



Parlamentul României
Camera Deputaților

B.P. Nr. 993 din 3.09.2010

PARLAMENTUL ROMÂNIEI

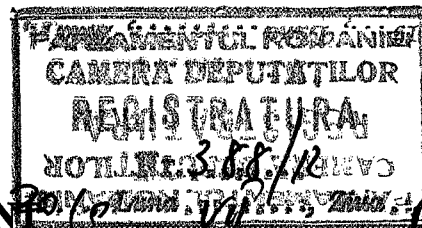
Comisia pentru politică economică,
reformă și privatizare

București, 30.06.2010

Nr. 21/209

Dep. Secretariat teh.
Jt. B.P.

BIROULUI PERMANENT
AL
CAMEREI DEPUTAȚILOR

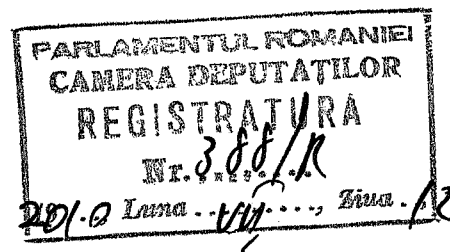


Vă înaintăm, alăturat, **RAPORTUL Subcomisiei de analiză și evaluare a modului de organizare și funcționare a sistemului de asigurări din România**, constituită conform dispozițiilor art.46 lit.e) din Regulamentul Camerei Deputaților, republicat, cu modificările ulterioare.

PRESEDINTE,



Mihail TUDOSE



**PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR**

**Comisia pentru politică economică,
reformă și privatizare**

**București, 30.06.2010
Nr. 21/209**

RAPORTUL

**Subcomisiei de analiză și evaluare a modului de organizare și funcționare
a sistemului de asigurări din România**

Comisia pentru politică economică, reformă și privatizare, în conformitate cu dispozițiile art.46 lit.e) din Regulamentul Camerei Deputaților, republicat, cu modificările ulterioare, luând act de repetatele semnale și dezbateri publice din mass-media, având în vedere domeniile de activitate ale Comisiei, în ședința din data de 20 aprilie 2010, în baza votului exprimat, cu unanimitate de voturi, a hotărât înființarea Subcomisiei de analiză și evaluare a modului de organizare și funcționare a sistemului de asigurări din România, denumită în continuare Subcomisie.

Obiectivele Subcomisiei:

- Analiza activității societăților comerciale de asigurători, respectiv reasigurători sau intermediari de pe piața asigurărilor din România.
- Analiza impactului pe care taxele specifice și clauzele contractelor de asigurări-reasigurări îl au asupra prețului final plătit de asigurat precum și influența acestora asupra evoluției pieței de asigurări din România.
- Stabilirea modului în care sunt apărute drepturile asiguraților în fața societăților de asigurători și promovarea stabilității activității de asigurare-reasigurare în România.

Scopul Subcomisiei:

Modificarea cadrului legal existent prin elaborarea unor propuneri de îmbunătățire a reglementărilor privind piața asigurărilor, în vederea facilitării accesului populației la serviciile financiare.

Domeniile de activitate ale Comisiei pentru politică economică, reformă și privatizare:

- problemele prețurilor și concurenței;
- mijloacele și instituțiile specifice ale economiei de piață;
- libera inițiativă;
- importul și exportul de capital;
- alte probleme privind strategia dezvoltării economice și politica reformei.

Metodele folosite

➤ Solicitarea de informații, oral și în scris, referitoare la situația actuală, legislația aplicabilă respectiv legislația aplicată, precum și gradul de transpunere, în legislația românească, a normelor europene referitoare la piața asigurărilor și a serviciile financiare, din partea:

- Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor;
- Autorității Naționale pentru Protecția Consumatorilor;
- reprezentanților societăților comerciale ale asigurătorilor;
- reprezentanților stațiilor de reparare a automobilelor (service-uri auto).

➤ Analizarea documentelor și a punctelor de vedere transmise în scris și puse la dispoziția Subcomisiei.

