



C.O.T.A.R.

**CONFEDERAȚIA OPERATORILOR
ȘI TRANSPORTATORILOR AUTORIZAȚI
DIN ROMANIA**

Str. George Enescu, nr. 27-29, Sector 1, Bucuresti

Tel: 0728.872.944/Fax: 021.310.35.02.

E-mail: office@cotar.ro

Catre,

Administratia Prezidentiala a Romaniei

Parlamentul Romaniei:

- **Presedintelui Senatului**
- **Presedintelui Camerei Deputatilor**

Directia Nationala Anticoruptie

Cancelaria Primului Ministru al Romaniei

Consiliul Concurentei

Ministerul de Finante

ANAF, Directia Mari Contribuabili

Doamnelor si Domnilor,

Confederatia Operatorilor si Transportatorilor Autorizati din Romania (C.O.T.A.R.) va transmite prezenta

Scrisoare Deschisa

pentru a supune atentiei dvs. o problema extrem de importanta care pune in pericol activitatea de transport actuala si viitoare, aceasta problema fiind direct legata de activitatea de reglementare si supraveghere a Autoritatii de Supraveghere Financiara.

Intrucat confederatia noastra, COTAR, reuneste un numar de peste 800 societati de transport, scoli de soferi, firme de taxi, etc care au in dotare un numar de peste 40 000 de mijloace de transport, putem spune ca **reprezentam unul dintre cei mai importanti consumatori de produse de asigurari din Romania.**

Va reamintim faptul ca polita de asigurare RCA are un caracter **obligatoriu** pentru toti proprietarii de autovehicule din Romania, in caz contrar, lipsa poliței de asigurare RCA se sancționeaza conform art. 64 din Legea nr. 136/1995 cu modificarile si completarile ulterioare, privind asigurarile si reasigurarile in Romania, cu amenda cuprinsa intre 1.000 si 2.000 de lei.

De asemenea, se ia masura retinerii certificatului de inmatriculare-inregistrare, iar placutele cu numarul de inmatriculare sau inregistrare se retrag (conform art. 112, alin 1, lit. s, respectiv art. 112, alin 3 din O.U.G. nr. 195/2002, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare).

De asemenea, O.U.G. nr. 189/2005 pentru stabilirea unor masuri privind vehiculele rutiere inmatriculate a introdus posibilitatea **suspendarii din oficiu a inmatricularii autovehiculelor** in lipsa politei RCA.

Va reamintim faptul ca rolul declarat al ASF este “**protejarea consumatorului de produse de asigurari**”, conform Art.5, pct.b, din OUG 93/2012.

COTAR, in calitate de confederatie reprezentativa a transportatorilor din Romania si consumator important de produse de asigurari, se declara extrem de nemultumita de modul in care **Autoritatea de Supraveghere Financiara** intelege sa-si desfasoare activitatea pentru care a fost constituit. De aceea, consideram ca aceasta institutie **trebuie fie desfiintata, fie sa intre intr-un proces urgent si major de transformare** intr-o **institutie financiara serioasa, credibila si care sa protejeze in mod autentic asiguratul roman.**

Reamintim faptul ca polita de asigurari RCA are **caracter obligatoriu** si trebuie analizata strict din **perspectiva sociala de protejare a soferului roman** si **nu trebuie sa constituie motorul principal de realizare a profitului** pentru societatile de asigurari. Acest produs de asigurari cu caracter obligatoriu are rolul de a **completa si sustine alte clase de asigurari** mai profitabile.

Problemele principale ale transportatorilor in relatia cu piata de asigurari sunt urmatoarele:

1. Cresterea aberanta a pretului RCA

RCA sursa principala de venituri ale asiguratorilor din Romania

- intreaga piata a asigurarilor din Romania are ca sursa principala a veniturilor un produs obligatoriu pe care orice proprietar de autovehicule din Romania trebuie sa il cumpere
- acest produs obligatoriu nu ar trebui sa constituie o sursa importanta de profit a societatilor de asigurari
- datele oficiale publicate de catre ASF confirma faptul ca exista o diferenta importanta intre **sumele incasate** de catre societatile de asigurari pentru un produs de asigurari obligatoriu (RCA) si **sumele achitate** ca si despagubire de catre acestia:

