



PARLAMENTUL ROMÂNIEI CAMERA DEPUTAȚILOR PRESEDINTE	
Intrare Nr.	1/3609/77
16.08.2016	08 Ziua 25

Cancelarie Președinte

NR. 8653	C.P.
25.08.2016	

D-lui S.G. Pănciu - pt. BP

Parlamentul României CAMERA DEPUTAȚILOR BIROUL PERMANENT	
Nr. 1200	din 30.08.2016

PARLAMENTUL ROMÂNIEI CAMERA DEPUTAȚILOR SECRETAR GENERAL	
Nr. 1249907	29.08.2016

Domnule Președinte,

Vă transmit alăturat **Informarea privind 10 acțiuni întreprinse de ASF pentru normalizarea pieței RCA la autoturisme și autovehicule de transport**, care poate să clarifice solicitările unor transportatori.

Vă rog să primiți, domnule Președinte, asigurarea întregii mele considerații.

Mișu Negrițoiu

Președinte



Domnului Președinte Florin Iordache

Camera Deputaților, Parlamentul României

Informare

privind 10 acțiuni întreprinse de ASF pentru normalizarea pieței RCA la autoturisme și autovehicule de transport

Pe fondul unor dezechilibre structurale acumulate timp de peste un deceniu în piața asigurărilor auto obligatorii – *capitaluri negative de aprox. 2 miliarde lei la societățile de asigurări, rata de daună combinată de 130-150% și circa 50% din dosarele de daună neachitate în termenul legal* – ASF a organizat consultări cu toți participanții la piața asigurărilor, a întreprins acțiuni și a adoptat o serie de măsuri de natură să limiteze creșterea tarifelor, să consolideze fundamentele și transparența metodologiilor și calculelor actuariale și să revizuiască legislația primară și secundară, astfel încât să conducă la stabilizarea pieței asigurărilor.

Prezentăm în continuare principalele acțiuni întreprinse și măsuri adoptate:

I. Consultări cu organizațiile patronale ale transportatorilor

La prima întâlnire, din 22 decembrie 2015, la care au participat și asigurătorii, au fost inventariate soluțiile posibile pentru stabilizarea primelor RCA și a pieței asigurărilor. Au fost excluse de la început propunerile de înghețare a primelor RCA sau de plafonare a lor la un anumit nivel, precum și solicitarea de abrogare a Legii asigurărilor care introduce regimul solvabilitate II (Directiva Europeană). Propunerile agreeate au făcut obiectul unui Protocol semnat de ASF și de federațiile patronale ale transportatorilor și s-a mizat pe dialogul cu asigurătorii în abordarea tarifelor, atât ca fundamentare, transparență, dar și la contractare.

Uterior acestei întâlniri, în cadrul unor discuții separate organizate la sediul ASF, cu UNTRR, COTAR, FORT, APTE 2002 și ARTRI, au fost detaliate aspectele tehnice ale soluțiilor posibile menționate în Protocol și s-a stabilit participarea la grupurile de lucru.

În prima parte a anului 2016, la sediul ASF au fost organizate întâlniri repetate, cu frecvență cel puțin săptămânală, la care au participat toate părțile implicate. ASF a explicat societăților de asigurare necesitatea de a se ajunge la un echilibru în relația cu consumatorii și a solicitat fiecărei companii de asigurare, atât în discuțiile în grup, cât și în întâlnirile individuale cu fiecare asigurător în parte, ca

primele RCA să fie ajustate, astfel încât să nu existe creșteri foarte mari de tarife, dar și restabilirea echilibrului financiar pentru acoperirea daunalității.

Ultima consultare a avut loc cu ocazia întâlnirii organizate de Guvern la începutul lunii august. Astfel, în data de **3 august 2016**, la sediul Guvernului s-a desfășurat *o întâlnire cu reprezentanții transportatorilor rutieri, la care au participat atât cei doi Viceprim-miniștri (domnul Vasile Dîncu și domnul Costin Borc), cât și reprezentanți ai ASF (vicepreședinte, directorul direcției de supraveghere și control).*

Tema principală a discuțiilor a reprezentat-o creșterea de tarife semnalată în ultima perioadă de transportatori, solicitându-se implicarea directă a Guvernului și înghețarea tarifelor RCA. În urma discuțiilor, s-a concluzionat că ASF va prezenta până la sfârșitul lunii august un raport privind evoluția tarifelor RCA, în special pentru perioada recentă (fiind invocate creșteri semnificative pentru luna iulie 2016), urmând ca apoi Guvernul să analizeze nivelul real al creșterilor de tarife RCA și să identifice posibile soluții pentru problemele ridicate de transportatori.

II. Întâlniri cu societățile de asigurări și brokeri de asigurări

Pe întreg parcursul anului 2016, au fost organizate întâlniri repetate, individual sau în grup, cu societățile de asigurări autorizate să vândă RCA, pe subiecte tehnice legate de metodologiile de calcul actuarial, cu accent pe analiza cauzalității creșterii tarifelor. Scopul acestor întâlniri a fost de a-i determina să fundamenteze mai bine profilul de risc al asiguraților, nivelul daunelor potențiale și structura primelor bazată pe risc, concomitent cu reducerea cheltuielilor de intermediere și achiziție. Societăților de asigurări li s-au transmis instrucțiuni pentru atenuarea impactului majorării primelor RCA asupra transportatorilor și pentru eliminarea exceselor sau primelor exagerate din piață.

Ultima întâlnire a conducerii executive a ASF cu reprezentanți de la cel mai înalt nivel din toate societățile de asigurare autorizate să subscrie polițe auto obligatorii RCA – Allianz-Tiriac, Asiom, Carpatina Asig, City Insurance, Euroins, Generali, Groupama, Omniasig și Uniqa, s-a desfășurat în data de **27 iulie 2016**.