Componența Subcomisiei:

Subcomisia este formată din 20 deputați, membrii ai Comisiei pentru politică economică, reformă și privatizare, în următoarea componență:

- dl. Tudose Mihai (Grup Parlamentar al PSD+PC), președinte
- dna. Stoica Mihaela (Grup Parlamentar al PD-L), vicepreședinte
- dl. Vainer Aurel (Grup Parlamentar al Minorităților Naționale), vicepreședinte
- dl. Grama Horia (Grup Parlamentar al PSD+PC), secretar
- dl. Almăjanu Marin (Grup Parlamentar al PNL), secretar
- dl. Arion Viorel (Grup Parlamentar al PD - L), membru
- dl. Cărare Viorel (Grup Parlamentar al PD - L), membru
- dl. Gereă Andrei Dominic (Grup Parlamentar al PNL), membru
- dl. Iacob Strugaru Stelică (Grup Parlamentar al PD - L), membru
- dl. Itu Cornel (Grup Parlamentar al PSD+PC), membru
- dl. Lupu Mihai (Grup Parlamentar al PNL), membru
- dl. Neacșu Marian (Grup Parlamentar al PSD+PC), membru
- dl. Nistor Laurențiu (Grup Parlamentar al PSD+PC), membru
- dl. Oprișcan Mihai Doru (Grup Parlamentar al PD - L), membru
- dl. Pal Arpad (Grup Parlamentar al UDMR), membru
- dl. Palașcă Viorel (Grup Parlamentar al PNL), membru
- dl. Popescu Adrian (Grup Parlamentar al PD-L), membru
- dl. Seremi Ștefan (Grup Parlamentar al PD-L), membru
- dl. Teodorescu Horia (Grup Parlamentar al PSD+PC), membru
- dl. Vreme Valerian (Grup Parlamentar al PD-L), membru

Cadrul legal

Cadrul legal care reglementează **sistemului de asigurări din România precum și** derularea activităților societăților comerciale de asigurători, respectiv reasigurători, stațiilor de reparare a automobilelor (service-uri auto) și relațiile comerciale dintre aceștia la care s-a raportat **Subcomisia:**

- *Legea nr.136/1995 privind asigurările și reasigurările în România, cu modificările și completările ulterioare;*

- *O.U.G nr.189/2005 pentru stabilirea unor măsuri privind vehiculele rutiere înmatriculate, aprobată cu modificări prin Legea nr.432/2006;*

- *Hotărârea nr.1.194/2000 privind unele măsuri în legătură cu asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse terților prin accidente de autovehicule;*

- *Ordinul nr.5/2010 pentru punerea în aplicare a Normelor privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule;*

- *Ordinul nr.4/2010 pentru aprobarea Normelor privind organizarea activității de arhivă la asigurători, reasigurători și intermediari în asigurări și/sau în reasigurări;*

- *Ordinul nr.3/2010 pentru aprobarea Normelor prudențiale referitoare la rezolvarea reclamațiilor privind activitatea asigurătorilor, reasigurătorilor și intermediarilor în asigurări și/sau în reasigurări;*

- *Ordinul nr.23/2009 pentru punerea în aplicare a Normelor privind informațiile pe care asigurătorii și intermediarii în asigurări trebuie să le furnizeze clienților, precum și alte elemente pe care trebuie să le cuprindă contractul de asigurare;*

- *Legea nr.32/2000 privind societățile de asigurare și supravegherea asigurărilor, cu modificările și completările ulterioare;*

- *Legea nr.449/2003 privind vânzarea produselor și garanțiile asociate acestora, republicată;*
- *Legea nr.193/ 2000 privind clauzele abuzive din contractele încheiate între comercianți și consumatori, republicată;*
- *Legea 363/2007 privind combaterea practicilor incorecte ale comercianților în relația cu consumatorii și armonizarea reglementărilor cu legislația europeană privind protecția consumatorilor, cu modificările și completările ulterioare*
- *Legea nr.245/2004 privind securitatea generală a produselor, republicată;*
- *O.G. nr.21/1992 privind protecția consumatorilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare.*

Au participat la dezbaterile Subcomisiei:

- *Doamna Camelia Zeamă, consilier juridic al Grupului Dacia - Renault România;*
- *Doamna Gabriela Sârbu, șef departament Marketing al Grupului Dacia - Renault România;*
- *Domnul Cristian Adrian Busetto–Muntean, director-președinte interimar al Asociației Societăților de Service Auto Independente;*
- *Domnul Cristian Anghel, administrator al Asociației Societăților de Service Independente;*
- *Doamna Andreea Pelivan, partener al Asociației Societăților de Service Independente;*
- *Domnul Marius Tudor, secretar general al Asociației Producătorilor și Importatorilor de Automobile din România;*
- *Domnul Ion Mărgineanu, consilier al Asociației Producătorilor și Importatorilor de Automobile din România;*
- *Domnul Iulius Alin Bucșa, director general al EUROINS România;*