Indicator	01.01 -30.09.2011	01.01 -30.09.2012	01.01 -30.09.2013	01.01 -30.09.2014
Prime brute subscribe RCA (Banii incasati din politele RCA, mil. lei)	1.450	1.518	1.756	1.944
Despagubiri platite in baza RCA (mil. lei)	1191	1299	1402	1390
Diferenta dintre sumele incasate si sumele platite (mil.lei)	259	219	354	554

Sursa: ASF, publicat in data de 27 Noiembrie 2014

- Intre anii 2011 si anul 2014, se poate observa o crestere constanta – cu 220% - a diferentei dintre sumele incasate si sumele platite (anul 2011: 259 milioane de lei in comparatie cu anul 2014: 554 milioane de lei).
- Intre anul 2013 si anul 2014, se constata o scadere a valorii despagubirilor.
- Frecventa daunei a scazut in ultimii 4 ani in Romania cu peste 30%, situatie confirmata de numarul de dosare de dauna aflat in continua scadere.

Pretext fals: Vanzarea a 30.000 de polite RCA pentru a acoperi prejudiciul unei despagubiri majore - Principiul reasurarii

- Toate societatile de asigurari functioneaza pe principiul reasurarii, ceea ce presupune ca despagubirile acordate sunt suportate in solidar de catre un reasurator.
- Faptul ca o societate de asigurari pretinde ca plateste intregul prejudiciu este un fals avand scopul de a manipula si dezinforma opinia publica, pentru **majorarea constanta a pretului politei RCA.**
- In Romania exista peste 5,9 milioane de autovehicule, iar accidentele soldate cu despagubiri importante reprezinta doar **4 – 5 cazuri/an**, ceea ce reprezinta sub **0,0001% din totalul politelor RCA vandute.**

“La fiecare 100 de lei incasati, asiguratorii au un cost de 117 lei” – sursa: ASF

Aceasta afirmatie ridica urmatoarele intrebari:

- Cum sunt cheltuiti banii colectati in mod obligatoriu de catre societatile de asigurari?
- Cheltuielile invocate de catre asiguratorii RCA sunt eligibile si transparente?

- De ce un asigurator plateste de aproximativ 1.000 de ori mai multi bani pe un program informatic similar cu cel folosit de catre brokerii de asigurari?
- De ce costurile de inchiriere ale autovehiculelor unei societati de asigurari sunt de 3-5 ori mai mari decat costurile de inchiriere pentru orice alt client?
- De ce achizitia unor calculatoarele si laptopuri ale unei societati de asigurari a fost de 5 ori mai mare decat pretul de lista pentru orice alt cumparator?
- De ce chiriile achitate pentru sediile multor companii de asigurari sunt achitate la preturi supraevaluate de 2 – 3 ori?
- Oare cand achizitionezi o valoare importanta a unor servicii sau echipamente, nu ar fi trebuit obtinut un discount la pretul de lista si nicidecum sa platesti servicii la preturi de 5 ori mai mari?
- Oare societatile de asigurari “supravegheate” **nu cumva au costuri de achizitii supraevaluate pentru a disimula profitul in pierderi, urmand ca diferentele de costuri sa fie incasate in paradisuri fiscale?**
- De ce s-a renuntat la limitarea comisioanelor la brokeri? Daca o piata de asigurari este in continua pierdere, de ce se platesc comisioane catre brokeri in valoare de **peste 20%** pentru **un produs obligatoriu si cu caracter social**, asa cum este RCA-ul ? Atentie: brokerii au comision chiar si chiar de 60% pentru asigurarile la locuinte. Spre exemplu, in piata de asigurari londoneza, comisionul brokerului este intre 4 -7%.
- De ce societatile de asigurari nu achita TVA sau taxa fixa de 19% asa cum este in Germania?

Aplicarea unui TVA sau a unei taxe la politele de asigurari ar aduce un plus la bugetul de stat de peste 800 milioane de euro/an.

Sigur, societatile de asigurari vor aduce ca argument faptul ca vor fi nevoite sa scumpeasca cu 24% politele RCA. Dar ei le-au scumpit deja cu peste 100% in anul 2014!

