UNIUNEA NAȚIONALA A SOCIETATILOR DE ASIGURARE SI REASIGURARE DIN ROMANIA
Bd. Libertatii, nr. 12, Bl. 113, Sc. 3, Ap. 68, sector 4, cod postal 040129 Bucuresti
Tel: 317 78 31; Tel. / fax: 317 78 32; office@unsar.ro; www.unsar.ro

Nr. 149/19.09.2016

PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR
COMISIA PENTRU BUGET, FINANȚE ȘI BANCI
Nr. 4C-2/ ...562.../ 19.09.2016

Către: **Camera Deputaților**
Comisia pentru buget, finanțe și bănci

În atenția: Domnului Viorel Ștefan, Președinte

Ref.: ***Propunerile UNSAR la Proiectul de lege privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto***

Domnule Președinte,

Uniunea Națională a Societăților de Asigurare și Reasigurare din România dorește să vă transmită propunerile Asociației la Proiectul de lege privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule.

UNSAR consideră că această inițiativă reprezintă oportunitatea de a crea un cadru legislativ stabil care să ofere predictibilitatea necesară în materia asigurării de răspundere civilă auto.

Conform estimărilor UNSAR, prevederile incluse în proiect, printre care reducerea perioadei minime de încheiere a unei polițe RCA de la 6 luni la o lună, introducerea posibilității suspendării de către asigurat a poliței și menținerea impredictibilității despăgubirilor pentru daune morale acordate în instanțe, ar putea crește presiunile asupra costurilor suportate de consumatorul de asigurare.

Tocmai de aceea, atașăm prezentei adrese propunerile UNSAR la Proiectul de lege.

Vă asigurăm, domnule Președinte, de întreaga noastră colaborare.

Venit pe e-mail

Cu considerație,

Florentina Almăjanu

Director General

Uniunea Națională a Societăților de Asigurare și Reasigurare UNSAR

UNIUNEA NATIONALA A SOCIETATILOR DE ASIGURARE SI REASIGURARE DIN ROMANIA
Bd. Libertatii, nr. 12, Bl. 113, Sc. 3, Ap. 68, sector 4, cod postal 040129 Bucuresti
Tel: 317 78 31; Tel. / fax: 317 78 32; office@unsar.ro; www.unsar.ro

Nr. 149/19.09.2016

PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR
SECRETARIATURA GENERALĂ
Nr. înregistrare 4418
Ziua 20 Luna 09

Către: **Camera Deputaților**
Comisia pentru buget, finanțe și bănci

În atenția: **Domnului Viorel Ștefan, Președinte**

Ref.: ***Propunerile UNSAR la Proiectul de lege privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto***

Domnule Președinte,

Uniunea Națională a Societăților de Asigurare și Reasigurare din România dorește să vă transmită propunerile Asociației la Proiectul de lege privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule.

UNSAR consideră că această inițiativă reprezintă oportunitatea de a crea un cadru legislativ stabil care să ofere predictibilitatea necesară în materia asigurării de răspundere civilă auto.

Conform estimărilor UNSAR, prevederile incluse în proiect, printre care reducerea perioadei minime de încheiere a unei polițe RCA de la 6 luni la o lună, introducerea posibilității suspendării de către asigurat a poliței și menținerea impredictibilității despăgubirilor pentru daune morale acordate în instanțe, ar putea crește presiunile asupra costurilor suportate de consumatorul de asigurare.

Tocmai de aceea, atașăm prezentei adrese propunerile UNSAR la Proiectul de lege.

Vă asigurăm, domnule Președinte, de întreaga noastră colaborare.

Cu considerație,

PARLAMENTUL ROMÂNIEI
CAMERA DEPUTAȚILOR
COMISIA PENTRU BUGET, FINANȚE ȘI BĂNCI
Nr. 4C-2/ ...562.../.19..09..2016

Florentina Almăjanu
Director General

Uniunea Națională a Societăților de Asigurare și Reasigurare *UNSAR*

UNIUNEA NAȚIONALĂ A SOCIETĂȚILOR DE ASIGURARE ȘI REASIGURARE DIN ROMÂNIA

DOCUMENT DE POZIȚIE

Referitor la

Proiectul de lege privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule

2016

CUPRINS

1 Cine suntem 4
2 Poziția UNSAR 4
2.1 Proiectul va avea efectul scontat dacă: 4
2.2 Prevederile actuale ale Proiectului vor reduce presiunile asupra pieței de asigurări, dacă: 5
2.3 Prevederile Proiectului vor fi în interesul asiguraților, dacă: 5
3 Propunerile de modificare a Proiectului 6
4 Măsuri pe care le susținem cu amendamente 8
4.1 Modificările aduse Biroului Asigurătorilor de Autovehicule din România 8
4.2 Termenul de solutionare a cererii de despagubire 9
4.3 Calculul penalizărilor în cazul întârzierii despăgubirilor 9
4.4 Reglementarea daunelor morale 10
4.4.1 Pe scurt 10
4.4.2 Argumente de natură juridică şi operaţională 14
4.4.3 Argumente de natură economică 15
4.4.4 Legislaţie şi practică europeană 15
4.4.5 Evaluarea legală a prejudiciului nepatrimonial 16
4.5 Compensarea Directa 17
4.5.1 Pe scurt 17
4.5.2 Riscurile operaționale ale compensării directe 18
4.5.3 Riscuri de reglementare 19
4.5.4 Compensarea directă în Europa 20

4.6 Introducerea posibilității de a plăti în rate prima 20
5 Măsuri pe care nu le susținem 22
5.1 Scăderea perioadei minime contractuale la o lună 22
6 Măsuri propuse de UNSAR 22
7 Concluzii 24

SINTEZĂ

1 CINE SUNTEM

Uniunea Națională a Societăților de Asigurare și Reasigurare din România (UNSAR) este asociația reprezentativă a pieței de asigurări din România, ai cărei membri reprezintă peste 90% din subscrierile înregistrate pe piața românească de asigurări.

UNSAR susține îmbunătățirea cadrului legislativ existent în domeniul asigurărilor din România și promovează importanța acestui proces pentru dezvoltarea durabilă a industriei asigurărilor.

2 POZIȚIA UNSAR

UNSAR susține nevoia de actualizare a legislației în domeniul asigurărilor de răspundere civilă auto (RCA) și consideră că **proiectul de lege adus în discuție (Proiectul) este necesar ,** oferind șansa unor modificări legislative cu impact pozitiv direct asupra asiguraților, dar și persoanelor prejudiciate prin accidente de vehiculedin perspectiva dezvoltării sustenabile a pieței de asigurări din România.

Cu toate acestea, conform estimărilor proprii și în absența altor analize privind impactul socio-economic al proiectului de lege, **UNSAR consideră că pentru a avea efectul scontat Proiectul necesită câteva ajustări,** rezultate în urma discuțiilor cu toate părțile implicate.