Invitat special a fost domnul viceprim-ministru Costin Borc, în virtutea însărcinării primite din partea domnului prim-ministru Dacian Cioloș de a reprezenta Guvernul României în dialogul cu patronatele din transporturi, pe tema nivelului primelor RCA.

Întâlnirea a avut ca obiectiv obținerea unui angajament ferm din partea asigurătorilor în privința încetării majorărilor de tarife RCA, cel puțin în lunile următoare, în condițiile în care piața funcționează, este în creștere și nu mai există argumente valabile pentru noi creșteri de prime.

Domnul viceprim-ministru Costin Borc a îndemnat *societățile de asigurare să arate că realmente fac eforturi pentru atenuarea impactului majorării primelor RCA asupra transportatorilor*, solicitându-le să identifice orice soluție posibilă de reducere a costurilor proprii, astfel încât să scadă presiunea de creștere a primelor. În concluzia discuțiilor, s-a luat notă de *angajamentele exprimate de asigurătorii din piața RCA de a îngheța în mod voluntar nivelurile primelor în lunile următoare, subliniind faptul că nu se mai susțin notificări de creștere*, după cum o demonstrează și concluziile analizei realizate recent de Milliman.

De asemenea, în continuarea discuțiilor și demersurilor inițiate la întâlnirea cu asigurătorii, în data de **04 august 2016** a fost organizată la sediul ASF o întâlnire între conducerea executivă a ASF și reprezentanții celor mai importanți brokeri de asigurare din România (au fost invitați cei mai reprezentativi 20 de brokeri la nivel național). Tema principală a constituit-o evoluția primelor și distribuția polițelor RCA.

În cadrul întâlnirii, s-a solicitat identificarea soluțiilor optime pentru a evita creșterea prețurilor la polițele RCA. ASF a reiterat faptul că dorește ca *informarea asiguraților să se facă într-un mod profesionist, corect și cu o reflectare cât mai exactă a realității*. Brokerii de asigurare trebuie să reprezinte un filtru în privința informațiilor ce sunt oferite clienților, pentru reducerea efectelor psihologice ale creșterii tarifelor la polițele RCA, având în vedere și faptul că în marea lor majoritate oferă asiguraților și servicii de consultanță. Totodată s-a subliniat faptul că *brokerii de asigurare trebuie să participe la eficientizarea distribuției on-line a polițelor de asigurare*.

III. Constituirea Grupurilor de lucru în cadrul ASF, cu tematică asigurarea RCA

Autoritatea de Supraveghere Financiară a constituit opt grupuri de lucru în vederea identificării și adoptării de măsuri, pe termen scurt, mediu și lung pentru atingerea obiectivelor pe anul 2016, dar și pentru modernizarea și dezvoltarea piețelor financiare non-bancare.

Grupurile de lucru au ca obiectiv elaborarea unor propuneri de modificare a prevederilor legislative și identificarea de soluții pe mai multe paliere care includ toate cele trei sectoare reglementate și supravegheate de către ASF (asigurări, piața de capital și pensii private).

Grupul de lucru privind asigurările auto a fost constituit din reprezentanți ai Autorității, ai Uniunii Naționale a Societăților de Asigurare și Reasigurare din România (UNSAR), ai Ministerului Afacerilor Interne, ai Ministerului Transporturilor și ai patronatelor din domeniul transporturilor. Principalele direcții de acțiune ale grupului de lucru au fost axate pe realizarea de *propuneri pentru actualizarea Legii nr.136/1995 și pentru revizuirea normelor privind polița de răspundere civilă auto (RCA), precum și pe identificarea de soluții privind reglementarea despăgubirilor pentru daunele morale și vătămrile corporale.*

Într-un alt grup de lucru, format din reprezentanți ai Autorității, ai UNSAR, ai UNSICAR și ai Ministerului Afacerilor Interne s-a urmărit formularea de propuneri pentru creșterea transparenței privind accesul la informațiile esențiale, informarea corespunzătoare a consumatorilor și diseminarea de informații corecte, complete și furnizate la timp. De asemenea, membrii grupului au ca obiectiv formularea de propuneri pentru creșterea calitativă și cantitativă a informațiilor furnizate de entitățile supravegheate de ASF, precum și pentru eficientizarea mijloacelor de colectare, analiză și diseminare de informații privind piețele financiare nebankare utilizate de ASF, inclusiv a bazelor de date CEDAM și MiFID.

IV. Elaborarea Proiectul Legii RCA

Ca răspuns al inițiativei Comisiei de buget-finanțe din Senat și ca rezultat al consultărilor cu participanții la piața asigurărilor RCA, a fost elaborat Proiectul Legii privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule, care să înlocuiască legea nr. 136/1995, care a fost transmis Parlamentului (Comisiilor de buget-finanțe) și Guvernului (Ministerului Finanțelor Publice) într-o primă formă în data de **25 februarie 2016**. Ulterior, în urma solicitării reprezentanților Senatului, ASF a reluat discuțiile pe seama proiectului de lege, fiind înaintat către Parlament o nouă *formă a proiectului de lege, în care s-au preluat inclusiv propunerile formulate de organizațiile patronale din domeniul transportului rutier.*

Principalele elemente de noutate ale noului proiect de lege, ce reprezintă totodată și soluții susținute de ASF pentru normalizarea pieței RCA din România, sunt următoarele:

