și următoarele din Codul de procedură penală.

54. În speță, se constată că este îndeplinită condiția privind **existența unei cauze pendinte aflate în curs de judecată în ultimă instanță**, Curtea de Apel București fiind investită în ultimă instanță cu soluționarea căii ordinare de atac a apelului declarat împotriva sentinței instanței de fond prin care s-a soluționat acțiunea civilă în cauză.

55. De asemenea, **chestiunea ce formează obiectul întrebării cu care a fost sesizată instanța supremă nu a primit încă o rezolvare printr-o hotărâre prealabilă sau printr-un recurs în interesul legii** și nici nu face obiectul unui asemenea recurs, așa cum rezultă din cuprinsul Adresei nr. 6/III-10/2026 din 23 ianuarie 2026 a Parchetului de pe lângă Înalta Curte de Casație și Justiție.

56. Cu privire la condiția **existenței unei legături între chestiunea de drept supusă interpretării și soluționarea pe fond a cauzei**, în doctrină s-a evidențiat că aceasta este îndeplinită ori de câte ori interdependența procedurilor specifice cauzei influențează într-o măsură soluționarea fondului, soluția dată acțiunii penale sau civile în procesul penal. În speță este îndeplinită această condiție, deoarece problema de drept ce face obiectul cauzei de față vizează dezlegarea definitivă a raportului juridic de drept penal dedus judecății.

57. În cauză nu este întrunită **cerința privind existența unei veritabile probleme de drept** în înțelesul atribuit de practica constantă a Completului pentru dezlegarea unor chestiuni de drept în materie penală, care să impună cu necesitate o dezlegare cu valoare de principiu din partea Înaltei Curți de Casație și Justiție, întrucât prin parcurgerea normelor juridice în discuție nu ia naștere o îndoială rezonabilă asupra conținutului lor și, ca atare, dispozițiile nu sunt neclare.

58. În această privință se constată că, prin Decizia nr. 5 din 10 februarie 2016, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 183 din 11 martie 2016 (*ale cărei considerente au fost redate apoi în Decizia nr. 6 din 2 martie 2016, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 287 din 15 aprilie 2016; Decizia nr. 19 din 27 septembrie 2016, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 874 din 1 noiembrie 2016; Decizia nr. 20 din 14 iunie 2017, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 542 din 10 iulie 2017; Decizia nr. 27 din 12 decembrie 2017, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 65 din 22 ianuarie 2018; Decizia nr. 5 din 21 martie 2019, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 381 din 15 mai 2019; Decizia nr. 19 din 29 octombrie 2019, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 108 din 12 februarie 2020; Decizia nr. 6 din 17 februarie 2020, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 518 din 17 iunie 2020; Decizia nr. 15 din 28 mai 2020, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 690 din 3 august 2020; Decizia nr. 65 din 29 septembrie 2021, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 81 din 27 ianuarie 2022; Decizia nr. 67 din 29 septembrie 2021, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 86 din 28 ianuarie 2022; Decizia nr. 17 din 31 martie 2022, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 511 din 24 mai 2022*), Completul pentru dezlegarea unor chestiuni de drept în materie penală a stabilit că scopul unei asemenea „proceduri este de a da dezlegări asupra unor probleme veritabile și dificile de drept. Sesizarea Înaltei Curți de Casație și Justiție conform art. 475 din Codul de procedură penală trebuie efectuată doar în situația în care, în cursul soluționării unei cauze penale, se pune problema interpretării și aplicării unor dispoziții legale neclare, echivoce, care ar putea da naștere mai multor soluții. Interpretarea urmărește cunoașterea înțelesului exact al normei, clarificarea sensului și scopului acesteia, așa încât procedura prealabilă nu poate fi folosită în cazul în care aplicarea corectă a dreptului se impune într-un mod atât de evident, încât nu lasă loc de îndoială cu privire la modul de soluționare a întrebării adresate”. „Instanța

*supremă este chemată să dea o rezolvare de principiu unei chestiuni de drept cu care a fost sesizată, în interpretarea unei norme care ar fi afectată de o asemenea ambiguitate, încât nu ar permite instanței de trimitere ca, prin intermediul unor metode de interpretare a normelor juridice recunoscute în dreptul intern, să stabilească cu suficientă certitudine conținutul și sensul textelor legale ce fac obiectul întrebării prealabile.”*

59. *Per a contrario*, procedura nu poate fi folosită în cazul în care aplicarea corectă a dreptului se impune într-un mod atât de evident încât nu lasă loc de îndoială (*Decizia nr. 19 din 14 iunie 2017, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 494 din 29 iunie 2017; Decizia nr. 5 din 10 februarie 2016, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 183 din 11 martie 2016; Decizia nr. 6 din 2 martie 2016, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 287 din 15 aprilie 2016; Decizia nr. 20 din 14 iunie 2017, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 542 din 10 iulie 2017; și Decizia nr. 2 din 8 februarie 2018, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 307 din 5 aprilie 2018*).

60. Astfel, numai o problemă de drept de o dificultate rezonabilă și de natură a da naștere, în mod previzibil, unor interpretări judiciare diferite legitimează intervenția instanței supreme într-o cauză pendinte. Intervenția Înaltei Curți în procedura reglementată de art. 475 din Codul de procedură penală este legitimă atunci când tinde la clarificarea înțeleșului uneia sau mai multor norme juridice ambigue sau complexe, al căror conținut ori succesiune în timp pot da naștere la dificultăți rezonabile de interpretare pe cale judecătorească, afectând, în final, unitatea aplicării lor de către instanțele naționale.