UNSAR semnalează totodată că unele dintre măsurile propuse în noul proiect de lege vor conduce la creșterea influența prețul asigurării RCA în sensul creșterii acestuia.

2.1 PROIECTUL VA AVEA EFECTUL SCONTAT DACĂ:

- Va reuși să asigure pieței de asigurări principalul lucru de care are nevoie, și anume **predictibilitatea costurilor**
- **Va corecta tendința de creștere a despăgubirilor** (+18% în 2014 față de 2010) și îndeosebi a despăgubirilor pentru daune morale și vătămări corporale (valoarea

despăgubirii medii a crescut cu 144% în 2014 față de 2010, conform raportului Consiliului Concurenței)

2.2 PREVEDERILE ACTUALE ALE PROIECTULUI VOR AVEA EFECTE POZITIVE ASUPRA PIEȚEI DE ASIGURĂRI RCA, DACĂ:

- Vor schimba opinia răspândită că prețul este principalul criteriu de selecție a asigurătorului de răspundere civilă, așa cum a arătat și Consiliul Concurenței în raportul Investigației privind sectorul asigurărilor auto din România și a repetat-o și Autoritatea
- Nu vor introduce costuri suplimentare, menținând un echilibru între nevoia asiguraților de reducere sau cel puțin menținere a prețurilor și imperativul protejării terțului păgubit.
- Vor ține cont de faptul că, în contextul actual și din experiența ultimilor ani, **sursele bugetare limitate fac improbabilă derularea unor campanii pentru creșterea gradului de cuprindere în RCA și pentru alegerea responsabilă a unei asigurări,** aceste campanii fiind derulate exclusiv de către companiile de asigurări
- În aceste condiții și dat fiind caracterul nesigur și dezechilibrat al pieței de asigurări din România, vor introduce o procedură de despăgubire precum **compensarea directă, doar în forma cu caracter voluntar atât pentru asigurat cât și pentru companiile de asigurare, pentru a nu afecta tocmai asigurătorii corecți și stabili financiar, ceea ce ar adăuga o presiune suplimentară asupra prețului asigurărilor**

2.3 PREVEDERILE PROIECTULUI VOR FI ÎN INTERESUL ASIGURAȚILOR, DACĂ:

- Nu vor implica un consum mai mare de timp, prin măsuri precum introducerea unui contract de asigurare, ci, din contră vor **presupune proceduri de emitere simplificate**
- **se va reglementa procedura de stabilire și acordare a despăgubirilor morale pentru prejudicii rezultate din vătămarea integrității corporale sau a sănătății ori decesului persoanelor în accidente de vehicule**, prin introducerea unor criterii clare și obiective de evaluare care să conducă la predictibilitate, echitate, echilibru și rapiditate în acordarea despăgubirilor
- **Vor diminua cheltuielile asiguratului, prin reducerea costurilor suportate de asigurători.**

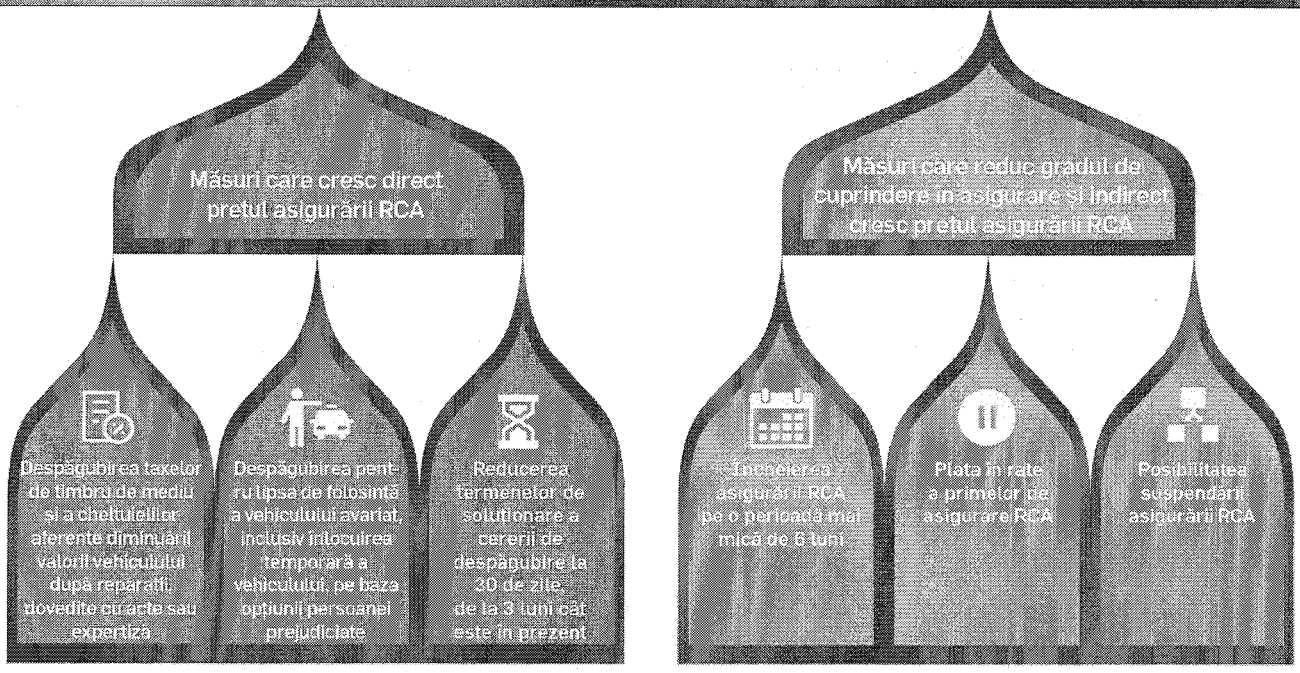
3 PROPUNERILE DE MODIFICARE A PROIECTULUI

În baza acestor considerente, UNSAR are următoarele observații pe marginea Proiectului:

