

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Lege pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terțelor persoane prin accidente de vehicule și de tramvaie

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii proiectului de act normativ

1. Descrierea situației actuale

Legea nr. 136/1995 privind asigurările și reasigurările în România reglementează asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule. În prezent, Codul civil conține, cu titlu general, dispoziții privind contractul de asigurare la art. 2.199-2.212. Conform prevederilor art. 2.213 din Codul civil, asigurările obligatorii se reglementează prin legi speciale.

Evoluția legislației naționale și comunitare impune modificarea dispozițiilor care reglementează această formă de asigurare.

Necesitatea reglementării prin ordonanță de urgență se justifică prin faptul că evoluțiile din piața asigurărilor RCA au un impact rapid și semnificativ asupra unor categorii largi de consumatori și operatori economici, precum și pentru faptul că evoluția legislației naționale și comunitare ce reglementează această formă de asigurare impune reformarea sistemului asigurărilor RCA din România și alinierea acestuia la practicile validate de experiența mai multor state membre ale Uniunii Europene.

2. Schimbări preconizate

Proiectul de act normativ a fost elaborat ținând cont, în principal, de prevederile directivelor europene în materie, de propunerile formulate de asociațiile profesionale și patronale ale asigurătorilor și transportatorilor auto, precum și de experiența altor state membre în ceea ce privește reglementarea acestei asigurări.

Principalele modificări pe care le aduce proiectul de act normativ se referă la reglementarea contractului de asigurare RCA, contract în baza căruia sunt stabilite condițiile generale și particulare ale acoperirii asigurării RCA, modalitatea și termenele de plată în cazul în care se optează pentru plata în rate, riscurile suplimentare celor obligatorii prevăzute de lege. Contractul RCA poate cuprinde alte clauze și condiții suplimentare în măsura în care acestea nu restricționează drepturile terțelor persoane prejudiciate. Contractul RCA se încheie pe o perioadă de o lună la 12 luni, multiplu de o lună, în funcție de opțiunea asiguratului. Plata primelor de asigurare se face integral sau în rate conform acordului dintre asigurat și asigurătorul RCA.

Proiectul de act normativ prevede posibilitatea suspendării contractului RCA la cererea asiguratului care a încheiat un contract RCA pe perioada suspendării dreptului de circulație al vehiculului conform prevederilor legale sau pe perioada

imobilizării vehiculului. Procedura suspendării se stabilește prin ordin comun ale Ministerului Afacerilor Interne, Ministerului Transporturilor și A.S.F..

De asemenea, în prezentul proiect de act normativ sunt reglementate limitele minime de răspundere acoperite prin asigurarea RCA conform reglementărilor Uniunii Europene astfel:

- pentru prejudicii materiale produse în unul și același accident, indiferent de numărul persoanelor păgubite, limita de despăgubire se stabilește, pentru accidente, la un nivel de 1.000.000 euro;

- pentru vătămări corporale și decese, inclusiv pentru prejudicii fără caracter patrimonial produse în unul și același accident, indiferent de numărul persoanelor păgubite, limita de despăgubire se stabilește, pentru accidente, la un nivel de 5.000.000 euro.

Limitele de răspundere sunt revizuite din 5 în 5 ani, în funcție de evoluția indicelui european al prețurilor de consum (IEPC) stabilit în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2.494/95 al Consiliului din 23 octombrie 1995 privind indicii armonizați ai prețurilor de consum și sunt prevăzute în reglementările Autorității de Supraveghere Financiară.

O altă noutate o constituie posibilitatea răscumpărării părții din prejudiciu suportată de asigurat. Prin contractul RCA părțile pot conveni posibilitatea răscumpărării, respectiv suportarea de către asigurat a contravalorii despăgubirii corespunzătoare evenimentului, asiguratul compensând asigurătorului RCA cuantumul acesteia, ulterior achitării despăgubirii cuvenite persoanei prejudiciate.