61. În raport cu aceste aspecte, în contextul concret al cauzei, întrebarea formulată de către Curtea de Apel București nu se circumstanțiază unei veritabile chestiuni de drept, întrucât dispozițiile supuse interpretării sunt clare, iar aplicarea corectă

a acestora se impune în mod evident, determinând neîntrunirea condiției privind existența unei veritabile chestiuni de drept.

62. Astfel, art. 10 alin. (1) din Legea nr. 132/2017 instituie obligația asigurătorului RCA de a despăgubi prejudiciile cauzate terților prin accidente de vehicule, fără ca legiuitorul să condiționeze această acoperire de forma de vinovăție a conducătorului auto sau de calificarea juridică penală a faptei. Aceasta întrucât rațiunea acestei asigurări este protecția prioritară a victimei.

63. Indemnizarea în cazul faptelor intenționate nu este prevăzută expres de lege, dar poate fi dedusă din reglementarea cazurilor de regres al asigurătorului împotriva celui care a cauzat prejudiciul (*art. 25 din Legea nr. 132/2017*). Astfel, art. 25 din Legea nr. 132/2017 prevede situațiile în care asigurătorul este îndreptățit să recupereze despăgubirea plătită, care au legătură cu atitudinea subiectivă a conducătorului vehiculului în producerea accidentului, începând cu următoarea situație: „a) accidentul a fost produs cu intenție;”. Reglementarea acestor cazuri de regres subliniază obligația asigurătorului RCA de a acoperi prejudiciul cauzat cu intenție de către conducătorul vehiculului.

64. Se constată așadar că problema cu care a fost sesizată Înalta Curte de Casație și Justiție nu reprezintă o veritabilă chestiune de drept, deoarece nu există o reală neclaritate, simpla lecturare a normelor juridice incidente fiind suficientă pentru a înțelege voința legiuitorului, fără a fi necesară o dezlegare din partea instanței supreme, în procedura pronunțării unei hotărâri prealabile.

65. Aparenta problemă de drept ce face obiectul prezentei sesizări nu comportă nicio dificultate de interpretare, aspect ce reiese și din examenul de jurisprudență al curților de apel.

Împrejurarea că nu există jurisprudență la toate instanțele din sistemul judiciar pe aspectele semnalate, precum și existența unor opinii minoritare pe aspectele respective nu pot constitui argumente care să susțină că este vorba de o chestiune de drept care să necesite pronunțarea unei hotărâri prealabile.

66. Pentru considerentele expuse, în temeiul art. 477 din Codul de procedură penală,

## ÎNALTA CURTE DE CASAȚIE ȘI JUSTIȚIE

În numele legii

DECIDE:

Respinge, ca inadmisibilă, sesizarea formulată de către Curtea de Apel București — Secția a II-a penală în Dosarul nr. 3.608/93/2022, în vederea pronunțării unei hotărâri prealabile pentru dezlegarea următoarei chestiuni de drept: „Dacă dispozițiile art. 10 alin. (1) din Legea nr. 132/2017 privind asigurarea de răspundere civilă auto se interpretează în sensul că răspunderea civilă a asigurătorului RCA acoperă exclusiv prejudiciile cauzate prin săvârșirea unor infracțiuni din culpă sau, din contră, aceasta acoperă și prejudiciile rezultate din infracțiuni intenționate, atunci când aceste infracțiuni sunt săvârșite în cadrul accidentelor rutiere în care sunt implicate vehicule asigurate RCA.”

Obligatorie de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I, potrivit art. 477 alin. (3) din Codul de procedură penală. Pronunțată în ședință publică, astăzi, 23 martie 2026.

VICEPREȘEDINTELE ÎNALTEI CURȚI DE CASAȚIE ȘI JUSTIȚIE  
**ANA HERMINA IANCU**

Magistrat-asistent,  
**Adina Andreea Ciuhan Teodoru**

**ACTE ALE PARTIDELOR POLITICE  
PUBLICATE ÎN TEMEIUL LEGII NR. 334/2006  
PRIVIND FINANȚAREA ACTIVITĂȚII  
PARTIDELOR POLITICE  
ȘI A CAMPANIILOR ELECTORALE**

PARTIDUL MUNCITORESC CREȘTIN DEMOCRAT

**Situația cuantumului total al cotizațiilor primite în anul 2025**

Denumirea partidului politic: Partidul Muncitoresc Creștin Democrat

Sediul partidului politic: Pitești, Aleea Poeniței, bl. 68A, sc. A, parter, ap. 1

Nr. crt.	Organizația/Filiala județeană	Cuquantumul total al cotizațiilor primite în luna ianuarie	Cuquantumul total al cotizațiilor primite în luna februarie	Cuquantumul total al cotizațiilor primite în luna martie	Cuquantumul total al cotizațiilor primite în luna aprilie	Cuquantumul total al cotizațiilor primite în luna mai	Cuquantumul total al cotizațiilor primite în luna iunie	Cuquantumul total al cotizațiilor primite în luna iulie	Cuquantumul total al cotizațiilor primite în luna august	Cuquantumul total al cotizațiilor primite în luna septembrie	Cuquantumul total al cotizațiilor primite în luna octombrie	Cuquantumul total al cotizațiilor primite în luna noiembrie	Cuquantumul total al cotizațiilor primite în luna decembrie
1	Pitești	400	75	160	135	20	230	630	30	0	700	500	195

Cuquantumul total	3075
Numele și prenumele reprezentantului legal	Jinga Gheorghe
Semnătura	
Data întocmirii	24.04.2026

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

Relații cu publicul: șos. Panduri nr. 1, bloc P33, sectorul 5, București; 050651.

Tel. 021.401.00.73, 021.401.00.78/79/83.

Pentru publicări, încărcați actele pe site, la: <https://www.monitoruloficial.ro>, secțiunea Publicări.