Proiect	Propunerea UNSAR
Măsuri pe care le susținem cu amendamente	
Birou Asigurătorilor de Autovehicule din România	UNSAR susține necesitatea ca BAAR să primească atribuția sa fundamentală de Birou Carte Verde, omisă în proiectul de lege.
Termenul de solutionare a cererii de despagubire	UNSAR susține aplicarea prevederilor cuprinse în Directiva Europeană 103/2009/CE, Art. 22.
Calculul penalizărilor în cazul întârzierii despăgubirilor	UNSAR susține clarificarea modalității de calcul al penalităților în cazul despăgubirilor pentru daunele materiale și în cel al despăgubirilor pentru daunele morale.
Reglementarea daunelor morale	Menținerea sistemului actual de acordare a despăgubirilor morale creează și discriminări între victime, dezechilibre și întârzieri în acordarea de despăgubiri, lipsă de predictibilitate pentru asigurători cu impact în costuri și finalmente asupra primelor de asigurare RCA, încurajează fenomene marginale de corupție . UNSAR propune introducerea unui sistem tabelar de acordare a despăgubirilor atât pe cale amiabilă cât și pe cale judecătorească.
Compensarea directă	Compensarea directă va pune presiune pe asigurătorii corecți și responsabili, ceea ce va însemna o mai mare instabilitate a pieței de asigurări și posibile creșteri de prețuri ale polițelor. Compensarea directă trebuie să aibă caracter voluntar atât pentru asigurați cât și între asigurători.
Introducerea posibilității de a plăti în rate prima de asigurare	Va conduce inevitabil la scăderea gradului de cuprindere în asigurare. Efectul poate fi combătut, parțial, prin introducerea penalităților.
Măsuri pe care nu le susținem	
Scăderea perioadei minime contractuale la o	Menținerea asigurării pe o perioadă minimă de

lună	6 luni, cu posibilitatea suspendării în caz de nefolosință și plată în rate.

Impactul legii asupra prețului RCA



O posibilă soluție de contrabalansare a creșterii prețurilor: introducerea unei modalități predictibile de acordare a despăgubirilor morale pentru vătămări corporale și deces.

DETALIEREA POZIȚIEI UNSAR

4 MĂSURI PE CARE LE SUSȚINEM CU AMENDAMENTE

4.1 MODIFICĂRILE ADUSE BIROULUI ASIGURĂTORILOR DE AUTOVEHICULE DIN ROMÂNIA

UNSAR semnalează că în forma actuală a proiectului de lege lipsește atribuția principală a Biroului Asigurătorilor de Autovehicule din România: aceea de Birou Carte Verde, ceea ce va conduce la un vid legislativ cu efecte greu de imaginat.

De aceea, UNSAR apreciază că **soluția cea mai bună ar fi introducerea unui articol nou 29[1], care să reglementeze și această atribuție, existentă în prezent.**

"Art. 29[1]. - B.A.A.R. în calitate de birou national auto

(1) În calitate de birou national auto, B.A.A.R. garanteaza fără a avea beneficiu de discutiune:

a) persoanelor prejudiciate prin accidente produse pe teritoriul României prin intermediul vehiculelor care stationează în mod obisnuit într-un alt stat si pentru care se prezintă documente de asigurare Carte Verde considerate valabile în România la data producerii accidentului, despăgubirea pentru prejudiciile suferite. Pentru accidentele provocate prin intermediul vehiculelor care stationează în mod obisnuit pe teritoriul aflat în competenta unui birou national care a semnat Acordul multilateral, B.A.A.R. garantează persoanelor prejudiciate, în numele biroului national respectiv, despăgubirea pentru prejudiciile suferite, indiferent dacă acele vehicule erau asigurate sau nu la data producerii accidentului.

b) celorlalte birouri nationale, obligatia asumată de membrii B.A.A.R. de a despăgubi persoanele prejudiciate prin accidente produse în aria lor de competentă, prin intermediul vehiculelor care stationează în mod obisnuit în România si pentru care se prezintă documente de asigurare Carte Verde emise de membrii B.A.A.R. si considerate valabile la data respectivă în statul in care s-a produs accidentul. Pentru accidentele provocate pe teritoriul aflat în competenta unui birou national care a semnat Acordul multilateral, B.A.A.R. garantează biroului respectiv, despăgubirea persoanelor prejudiciate indiferent dacă vehiculele erau asigurate sau nu la data producerii accidentului.

(2) În cazul cererilor de despăgubire care se solutionează de B.A.A.R. în calitatea sa de birou national auto, prevederile art. 18 și art.19 se aplică în mod corespunzător.

(3) Drepturile persoanelor prejudiciate prin accidente produse pe teritoriul României in conditiile prevazute la alin. (1) lit a) se exercită împotriva asigurătorului, sau dupa caz impotriva biroului garant, prin intermediul B.A.A.R. sau prin intermediul corespondenţilor pe care B.A.A.R. îi desemnează în acest scop".

4.2 TERMENUL DE SOLUTIONARE A CERERII DE DESPAGUBIRE

Conform proiectului legislativ, Art. 18, alin. (1) si (2), introduc un termen de 30 de zile pentru solutionarea cererii de despagubire. Astfel, alin (1) stipuleaza ca „in termen de cel mult 30 de zile de la data înaintării cererii de despăgubire de către asigurat ori de către partea prejudiciată, asigurătorul RCA este obligat sa...", iar alin. (2) mentioneaza ca "*dacă în termen de cel mult **30 de zile** de la avizarea producerii evenimentului asigurat de către partea prejudiciată ori de către asigurat, asigurătorul RCA nu a notificat părţii prejudiciate respingerea pretenţiilor de despăgubire, precum şi motivele respingerii, **asigurătorul RCA este obligat la plata despăgubirii***".

Precizăm că termenul de 30 de zile este insuficient pentru investigarea unui dosar de daună asupra căruia planează suspiciuni de fraudă, ceea ce va conduce inevitabil la creșterea fraudelor și implicit la costuri suplimentare pentru asigurați.

UNSAR propune preluarea prevederilor din Directiva Uniunii Europene 103/2009/CE, Art. 22 ("*În care oferta nu a fost prezentată în termen de 3 luni, se percep dobânzi calculate în funcție de valoarea despăgubirii oferite de către întreprinderea de asigurare sau acordate de către judecător persoanei vătămate*").

Astfel, propunerea UNSAR este ca Art. 18, alin. (1) si (2) să fie modificate tinand cont de termenul din directiva, de 3 luni.

4.3 CALCULUL PENALIZĂRILOR ÎN CAZUL ÎNTÂRZIERII DESPĂGUBIRILOR

Articolul 18, alin. (5) al Proiectului de lege stipulează că " *Dacă asigurătorul RCA nu îşi îndeplineşte obligaţiile în termenul prevăzut la alineat (4) sau şi le îndeplineşte defectuos, inclusiv dacă diminuează nejustificat despăgubirea sau intarzie achitarea despăgubirii, acesta este obligat la plata unor penalitati de 0,2% pe zi de intarziere calculate la nivelul sumei de despagubire cuvenita sau la diferenta de suma neachitata. Plata penalitatilor se face odata cu plata despagubirii*".

Articolul 18, alin. (6) precizează că "*În cazurile privind vătămările corporale şi daunele morale care fac obiectul unui litigiu, penalităţile sunt stabilite de către instanţa judecătorească*".