- Este in interesul asiguratilor romani si in favoarea bugetului acestei tari ca societatile de asigurari sa **isi externalizeze profitul prin cheltuieli uriase mascate in contracte de reasigurare ale unor societati off-shore aflate in paradisuri fiscale in care tot ei sunt actionari prin interpusi?**
- In conditiile in care avem 11 societati de asigurari care activeaza in piata RCA, ale caror costuri de vanzare a produselor RCA difera cu 400% in functie de societatea de asigurari, care este de fapt, pretul corect al politei RCA in conditiile in care dauna medie este aproximativ egala intre acestea, iar cheltuielile administrative nu difera semnificativ de la o societate la alta?

2. Cu cat a crescut polita RCA in anul 2014 in randul transportatorilor din Romania?

Exemplu (document atasat)	Autocar cu 52 de locuri
Pretul platit pentru primele 6 luni de asigurare ale anului 2014	2.303 Ron
Pretul cotate la reinnoirea celor 6 luni	13.676 Ron
Crestere	600%

Precizare:

In conditiile in care pentru primele 6 luni autocarul a avut clasa de bonus B0, iar pentru ca nu a inregistrat accidente in urmatoarele 6 luni, a trecut intr-o **clasa de bonus superioara B1**, deci i s-a acordat o reducere de costuri ale primei RCA.

Pentru o comparatie corecta si echilibrata, comparatia a fost facuta DOAR intre produse similare oferite de catre aceeasi societate de asigurari la distanta de 6 luni de zile.

3. Norma RCA 23/2014 recent adoptata de catre ASF

Contextul:

Norma RCA a fost supusa dezbaterii publice in perioada concediilor, respectiv in luna August, pentru a fi evitata o dezbaterie reala pe marginea celei mai importante norme care afecteaza peste 5 milioane de conducatori din Romania si care ridica cele mai multe probleme in piata.

Dezbaterea publica a avut loc exclusiv doar cu societatile de asigurari si brokerii de la care ASF incaseaza bugetul pentru salarii, incalcand in acest fel prevederile

Legii Nr. 52/2003 privind transparenta decizionala in administratia publica:

Art. 2.” **Principiile care stau la baza prezentei legi sunt urmatoarele:**

a) informarea in prealabil si din oficiu a persoanelor asupra problemelor de interes public care urmeaza sa fie dezbattute de autoritatile administratiei publice centrale si locale, precum si asupra proiectelor de acte normative;

b) *consultarea cetatenilor si a asociatiilor legal constituite, la initiativa autoritatilor publice, in procesul de elaborare a proiectelor de acte normative;*

c) participarea activa a cetatenilor la luarea deciziilor administrative si in procesul de elaborare a proiectelor de acte normative, cu respectarea urmatoarelor reguli:

1. sedintele autoritatilor si institutiilor publice care fac obiectul prezentei legi sunt publice, in conditiile legii;

2. dezbaterile vor fi consemnate si facute publice;

3. minutele acestor sedinte vor fi inregistrate, arhivate si facute publice, in conditiile legii.”

Intrucat transportatorii romani reprezinta un segment important al industriei afectate de o norma RCA cu dedicatie, data pe furis de catre ASF in complicitate cu piata supravegheata, **cerem institutiilor abilitate din Romania sa se autoseseze pentru incalcarea legii de catre Consiliul ASF pentru infractiunea de “abuz in serviciu” , fapta prevazuta si pedepsita de catre Codul Penal conform Art. 297.**

(1)” Fapta funcționarului public care, în exercitarea atribuțiilor de serviciu, nu îndeplinește un act sau îl îndeplinește în mod defectuos și prin aceasta cauzează o pagubă ori o vătămare a drepturilor sau intereselor legitime ale unei persoane fizice sau ale unei persoane juridice se pedepsește cu închisoarea de la 2 la 7 ani și interzicerea exercitării dreptului de a ocupa o funcție publică.”

Sub imperiul actualei reglementări a abuzului în serviciu, actiunea penala se pune in miscare din oficiu, nefiind necesara in acest sens formularea unei plangeri prealabile de catre persoana vatamata. Asta inseamna că procurorul are dreptul de a declansa actiunea penala impotriva faptuitorului, indiferent daca persoana vatamata prin infractiune doreste sau nu angajarea raspunderii penale a acestuia. O eventuala retragere a plangerii si/sau impacarea partilor nu sunt posibile, nefiind permise de lege cu privire la abuzul in serviciu.