- *Doamna Florentina Almăjanu, director general al Uniunii Naționale a Societăților de Asigurări din România (U.N.S.A.R.);*
- *Domnul Denis Rousset, director general Grovpathia;*
- *Doamna Adina Băcioiu, director general adjunct A.R.D.A.F.;*
- *Domnul Eugen Stoica, director daune B.C.R. Asigurări;*
- *Domnul Gabriel Teleagă, director daune A.B.C-Asigurari;*
- *Domnul Razvan Ieremia, membru Directorat ASTRA S.A;*
- *Domnul Boris Schneider, director general S.C. ASIROM;*
- *Domnul Ovidiu Vădean, director daune S.C. ASIROM;*
- *Domnul Nicolae Mușat, director general City Insurance;*
- *Doamna Alexandrina Blănaru, director asigurări City Insurance;*
- *Domnul Adrian Marin, membru directorat Generali Asigurari;*
- *Domnul Mihai Hălălău, director daune UNIQA;*
- *Domnul Ion Cerabulea, președinte Carpatica Asigurări;*
- *Doamna Mariana Flucuș, director general Carpatica Asigurări;*
- *Domnul Cristian Constantinescu, director general Allianz Tiriac;*
- *Domnul Contsntin Toma, director general OMNIASIG Vienna Innsurance Group;*
- *Domnul Radu Mustătea, președinte directorat Astra;*
- *Domnul Mihai Tecău, președinte directorat BCR Asigurări.*
- *Doamna Irina Vasile, șef serviciu în cadrul Autorității Naționale pentru Protecția Consumatorilor;*
- *Domnul Samuel Calotă, vicepreședinte în cadrul Autorității Naționale pentru Protecția Consumatorilor;*
- *Domnul Mihail Meiu, director în cadrul Autorității Naționale pentru Protecția Consumatorilor;*
- *Doamna Angela Toncescu, președinte al Comisiei pentru Supravegherea Asigurărilor;*

- *Domnul Tudor Baltă, vicepreședinte al Comisiei pentru Supravegherea Asigurărilor;*
- *Domnul Albin Biro, membru al Comisiei pentru Supravegherea Asigurărilor;*
- *Doamna Marinela Nemeș, director general, Comisia pentru Supravegherea Asigurărilor.*
- *Doamna Mona Cucu, director general, Comisia pentru Supravegherea Asigurărilor.*

➤ **Prezentarea punctului de vedere al reprezentanților Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor (C.S.A.)**

- *Prin Ordinul nr.5/2010 pentru punerea în aplicare a Normelor privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule, publicat în Monitorul Oficial al României nr. 344 din 25 mai 2010 a fost abrogat Ordinul nr.21/2009 pentru punerea în aplicare a Normelor privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule și au fost puse în aplicare noile Norme privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule. Noile reglementări au avut în prim plan interesele asiguraților dar și stabilitatea activității desfășurate de companiile de asigurări pe acest segment de piață.*
- *C.S.A. se poate baza pe legislația în vigoare pentru exercitarea activității, existând un cadru legal bine pus la punct și izvorât din legislația europeană. Un exemplu în acest sens îl constituie introducerea, de la 1 ianuarie 2010, a *bonus-malus* la răspundere civilă auto.*
- *Din datele existente, gradul de cuprindere în asigurarea RCA este de 85%.*

- În normele de răspundere civilă auto există o prevedere clară conform căreia, asigurații CASCO pot să-și deschidă dosarele pe asigurarea CASCO, iar societatea de asigurare recuperează dauna respectivă de la vinovatul RCA.
- C.S.A. exercită periodic controale la societățile de asigurare și monitorizează activitatea acestora. Efectul acestor controale a dus la scăderea numărului reclamațiilor.