- ✓ ***implementarea decontării directe***, cu caracter facultativ pentru consumator – va conduce la creșterea calității serviciilor prin responsabilizarea fiecărui client; aceasta va aduce potențiale riscuri legate de creșterea costurilor, în contextul favorabil al îmbunătățirii calității serviciilor;
- ✓ ***posibilitatea suspendării poliței*** pe perioada neutilizării vehiculului - există anumite condiționalități legate de suspendarea în paralel și a dreptului de circulație pe drumurile publice;
- ✓ ***posibilitatea încheierii poliței și pe perioade mai mici (1/3 luni)*** – această propunere vine în întâmpinarea solicitării consumatorilor, însă presupune modificări substanțiale în sistemele IT (prin flexibilizarea perioadei de emiterie și calculul primei), inclusiv adaptarea/modificarea sistemului bonus/malus. Trebuie totuși subliniat că *perioade de asigurare mai mici înseamnă tarife anualizate mai mari*, în principal ca urmare a costurilor fixe administrative, de emiterie poliță, etc. Implementarea acestei soluții va necesita din partea autorității măsuri suplimentare de atenuare a riscului de scădere a gradului de cuprindere în asigurare ASF.
- ✓ ***posibilitatea plății în rate a poliței RCA*** – facilitate cu caracter facultativ, în funcție de acordul părților. Un element extrem de important pentru protejarea drepturilor terților prejudiciați îl reprezintă *faptul că asigurarea este valabilă inclusiv pe perioada când asiguratul nu își plătește ratele (până la momentul rezilierii contractului)*. Pe de altă parte, pentru a asigura caracterul echitabil al normei legale, contractul RCA reprezintă titlu executoriu pentru ratele scadente și neachitate de asigurați, astfel că asiguratorii vor putea realiza în mod operativ demersuri pentru recuperarea creanțelor.
- ✓ ***Clasa bonus/malus poate lua în calcul istoricul șoferului și/sau posibilitatea utilizării tehnologiilor telematice***: asigură o acuratețe mult mai mare în cuantificarea riscului; implică schimbări semnificative în CEDAM, inclusiv necesitatea obținerii și centralizării de informații suplimentare privind istoricul șoferului; trebuie identificate soluții practice pentru gestionarea riscurilor ce decurg din declararea incompletă/eronată privind conducătorii vehiculului;
- ✓ ***Despăgubiri pentru vătămări corporale pe baza unor tabele cu puncte traumatice***: Soluția din proiectul de lege răspunde nevoii de a asigura predictibilitate daunelor pentru vătămări corporale, urmând să contribuie la stabilizarea tarifelor RCA și menținerea acestora la un nivel rezonabil. Trebuie subliniat că soluția actuală din proiectul de lege, prin utilizarea unui punctaj pe baza tabelului

întocmit de I.M.L. doar pentru despăgubirea pe cale amiabilă, asigură un cadru obiectiv și un nivel superior de echitate între părți, fără a se aduce atingere dreptului părții păgubite de a se adresa instanței. Deși legea nu introduce limitări imperative pentru despăgubirile acordate pe cale judecătorească, apreciem că noua lege va aduce mai multă predictibilitate, facilitând totodată eliminarea dezechilibrelor determinate de practici judecătorești neunitare.

✓ **Reorganizarea BAAR și comasarea cu FPVS, concomitent cu transferul CEDAM de la ASF către BAAR;** Reformarea bazei de date CEDAM (cea din prezent fiind operațională încă din 2006, la nivelul tehnologic al anilor 2005-2006, fără actualizări majore) trebuie să fie un obiectiv prioritar pentru dezvoltarea sistemului de asigurări RCA. În contextul nevoii din ce în ce mai stringente de cuantificare mai exactă a riscurilor asociate fiecărui asigurat (pe fondul creșterii presiunii tarifelor RCA), este necesară crearea unei noi baze de date cuprinzând informații despre polițele RCA, istoricul de daunalitate pe vehicul sau șofer, prin interconectarea cu multe alte instituții (DRPCIV, CNADNR, etc). Gestionarea CEDAM de către o entitate aflată într-o relație directă cu asiguratorii va facilita derularea unui proces mai accelerat de îmbunătățire a CEDAM, astfel încât să poată să răspundă cât mai rapid și eficient necesităților pieței asigurărilor RCA. Pe de altă parte, la nivelul pieței e nevoie de un centru de analiză, sinteză și statistică privind evoluțiile de pe piața RCA, care să aibă în atribuțiile sale informarea periodică și completă a consumatorilor de produse de asigurare. Nu în ultimul rând, apreciem că o separare a funcției de supraveghere prudențială de cea de evidență a bazelor de date privind RCA poate avea un rol benefic și asupra ASF, atât prin concentrarea resurselor către zona de interes specifică unui supraveghetor cât și prin delimitarea de situațiile care pot aduce acuze de conflict de interese.

✓ **Creșterea transparenței (ex. informarea asiguratului privind criteriile și modalitatea de calcul a tarifului)** – noile prevederi ale legii prin care asiguratorii vor fi obligați să ofere explicații clienților cu privire modul de fundamentare a tarifului RCA se circumscriu demersurilor ASF din ultimele luni, respectiv publicarea periodică de analize privind evoluțiile tarifelor RCA, publicarea concluziilor analizei realizate de compania de consultanță Milliman, etc.

V. Actualizarea legislației secundare în domeniul RCA (Norma ASF nr. 23/2014)

Urmare discuțiilor inițiate cu reprezentanți ai operatorilor din transport, la sfârșitul anului 2015, dar și pe parcursul anului 2016 au fost inițiate câteva măsuri cu efect imediat, în scopul detensionării situației de pe piața RCA. Prezentăm în continuare câteva din măsurile și modificările asupra legislației secundare operate la începutul anului 2016:

➤ *Eliminarea limitării la 10% asupra reducerii comerciale acordate consumatorilor*

ASF a creat premisele pentru ca asigurătorii să poată adapta tarifele și să ofere consumatorilor tarife reduse, astfel încât creșterea medie să nu depășească 50%. Concret, ASF a eliminat din *Norma 23/2014 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule* prevederea prin care reducerile comerciale nu puteau depăși 10% (prevedere introdusă anterior în contextul existenței unui război nesustenabil al prețurilor, prin care se practicau tarife care nu acopereau obligațiile asumate și implicit se aducea atingere intereselor terților păgubiți).