Fondul toxic al normei RCA

- 1. In cazul daunei majore a unui autovehicul asigurat RCA, pagubitul RCA va primi cu 30% - 50% mai putini bani de despagubire.**

La solicitarea UNSAR, ASF a schimbat modul de calcul al valorii de despagubire a unei daune majore dupa cum urmeaza:

- Actuala norma, valabila inca 20 de zile, prevede ca in cazul daunelor majore, pagubitul RCA sa fie despagubit in baza calculului rezultat dintr-o ecuatie matematica in care se introduc urmatorii parametri: **valoarea de nou a masinii, coeficienti de uzura calculati in functie de vechimea masinii, km parcursi si starea tehnia a acesteia.**

Studiu de caz – atasat in Anexa 1

Ce prevede noua norma RCA in cazul daunelor majore?

Noua norma 23/2014 care va intra in vigoare incepand cu 1 Ianuarie 2015 prevede:

Art 52 (1) *“Valoarea vehiculului la data producerii accidentului se stabilește pe baza valorilor de piață ale unor vehicule de aceeași marcă, tip, model, caracteristici tehnice și dotări, an de fabricație, având un parcurs în kilometri și o stare de întreținere comparabile.*

(2) Valoarea de piață a unui vehicul se stabilește pe baza sistemelor de specialitate pentru evaluarea vehiculelor înmatriculate permanent în România, precum și în baza oricăror documente prezentate de către partea prejudiciată în dovedirea prejudiciului suferit.” – Extras din Norma RCA Nr.23/2014 adoptată în 6 Noiembrie 2014 de către ASF.

Explicatii: Valoarea de piata este cea prezentata pe site-urile de vanzari auto.

Aceeași mașina cu caracteristici similare o găsim în cadrul aceluși site-uri de vanzari auto

(Ex: autovit.ro; auto.ro etc) cu o diferență de peste 30% între ele.

Cu o astfel de sumă, pagubitul RCA nu va putea să își cumpere o mașină similară, deoarece banii de despăgubire sunt raportați la o piață de autovehicule second-hand din România, o piață **indoielnică** din următoarele motive: **Kilometraj falsificat, nu există istoric al daunelor** (mașini care au fost avariate de mai multe ori grav – daune totale, sunt repuse în circulație fără o verificare tehnică riguroasă, iar această stare de fapt conduce la alterarea semnificativă a pretului final de revanzare), **pretul diferă în funcție de puterea de cumpărare a zonei de raportare, pretul diferă și în funcție de nevoia de bani a vânzătorului** etc.

In mod natural, asiguratorii vor face comparații cu autovehiculele tranzacționate la cel mai scăzut pret, pentru a plăti cât mai puțin.

Cu toate că există și un catalog on-line de specialitate care conține o bază de date a autovehiculelor tranzacționate. Dar nici acest catalog nu își asumă nici un fel de răspundere cu privire la datele furnizate.

“nu dăm nicio garanție de orice fel, explicite sau implicite, cu privire la completitudinea, acuratețea, fiabilitatea, adecvarea sau disponibilitatea în ceea ce privește site-ul sau informațiile, produsele, serviciile sau graficele aferente de pe site în niciun scop. Orice încredere în astfel de informații reprezintă, prin urmare, răspunderea dvs.”

– Extras din Rubrica Juridic, Capitolul Limitarea Responsabilității, a societății.

CONCLUZIE

Valorile furnizate de către acele site-uri de specialitate sunt **mai mici cu 30% - 50%** față de valorile furnizate de către ecuația matematică valabilă până la sfârșitul anului 2014. Noua Normă RCA, în loc să crească gradul de protecție a pagubitului RCA (proporțional cu majorarea politelor RCA), paradoxal **scade gradul de protecție a pagubitului RCA, reduce costurile de despăgubire ale unei persoane nevinovate de producerea unui accident** de circulație și care ar trebui să beneficieze de o despăgubire justă, transparență și care să îi repare valoarea întregului prejudiciu.

