

Anul 2026 va transfera costurile din piața asigurărilor auto către șoferi și service-uri (organizație)

Creșterea tarifelor de asigurare, presiunile asupra devizelor de dauna și lipsa unei corelări între costurile reale ale reparațiilor și tarifele acceptate de asiguratori vor transforma 2026 într-un an marcat de conflicte și blocaje în piața reparațiilor auto, avertizează reprezentanții Patronatului Operatorilor de Service Auto (POSA).

Potrivit unui comunicat remis spre publicare, organizația susține ca 2026 nu arată ca un an de reformă, ci ca unul în care se consolidează 'un sistem deja strâmb, un sistem care a produs conflict, blocaje, tensiune și neîncredere, un sistem în care nota de plată ajunge mereu la aceiași - șoferul și service-ul'.

'În 2026 intrăm într-o etapă în care șoferul plătește mai mult, service-ul muncește mai mult, iar asiguratorul încearcă să plătească tot mai puțin. Nu vad nicio direcție reală de echilibrare. Vad doar un nou prag de tensiune. Nu poți cere reparații de 2026 sigure, conforme, și să plătești ca pe vremuri. Cine insistă pe asta împinge piața spre compromis. Reparația corectă nu mai e o opțiune. E obligație. Și dacă cineva își imaginează că o poate negocia la sânge, atunci joacă ruleta rusească cu siguranța rutieră', a declarat Marian Lazar, prim-vicepreședinte POSA, citat în comunicat.

În zona de daună, service-urile se confruntă în continuare cu o presiune constantă asupra tarifelor de manoperă și asupra valorii devizelor, prin mecanisme de contestare, amânare sau interpretare restrictivă a operațiunilor tehnice necesare de către asiguratori, menționează sursa citată.

Acest fenomen generează un paradox economic: costurile reale de reparație cresc, complexitatea tehnică a reparațiilor crește, dar, acceptarea tarifelor de manoperă rămâne blocată în logici depășite, fără corelare cu piața, inflația și investițiile obligatorii din service, se arată în comunicat.

Conform POSA, în 2026, digitalizarea proceselor de daună va deveni aproape completă. 'În teorie, aceasta ar trebui să reducă timpii de răspuns și să îmbunătățească transparența. În practică însă, în lipsa unor reguli clare, digitalizarea risca să devină un instrument de control unilateral, prin: auditarea automată a devizelor fără analiză tehnică reală; contestarea repetitivă a operațiunilor; reducerea arbitrării a timpilor de reparație; presiuni indirecte pentru acceptarea unor soluții mai ieftine, dar neconforme cu procedurile producătorilor', susțin reprezentanții organizației.

Aceștia susțin că în 2026 și tehnologia modernă face reparațiile mai scumpe, 'nu negociabile', în condițiile în care reparațiile auto 'nu mai sunt simple intervenții mecanice sau estetice'.

Astfel, piața se confruntă cu vehicule electrice și sisteme de înaltă tensiune; calibrări obligatorii ADAS (radare, camere, senzori); proceduri stricte ale constructorilor; echipamente de diagnoză și măsurare tot mai costisitoare; deficit de personal calificat și presiune salarială. În acest context, orice încercare de a menține tarifele de manoperă la niveluri care nu reflectă realitatea costurilor reprezintă o frână economică și un risc direct asupra calității reparației și, implicit, asupra siguranței rutiere.

'În acest peisaj, mai există o categorie care încă privește problema ca pe ceva 'de la distanță', ca pe o dispută între asiguratori și service-uri independente. Și aici trebuie spus foarte clar: fenomenul nu se oprește la ușa service-ului multimarca. Reprezentanțele, dealerii și importatorii auto trebuie să înțeleagă că anul 2026 nu va fi 'un an normal', va fi un an în care presiunea pe reparația corectă se va muta, încet și sigur, în tot lanțul: în relația cu clientul final, în timpii de staționare, în reputația rețelei, în calitatea reparației și în riscul tehnic pe care, în final,

Îl suporta tot piața. Este suficient ca dealerii să observe fenomenul cu ochii lor: dosare întârziate, discuții fără final, devize contestate pe bandă, presiuni pe operațiuni obligatorii, toate se transpun în costul final, se mai precizează în document.

POSA avertizează că dezechilibrele structurale din piață vor genera întâzieri tot mai mari în soluționarea dosarelor, vor împinge tot mai multe cazuri spre litigii și blocaje, vor pune presiune pe calitatea reparațiilor și vor sufoca exact firmele care încearcă să lucreze corect, legal și conform procedurilor. În același timp, piața muncii va deveni și mai fragilă, pentru că oamenii buni nu rămân într-un sistem care îi forțează să muncească la limită și pe minus.

Pe de altă parte, nota de plată finală nu va fi achitată de cei care controlează mecanismele, ci de consumatorul care plătește polițe de asigurare tot mai scumpe, de service-urile care își asumă responsabilitatea tehnică și legală a reparației și, în final, de economia reală din România, care pierde stabilitate, predictibilitate și încredere, menționează organizația.