De asemenea, prezentul proiect de act normativ introduce posibilitatea aplicării procedurii compensării directe în cazul asigurărilor RCA. Astfel, în baza unei clauze contractuale opționale asiguratul va putea să se adreseze propriului asigurător RCA pentru obținerea despăgubirilor, acesta recuperând ulterior contravaloarea daunei achitate de la asigurătorul persoanei vinovate.

În urma compensării directe, asigurătorul RCA al persoanei prejudiciate recuperează contravaloarea daunei de la asigurătorul RCA al persoanei vinovate de producerea prejudiciului.

Compensarea directă poate opera în următoarele situații:

- accidentele auto se produc pe teritoriul României;
- vehiculele implicate în accidentele auto sunt înmatriculate/înregistrate în România;
- prejudiciile sunt produse exclusiv vehiculelor;
- ambele vehicule implicate în accidentul auto au asigurare RCA valabilă la data evenimentului;
- prejudiciile exclud vătămrile corporale.

Procedura compensării directe se stabilește prin convenții multilaterale încheiate între asigurătorii RCA.

Sistemul compensării directe nu afectează dreptul persoanei prejudiciate în urma unui accident auto produs de un vehicul asigurat RCA de a exercita acțiunea directă pentru recuperarea prejudiciului produs împotriva asigurătorului RCA al persoanei vinovate de producerea accidentului auto.

Proiectul de act normativ conține o serie de dispoziții referitoare la modul de soluționare și de stabilire a despăgubirii, plata despăgubirii, termenul de plată, desemnarea și atribuțiile reprezentantului de despăgubiri, prevederi care în prezent sunt reglementate prin legislație secundară emisă de Autoritatea de Supraveghere Financiară. Totodată, prin prezentul proiect de act normativ Biroul Asigurătorilor de Autovehicule din România se constituie ca asociație profesională, independentă și autonomă a tuturor societăților de asigurare, indiferent de forma de organizare și de statul în care își au sediul social, care, în baza legii, au dreptul să practice în România asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule. Biroul Asigurătorilor de Autovehicule din România se constituie prin prezentul proiect de act normativ ca structură unică care îndeplinește atribuții de birou național auto, de organism de plată a despăgubirilor, de organism de compensare, de centru de informare, în scopul alinierii la legislația de la nivelul celorlalte state membre care prevăd, în majoritate, un singur organism având aceste atribuții. Constituirea unei singure asociații este oportună și prin prisma faptului ca actualele BAAR și FPVS au aceiași membri iar constituirea într-o singură structură conduce la o reprezentare mai eficientă și mai concentrată. Biroul Asigurătorilor de Autovehicule din România are ca principale atribuții, cea de birou național auto, de organism de plată a despăgubirilor, de centru de informare, de organism de compensare, precum și de a asigura dezvoltarea și gestionarea bazei de date privind evidența contractelor RCA, de a publica statistici privind asigurările auto la nivel național și internațional, de a elabora și publica analize și studii comparative privind tarifele utilizate de asigurătorii RCA din statele membre și alte informații considerate relevante pentru asigurarea RCA, precum și de a publica statistici privind evoluția nivelurilor despăgubirilor în cazurile de vătămare a integrității corporale sau a sănătății ori pentru deces.

Pentru îndeplinirea atribuțiilor de birou național auto, de organism de plată a despăgubirilor și de organism de compensare, Biroul Asigurătorilor de Autovehicule din România își constituie o structură proprie denumită *Fondul național de protecție*, prin contribuția tuturor membrilor, proporțional cu volumul primelor brute încasate din vânzarea contractelor RCA/Carte Verde.

Atribuțiile Biroului Asigurătorilor de Autovehicule din România creează condițiile pentru realizarea unor analize de piață complete, precum și pentru calcularea periodică a unui nivel mediu de referință al primelor RCA.

Un alt aspect nou reglementat constă în stabilirea unor criterii generale de evaluare a despăgubirii pe cale amiabilă, în caz de vătămare a integrității corporale sau a sănătății ori de deces rezultate în urma unui accident de vehicule.