2. **Valorile de despăgubire acordate de către firmele de asigurări plafonează cuantumul plăților pentru reparații.**

Aceste plafonari sunt adoptate in conditiile in care piata de asigurari din Romania, a platit in ultimul an plati ale despagubirii mai reduse fata de anul precedent (Anul 2013: 1.402 milioane lei, Anul 2014: 1.390 milioane lei)

Este plafonata valoarea reparatiilor la nivelul pretului tarifului, manoperei si materialelor comunicate de catre importatorul marcii in Romania.

(5) *“Prețurile practicate de unitățile de specialitate utilizate în stabilirea cuantumului pagubei nu pot fi mai mari decât prețurile practicate de către unitățile de specialitate autorizate de către producătorii de vehicule, respectiv reprezentanții din România ai acestora”* – Art 51.pct. 5, Norma 23/2014 emisa de ASF.

Aceasta prevedere incalca principiul liberei concurențe, care stabilește ca orice operator economic isi poate stabili singur preturile de vanzare a serviciilor sau produselor.

Articolul 81, al.1 TCE, referitor la înțelegerile între întreprinderi:

„Sunt incompatibile cu piața comună și sunt interzise orice înțelegeri între întreprinderi, orice decizie a grupurilor de întreprinderi, precum și orice practici concertate între întreprinderi, susceptibile să afecteze comerțul între statele membre și care au ca obiect sau ca efect împiedicarea, restrângerea sau distorsionarea concurenței în interiorul pieței interne, și în special cele care constau în:

- a) *fixarea directă sau indirectă a prețurilor de cumpărare sau de vânzare sau a altor condiții ale tranzacțiilor comerciale;(…)”*

Art. 5 din Legea 21/1996 modificat prin OUG 121/2003 prevede:

„Sunt interzise orice înțelegeri exprese sau tacite între agenții economici sau asociații de agenți economici, orice decizii de asociere sau practici concertate între aceștia, care au ca obiect sau pot avea ca efect restrângerea, împiedicarea sau denaturarea concurenței pe piața românească sau pe o parte a acesteia, în special cele care urmăresc:

- a) *fixarea concertată, în mod direct sau indirect, a prețurilor de vânzare sau de cumpărare, a tarifelor, rabaturilor, adaosurilor, precum și a oricăror alte condiții comerciale inechitabile;”*

Dispozițiile tratatului amintit pot constitui un obstacol în calea liberei concurențe a unor servicii de reparatii care sunt legal comercializate pe teritoriul unui stat membru.

Deasemenea, pentru ca nu este specificat cadrul explicit de aplicare a costurilor de despagubire (plafonare a tarifului orar, valoare a pieselor si a materialelor) este foarte probabil sa asistam la o **raportare excesiva a acestor costuri**.

Exemplu: In Romania exista peste 100 de concesionari Dacia care au si propriul atelier de reparatii, acesti fiind reprezentantii marcii in Romania.

Pretul manoperei difera intre acestia chiar si cu 100% in functie de puterea de cumparare a zonei.

In mod natural, asiguratorii se vor raporta la nivelul celui mai scazut pret al manoperei practicat de catre reprezentanta Dacia din Romania.

O astfel de situatie **impiedica libera concurenta in randul operatorilor economici** care au costuri diferite in functie de zona in care opereaza (Ex: Salariile din Bucuresti sunt mult mai mari decat cele din Slobozia, Chiriile la fel, etc).

Nu au existat nici un fel de consultari cu **Consiliul Concurentei**, nu au fost elaborate nici un fel de studii de impact cu privire la plafonarea unor costuri de reparatii intr-o piata economica libera europeana.

PRECIZARE IMPORTANTA

Nu exista nici o astfel de limitare prezenta in legislatia RCA la nivel comunitar tocmai pentru ca incalca principiul fundamental al liberei concurente!

Concluzie:

1. Prin noua norma RCA, ASF incalca OUG93/2012 privind rolul, misiunea si obiectivele asumate, acestea fiind de "*apararea drepturilor asiguratilor*"
2. Noua Norma RCA incalca principiul liberei concurente, respectiv, Art.81 al.1 al TCE.

Actuala legislatie in domeniul asigurarilor favorizeaza exclusiv societatile de asigurari.