Prin modificarea operată, societățile de asigurare pot acorda reduceri substanțiale clienților cu un istoric de daunalitate redus, fapt ce a condus, în urma negocierilor dintre părți, la valori efectiv contractate semnificativ inferioare tarifelor standard practicate de societăți.

➤ *Introducerea unei reglementări clare referitoare la obligativitatea asigurării proporționalității între daunalitate și tarifele RCA practicate de societăți*

Prin modificarea Normei 23/2014 s-a interzis asigurătorilor să folosească indici de încărcare, coeficienți de majorare și/sau corecție ori alte instrumente de ajustare a tarifelor care să nu fie fundamentate statistic și actuarial, ca premisă de bază pentru menținerea unei proporționalități între tarifele practicate în perioade succesive și evoluția daunalității pe o anumită categorie de asigurați.

Pentru a evita posibile confuzii nedorite, facem precizarea că, în conformitate cu legislația la nivel european, ASF nu poate impune nicio limitare asupra tarifelor comerciale practicate de societăților de asigurare, restricțiile de mai sus fiind aplicabile tarifelor tehnice care stau la baza tarifului comercial.

ASF analizează în continuare noi posibilități prin care să se asigure o acuratețe mai mare între nivelul de risc (daunalitatea) unui segment de asigurați și tarifele RCA practicate de asiguratori, unele

soluții deja identificate fiind cuprinse în proiectul noii legi RCA înaintată către Parlament. Astfel de soluții pot fi introducerea tehnologiilor de tip telematics (monitorizarea prin GPS a vehiculului, respectiv individualizarea comportamentului în trafic și a nivelului de risc asociat), sau includerea în evaluarea riscului și a unor elemente suplimentare (de ex: informații despre șoferul vehiculului). Pe de altă parte, trebuie subliniat că o individualizare mai rafinată a nivelului de risc va conduce la îndepărtarea de principiul mutualității specific asigurărilor, determinând diferențieri din ce în ce mai mari între tarifele RCA, inclusiv în cazul unor segmente de asigurați aparent omogene (scăderi de tarify în cazul unor asigurați în contextul creșterii tarifelor pentru alte categorii de asigurați). Totuși, o individualizare mai bună a riscului ar trebui să conducă pe termen mediu și lung la efecte pozitive asupra responsabilității în trafic a asiguraților, ceea ce în ultimă instanță se va traduce în scăderi ale costurilor (daune mai puține, cu severitate mai redusă) și implicit scăderi ale tarifelor medii ale asigurării RCA la nivelul întregii piețe.

➤ ***Clarificarea unor prevederi din norma RCA referitoare la Cartea Verde***

Eliminarea componentei Carte Verde urmărește în principal modificări în modul de fundamentare a tarifelor RCA, cu implicații asupra modului de segmentare și asupra cuantificării separate a nivelului de risc asociat acelor vehicule care din motive obiective nu pot părăsi teritoriul țării. Subliniem faptul că în conformitate cu legislația europeană, existența unei polițe RCA valabile pe teritoriul național acordă în mod automat acoperire pe întreg teritoriul spațiului comunitar, astfel că existența sau nu a documentului Carte Verde în posesia persoanei care a produs un accident, nu aduce limitări dreptului terțului păgubit de a fi despăgubit de asigurătorul RCA al părții vinovate, indiferent de locul din interiorul UE unde s-a produs accidentul.

➤ ***Relaxarea condițiilor de autorizare în scopul atragerii și a altor asiguratori pe piața RCA (eliminarea obligativității menținerii rețelei teritoriale în toate județele)***

În vederea atragerii de noi asigurători, pentru intensificarea concurenței pe piața RCA în beneficiul direct al consumatorilor, la începutul anului 2016 au fost eliminate o parte din barierele administrative impuse asigurătorilor RCA. Concret, a fost eliminată obligativitatea de a menține de către asigurătorii RCA o rețea teritorială (unități/sucursale) în toate județele țării, lasându-se posibilitatea ca serviciile de constatare și lichidare a daunelor să poată fi externalizate. Această măsură

poate conduce atât la scăderea costurilor de operare pe anumite zone geografice pentru asigurătorii deja autorizați, cât și la facilitarea extinderii și acoperirii naționale pentru alți asigurători mai mici (sau potențiali noi asiguratori din afara României).

De asemenea, în cursul lunii august 2016 au fost transmise spre consultare publică mai multe propuneri de modificări ale Normei 23/2014, după cum urmează:

- *introducerea obligativității publicării de către asigurători pe paginile proprii de internet a datelor cu privire la daunele plătite și sumele despăgubite;*
- *modificarea tarifelor de primă doar după o perioadă minimă de 12 luni, pentru a se asigura un cadru mai stabil de tarifyare;*
- eliminarea restricțiilor în ceea ce privește ofertarea, promovarea și comercializarea asigurărilor RCA la alte prime decât cele notificate, indiferent de canalul de vânzare utilizat (scopul acestei măsuri este *creșterea competitivității între canalele de vânzare, îmbunătățirea eficienței canalelor de distribuție, ceea ce în final poate conduce la scăderea costului poliței*)
- eliminarea interdicției de a se acorda avantaje colaterale la vânzarea polițelor RCA (măsura este coroborată cu faptul că *se pot oferi reduceri comerciale de la asigurător/broker* și cu faptul că *prețul polițelor poate scădea în cazul canalelor de distribuție ce înregistrează costuri reduse de operare*, de ex. distribuția on-line);
- clarificare prevederilor normei în sensul că *ASF poate interveni pe baza propriei analize pentru limitarea comisionului de intermediere*

Propunerile de mai sus pentru modificarea Normei RCA, în urma centralizării observațiilor primite de la toate părțile interesate în cadrul procesului de consultarea publică desfășurat în prezent, vor fi supuse analizei și validării de către Consiliul ASF, astfel ca în cursul lunii septembrie acestea să intre în vigoare.