De asemenea, în contextul reglementat de art. 21 alin. (2) și art. 181 alin. (3) din Directiva 2009/138/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind accesul la activitate și desfășurarea activității de asigurare și de reasigurare (Directiva Solvabilitate II), transpusă în legislația națională prin Legea nr. 237/2015 privind autorizarea și supravegherea activității de asigurare și reasigurare, Autoritatea de Supraveghere Financiară poate solicita asigurătorilor să notifice în prealabil majorarea tarifelor sau să supună aprobării sale prealabile

majorarea acestora numai în cazul introducerii unui sistem național general de control al prețurilor.

Transpunerea prevederilor sus-menționate în legislația națională lărgeste posibilitățile de acțiune și intervenție cu privire la stabilirea nivelului primelor de către asigurători, în condițiile introducerii unui sistem național general de control al prețurilor. În absența acestei prevederi, nu există vreo situație în care să se poată interveni asupra nivelului primelor.

Piața asigurărilor este liberalizată complet din punct de vedere al stabilirii prețurilor, respectiv primelor de asigurare, Autoritatea de Supraveghere Financiară neputând interveni asupra condițiilor de asigurare decât în măsura în care acestea pot fi dovedite ca fiind abuzive în relația cu asigurații. Liberalizarea prețurilor produselor/serviciilor funcționează eficient în condițiile existenței unei piețe concurențiale.

Cu toate că piața asigurărilor este liberalizată, Directiva 2009/138/CE a acordat statelor membre, în anumite condiții restrictive, posibilitatea de a exercita un control asupra prețurilor. În acest context, Autoritatea de Supraveghere Financiară poate solicita asigurătorilor să notifice în prealabil majorarea primelor sau poate solicita aprobarea majorării acestora, ca parte a unui sistem general de control al prețurilor.

Introducerea în proiectul de act normativ a acestei prevederi va oferi posibilitatea legală de a se putea interveni asupra nivelului primei, ca o acțiune de ultimă instanță, în contextul introducerii unui sistem național general de control al prețurilor.

Decizia de introducere a unui sistem general de control al prețurilor nu aparține Autorității de Supraveghere Financiară.

Având în vedere producerea împrejurărilor excepționale manifestate prin dezechilibru major între cerere și oferta, respectiv disfuncționalitatea evidentă a pieței asigurărilor obligatorii auto din România, este necesară instituirea unui mecanism de control al pieței asigurărilor obligatorii auto din România, manifestat în primă etapă, prin stabilirea de către A.S.F., în termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei ordonanțe de urgență, a tarifelor de primă (maxime) pe categorii de vehicule ce urmează a se aplica de către societățile de asigurare RCA. Acestea vor fi adoptate conform art. 4 alin. (3) din Legea concurenței nr. 21/1996, republicată.

3. Alte informații

Alte elemente importante introduse în proiectul de act normativ:

- prevederi speciale cu privire la încetarea, suspendarea contractului RCA și asigurarea multiplă;
- prevederi cu privire la modul de aplicare a asigurării RCA;
- prevederi cu privire la legislația aplicabilă în funcție de locul de producere a accidentului;
- obligațiile asiguratului;
- obligațiile asigurătorului RCA cu privire la stabilirea tarifelor de primă și informarea părților privind soluționarea cererii de despăgubire, stabilirea și plata despăgubirilor;

- prevederi care reglementează asigurarea de frontieră;
- prevederi cu privire la reglementarea activității Biroului Asigurătorilor de Autovehicule din România (BAAR) în calitate de fond național de protecție, de organism de plată a despăgubirilor, centru de informare și organism de compensare.

Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macro-economic

O mai mare stabilitate a pieței asigurărilor și protejarea intereselor persoanelor prejudicate prin accidente de vehicule.

1¹. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat

Proiectul de act normativ nu are un astfel de impact.