➤ **Prezentarea punctului de vedere al reprezentanților Autorității Naționale Pentru Protecția Consumatorilor (ANPC):**

- Legislația actuală conferă toate drepturile de verificare și control asupra activităților desfășurate pe piața de asigurări din România către Consiliu de Supraveghere a Asigurărilor, A.N.P.C. neavând niciun fel de autoritate în acest domeniu.
- În cursul anului 2009, au fost înregistrate 760 de reclamații pe domeniul asigurărilor auto din care 188 au fost întemeiate, iar 348 redirectionate către alte instituții. Dintre acestea, către C.S.A. au fost redirectionate 233, dintre care 148 s-au dovedit a fi neîntemeiate și 76 nesoluționabile.
- S-au desfășurat 296 de controale pe acest segment de piață. În 84 dintre situații s-au constatat contravenții și s-au aplicat 40 de amenzi în cuantum total de 400.090 lei, și au fost date 44 de avertismente.
- În anul 2009, 24 de amenzi au fost contestate în instanță, valoarea lor fiind de 376.000 lei.
- În primul trimestru din anul 2010, pe acest domeniu al asigurărilor auto, la A.N.P.C. au fost înregistrate 190 de reclamații, au fost cercetate 158, dintre acestea 47 dovedindu-se a fi întemeiate, 64 au fost redirectionate,
- 27 neîntemeiate, 16 nesoluționabile și 4 clasate.

- Atât termenul de soluționare a dosarelor de daună, cât și termenul de transmitere de către societățile de asigurare a sumelor aferente despăgubirilor către unitățile service și practicarea sistemului de franciză la toate contractele de asigurare CASCO sunt foarte lungi.
- Totodată, există o serie de coeficienți de uzură foarte mari care reduc valoarea despăgubirilor, consumatorii fiind în felul acesta prejudiciați.
- Reparațiile auto se fac cu piese recondiționate, în loc de piese noi.
- Există service-uri care refuză să efectueze repararea mașinilor avariate pe motiv că societatea de asigurări care trebuie să achite contravaloarea reparației este deja datoare la service-ul respectiv sau la alte service-uri și este catalogată ca rău-platnică în situații de felul acesta.
- Nu se primește răspuns la reclamațiile redirecționate către CSA.
- Legislația actuală nu prevede atribuții clare de control și verificare pentru A.N.P.C. în acest domeniu. (*O.G.21/1992 privind protecția consumatorilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare* respectiv *Legea 363/2007 privind combaterea practicilor incorecte ale comercianților în relația cu consumatorii și armonizarea reglementărilor cu legislația europeană privind protecția consumatorilor, cu modificările și completările ulterioare* și *Legea 193/2000 privind clauzele abuzive din contractele încheiate între comercianți și consumatori, republicată*).

➤ **Prezentarea punctului de vedere al reprezentanților societăților de asigurări și reasigurări din România**

- Numărul de dosare de daună pentru care s-a dat acceptul de plată dar care n-au fost despăgubite în termenul legal, este de 32.000, la nivelul lunii martie 2010.

- Întârzierile în medie de plată reparațiilor efectuate de asigurări sunt de 30-60 de zile. Există însă și întârzieri de 90 de zile, sau chiar cazuri de aproape un an.
- Suma totală a despăgubirilor restante este de 85 de milioane de lei.
- Numărul de mașini reținute în ateliere, în așteptarea rambursărilor de reparații efectuate pe asigurare, deși acest lucru nu este practicat de toate service-urile, este în prezent de 370 de mașini.
- Numărul de acțiuni în justiție împotriva societăților de asigurări ca urmare a întârzierilor sau refuzurilor de plată este de 490.
- Numărul de sesizări privind litigiile, relațiile cu asiguratorii, înaintate către instituțiile statului, adică A.N.P.C. și C.S.A. este de 130.

➤ **Prezentarea punctului de vedere al reprezentanților asociațiilor producătorilor și importatorilor de automobile din România:**

- Există depășiri frecvente ale termenelor de plată față de cel prevăzut în legislație sau cel specificat în contract. Ca urmare, sunt din ce în ce mai multe cazurile în care recuperarea sumelor restante se face doar după ce se ajunge la conciliere (ultimul pas înainte de judecată), existând chiar și situații în care se ajunge la judecată.
- Se promovează de către asigurători încheierea unor contracte/convenții de colaborare, numai în cazul în care reparatorii (service-urile) acceptă tarife foarte mici la manoperă, discount-uri mari la piesele de schimb sau/și acceptă unul sau mai mulți furnizori de piese de schimb (ceea ce duce la încurajarea concurenței neloiale și a comerțului de piese de schimb contrafăcute sau de calitate slabă).
- Se resping soluțiile tehnice cerute de către producător pentru asigurarea calității reparațiilor, pe motivul reducerii costurilor reparației, fapt ce în mod cert nu este în interesul asiguratului. Tot sub același pretext, unele societăți de asigurare preferă ca piesele să fie

non-origine. Se ajunge chiar la utilizarea în cadrul reparațiilor a pieselor și a subansamblelor contrafăcute, cu implicații grave în ceea ce privește garanția autovehiculelor, siguranța circulației și siguranța pasivă a autovehiculelor.

