

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1

Titlul actului normativ

Proiect de Ordonanță de urgență pentru modificarea și completarea Legii nr.132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale

La momentul aderării la Uniunea Europeană, în 2007, România și-a asumat să respecte un grad de cuprindere în asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto RCA de minim 85% din parcul auto național. Situația acestui indicator sub nivelul minim impus poate atrage României sancțiuni din partea UE.

Din această perspectivă ciclicitatea mare de încheiere a polițelor de asigurare RCA reprezintă un risc de scădere a gradului de cuprindere în asigurare și de creștere a riscului de fraudă.

La momentul de față aproximativ una din cinci polițe RCA este încheiată pe o perioadă de o lună, un procent îngrijorător și cu efecte negative asupra gradului de cuprindere în asigurare.

Din această perspectivă, un grad redus de cuprindere în asigurare al parcului auto din România are un impact cu atât mai puternic, cu cât se poate produce pe fondul unei rate a daunalității tot mai mari, generate de creșterea și restructurarea parcului auto, dar și de creșterea costului cu piesele de schimb și cu manopera. Un grad de cuprindere în asigurarea RCA redus influențează capacitatea pieței de a despăgubi victimele accidentelor cu autori necunoscuți sau în care sunt implicate autovehicule neasigurate. Aceasta în condițiile în care daunele sunt acoperite de către BAAR prin intermediul Fondului național de protecție, fond alimentat din primele de asigurare RCA.

De asemenea, piața asigurărilor din România este o piață orientată preponderent spre activitatea de asigurări generale ce deține o pondere la finalul celui de-al doilea semestru al anului 2020 de 81% din totalul primelor brute subscrise de societățile de asigurare autorizate și reglementate de către A.S.F.

În ceea ce privește clasele de asigurări generale se constată o concentrare a activității de asigurare din România, ca urmare a faptului că se menține un interes crescut pentru asigurările auto (clasele A3 și în special A10) și deși se observă o scădere ușoară a acestei ponderi pe parcursul ultimilor ani, aceasta se situează în prezent la o valoare de aproximativ 70% din totalul primelor brute subscrise pentru activitatea de asigurări generale.

În ceea ce privește asigurările RCA, parte a Clasei A10 de asigurări generale, în anul 2020, gradul de concentrare se menține semnificativ pentru primii asigurători din top, având o evoluție ascendentă comparativ cu anul 2019, astfel că primii doi asigurători cumulau la sfârșitul anului aproximativ 75% din portofoliul de asigurări RCA, condiții în care, piața asigurărilor RCA manifestă o tendință pronunțată de concentrare echivalentă unei situații de duopol. Această tendință este generată în principal de modalitatea de alegere a asigurătorului de către propriii asigurați, respectiv alegerea acestuia pe criteriul celui mai mic preț, în defavoarea criteriului de calitate a serviciului prestat, acest comportament fiind generat de faptul că asigurarea RCA deservește acoperirea daunelor produse unor terți, asiguratul nefiind beneficiarul serviciilor prestate de către propriul asigurător.

Asigurarea RCA este o asigurare obligatorie care poate afecta un număr de peste 8 milioane de proprietari de vehicule, dintre care peste 6 milioane reprezintă persoane care au în vigoare un contract de asigurare RCA.

Piața RCA se caracterizează prin lipsa inovației în ceea ce privește dezvoltarea unor produse complexe orientate către acoperirea nevoilor asiguraților, motivația fiind dată de faptul că beneficiarul asigurării RCA nu este persoana care încheie această asigurare, ci este un terț, condiții în care singurul criteriu în baza căruia clientul își alege asigurătorul este acela al costului asigurării, care din punctul de vedere ar trebui să fie cât mai mic. De asemenea, această piață este caracterizată și de următoarele: consumatorii nu

au putere de negociere, produsele de asigurare sunt omogene, numărul concurenților este restrâns, există o transparență ridicată pe piață iar cererea este în creștere.

Mecanismul privind decontarea directă este reglementat actual la nivelul Legii nr. 132/2017 însă se ofertează obligatoriu de către asigurator, iar achiziția acestuia de către asigurat este opțională. Însă introducerea acestei acoperiri facultative nu a condus, în mod semnificativ, la creșterea numărului de contracte ce au inclusă și decontarea directă.