În primul rând, UNSAR consideră că, în forma actuală din proiectul de lege, alin.(6) este neconstituțional, încălcând art.1 alin.(4) din Constituție care statuează principiul separației și echilibrului puterilor în stat (legislativă, executivă, judecătorească), deoarece lasă în sarcina judecătorului să stabilească nivelul penalităților, atribut care aparține exclusiv legiuitorului (O.G. nr.13/2011), înloc să aplice legea..

Pe fondul celor două alineate UNSAR consideră că această modalitate de calcul conduce la penalizări deosebit de mari și de grave în cazul despăgubirilor morale pentru prejudicii rezultate din vătămarea integrității corporale sau a sănătății ori decesului persoanelor în accidente de vehicule, îndeosebi în cazul în care acestea sunt stabilite în instanță, în situația în care un proces poate dura și câțiva ani. Un asigurător nu poate plăti penalități pentru neplata unei sume care nu este certă în lipsă de criterii legale de evaluare obiective și concrete pe care, implicit, nu o cunoaște urmând a fi stabilită de instanță, așa cum ar presupune alineatul (6) al art. 18. Totodată, UNSAR consideră oportună introducerea unor penalități pentru asigurătorii care nu își respectă obligațiile de plată față de celelalte companii din piață.

De aceea, UNSAR propune următoarea formulare, agreată cu toți actorii din piață:

"(5) Dacă asigurătorul RCA nu îşi îndeplineşte obligaţiile în termenul prevăzut la alineat (4) sau şi le îndeplineşte defectuos, inclusiv dacă diminuează nejustificat despăgubirea sau intarzie achitarea despăgubirii, acesta este obligat la plata unor penalitati de 0,2% pe zi de intarziere calculate la nivelul sumei de despagubire cuvenita sau la diferenta de suma neachitata ***pentru daunele materiale. Penalitatile se aplica in acelasi cuantum si in cazul in care un asigurator facultativ s-a subrogat in drepturile persoanei prejudiciate, urmand a recupera prejudiciul de la asiguratorul RCA.*** *Plata penalitatilor se face odata cu plata despagubirii.*

(5[1]) ***Prin exceptie, in cazul despagubirilor morale, penalizarea se datoreaza incepand cu a 11-a zi, inclusiv, de la data stabilirii, prin tranzactie sau hotarare judecatoreasca definitiva, a cuantumului despagubirii cuvenite, daca asiguratorul RCA nu isi indeplineste obligatia de plata in acest termen.*** *Plata penalitatilor se face odata cu plata despagubirii".*

4.4 REGLEMENTAREA DAUNELOR MORALE

4.4.1 Pe scurt

România se confruntă în prezent cu un **vid legislativ în ceea ce privește stabilirea despăgubirilor morale pentru prejudicii rezultate din vătămarea integrității corporale sau a sănătății ori decesului persoanelor în accidente de vehicule** Prevederile cuprinse în proiectul de lege, la art. 19, alin. (5) și (6), conform cărora stabilirea acestor despăgubiri se realizează pe cale amiabilă prin însumarea unor puncte traumatice, iar pe cale judecătorească *„pe baza probelor cu caracter medical, medico-legal, psihologic, statistic, precum și în concordanţă cu jurisprudenţa din România"*, nu ameliorează în niciun fel situația actuală, lăsând același nivel de

inceritutdine, relativism și subiectivitate în evaluarea despăgubirii morale ca și în prezent cu consecințele prezentate succint mai jos :

- Cuantumul despăgubirilor plătite pentru vătămări corporale și deces din asigurarea RCA a crescut în ritm alarmant, de la an la an: cele 470 de milioane de lei plătite în 2014, au reprezentat o creștere de 24% față de 2013, și de peste 2000% față de 2007).
- Au apărut discriminări între victimele unor accidente care au suferit daune similare și care primesc despăgubiri de magnitudini complet diferite.
- Au apărut și dezvoltat fenomene marginale nedorite: veritabile rețele de "vânare" a victimelor pentru reprezentare în fața asigurătorilor, rețele ale "samsarilor durerii" care ajung în cele din urmă să primească între 30-70% din cuantumul despăgubirii.
- Costurile suplimentare generate de absența unui sistem predictibil s-au reflectat în creșterea primelor de asigurara a poliței RCA fiind transferate asiguraților.

UNSAR consideră că aceste lipsuri ar putea fi remediate prin introducerea unui sistem tabelar pentru stabilirea despăgubirilor atât pe cale amiabilă cât și judecătorească, caracterizat prin:

- **Obiectivitate:** Un sistem de calcul stabil și predictibil, cu criterii obiective, stabilite de specialiști în medicină legală, pentru despăgubirile morale și vătămările corporale.
- **Personalizare:** Sistemul permite ajustarea despăgubirilor, în funcție de particularitățile cazului.
- **Cuprindere:** spre deosebire de sistemul propus de lege, propunerea UNSAR acoperă și **toate costurile materiale aferente despăgubirilor materiale pentru vătămări corporale și decese** (pierderile de venit, toate cheltuielile prilejuite de accident, cum ar fi cheltuielile cu transportul, cu tratamentul, cu spitalizarea, pentru recuperare, pentru proteze, pentru alimentație suplimentară, pentru recalificare profesională sau pentru creșterea costurilor locative, precum si toate cheltuielile cu îngrijitori pe perioada incapacității de muncă).
- **Nediscriminatoriu:** persoanele cu vătămări similare primesc despăgubiri similare
- **Costuri corecte:** Permite estimarea corectă a costurilor evenimentelor neplăcute viitoare, ceea ce înseamnă costuri reduse atât pentru asigurător cât și pentru asigurat.
- **Eficiență:** Permite degrevarea instanțelor de judecată și reducerea timpilor de așteptare pentru primirea despăgubirilor (precizăm faptul ca în Austria, numărul dosarelor soluționate pe cale judecatorească este sub 1%, iar în Germania este de sub 2%).

<u>UNSAR propune introducerea unui astfel de sistem în Articolul 19, care reglementează stabilirea despăgubirilor, după alineatul (3):</u>

„(4) La stabilirea despagubirilor in cazul vatamarii corporale sau a decesului unor persoane, atat pe cale amiabila cat si pe cale judecatoreasca, se au in vedere urmatoarele:

1) Pentru prejudicii materiale, in caz de vătămare a integrităţii corporale sau a sănătăţii:

a. Diferența dintre veniturile nete ale persoanei vătămate, probate cu documente justificative, si indemnizația primita din fondurile persoanei juridice sau fizice la care persoana vătămată își desfăşoară activitatea și/ sau, după caz, din fondurile bugetului asigurărilor sociale, pe perioada cat s-a recunoscut dreptul la un ajutor sau la o pensie;

b. Venitul mediu lunar net realizat din activităţi licite şi fiscalizate, desfășurate de persoana vătămată pe o perioadă anterioară de 1 an, probat cu documente justificative, în cazul persoanelor care nu au calitatea de salariat și nu beneficiază de ajutor sau pensie in condițiile prevăzute la lit. a);

c. Salariul de baza minim net pe ţară garantat in plata, în cazul persoanelor vătămate aflate la data producerii accidentului în ultimul an de studii sau de calificare ori care nu pot face dovada obținerii unui venit potrivit lit.a) și b);

d. Eventualele cheltuieli prilejuite de accident – cheltuieli cu transportul persoanei vătămate, cu tratamentul, cu spitalizarea, pentru recuperare, pentru proteze, pentru alimentație suplimentara, conform prescripțiilor medicale, probate cu documente justificative și care nu sunt suportate din fondurile de asigurări sociale prevăzute de reglementările in vigoare;

e. Cheltuielile cu îngrijitori pe perioada incapacității de muncă, dacă prin certificatul medical se recomandă acest lucru, însa nu mai mult decât salariul de bază minim net pe ţară garantat în plată.