- Mai mult decât atât, încălcând-drepturile asiguraților (care au plătit prima de asigurare cerută la un preț care să îi asigure cea mai bună reparație), unele societăți de asigurare care acordă bonusuri inspectorilor de daune, dacă aceștia trimit mașinile în reparație la service-uri foarte ieftine (neagreate de producători – uneori chiar neautorizate de RAR) pentru efectuarea unor anumite tipuri de reparații. Aceste ateliere nu lucrează după normativele actuale de reparații ale producătorului și nu au, de regulă, toate echipamentele tehnice solicitate conform manualului de reparații al producătorului – ceea ce duce la o reparație de o calitate îndoielnică.
- Sunt recomandate, cu prioritate, de către asigurători, service-urilor independente, care chiar dacă au anumite autorizări de la RAR, nu sunt agreate de către producători – așa-numitele „service-uri de reprezentantă/de marcă”.
- În cazul unor reclamații la C.S.A., răspunsurile primite sunt în cel mai bun caz, îndemnuri de apelare la justiție.
- Răspunsul la reconstatări din partea unor societăți de asigurare este întârziat, fapt ce prelungește artificial durata unei reparații, și duce la blocarea spațiilor de lucru în atelierul service.
- Deseori, facturile nu sunt plătite integral, deși există accept de plată pentru toată suma.

➤ **Prezentarea punctului de vedere al reprezentanților stațiilor de reparare a automobilelor (service-uri auto):**

- Autoritățile în domeniu nu respectă, în acest moment, prevederile legale, din cauza numeroaselor lacune legislative, care sunt speculate în defavoarea asiguraților.
- Din cauza ambiguității legii operațiunile privind încasarea taxelor de funcționare și plata salariilor nu se mai fac prin Trezoreria Statului, ci prin Alpha Bank România, în condițiile în care majoritatea asiguraților și brokerilor de asigurare folosesc serviciile Băncii Comerciale Române sau ale BRD - Groupe Société Générale care au cea mai mare rețea de acoperire națională.
- Din cauza ambiguității legii nu se poate impune C.S.A. justificarea informațiilor cuprinse în rapoartele anuale prezentate în fața Plenului Parlamentului României, iar acest lucru a făcut ca în rapoartele din anii 2007 și 2008 să fie complet modificate indicatorii privind primele RCA încasate de asigurați în anii 2002-2005, prin mărirea sumelor încasate și raportate anterior.
- Societățile de asigurări din România au devenit și furnizori de piese auto de schimb, activitate nepermisă de lege, acestea având unic obiect de activitate, lucru care nu se respectă, întrucât societățile de asigurări sunt titularii facturilor de achiziție a pieselor de schimb, acest aspect ridicând problema garanției pieselor.
- Există o cutumă în neaplicarea normelor legale în vigoare, prin protejarea intereselor anumitor operatori din piață, precum și o incertitudine care planează privind solvabilitatea produselor de asigurare pe care statul român le pune la dispoziția consumatorilor.
- Autofinanțarea C.S.A. conform art. 4 alin.(2) din *Legea nr.32/2000 privind societățile de asigurare și supravegherea asigurărilor, cu modificările și completările ulterioare*, nu are nicio justificare legală

întrucât C.S.A. încasează taxe de funcționare și alte taxe stabilite prin lege sau norme în aplicarea legii, iar sursa principală a constituirii cuantumului taxelor o reprezintă asigurările obligatorii, cea mai importantă fiind „Asigurarea de răspundere civilă auto (RCA)”.

- Totodată, a avut loc o creștere nejustificată a tarifelor R.C.A. pentru anul 2010, deoarece acestea au crescut de peste patru ori în ultimii 5 ani, în condițiile în care statul nu garantează calitatea serviciilor, iar service-urile auto sunt direct afectate de modul în care unele societăți de asigurări despăgubesc incomplet, cu întârziere sau deloc, cetățenii asigurați.

- C.S.A. autorizează în practicarea RCA societăți de asigurare fără putere financiară, care au întârzieri la plata despăgubirilor datorate și nu respectă termenele de plată impuse de C.S.A..