De menționat este faptul că, la nivel european, mecanismul de decontare directă este utilizat în mai multe state europene, fie ca acoperire facultativă fie obligatorie.

Începând cu data de 1.01.2021, odată cu ieșirea Regatului Unit al Marii Britanii și al Irlandei de Nord din Uniunea Europeană, prevederile legislației europene nu mai sunt obligatorii acestui stat și totodată nici obligațiile statelor membre ale UE nu mai sunt opozabile acestui stat. În acest sens, atât cetățenii României, cât și cei ai Regatului Unit al Marii Britanii și al Irlandei de Nord pot circula liber în cele două state, condiții în care aceștia pot deveni victime ale accidentelor de circulație produse de vehicule neasigurate sau neidentificate pe teritoriul unuia dintre cele două state.

2. Schimbări preconizate

Modificările propuse au rolul de a îmbunătăți funcționarea pieței RCA, în special în ceea ce privește modul de încheierii al contractelor RCA, criteriile de selectare a asiguratorului de către asigurat, mecanismul de decontare directă și cel de regres între asigurători și reglementarea posibilității BAAR de a încheia acorduri de reciprocitate și cu organisme similare din state terțe, astfel încât persoanele fizice și juridice rezidente în state terțe să beneficieze de garanția BAAR.

Serviciul de asigurare de decontare directă garantează persoanei prejudiciate posibilitatea de a se adresa asiguratorului la care acesta are încheiată asigurarea RCA în vederea recuperării prejudiciului, urmând ca acesta să recupereze în totalitate sau în parte sumele achitate de la asiguratorul RCA al persoanei vinovate de producerea accidentului.

Având în vedere interesul public general, evitarea riscului de concentrare a pieței și evitarea instituirii unei piețe cu structură de duopol, prin transformarea decontării directe într-un serviciu de asigurare obligatoriu a fi contractat de către asigurat și oferat de asiguratorii RCA, se urmărește creșterea încrederii asiguratului în propriul asigurator, prin faptul că acesta nu ar mai fi nevoit să se adreseze unui asigurator cu care acesta nu are o relație contractuală prealabilă. În aceste condiții, teoretic, la alegerea asiguratorului propriu nu mai este avut în vedere ca principal criteriu de selecție prețul asigurării ci alte criterii orientate spre calitatea serviciilor oferite, inclusiv în acordarea despăgubirilor.

Un alt scop al introducerii acestui serviciu de asigurare este acela de soluționare a unui număr mare de dosare de daună de regres administrativ, în special de micșorare a costurilor de gestionare a acestora dar și reducerea termenului de acordare a despăgubirilor. Prin aplicarea acestui serviciu se urmărește creșterea calității serviciilor oferite asiguraților și optimizarea costurilor cu despăgubirile ce pot duce și la o posibilă scădere a presiunii asupra prețurilor de vânzare a asigurărilor.

Serviciul de decontare directă poate să ofere un grad sporit de încredere în piață din partea consumatorilor. Piața din România este caracterizată prin consumatori reticenți, cu un grad de educație financiară mai puțin dezvoltat ce conduce la un grad de penetrare al asigurărilor nu foarte mare la nivel național. Decontarea directă oferă în plus societăților de asigurare posibilitatea optimizării portofoliului de clienți și a politicii de produs într-o piață liberă, ce poate avea ca rezultat, în funcție de strategia adoptată, o creștere a calității serviciilor oferite astfel încât să corespundă cel mai bine intereselor clienților.

În ceea ce privește contextul precedentului generat de BREXIT și având în vedere posibilitatea apariției acestei situații și în viitor, este necesară asigurarea unui cadru legislativ care să permită birourilor naționale ale statelor membre și ale statelor terțe, să încheie acorduri de reciprocitate în condițiile aplicabilității legislației europene pe baza cărora, persoanele fizice și juridice rezidente să fie despăgubite pe baza garanției acordate de acestea.