2. Impactul asupra mediului de afaceri

Creșterea încrederii în ceea ce privește activitatea desfășurată de asigurătorii RCA, în special în relația cu asigurații și/sau cu beneficiarii produselor de asigurare RCA. Prin crearea acestui cadru legislativ se asigură stabilitatea, predictibilitatea, precum și armonizarea și uniformizarea regimului cu practicile europene în materie. În consecință, piața asigurărilor RCA din România, asigurătorii și supraveghetorul împreună, fac un pas decisiv pentru integrarea deplină în piața internă a Uniunii Europene.

2¹. Impactul asupra sarcinilor administrative

Proiectul de act normativ nu are un astfel de impact

2². Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii

Proiectul de act normativ nu are un astfel de impact.

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, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

- mii lei -

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

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 si servicii						
b) bugete locale:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
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.						
Secțiunea a 5-a Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare						
1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: a) Prevederi ce urmează a fi abrogate ca urmare a intrării în vigoare a acestui proiect de act normativ Se abrogă Legea nr. 136/1995 privind asigurările și reasigurările în România,						

cu modificările și completările ulterioare și art. 5¹ din Legea nr. 32/2000 privind activitatea și supravegherea intermediarilor în asigurări și reasigurări, cu modificările și completările ulterioare.

Adoptarea Codului civil care conține în prezent dispoziții privind contractul de asigurare, prevederi referitoare la asigurarea de bunuri, asigurarea de persoane, asigurarea de răspundere civilă, asigurările de credite și garanții, asigurările de pierderi financiare și alte asigurări, la coasigurare, reasigurare și retrocesiune, precum și introducerea noilor elemente ce urmează a fi reglementate prin prezentul proiect, determină abrogarea în întregime a Legii nr. 136/1995.

b) Acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții

Autoritatea de Supraveghere Financiară va elabora în aplicarea prezentului proiect de act normativ legislație secundară privind alte elemente ale contractului RCA, condiții și criterii de autorizare a asigurătorului pentru practicarea asigurării RCA, formatul poliței de asigurare, modalitatea de constatare, evaluare a daunelor și stabilire a despăgubirilor, condiții de plată a despăgubirilor, facilități și penalități aplicabile asiguraților, precum și alte elemente referitoare la asigurarea RCA.

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 materie

Proiectul de act normativ transpune dispozițiile Directivei 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 263 din 7 octombrie 2009.

Proiectul de act normativ transpune, de asemenea, la art. 36 alin. (5), prevederile art. 21 alin. (2) și art. 181 alin. (3) din Directiva 2009/138/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind accesul la activitate și desfășurarea activității de asigurare și de reasigurare (Directiva Solvabilitate II).

3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare

Majoritatea actelor legislative secundare emise de Comisia Europeană vor fi aplicate direct, fără a necesita transpunere în legislația națională.

4. Hotărâri ale Curții 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 În cadrul procesului de elaborare a proiectului de act normativ au avut loc întâlniri de lucru și seminarii cu UNSAR (Asociația Națională a Societăților de Asigurare din România), cu asigurătorii care nu sunt membrii UNSAR, cu auditorii statutari ai asigurătorilor, cu ARA (Asociația Română a Actuarilor), cu asociațiile transportatorilor, cu BAAR, FPVS, având ca obiect elaborarea prezentului proiect de act normativ.
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 Invitarea acestor asociații a avut în vedere faptul că pentru unele dintre acestea activitatea membrilor lor este reglementată prin acest act normativ, iar pentru altele, prevederile din actul normativ au incidență în activitatea lor.
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: b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării: c) Consiliul Economic și Social: d) Consiliul Concurenței: e) Curtea de Conturi: Proiectul de act normativ a fost avizat favorabil de Consiliul Legislativ prin avizul nr. 876/2016. Consiliul Concurenței a avizat proiectul de act normativ favorabil, cu condiții, prin avizul nr. 13779/2016.
6. Alte informații Nu este cazul.

Secțiunea a 7-a Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ
1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ Nu este cazul.
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.
3. Alte informații Nu este cazul
Secțiunea a 8-a Măsuri de implementare
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.
2. Alte informații Nu este cazul.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terțelor persoane prin accidente de vehicule și de tramvaie, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU

DACIAN JULIEN CIOLOȘ