- Societățile de asigurări stimulează, prin clauzele contractelor de colaborare pe care le impun reprezentanților service-urilor auto, să folosească piese *second-hand*.

- S-a adus de nenumărate ori la cunoștința CSA această practică a societăților de asigurări, iar reprezentanții CSA au răspuns că vor aduce la cunoștința societăților de asigurări aceste sesizări.

- Societățile de asigurări nu respectă termenele de plată către service-urile cu care au contract de colaborare. Garda Financiară, deși sesizată în privința unor deficiențe fiscale, și-a declinat competența în favoarea Curții de Conturi și a Consiliului de Supraveghere a Asigurărilor.

- Au existat cazuri în care, dacă un service nu a acceptat clauzele impuse de societatea de asigurări, aceasta a renunțat la contractul de colaborare cu acel service, dar a activat această renunțare retroactiv, refuzând la plată servicii efectuate în timpul în care contactul de colaborare era activ.

- În general, clienții plătesc pentru o poliță *CASCO premium*, fără a fi conștienți de faptul că beneficiază de servicii *second-hand*.
- Există și cazuri de neplată a dosarelor nelichidate de către asociațiile de asigurări, în acest sens existând foarte multe cazuri de automobile care nu pot fi eliberate proprietarilor, deoarece nu au fost virăți banii de către aceste societăți către service-uri. Termenul de plată pentru un dosar de daună este, în medie, de 60 de zile.
- C.S.A. primește, lunar, o raportare de la societățile de asigurări, în care sunt specificate dosarele care nu au fost lichidate.
- În cazul R.C.A.-urilor, există pierderi, ce pot fi cu ușurință calculate, din chiar raportările acestor societăți de asigurări, de peste 150 milioane de euro.

CONCLUZII

Subcomisia de analiză și evaluare a modului de organizare și funcționare a sistemului de asigurări din România,

- în urma **analizării** punctelor de vedere prezentate, atât cu prilejul dezbaterilor, cât și prin documentele transmise de către instituții și, respectiv de către societățile de asigurări-reasigurări;
- luând act de **modificările aduse de către Comisia de Surpraveghere a Asigurărilor** care, în urma discuțiilor din cadrul Subcomisiei, a emis *Ordinul nr.5/2010* publicat în Monitorul Oficial al României nr. 344 din 25.05.2010 care a abrogat *Ordinul nr.21/2009* prin care au fost puse în aplicare noile **Norme privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule, care:**
 - introduce obligația asiguratorului RCA de a comunica în scris, atât asiguratului cât și păgubitului, în termen de 10 zile de la data avizării

daunei, intenția de a desfășura investigații, în situația în care are suspiciuni întemeiate cu privire la modul de producere a accidentului;

- introduce obligația asigurătorului RCA de a efectua plata dosarelor de daună, în maximum 10 zile de la data depunerii ultimului document necesar stabilirii răspunderii și cuantificării daunei față de 15 zile cum era stabilit anterior, partea păgubită având dreptul de a solicita despăgubiri pentru prejudiciile produse autovehiculului, înainte de efectuarea reparației acestuia;
- conform prevederilor Normelor RCA în vigoare, asigurătorii RCA nu au voie să recomande sau să impună utilizarea pentru reparații a pieselor *second-hand*, principiul de despăgubire fiind *nou pentru vechi*;
- pentru stabilirea tarifelor de primă, asigurătorii sunt obligați să utilizeze metode de calcul actuariale consacrate, respectiv prin determinarea primei de risc pentru fiecare segment de risc. Astfel, calculul actuarial trebuie să conțină prima de risc, incluzând estimarea frecvenței daunei, pentru fiecare categorie de risc pe care este calculat tariful de primă;
- în vederea protejării intereselor persoanelor despăgubite, asigurătorii RCA sunt obligați să confirme valabilitatea polițelor RCA și să transmită copii după aceste polițe la solicitarea instanțelor de judecată sau a unor autorități publice, a regiilor autonome sau la solicitarea asigurătorilor care s-au subrogat în drepturile persoanei păgubite conform prevederilor art.22 din *Legea nr.136/1995 privind asigurările și reasigurările în România, cu modificările și completările ulterioare*, precum și la solicitarea altor persoane fizice și juridice. Astfel, asigurații, pe baza confirmării valabilității polițelor RCA, își pot valorifica mai rapid drepturile referitoare la obținerea despăgubirilor în fața instanțelor de judecată;