Totodată, cu rolul de a îmbunătăți funcționarea pieței RCA, se propun a fi introduse mecanisme referitoare la stabilirea unor tarife de referință orientative a prețurilor practice pe piață de operatorii economici care prestează servicii de reparații autovehicule cât și a celor care oferă servicii de închiriere autovehicule fără

șofer cu plata anticipată a prestației contractate. Astfel, toți participanții pieței asigurărilor, fără a se limita la aceștia, vor avea la dispoziție un instrument ce va reflecta prețurile medii practicate pe piață, la nivelul fiecărui județ, instrument ce va fi pus în practică prin colaborarea mai multor autorități și asociații profesionale cu competențe în asigurarea stabilității pieței și a protecției consumatorilor. De asemenea, pentru evitarea majorării primelor de asigurare RCA, prin creșterea valorii daunelor generată de influența directă și/sau indirectă asupra costurilor de reparare a prejudiciului de către alte părți interesate decât persoana care a suferit efectiv prejudiciul și este îndreptățită să primească despăgubirea, se propune introducerea noțiunii de conflict de interese în legătură cu obținerea unei despăgubiri.

Aceste instrumente ar putea totodată, să garanteze societăților de asigurare care participă la decontarea directă un anumit grad de predictibilitate pentru costurile cu despăgubirile pentru daune materiale ce sunt achitate și urmează a fi recuperate asigurând-se în acest fel și predictibilitatea evoluției nivelului primelor de asigurare RCA.

Totodată, pentru evitarea posibilelor dezechilibre generate de introducerea decontării directe obligatorii precum și în vederea asigurării stabilității pieței de asigurare din România, proiectul instituie posibilitatea, ca pe baza reglementărilor A.S.F., BAAR să poată constitui o casă de cliring prin intermediul căreia să se realizeze rambursarea sumelor datorate între asigurători.

Proiectul Ordonanței de urgență de modificare și completare a Legii nr. 132/2017 are în vedere în principal următoarele:

1. Se propune introducerea posibilității exprese a BAAR de a încheia acorduri de reciprocitate și cu organisme similare din state terțe, astfel încât persoanele fizice și juridice rezidente în state membre sau state terțe să beneficieze de garanția birourilor naționale, pe baza încheierii unor astfel de acorduri.
2. Se propune modificarea mecanismului de decontare directă în sensul transformării acestuia într-un serviciu obligatoriu a fi contractat atât de către asiguratorul RCA cât și de către asigurat.
3. Se propune introducerea posibilității de constituire, la nivelul BAAR, a unei case de cliring având în vedere propunerea de modificare a mecanismului de decontare directă.
4. Se propune completarea definiției mandatarului în vederea evitării conflictelor de interese precum și definirea acestei noțiuni.
5. Se propune introducerea noțiunii de preț de referință, cu caracter orientativ, pentru prețurile orelor de manoperă practicate de către unitățile reparatoare auto și pentru cele practicate de către operatorii economici care desfășoară activități de închiriere autovehicule fără șofer cu plata anticipată a prestației contractate în cazul înlocuirii temporare a vehiculului avariat sau a despăgubirii pentru lipsa de folosință.
6. Se propune modificarea perioadei pentru care poate fi încheiat contractul RCA de către persoanele fizice.
7. Se propune corelarea contravențiilor cu obligațiile nou introduse în proiectul de ordonanță de urgență.
8. Se propune corelarea sancțiunilor aplicate asiguratorilor RCA cu cele reglementate de Legea nr. 237/2015 privind autorizarea și supravegherea activității de asigurare și reasigurare, cu modificările și completările ulterioare, respectiv la nivelul maxim al amenzilor din aceasta lege, motivat de faptul ca activitatea privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto desfășurată de asiguratorii RCA se circumscrie activității de asigurare astfel cum este prevăzută în Legea nr. 237/2015. Menționăm că aceste niveluri ale maximumului amenzilor au fost reglementate la acest nivel prin ultimele acte normative europene referitoare aplicabile entităților din piața financiară.

3. Alte informații

Situația extraordinară apărută în contextul BREXIT și a impredictibilității semnării unui acord, a generat necesitatea reglementării urgente a celor mai sus prevăzute, întrucât promovarea măsurilor pe calea unui proiect de lege nu ar asigura protecția necesară în timp util, iar interesului public general ar fi iminent afectat.

De asemenea, în ceea ce privește decontarea directă, situația este dată de existența unei stări de fapt, obiective și cuantificabile, în contextul celor de mai sus prezentate impactul social fiind în continuare afectat în cazul în care aceste situații nu s-ar legifera. Se are în vedere protecția financiară a persoanei prejudiciate, astfel încât să beneficieze de repararea într-un timp cât mai scurt a prejudiciului material suferit. Astfel,

consumatorul nu va mai fi nevoit să contacteze un asigurator cu care nu are o relație contractuală prealabilă și pe care nu l-a ales conform propriilor criterii, astfel încât criteriul de alegere al contractului RCA să depindă de alte elemente decât cele referitoare la nivelul prețului asigurării RCA. În al doilea rând, dar la fel de important, este faptul că persoana prejudiciată nu are la dispoziție aceleași instrumente pe care le are propriul asigurator, astfel încât, să poată constrânge asiguratorul persoanei vinovate să soluționeze cazul într-un termen cât mai scurt și la un nivel just al despăgubirii.