VI. Controale la societățile de asigurare privind fundamentarea primelor notificate și analiza de piață independentă pentru determinarea unor repere de referință

În urma numeroaselor semnale privind majorarea semnificativă a tarifelor RCA aplicabile în special transportatorilor rutieri, Consiliul ASF a pus în aplicare un pachet de inițiative și măsuri, atât pe termen scurt, cât și pe termen mediu și lung, având drept țintă protejarea intereselor consumatorilor și stabilizarea pieței.

Una din măsurile imediate a fost inițierea unor controale inopinate la toate cele 9 societăți autorizate să practice RCA având ca obiectiv:

- Modul de determinare a categoriilor de riscuri omogene pentru care au fost stabilite tarifele de prime pentru anul 2016
- Modul și corectitudinea estimării daunei medii și a frecvenței daunei pe fiecare categorie de risc pentru care este calculat tariful de primă pentru anul 2016
- Calitatea și corectitudinea datelor utilizate în stabilirea ipotezelor și metodelor actuariale folosite pentru determinarea tarifelor de primă pentru anul 2016

Ca urmare a finalizării controalelor toate cele 9 societăți au avut obligația ca în termen de 30 zile de la primirea deciziei, să ducă la îndeplinire următoarele măsuri:

- să reanalizeze, având în vedere constatările prezentate, metodele actuariale și ipotezele folosite, precum și să justifice aplicarea acestora pentru calculul tarifelor menționat la art. 21 alin. (1) din Norma 23/2014;

- să transmită ASF tarifele rezultate, împreună cu nota de fundamentare și baza de date utilizată pentru aceste calcule, din care să rezulte:

- a) utilizarea unor formule de calcul și ipoteze care să respecte principiile actuariale general acceptate;
- b) testele de adecvare a ipotezelor folosite în calculul tarifelor de primă finale;
- c) prezentarea distinctă a procedurilor efectuate de către actuar pentru verificarea calității, corectitudinii și completitudinii datelor și a ipotezelor utilizate acolo unde datele nu au putut fi completate sau corectate sau au fost insuficiente;
- d) prezentarea distinctă a metodologiei de determinare a segmentelor de risc omogene, precum și prezentarea rezultatelor obținute cu detalierea numărului de unități de expunere pe fiecare

segment de risc omogen precum și a ipotezelor utilizate acolo unde datele nu au fost suficiente dar s-a ales utilizarea segmentului respectiv;

e) prezentarea unei comparații între tarifele notificate și tarifele anterioare, pentru toate categoriile omogene de risc.

Ca urmare a controalelor inopinate și a analizării planului de măsuri, anumite constatări au dus la *analizarea oportunității efectuării anumitor modificări*, precum:

- ✓ Analizarea sistemului Bonus Malus din Norma 23/2014 și modul de implementare a acestuia
- ✓ Introducerea cerinței în legislație cu privire la verificarea calității, corectitudinii și completitudinii datelor de către actuar.
- ✓ Introducerea cerinței în legislație să fie incluse în nota de fundamentare transmisă către ASF:
 - metodologia de determinare a segmentelor de risc omogene precum și prezentarea rezultatelor obținute cu detalierea numărului de unități de expunere pe fiecare segment de risc omogen precum și ce ipoteze s-au utilizat acolo unde datele nu au fost suficiente, dar s-a ales utilizarea segmentului respectiv
 - comparația între tarifele notificate și tarifele anterioare, pentru toate categoriile omogene de risc
- ✓ Analizarea posibilității de a implementa machete trimestriale mai detaliate pentru a putea furniza mai multe date statistice la nivel de piață.

În paralel, la începutul acestui an Autoritatea de Supraveghere Financiară a solicitat companiei de consultanță Milliman să efectueze o analiză independentă ce a avut printre obiective determinarea unor repere de referință la nivelul pieței RCA privind dauna medie și frecvența medie a daunei, pe date comparabile pentru cele nouă societăți autorizate să practice asigurări obligatorii auto. Ca urmare, au fost furnizați indicatori principali de daunalitate, la nivel de societate autorizată să subscrie riscuri de răspundere civilă auto agregate la nivel de piață: frecvența daunelor, dauna medie, rata daunei, prima de risc etc. Acest demers s-a bazat pe informațiile referitoare la prime și daune brute de reasigurare, pentru ultimii trei ani (2013, 2014 și 2015), precum și pe structura detaliată a tarifelor de prime actuale furnizate de către societățile de asigurare.

În cadrul studiului au fost analizate și tarifele notificate pentru anul 2016, prin compararea primei de risc obținute în baza frecvenței și daunei medii, cu prima de tarif notificată, având în vedere și cheltuielile cu comisioanele și administrarea polițelor.

Au fost utilizate informații furnizate de toate cele nouă societăți autorizate să desfășoare activități de asigurare de răspundere civilă auto, respectiv Allianz-Tîriac, Asirom, Carpatica Asig, City Insurance, Euroins, Generali, Groupama, Omniasig și Uniqa - precum și o analiză pe date agregate la nivel de piață.