- stabilirea corectă a dreptului la despăgubire precum și a cuantumului despăgubirii, în baza poliței RCA se va face cu respectarea prevederilor în vigoare, pe baza elementelor cuprinse în formularul „*Constatare amiabilă de accident*” ori a actelor eliberate de persoanele care au competențe să constate accidente de vehicule, a înștiințării sau a procesului-verbal de constatare a pagubelor întocmit de asigurator, precum și a oricăror mijloace de probă sau prin hotărâre judecătorească;

- elaborarea unei modificări în scopul scoaterii din circulație a vehiculelor grav avariate care nu mai pot fi aduse la reparație într-o stare de funcționare în condiții de siguranță. Această modificare este o soluție pentru limitarea fenomenului de fraudă, încurajând scoaterea din circulație a vehiculelor aflate în daună totală, lucru care în prima fază implică un cost în plus pentru asigurători, însă elimină posibilitatea unor noi fraude.

➤ **Apreciind în mod deosebit** modificările și completările aduse ofertelor proprii de asigurări de către *Asirom Vienna Insurance Group*, în sensul introducerii și în țara noastră a **sistemului compensației directe**, sistem care s-a dovedit eficient și funcțional în cadrul piețelor asigurărilor auto din Franța, Marea Britanie și Italia. Acest sistem permite plata despăgubirii RCA de către asiguratorul păgubitului și recuperarea ei, prin intermediul unui *organism de clearing*, de la asiguratorul vinovatului. În acest fel relația comercială nu se va mai desfășura fragmentat ca până acum, respectiv asigurarea se încheie cu o persoană (asiguratul vinovat de accident) iar obligațiile de despăgubire se datorează păgubitului, ce numai accidental poate fi și clientul aceleiași companii. Avantajul direct și imediat este că, în acest fel, se va elimina în majoritate covârșitoare, conflictul dintre

păgubit, respectiv unitatea service care a efectuat reparația autovehiculului, și asigurătorul vinovatului.

➤ Și, în vederea reprezentării cât mai bune a intereselor asiguraților prin îmbunătățirea cadrului legal existent referitor la relația dintre asigurat-asigurător-service-uri auto și pentru transpunerea cât mai exactă a reglementărilor europene în ceea ce privește asigurarea obligatorie de răspundere civilă, Subcomisia, apreciază că :

1. Se impune modificarea și completarea legislației aferente în domeniu, după cum urmează:

1.a. Reglementarea prin lege a autoasigurării militare: având în vedere caracteristicile parcului auto specific militar, necesitatea păstrării, în anumite situații, a deplinei confidențialități asupra caracteristicilor autovehiculelor, regimul strict disciplinar, precum și folosirea de multe ori sporadică a drumurilor publice, ce nu justifică asigurarea pe 12 luni pentru deplasările pe teritoriul României, aceste vehicule să fie exceptate de la obligația de plată a asigurării, urmând ca la nivelul Ministerului Apărării Naționale, respectiv Ministerul Administrației și Internelor, să se constituie un buget de autoasigurare, despăgubirea terților urmând să fie realizată cu sume prevăzute cu această destinație în bugetul fiecărei instituții.

Față de această propunere de reglementare, Ministerul Apărării Naționale apreciază că, dacă demersul legislativ se va finaliza, fiecare instituție din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională va putea dispune de un fond din care vor fi despăgubiți terții, atunci când accidentul s-a produs din culpa proprie. Valoarea fondului va putea fi actualizată permanent de fiecare instituție, în funcție de nevoi sau pe considerente statistice.

Totodată, Ministerul Apărării Naționale consideră că, în mod firesc, o astfel de inițiativă legislativă comportă avantaje și dezavantaje, în funcție de aspectele de particularitate ale domeniului. Beneficiile unei asemenea reglementări constau în:

- direcționarea unor fonduri importante către activități prioritare, cum ar fi achiziția de echipamente noi, refacerea resursei tehnice a echipamentelor, menținerea capacității operaționale a structurilor etc.;

- eliminarea procedurilor greoaie și îndelungate referitoare la achiziția serviciului de asigurări, iar în anumite cazuri chiar eliminarea posibilităților de corupție;

- creșterea responsabilității conducătorilor de vehicule și a factorilor angrenați în acest domeniu.

Punerea în aplicare a demersului propus, ar fi impune înființarea unor funcții dedicate acestui scop.