2. Pentru prejudicii materiale, in caz de deces:

a. Cheltuielile de înmormântare, inclusiv pentru piatra funerara, precum si cele cu îndeplinirea ritualurilor religioase, probate cu documente justificative;

b. Cheltuielile cu transportul cadavrului, inclusiv cele de îmbălsămare, de la localitatea unde a avut loc decesul pana la localitatea in care se face înmormântarea, probate cu documente justificative;

c. Veniturile nete nerealizate si alte eventuale cheltuieli rezultate în perioada de la data producerii accidentului și până la data decesului, prevăzute la pct. 1, dacă acestea au fost cauzate de producerea accidentului;

d. Diferența dintre suma datorata in baza obligației de întreținere si pensia de urmaș cuvenită persoanelor îndreptățite.

3) Pentru prejudicii nepatrimoniale:

a) despăgubirile cuvenite persoanelor prejudiciate ca urmare a vătămării integrității corporale ori a sănătăţii persoanelor sau decesului acestora se evaluează pe baza punctajului obţinut prin însumarea punctelor traumatice, corespunzător categoriilor de prejudicii nepatrimoniale rezultate în urma producerii accidentului de vehicule;

b) evaluarea despăgubirilor are în vedere un nivel mediu prezumat al suferinței îndurate de persoanele prejudiciate;

*c) valoarea unui punct traumatic este egală cu **N salarii de bază minime brute** pe ţară garantate în plată de la data producerii accidentului;*

*d) **despăgubirile se pot ajusta în funcție de particularitățile fiecărui caz în parte, pe bază de probe;** sarcina probei pentru majorarea, respectiv diminuarea cuantumului despăgubirilor evaluate conform Anexei 1 sau 2, dupa caz, va reveni părții care a propus ajustarea;*

e) ajustarea nivelului despăgubirii conform prevederilor lit. c) nu va putea depăşi 25 % faţă de nivelul mediu prezumat;

f) punctajul pentru suferințele cauzate prin vătămarea integrității corporale ori a sănătății persoanelor sau decesul acestora va fi determinat global și include toate tipurile de prejudicii nepatrimoniale.

4) La stabilirea despăgubirilor morale în caz de vătămare a integrității corporale sau a sănătății, pe langa dispozitiile punctului 3) se au în vedere si urmatoarele:

a) dreptul la repararea prejudiciului nepatrimonial aparţine persoanei căreia i-a fost vătămată integritatea corporală ori sănătatea;

b) despăgubirile se stabilesc pe baza punctajului prevăzut în Anexei 1 cu aplicarea corespunzătoare a dispozițiilor lit. c);

c) stabilirea punctajului corespunzător persoanei prejudiciate, pe baza căruia se evaluează prejudiciul nepatrimonial, rezultat în urma vătămării integrităţii corporale sau a sănătăţii, se realizează de către medicii legişti din Rețeaua Națională de Medicină Legală; procedura de evaluare a persoanelor vătămate şi raporturile dintre Institutul Naţional de Medicină Legală şi părţile interesate se stabilesc prin Anexa 1;

d) suma punctajului aferent leziunilor multiple nu va putea depăşi 200 de puncte traumatice, echivalentul stării vegetative persistente – SVP, indiferent de numărul, natura sau gravitatea leziunilor.

5) La stabilirea despăgubirilor morale în caz de deces, pe langa dispozitiile punctului 3) se au în vedere si urmatoarele:

a) durerea încercată prin decesul victimei se prezumă pentru ascendenții, descendenții, colateralii privilegiaţi și soțul supraviețuitor;

b) pentru ascendenţii privilegiați, descendenţii de gradul I, colateralii privilegiaţi şi soţul supraviețuitor despăgubirile pentru prejudiciul moral suferit de aceștia se stabilesc pe baza punctajului prevăzut în Anexa 2;

c) pentru alte persoane, care pot dovedi existenţa unui prejudiciu încercat prin decesul victimei, despăgubirile, stabilite pe baza punctajului prevăzut în Anexa 2 și corespunzător colateralilor privilegiaţi, sunt maximale;

d) durerea încercată prin decesul persoanei vinovate de producerea accidentului nu poate face obiectul unor pretenţii de despăgubire„.

4.4.2 Argumente de natură juridică şi operaţională

Formularea din proiectul de lege perpetuează situația existentă. Lipsa unei reglementări a modului şi absența criteriilor de evaluare în cuantificarea despăgubirilor morale conduce la discriminări între victime:

- discriminări între victimele unor infracţiuni săvârşite cu intenţie faţă de victimele unor accidente de vehicule care în majoritate sunt produse din culpă;

- discriminări între victimele unor accidente de vehicule care au avut urmări mai puţin grave faţă de victimele unor accidente soldate cu vătămarea/decesul unui număr mare de persoane, aşadar unde numărul persoanelor care solicită despăgubiri din asigurarea RCA este foarte mare, ceea ce determină o diminuare a despăgubirii/persoană prejudiciată, astfel încât să se încadreze în limita de despăgubire de 5.000.000 euro per eveniment prevăzută de Directiva 2009/ 103/ CE;

- discriminări între victimele unor accidente rutiere care îşi valorifică pretenţiile la asigurători diferiți sau instanţe diferite, după caz, şi cărora, în condiţii similare, din cauza absenţei unor criterii normative obiective, li se acordă despăgubiri semnificativ diferite;

- încurajarea unor fenomene marginale: corupţia, crearea de reţele de "vânare" a victimelor pentru reprezentare în faţa asigurătorilor.

Cadrul legal actual referitor la despăgubirile morale care se acordă victimelor accidentelor rutiere este extrem de lacunar, singurele dispoziții referitoare la evaluarea cuantumului daunelor morale se regăsesc la Art. 50 pct. 1 lit. f) și pct. 2 lit. d) din Norma Nr. 23 / 2014 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule, cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora: "la stabilirea despăgubirilor în cazul vătămării corporale sau al decesului unor persoane..... în conformitate cu legislaţia şi jurisprudenţa din România". Prevederile din acest proiect de lege care fac trimitere la vătămări corporale și daune morale mențin această stare de fapt.