Frecvența daunei și dauna medie au fost analizate în raport cu cei mai utilizați factori de tarificare, fiind selectate, în cazul persoanelor fizice, vârsta, județul, tipul vehiculului, capacitatea cilindrică, iar pentru persoanele juridice județul, tipul vehiculului și masa maximă autorizată.

Concluziile analizei sunt:

1) Se observă diferențe semnificative între societăți cu privire la rata daunei, datorate procedurilor proprii de evaluare și lichidare a daunelor, precum și nivelului de prudențialitate setat în estimarea rezervelor de daune acestea având un impact semnificativ în tarife.

2) Structura tarifară variază semnificativ de la o societate la alta, de la modele actuariale simple la modele actuariale foarte complexe.

3) Se observă că rata daunei aferentă persoanelor juridice este inferioară ratei daunei aferente persoanelor fizice, deoarece prima de risc mai mare din cazul persoanelor juridice are ca și corespondent o primă tarifară mai ridicată. Expunerile din portofoliul aferente persoanelor juridice vor avea un impact pozitiv asupra profitabilității în ciuda faptului că acest segment este, la nivel de piață, de trei ori mai mic comparativ cu segmentul aferent persoanelor fizice. Totuși, primele tarificare utilizate nu includ reducerile comerciale sau eventualele reduceri oferite în cazul reinnoirilor, care pot avea un impact semnificativ asupra ratei daunei în sensul creșterii acesteia.

4) De asemenea, se observă că rata daunei pentru tineri (sub 25 ani) este inferioară ratei celorlalte grupe de vârstă, deoarece prima de risc mai mare din cazul grupei de vârstă de tineri are ca și corespondent o primă tarifară mai ridicată.

5) La nivel de piață se observă că gruparea pe clase de bonus-malus este semnificativă doar pentru anumite clase B/M și, datorită expunerii reduse corespunzătoare categoriilor B/M extreme, rezultatele în cazul acestora nu prezintă suficientă credibilitate. Reducerile/încărcările aferente sistemului B/M,

ponderate cu expunerea societăților de asigurare conduc la un discount de aproximativ 20% pentru întreg portofoliul și, în consecință, unele societăți de asigurare aplică la prima de bază o încărcare suplimentară. De asemenea, se observă că numai 2,20% din expunere este într-o categorie de malus, în timp ce 96,51% din expunere se află într-o categorie de bonus (din care 11% în B0).

6) De asemenea, din analizele comparative cu primele efective se observă o discrepanță semnificativă între primele tarifare și primele efective, diferență cauzată în principal de reduceri comerciale.

VII. Monitorizare lunară privind evoluția tarifelor RCA pentru autoutilitare/autocamioane și vehicule de transport persoane

ASF a monitorizat constant evoluția tarifelor RCA pe segmentul vehiculelor destinate transportului de mărfuri și persoane, solicitând informații agregate de la fiecare asigurător cu privire la numărul polițelor RCA și valoarea efectivă a primelor brute subscrise pe aceste categorii de vehicule.

Subliniem că începând cu luna *ianuarie 2016* monitorizarea și analizele statistice privind evoluția tarifelor RCA pentru autoutilitare/autocamioane și vehicule de transport persoane au fost realizate *în mod sistematic, cu frecvență lunară, de către ASF*.

Rezultatele agregate la nivelul întregii piețe au fost făcute publice prin comunicate de presă, datele statistice fiind în continuare disponibile pe pagina de internet a instituției (<http://asfromania.ro/informatii-publice/statistici/statistici-asigurari>).

ASF va continua procesul de monitorizare a tarifelor efective practicate la nivelul ambelor categorii de vehicule incluse în monitorizare (autoutilitare/autocamioane și mijloace de transport de persoane), urmând ca rezultatele să fie date publicității de fiecare dată.

În contextul semnalării de către anumite categorii de asigurați a unor creșteri semnificative de tarife începând cu trimestrul 2 2016 și ulterior în luna iulie 2016, pe lângă analizele agregate lunare s-a inițiat și o amplă acțiune de centralizare a informațiilor referitoare la toate polițele RCA (în special pentru segmentul transportul rutier de mărfuri și persoane). Scopul acestui demers a fost de a identifica situații concrete și punctuale în care creșterile de tarife se situează cu mult peste media la nivelul întregii piețe, astfel încât să se poată ulterior lua măsuri pentru asigurarea unui tratament corect și nediscriminatoriu pentru toți asigurații RCA.

Principalele concluzii privind analiza tarifelor primelor de asigurare RCA pentru vehicule de transport sunt următoarele:

- În funcție de diferitele criterii de risc/segmentare aplicate de fiecare companie de asigurări, exista o plajă foarte largă de tarife, de la tarife sub 5000 lei/vehicul peste 16 tone până la tarife peste 20.000 lei
- Majoritatea politelor vândute la nivelul tuturor sectoarelor de activitate se încadrează în intervalele de preț considerate acceptabile (până în 12.000 lei). Totuși, în cazul transportatorilor se remarcă o ușoară creștere a numărului de polițe cu valoare peste 12.000 lei. Există un segment din ce în ce mai mare al polițelor cu valori peste 16.000 sau chiar 20.000 lei, în contextul în care o pondere semnificativă dintre vehicule rămân asigurate la valori sub 8.000 lei, sau chiar 5.000 lei.
- Companiile cu flote mari de mașini, sau cele care au o relație comercială mai veche cu asiguratorul beneficiază, în general, de tarife mult mai avantajoase. Acest fapt poate avea drept explicație atât putea de negociere a companiei de transport (obținând discount pentru volum) cât și măsurile de management al riscului (marile flote au sisteme de monitorizare GPS, se iau măsuri pentru diminuarea riscului de accident / fraudă, etc). Totuși, trebuie remarcat că acei operatori economici fără un istoric la compania respectivă, sau cu un număr redus de camioane nu va putea beneficia de aceleași condiții favorabile, nefiindu-le oferite discounturi sau alte oferte avantajoase acordate de regulă doar flotelor comerciale mari.
- Diferențele mari de tarife au ridicat semne de întrebare referitoare la posibile practici discriminatorii din partea unor asigurători; există un volum semnificativ de clienți fără un istoric (proveniți de la Astra sau Carpatica), cu flote mici, pentru care tarifele de bază sunt extrem de ridicate în comparație cu alte societăți de transport concurente de pe piață.
- Există segmente de piață unde un număr semnificativ de asigurători are o prezență cel mult simbolică - Practic, pe anumite segmente, piața RCA este împărțită între maxim 3-4 asiguratorii.