1. Polita RCA este emisa de catre asiguratorii RCA pentru o perioada de minim 6 luni

De ce trebuie sa platim o polita RCA pentru o perioada de minim 6 luni, daca avem nevoie in unele cazuri doar de perioade mai scurte de timp?

Pentru ca este o polita de asigurari obligatorie?

Pentru ca trebuie sa contribuim in mod obligatoriu la bugetul unor niste societati de asigurari protejate in orice mod de catre un arbitru cumparat?

Ar trebui sa platim servicii obligatorii doar pentru perioadele in care avem nevoie de acele servicii si nu pentru perioade de minim 6 luni, in interesul celor 11 societati de asigurari care pretind a fi pe pierdere de peste 10 ani de zile, inca de la infiintare!

Rolul declarat al ASF: “promovarea stabilitatii activitatii de asigurare si apararea drepturilor asiguratilor” – Art.5, pct.b, din OUG 93/2012.

2. ASF a permis societatilor de asigurari sa detina rolul de “procuror – judecator” in cazul daunelor

Gratie unei legislatii cu dedicatie din partea ASF, societatile de asigurari desfasoara urmatoarele activitati:

- Isi stabilesc singuri valoarea de vanzare a politelor de asigurari
- Isi stabilesc singuri solutiile tehnice
- Isi stabilesc singuri valorile de despagubire
- Achita cand vor si cat vor din valoarea despagubirilor, fara a fi sanctionati in nici un fel – sprijiniti in acest fel de catre “*arbitrul*” ASF

Cine stabileste solutia tehnica in cazul daunelor auto?

Inspectorii de daune angajati ai societatilor de asigurari

Problema este ca majoritatea acestor inspectori de daune:

- Nu au studiile tehnice in domeniul auto
- Nu au experienta tehnica in domeniul reparatiilor auto
- Nu urmeaza cursuri periodice de reimprospatare a cunostiintelor tehnice pentru a fi la curent cu noile tehnologii aparute in domeniul auto
- Toti inspectorii de daune sunt bonusati la salariu proportional cu sumele salvate la plata sau penalizati de catre angajatori daca depasesc o anumita valoare medie a daunei stabilita de conducerea societatii.

(vezi document atasat - extras din fisa postului inspectorului de daune)

Este posibil ca o persoana constransa financiar de catre angajator si sub sanctiunea pierderii locului de munca, nepregatita atat profesional, cat si din punct de vedere al experientei sa emite rapoarte tehnice corecte, complete si obiective?

Art. 9. - (1) *“Pentru activitatea de constatare si lichidare a daunelor auto, asiguratorii RCA au obligatia de a dispune de personal specializat, împuternicit pentru a actiona în numele asiguratorului cu care are încheiat contractul de muncă.”* – extras din ordinul 14/2011 emis de catre CSA.

Cine verifica nivelul cunostiintelor acestor functionarasi care decid siguranta rutiera a romanilor pagubiti RCA?

COTAR considera ca informatiile si exemplele consemnate in aceasta scrisoare sunt suficiente pentru ca institutiile abilitate sa identifice cu atentie si vigilenta zonele de competenta ce le revin pentru **demararea in regim de urgenta a unor investigatii aprofundate** cu privire la derapajele grave inregistrate de catre Autoritatea de Supraveghere Financiara la unison cu societatile de asigurari din Romania.

Aceste grave derapaje afecteaza deopotriva:

- Asiguratii romani ai acestei tari
- Bugetul statului roman vaduvit de taxe si impozite ocolite de catre asiguratorii;
- Transportatorii romani care analizeaza in mod serios mutarea parcurilor auto si inmatricularea acestora in tari a caror institutii functioneaza si protejeaza cu adevarat acest domeniu;
- Service-uri auto;
- Industriile conexe;

Vom astepta masurile concrete de corectare ale acestor grave probleme din partea autoritatilor romane pana in data de 31 Ianuarie 2015. In situatia in care acestea vor intarzia sa apara, urmeaza sa anuntam data unui protest general al tuturor transportatorilor membri COTAR, la care suntem siguri ca vor participa toate patronatele din transport, dupa data de 1 Februarie 2015.

Vasile Stefanescu, Presedinte C.O.T.A.R.