Proiectul de ordonanță de urgență vizează interesul public general având în vedere faptul că introducerea obligativității clauzei privind decontarea directă are drept scop îmbunătățirea funcționării pieței RCA în special în ceea ce privește criteriile de selectare a asiguratorului RCA de către asigurat și totodată, asigurarea protecției consumatorilor de asigurări de răspundere civilă auto prin protejarea drepturilor și intereselor asiguraților-păgubiților.

Secțiunea a 3-a
Impactul socioeconomic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic

Nu este cazul

1¹. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat

Nu este cazul

2. Impactul asupra mediului de afaceri

Nu este cazul

2¹. Impactul asupra sarcinilor administrative

Nu este cazul

2². Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii

Nu este cazul

3. Impactul social

Nu este cazul

4. Impactul asupra mediului

Nu este cazul.

5. Alte informații

Nu este cazul.

Secțiunea a 4-a
Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, cât și pe termen lung (5 ani)

Indicatori	Anul curent	Următorii patru ani				Media pe cinci ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, în plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venit (iii) TVA						

b) bugete locale (i) impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii (iii) asistență socială b) bugete locale: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii (iii) asistență socială c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii						
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
7. Alte informații Proiectul de act normativ nu are un astfel de impact deoarece nu propune introducerea unor scutiri sau exceptări de la plata de impozite.						
Secțiunea a 5-a Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare						
1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: a) Acte normative care se modifică sau se abrogă ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ Autoritatea de Supraveghere Financiară va modifica prevederile reglementărilor emise în aplicarea legislației primare în vederea punerii în acord cu completările și modificările aduse acesteia. b) Acte normative care urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții						
1¹. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice Nu este cazul						
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor care transpun prevederi comunitare						

Nu este cazul
3. Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare Nu este cazul
4. Hotărâri ale Curții Europene de Justiție a Uniunii Europene Nu este cazul.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente Nu este cazul.
6. Alte informații Nu este cazul.
Secțiunea a 6-a Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ
1. Informații privind procesul de consultare cu organizațiile neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate Prezentul proiect de ordonanță de urgență a fost publicat, pentru consultare publică, pe site-ul Ministerului Finanțelor.
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative Nu este cazul.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente Nu este cazul.
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ: Proiectul de ordonanță de urgență va fi supus avizării Consiliului Legislativ în vederea obținerii avizului b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării: nu este cazul c) Consiliul Economic și Social: Proiectul de ordonanță de urgență va fi supus avizării Consiliului economic și Social. d) Consiliul Concurenței: nu este cazul e) Curtea de Conturi: nu este cazul
6. Alte informații Nu este cazul.
Secțiunea a 7-a Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

<p>1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ Încă din luna august 2018 Autoritatea de Supraveghere Financiară a publicat pe web site-ul propriu o informare publică privind intenția de a analiza efectele legislației cu privire la asigurarea de răspundere civilă auto și de a identifica soluții de îmbunătățire a acesteia.</p>
<p>2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice Nu este cazul.</p>
<p>3. Alte informații Nu este cazul.</p>
<p>Secțiunea a 8-a Măsuri de implementare</p>
<p>1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale - înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente Nu este cazul.</p>
<p>2. Alte informații Nu este cazul.</p>

Față de cele prezentate, a fost elaborat prezentul Proiect de Ordonanță de urgență pentru modificarea și completarea Legii nr.132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie, pe care îl supunem spre aprobare.

MINISTRUL FINANTELOR,

Alexandru NAZARE

Avizăm favorabil,

**PREȘEDINTELE
 AUTORITĂȚII DE SUPRAVEGHERE FINANCIARĂ,**

Nicu MARCU

MINISTRUL JUSTIȚIEI,

Stelian – Cristian ION

MINISTERUL AFACERILOR EXTERNE,

Bogdan Lucian AURESCU