În ultimii 3-4 ani, se observă o creştere accentuată a pretenţiilor de indemnizare a daunelor nepatrimoniale acoperite prin poliţe de asigurare obligatorie RCA şi, prin urmare, a primelor de asigurare pe care consumatorii acestui produs de asigurare le suportă pentru formarea fondului din care se plătesc despagubirile. Deși primele suportate de către consumatori nu au crescut în aceeaşi proporţie cu ritmul de creştere al despăgubirilor, totuşi prima medie a crescut de la 254 lei în 2007 la 488 lei pe 6 luni din 2014. Dacă în anul 2007, ponderea despăgubirilor pentru vătămări corporale şi deces plătite se ridica la 2,5 % din total despăgubiri plătite din asigurarea RCA, în anul 2014 aceasta a ajuns la 27%. Mai mult decât atât, în ultimul timp, s-a constatat că peste 90% din despăgubirile solicitate pentru vătamări corporale sau deces sunt reprezentate de daune morale.

Necesitatea adoptării unor criterii obiective de evaluare a prejudiciilor nepatrimoniale rezultate din accidente de vehicule a fost sesizată chiar şi de instanțele judecătorești din România prin hotărârile pronunțate.

4.4.3 Argumente de natură economică

Toate motivele enumerate mai sus au condus nu numai la refuzul unor reasiguratori importanţi la nivel mondial (ex.: Hannover Re, Scor Re) de a mai cota pe piaţa românească de RCA, dar şi la creşterea constantă a costurilor de reasigurare cu efect direct asupra primelor de asigurare RCA suportate de consumator.

Cu siguranță, neajunsurile de mai sus au limitat investiții sau cooptarea unor noi investitori autohtoni și străini în domeniul asigurărilor – reasigurarilor în piața românească, în condițiile în care acest domeniu devenise deja neatractiv pe termen scurt și mediu.

Aceste retrageri din piața asigurărilor RCA atât a unor asigurători direcți, cât și a unor reasigurători constituie semnale îngrijorătoare care s-ar putea transforma într-un fenomen și ar putea contribui la reducerea competiției între operatorii din România, dar și a competitivității pieței românești de asigurări comparativ cu cele din alte state membre. Astfel de pericole potențiale, dar cât se poate de reale, necesită o intervenție de natură legislativă prin care să se impună măsuri similare celor din propunerea UNSAR.

4.4.4 Legislaţie şi practică europeană

Introducerea unui sistem tabelar de acordare a despăgubirilor nu este un demers singular la nivelul statelor europene. Potrivit experienței europene, state membre UE au inclus în legislațiile naționale măsuri/criterii obiective menite a reglementa fenomenul despăgubirilor morale: Danemarca, Germania, Italia, Marea Britanie, Slovacia, Suedia, Spania. Soluţia de reglementare cel mai des folosită în aceste țări este cea pe bază de sistem tabelar, care şi-a dovedit viabilitatea în timp.

În acest sens, subliniem că, recent, Curtea Europeană de Justiție a validat legalitatea unor astfel de sisteme tabelare. Astfel, în cauza C-371/12 (Enrico Petillo, Carlo Petillo împotriva Unipol Assicurazioni), Curtea Europeană de Justiţie a reţinut că directivele europene în materia asigurării RCA „nu impun un regim special pentru determinarea întinderii dreptului victimei la o despăgubire în temeiul răspunderii civile a asiguratului". Un alt exemplu poate fi cauza C-300/10 (Vítor Hugo Marques Almeida împotriva Companhia de Seguros Fidelidade-Mundial SA, Jorge Manuel da Cunha Carvalheira, Paulo Manuel Carvalheira si Fundo de Garantia Automóvel).

Totodată, implementarea unui asemenea sistem tabelar de evaluare nu numai că este acceptată, ci constituie chiar o recomandare din partea unor instituţii financiare pentru situaţii similare din alte state membre. Prezentăm abordarea şi sugestiile Fondului Monetar Internațional pentru piaţa RCA din Italia, unde înregistrându-se o rată combinată a daunei de 103% în anul 2011, FMI a recomandat următoarele: "În vederea reducerii impredictibilităţii privind costurile cu daunele şi pentru a asigura un tratament egal în cazul unor vătămări similare, implementarea unei grile de despăgubire este recomandată cu titul de urgenţă". În România rata combinată a daunei era de 144,04% în acelaşi an 2011.

4.4.5 Evaluarea legală a prejudiciului nepatrimonial

Modificările propuse urmăresc să asigure o justă și echitabilă despăgubire a persoanelor prejudiciate prin accidente de vehicule din care au rezultat victime, astfel încât această despăgubire să nu se transforme într-o sursă de câștiguri exagerate, ci doar să compenseze de o manieră rezonabilă și justificată suferințele îndurate, preîntâmpinând abuzurile și fenomenele marginale de corupție care pot apărea, descrise în prima parte a expunerii.

Cuantificarea prejudiciului moral pe care propunerea UNSAR intenționează să-l implementeze se bazează pe un sistem tabelar de punctaj.

Pentru vătămarea integrității corporale sau a sănătății, cuantificarea urmează să se realizeze prin utilizarea unor bareme traumatologice medico-legale, fundamentate ştiintific, exprimate în puncte „traumatice" (denumite în continuare şi „PT") derivate din numărul de zile de îngrijiri medicale (reprezentând aproximativ 5 zile de îngrijiri medicale necesare vindecării leziunilor) care, în final, sunt transformate în drepturi băneşti, actualizate periodic în funcţie de nivelul salariului minim brut pe economie.

Baremele au fost structurate pe tipuri de vătămări ce pot rezulta din accidente de vehicule în cadrul unui studiu ştiinţific ce a fost întocmit de către un colectiv de redactare format din specialişti de renume în medicina legală şi în alte specialităţi medicale. Numărul maxim de puncte traumatice (PT) este 200, corespunzător „stării vegetative persistente – SVP". Oricât de multe leziuni ar avea victima, ele însumate nu pot fi mai severe decât SVP.

Pe baza baremelor traumatologice medico-legale, transformarea PT în echivalent bani (despăgubiri morale) trebuie legată de valoarea salariului de bază minim brut pe economie. Salariul de bază minim brut pe țară garantat în plată, spre deosebire de câștigul lunar mediu net salarial/locuitor, care rezultă din calcule statistice, este un parametru strict reglementat, direct măsurabil, permițând actualizarea periodică a cuantumului despăgubirilor morale funcție de evoluția valorii acestuia.