VIII. Analiza privind dezdăunarea și soluționarea dosarelor de daună RCA

În anul 2016, ASF a demarat un amplu proces de monitorizare a relației asigurat-asigurator, în scopul identificării eventualelor deficiențe sau practici incorecte ale asiguratorilor în activitatea de instrumentare a dosarelor de daună. În acest sens, s-a realizat o analiză a modului de soluționare a

dosarelor de daună pentru semII 2015, deschise la asigurători în baza polițelor de asigurare de răspundere civilă obligatorie (RCA), în ceea ce privește respectarea termenului de plată a despăgubirilor și a celui de soluționare a dosarelor avizate, prevăzute de Normele RCA.

Conform analizei referitoare la dosarele de daună deschise în Semestrul II 2015 la 8 din cei 9 asigurători RCA s-a constatat că 81,07% din dosare au fost finalizate prin plată de către asigurători., restul fiind în principal dosare în instanță/contestare sau sunt dosare incomplete. Din analiză a rezultat că un procent de 52,18% din dosare au fost achitate în termenul legal de 10 zile. Un procent de 78,15% dintre dosare au fost soluționate într-un termen mai mic sau egal cu 3 luni iar durata medie de plată a dosarelor de daună, la nivel de piață, este de 15,46 zile /dosar.

Subliniem că ASF a inițiat deja acțiuni de control privind modul de soluționare a dosarelor de daune în cazul în care se constată întârzieri semnificative la plata despăgubirilor.

Din păcate, în contextul în care situația financiară a unor asigurători de pe piață a fost, iar în unele situații continuă să fie, extrem de precară (vezi Astra/Carpatia, sau alte societăți pentru care s-a deschis procedura de redresare pe bază de plan (City Insurance), măsurile pe care le poate lua ASF trebuie să țină cont și de necesitatea asigurării stabilității pieței și garantării îndeplinirii obligațiilor de plată față de un număr cât mai mare de persoane păgubite.

IX. Dezvoltarea și diversificarea ofertei, prin multiplicarea canalelor de distribuție și autorizarea de noi asigurători pe piața asigurărilor generale și auto (Ergo și Grawe)

Relansarea și reechilibrarea pieței RCA trebuie să se realizeze prin aportul tuturor celor deja implicați în piață (de ex. brokeri de asigurare), dar și prin atragerea de noi jucători și intensificarea concurenței în piață.

Una din soluțiile complementare de soluționare a unor dezechilibre din piață o constituie reformarea legislației privind distribuția în asigurări.

Proiectul de lege privind distribuția produselor de asigurare constă în transpunerea *Directivei (UE) 2016/97 a Parlamentului European și a Consiliului (IDD)*, care abrogă *Directiva 2002/92 a Parlamentului European și a Consiliului* privind intermedierea în asigurări, având ca **termen de**

transpunere 23 februarie 2018. Dintre elementele de noutate ale noului proiect de lege menționăm următoarele:

- *domeniul protecției consumatorilor este necesar a fi extins asupra tuturor vânzărilor de produse de asigurare;*
- *societățile de asigurare care vând în mod direct produse de asigurare vor fi incluse în domeniul de aplicare al noii legi, în mod similar agenților și brokerilor de asigurări;*
- *armonizarea dispozițiilor naționale din sectorul distribuției de asigurări și reasigurări și coordonarea normelor naționale privind accesul la activitățile de distribuție de asigurări și reasigurări;*
- *consolidarea încrederii consumatorilor și uniformizarea cadrelor de reglementare în ceea ce privește distribuția produselor de asigurare, pentru a se reduce necesitatea de a adopta măsuri diferite la nivel național;*
- *distribuirea produselor de asigurare prin diferite canale și intermediari care cooperează sub diverse forme cu societățile de asigurare va reprezenta un adevărat beneficiu pentru consumatori, ținându-se seama însă, de diferențele dintre diversele tipuri de canale de distribuție.*

O altă zonă prioritară pentru normalizarea și eficientizarea distribuției polițelor RCA o compoⁿstituie *revizuirea Normei nr.15/2015 privind comercializarea prin mijloace electronice a contractelor de asigurare*, astfel încât să se faciliteze și mai mult distribuția pe canale on-line și să se reducă costurile intermediere.

Nu în ultimul rând, apreciem că reechilibrarea pieței și *creșterea competiției prin intrarea unor noi asigurători pe piața RCA* va conduce la efecte resimțite de consumatori. În acest sens, pe fondul echilibrării pieței RCA, mai mulți jucători importanți de pe piața asigurărilor și-au manifestat intenția de a intra până la sfârșitul anului 2016 pe piața RCA din România. Exemplificăm cazul societății **Grawe, companie austriacă de top**, prezentă în 13 țări din Europa centrală și de est (în România fiind prezentă din anul 2000). În acest caz, documentația de autorizare este într-un stadiu avansat, fiind așteptată intrarea în piața RCA până la sfârșitul acestui an.