În prezent, pe aceeași linie a eficienței utilizării fondurilor, Ministerul Apărării Naționale întreprinde demersuri pe lângă Comisia de supraveghere a asigurărilor pentru modificarea art. 19 lit. a) din *Ordinul nr. 5/17 mai 2010 pentru punerea în aplicare a Normelor privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule*, unde este menționat că: „*asigurarea obligatorie RCA se încheie pe perioadă determinată, **anual ori semestrial**, pentru vehiculele înmatriculate ori înregistrate în România, după caz*”. Aceste demersuri sunt justificate de faptul că instituția militară deține echipamente militare speciale care se utilizează și pe drumurile publice și care se supun, în consecință, prevederilor legislației în vigoare privind asigurările de răspundere civilă, dar care se utilizează pe perioade scurte de timp, de **15-30 zile, având o frecvență limitată în decursul unui an calendaristic, de maximum 2-3 ieșiri**.

1.b. Eliminarea vignetei RCA și implementarea sistemului de verificare electronic, folosind dispozitivele OCR, simultan cu implementarea sistemului de emitere electronică a poliței pentru răspunderea civilă auto.

1.c. Obligatorietatea înscrierii comisionului de încasare pe polița de asigurare, simultan cu liberalizarea comisionului. Măsura ar permite o transparență mărită față de client, s-ar evita astfel situațiile de abuz în relația cu

clientul profitându-se de controlul diverselor nișe de piață (cum ar fi, de exemplu, societățile de leasing).

1.d. Eliminarea scăderii din cuantumul despăgubirii a valorii totale a ratelor de primă datorate până la sfârșitul perioadei de asigurare sau, după caz, o parte a acesteia, în cazul în care riscul asigurat s-a produs în primele 6 luni de la încheierea contractului.

1.e. Pentru a evita abuzurile asigurătorilor legate de prelungirea nejustificată a investigării încercărilor de fraudare, simultan cu oprirea autovehiculului în service-ul auto, propunem:

- introducerea obligativității înștiințării, în scris, a asiguratului asupra începerii unei investigații referitoare la condițiile producerii avarierii autovehiculului.

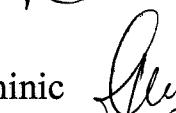
- introducerea posibilității închirierii, pe durata investigației, dacă această investigație se prelungește mai multe de 10 zile, a unui autovehicul de aceeași clasă și tip cu cel a cărei avarie este investigată de către societatea de asigurări și a cărei chirie să fie suportată de către firma de asigurări, urmând ca, în cazul în care asigurătorul respinge plata despăgubirii odată cu formularea către organul de jurisdicție a plângerii penale pentru încercarea de fraudare, să își recupereze această sumă de la asiguratul a cărui încercare de fraudare a fost dovedită.

2. Modificarea și completarea Legii de organizare și funcționare a Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor, în sensul întăririi autorității acesteia privind verificarea respectării cadrului legal al activităților societăților de asigurări-reasigurări, precum și în emiterea de sancțiuni.

3. Modificarea și completarea Legii de organizare și funcționare a Autorității Naționale pentru Protecția Consumatorilor, în sensul:

- creșterii atribuțiilor de verificare și control a modului de lucru și a respectării cadrului legal de către societățile de asigurări și firmele de service auto, în vederea informării complete și corecte atât a persoanelor fizice cât și a persoanelor juridice, în privința drepturilor și obligațiilor care le revin;

- reglementarea posibilității acordate persoanelor fizice și juridice de a se adresa ANPC prin sesizări și contestații împotriva societăților de asigurări sau a firmelor de service auto, în situația prejudicierii intereselor lor.

- președinte	Tudose Mihai	
- vicepreședinte	Vainer Aurel	
- secretar	Grama Horia	
- secretar	Almăjanu Marin	
- membru	Arion Viorel	
- membru	Cărare Viorel	
- membru	Gerea Andrei Dominic	
- membru	Iacob Strugaru Stelică	
- membru	Itu Cornel	
- membru	Lupu Mihai	
- membru	Neacșu Marian	
- membru	Nistor Laurențiu	
- membru	Oprișcan Mihai Doru	
- membru	Pal Arpad	
- membru	Palașcă Viorel	
- membru	Popescu Adrian	

- membru

Seremi Ștefan



- membru

Teodorescu Horia



- membru

Vreme Valerian