Deși UNSAR nu propune o valoare bănească a punctului traumatic, la stabilirea acesteia **trebuie avut în vedere că orice exces în materia despăgubirilor va conduce implicit la o creştere a nivelului primelor de asigurare RCA plătite de consumatori.** Așadar, este necesar un echilibru fin între generozitatea acrodarii despăgubirilor victimelor din accidente și raportarea la situația socio-economică reală, actuală, precum și la capacitatea consumatorului de a susține polița RCA.

Ajustări ale nivelului mediu prezumat de despăgubire

Propunerea UNSAR prevede posibilitatea efectuării unor ajustări în funcție de circumstanțele și împrejurările producerii accidentului sau preexistente, precum și de alte particularități ale cazului, prin acordul de voință al părților sau prin hotărâre judecătorească, dar nu mai mult de 25 % față de nivelul rezultat prin aplicarea matematică a baremelor.

Prin adoptarea acestui sistem tabelar se vor evita discriminările între victime, implicit se va reduce numărul cazurilor soluționate în instanță (în alte state membre numărul dosarelor soluționate pe cale judecătorească situându-se sub 2%), iar pe de altă parte, perioada în care se va efectua plata despăgubirilor nepatrimoniale se va reduce semnificativ din același motiv al soluționării amiabile prin reducerea perioadei de negociere și existenței resurselor financiare pentru plată.

Prezenta propunere este necesară, fiind impusă de realitatea economico – socială și juridică românească. Modificările propuse vin în sprijinul societății românești în ansamblul său deoarece instituie un grad ridicat de predictibilitate în ceea ce privește asigurarea RCA, atât în legătură cu dimensionarea corectă a primelor cât și în ceea ce privește constituirea unor rezerve corespunzătoare apte să acopere obligațiile de despăgubire ale asigurătorului și să-i protejeze pe terții păgubiți.

4.5 COMPENSAREA DIRECTA

4.5.1 Pe scurt

UNSAR susține introducerea compensării directe doar dacă este prevăzut în mod clar caracterul ei facultativ atât pentru client cât și pentru companiile de asigurări.

Considerăm că întregul proces de implementare a procedurii de compensare directă ar trebui să aibă la bază reglarea situației actuale din piața de asigurări obligatorii RCA, în baza unor principii clar stabilite și agreate de părțile implicate în proces. Fără a fi menționate în mod clar și funcțional criteriile de implementare pentru mecanismul de decontare directă, dezechilibrul financiar deja existent pe piața asigurărilor se va agrava.

În cazul introducerii compensării directe cu caracter obligatoriu pentru companiile de asigurare, apreciem că daunele avizate către asigurătorii RCA care își achită obligațiile contractuale vor crește, consecință a posibilității ca un păgubit să se adreseze fie asigurătorului propriu, fie asigurătorului persoanei vinovate. De asemenea, cheltuielile administrative cu lichidarea daunelor se vor majora, înglobând costurile aferente lichidării daunelor pentru proprii asigurați. Totodată, asigurații vor fi expuși unor posibile majorări ale tarifelor de primă ca urmare a efectelor menționate anterior, resimțite cu precădere la companiile de asigurare care își respectă obligațiile de plată a despăgubirilor. Nu în ultimul rând, trebuie să se țină seama și de implicațiile fiscale ale măsurii – cum vor fi înregistrate despăgubirile? – precum și de efectele ei juridice – care dintre asigurători este chemat în judecată dacă asiguratul este nemulțumit de plată?

De aceea, sunt necesare clarificări referitoare la măsura în care procedura de compensare directă prevăzută de prezentul proiect de lege are caracter obligatoriu sau facultativ pentru companiile de asigurare. Textul de lege precizează la Art. 23, alin. (3) că "***procedura compensării directe se stabilește prin convenții multilaterale încheiate între asigurătorii RCA***", dar nu este clar dacă încheierea convențiilor are caracter facultativ sau obligatoriu pentru asigurători.

UNSAR consideră că procedura compensării directe poate fi implementată în condițiile pieței de asigurări din România doar dacă ea are caracter voluntar și pentru asigurătorii RCA, nu doar pentru client.

Astfel, Uniunea propune reformularea Art. 23, alin. (3) astfel: "*Procedura compensării directe se stabileşte* ***în mod voluntar de către asigurători, prin încheierea de convenţii la nivelul asigurătorilor din Romania autorizați să emită polițe RCA".***

4.5.2 Riscurile operaționale ale compensării directe

O procedură care ar trebui să vină în sprijinul asiguraților se va transforma, de fapt, într-un serviciu prestat de asigurătorii RCA ai păgubiților în favoarea asigurătorilor RCA ai persoanelor vinovate de producerea daunei. Ca urmare, costurile, **volumul de activitate și timpul de soluționare a dosarelor de daună ale păgubiților vor crește substanțial, reflectându-se în cuantumul primelor de asigurare.**

Un alt risc potențial al adoptării prezentului proiect legislativ îl reprezintă înmulțirea numărului de dosare de daună care vor ajunge în fața instanțelor de judecată, ceea ce va duce la o creștere a costurilor primelor de asigurare pentru a acoperi cheltuielile aferente instanței și avocaților.

Deși toate companiile de asigurări vor fi afectate, **jucătorii cu o reputație pozitivă și care își respectă obligațiile de plată a desăgubirilor vor fi cei mai dezavantajați**, percepția asupra lor având de suferit ca rezultat al alinierii costurilor de instrumentare și implicit a primelor (consecința directă fiind creșterea acestora). Acest lucru va avea efectul opus însăși motivelor invocate de inițiatorul propunerii de modificare, conform căruia compensarea directă "are în vedere tocmai modificarea percepției proprietarilor de vehicule din România de obligativitate a plății unei <<taxe RCA>> în aceea de achiziționare a unui produs menit să le asigure protecția".

4.5.3 Riscuri de reglementare

Considerăm că determinarea răspunderii civile trebuie reglementată detaliat, pentru ca această procedură să-și atingă scopurile pentru care este propusă spre analiză și introducere. Sunt necesare criterii clare, comune tuturor asigurătorilor RCA, limitarea la propriile metode ale societății fiind insuficientă. Este cunoscut faptul că și în prezent există diferențe de interpretare a responsabilității în producerea evenimentului, dacă ne raportăm la cazurile de repartizare a răspunderii reglementate prin protocolul de colaborare încheiat între asigurătorii autorizați să emită polițe RCA, comparativ cu modul de stabilire a responsabilității de către agenții constatatori din cadrul Poliției Rutiere.