De asemenea, un alt jucător important care și-a manifestat intenția de a intra pe piața RCA este **grupul ERGO**, unul din cei mai importanți jucători la nivel european (fiind deținut de către Munich Re – unul din liderii mondiali pe segmentul de reasigurare). Ergo este una din cele mai mari companii de profil din Germania, cu prezență activă în peste 30 de țări din întreaga lume, cu afaceri de peste 50

de miliarde de euro. Grupul Ergo a achiziționat recent pachetul de acțiuni al societății Credit Europe Asigurări - Reasigurări S.A., prin intermediul căreia urmează să își intensifice prezența pe piața asigurărilor generale din România, inclusiv pe segmentul RCA.

În paralel, trebuie menționat faptul că evoluțiile recente de pe piața RCA și procesul de însănătoșire a pieței au stârnit deja interesul mai multor jucători deja prezenți în piață, astfel că unii dintre asiguratorii cu portofolii reduse și-au exprimat intenția de a avea o prezență din ce în ce mai consistentă pe segmentul de RCA (de ex. Generali, care în anii trecuți înregistra cote de piață extrem de reduse, sub 2% la sfârșitul anului 2015).

Subliniem faptul că, dincolo de orice demers administrativ de influențare a nivelului prețurilor polițelor, *stabilizarea tarifelor ca urmare a creșterii concurenței și intrării altor jucători pe piață RCA va constitui soluția viabilă certă*, contribuind totodată și la îmbunătățirea calității serviciilor de asigurare oferite de asiguratorii.

X. Înființarea Biroului anitifraudă și reactivarea Protocolului cu Ministerul de Interne pentru ameliorarea bazei de date și a informațiilor privind comportamentul proprietarilor de autovehicule și monitorizarea asigurării tuturor vehiculelor înregistrate

Având în vedere numeroasele cazuri de fraudă semnalate autorității, privind din perspectiva necesității identificării unor soluții de scădere a costurilor care se regăsesc în prima de asigurare RCA, una din propunerile principale de minimizare a costurilor și implicit și a tarifelor finale suportate de consumatori o reprezintă înființarea *Biroului de Investigare a Fraudelor în Asigurări (BIFA)*, posibilă structură în cadrul Autorității de Supraveghere Financiară cu scopul de a permite consumatorilor să apeleze la un mecanism de sesizare și investigare a fraudelor în asigurări (în lucru).

În conformitate cu OUG 93/2012, art.5 „ASF contribuie la consolidarea unui cadru integrat de funcționare și supraveghere a piețelor, participanților și operațiunilor pe aceste piețe și are ca obiective”, potrivit alin b), ”promovarea stabilității activității de asigurare și apărarea drepturilor asiguraților”. Datele raportate pentru semestrul I al anului 2016 indică o creștere a pieței asigurărilor cu 33% față de semestrul I al anului 2015 și o rată combinată de 102%, ceea ce înseamnă că nivelul actual

al primelor acoperă, la nivel agregat, daunele și costurile de distribuție, un indicator care arată pentru prima dată în ultimul deceniu o stabilitate a pieței asigurărilor obligatorii.

Protecția drepturilor asiguraților (rezultate din contractele de asigurare) reprezintă în principal drepturile persoanelor păgubite, respectiv dreptul de a primi o despăgubire corectă și la timp, ceea ce plasează cumpărătorul poliței RCA și persoana terță păgubită pe poziții diametral opuse în raport cu societatea de asigurări.

Evoluțiile ultimilor ani de pe piața asigurărilor ne indică un volum ridicat de petiții adresate ASF, ca urmare a dificultăților financiare majore de la nivelul celor mai importante societăți de asigurare de pe piața RCA, situație în care, în conformitate cu prevederile legale aplicabile, ASF a luat măsuri deja măsuri ferme de sancționare și corectare, mergând până la ridicarea autorizației și solicitarea declarării falimentului în situații extreme.

Trebuie subliniat că, deși ASF are competențe pe linia autorizării și supravegherii activității de asigurare RCA, toate aceste competențe, după cum sunt reflectate în cadrul legal național și european, urmăresc în principal verificarea respectării de către asigurați a obligațiilor din contractul de asigurare, respectiv plată a depăgubirilor către persoanele păgubite de către asigurații RCA, nicidecum realizarea unui control asupra nivelului prețurilor polițelor RCA de pe piață.

În acest sens, trebuie reamintit faptul că notificările de tarif transmise de asigurați la ASF au exclusiv un rol prudential, în sensul de a permite autorității să cunoască și să poată lua măsuri prudenciale în situația în care un asigurațor ar prelua riscuri care să nu poată fi acoperite din veniturile și capitalurile societății de asigurări.

De altfel, potrivit Directivei 2009/138/CE a Parlamentului European și a Consiliului (art. 21, 180 și 181), **autoritățile naționale nu pot impune aprobarea prealabilă sau notificări sistematice cu privire la nivelul primelor sau al bazelor tehnice folosite în special la calcularea nivelului primelor.** În acest sens, s-a pronunțat și Autoritatea Europeană pentru Asigurări și Pensii Ocupaționale (EIOPA) în răspunsul transmis Uniunii Naționale a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR) prin scrisoarea EIOPA-nr. 16/102 din 10 februarie 2016

Totuși, chiar și în condițiile unor competențe limitate, în scopul normalizării și identificării soluțiilor de echilibru, ASF și-a asumat responsabilitatea medierii dialogului și s-a implicat pentru detensionarea conflictului dintre asigurați (transportatori) și companiile de pe piața asigurărilor RCA.