În acest sens, prezentăm o serie de situații pentru care considerăm că procedura de compensare directă nu prevede modalități concrete de soluționare:

1. Cazul în care asigurătorul RCA al persoanei vinovate de producerea daunei refuză să acopere daună sau contestă cuantumul daunei:
   - propunerea de modificare a legislației nu oferă soluții concrete
   - nu oferă nici o garanție cu privire la acceptarea răspunderii de către asigurătorul RCA al persoanei vinovate de producerea daunei;
2. Cazul în care persoana vinovată de producerea accidentului nu are o asigurare RCA valabilă / nu se cunoaște cine este asigurătorul persoanei vinovate:
   - chiar dacă normele RCA ar conține o prevedere expresă în sensul în care asigurătorul RCA al persoanei păgubite nu ar avea obligația de a lichida o astfel de daună, asigurații RCA se vor îndrepta, totuși, către proprii asigurători RCA cunoscând, ca regulă generală, faptul că au această posibilitate;
   - mai mult, nu există mențiuni cu privire la reglementarea implicării în astfel de cazuri a nou creatului BNAAR și, eventual, a relației dintre acest organism și asigurătorii RCA ai persoanelor păgubite;

3. Cazul în care asigurătorul RCA al persoanei păgubite refuză plata daunei către propriul asigurat:
   - e necesar a se clarifica în ce măsură persoana păgubită va avea dreptul de a promova o cerere de chemare în judecată și împotriva propriului asigurător RCA;
4. Cazul în care un asigurător CASCO se subrogă în drepturile asiguratului său, iar emitentul asigurării RCA al acestuia din urma este o terță societate de asigurare:
   - e necesar a se clarifica în ce măsură asigurătorul CASCO va avea dreptul de a se îndrepta, prin subrogare, atât împotriva asigurătorului RCA al propriului asigurat CASCO, cât și împotriva asigurătorului RCA al persoanei vinovate de producerea daunei.

4.5.4 Compensarea directă în Europa

Compensarea directă funcționează doar în câteva state din Europa, fie în regim voluntar (companiile de asigurări aleg sa intre în acest sistem pe bază de acord privat – Franța, Belgia, Spania), fie obligatoriu (Italia, Rusia, Suedia). Cu toate acestea, sistemul nu a dat rezultatele așteptate în țările în care s-a experimentat, ci dimpotrivă a creat probleme sau nu a convins că reprezintă o soluție (Rusia, Italia).

Rusia reprezintă un exemplu de piață RCA nesigură, cu multe provocări, unde sistemul compensării directe a adâncit instabilitatea acestui sector.

În Italia, compensarea directă obligatorie a fost introdusă prin lege de puțin timp (2 ani). Se aplică tuturor companiilor de asigurare. Însă timpul de despăgubire este foarte mare, procesele în instanță cresc anual, iar valoarea medie a despăgubirii este în creștere, lucru care se simte în prețul poliței.

În Franța, compensarea directă se realizează voluntar de către asigurătorii RCA, pe baza unor protocoale extrem de complexe, încheiate doar între unele companii și care se aplică numai acestora. Păgubitul are alternativa să apeleze fie la asigurătorul RCA al vinovatului, fie la propriul asigurător RCA. Dacă alege despăgubirea pe propria poliță, vinovatul fiind asigurat la altă firmă parte din protocol, asigurătorii convin să-și despăgubească proprii asigurați. Dar piața din Franța este considerabil mai stabilă decât cea din România, iar gradul de cuprindere în asigurare este mult mai ridicat.

4.6 INTRODUCEREA POSIBILITĂȚII DE A PLĂTI ÎN RATE PRIMA

UNSAR consideră că introducerea prevederii conform căreia *"Plata primelor de asigurare se face integral sau în rate conform acordului dintre asigurat și asigurătorul RCA; contractul RCA produce efecte şi în cazul în care rata primei de asigurare nu a fost plătită la termenul convenit între asigurat/contractant/utilizator şi asigurătorul RCA, dacă asigurătorul RCA nu şi-a exercitat dreptul de reziliere a contractului RCA; contractul RCA constituie titlu executoriu pentru ratele scadente şi*

neachitate", stipulată la Art. 4, alin. 3 din Proiectul de lege privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule va produce efecte contrare celor dorite de legiuitor, de mai buna protectie a tertului pagubit.

Conform estimărilor UNSAR, principala consecință a acestei prevederi va fi scăderea gradului de cuprindere în asigurare, care este oricum la un nivel extrem de redus. Conform datelor DRPCIV și ASF furnizate Consiliului Concurenței și publicate în raportul acestuia privind sectorul asigurărilor auto, doar 72,5% dintre vehiculele înmatriculate în România aveau asigurare RCA în prima jumătate a lui 2015. În plus, așa cum observă Consiliul, în perioada 2011-2015 a existat o tendință de scădere a gradului de cuprindere în asigurare.

În acest context, posibilitatea plății în rate va conduce la o creștere a numărului de polițe emise, posibil și cu 300-400%, va reduce fondul de prime și va crește numărul de neasigurați. Neplata ratelor aferente poliței de asigurare va conduce tocmai la încălcarea principiului fundamental al asigurării RCA, și anume protejarea terțului păgubit.

În plus, întrucât documentul de asigurare, adică polița, atestă valabilitatea asigurării pe perioada pentru care a fost emis, plata în rate a primelor va exercita o presiune suplimentară și asupra sistemului judecătoresc. Dat fiind faptul că asigurătorii nu vor avea mijloace de a-și convinge clienții să plătească ratele, este probabilă o creștere a numărului de procese în instanță și executări silite pentru sume relativ reduse.

Plata în rate ar constitui și un factor de majorare a prețurilor, din cauza costurilor de emitere și administrare a asigurării cu caracter lunar (mai multe documente, costuri de arhivare etc.).

Tocmai de aceea, UNSAR propune introducerea unor penalități pentru neplata ratelor, care să combată tendința de scădere a gradului de cuprindere în asigurare, astfel: *"Plata primelor de asigurare se face integral sau în rate conform acordului dintre asigurat și asigurătorul RCA; contractul RCA produce efecte şi în cazul în care rata primei de asigurare nu a fost plătită la termenul convenit între asigurat/contractant/utilizator şi asigurătorul RCA, dacă asigurătorul RCA nu şi-a exercitat dreptul de reziliere a contractului RCA.* ***Neachitarea ratelor de primă în termenul asumat prin contractul de asigurare RCA îndreptățeste asiguratorul sa solicite asiguratului penalitati in cuantum de 0,2% din valoarea ratelor de primă scadente neachitate. Contractul RCA reprezinta titlu executoriu pentru incasarea sumelor datorate"***.

5 MĂSURI PE CARE NU LE SUSȚINEM

5.1 SCĂDEREA PERIOADEI MINIME CONTRACTUALE LA O LUNĂ

Proiectul de lege prevede la Art. 4 alin. (1): "contractul RCA se încheie pe o perioadă de la o lună la 12 luni, multiplu de o lună, în funcţie de opţiunea asiguratului".

UNSAR consideră că introducerea acestei prevederi, coroborată cu introducerea posibilității de suspendare a poliței, va conduce la scăderea gradului de cuprindere în asigurare și implicit la diminuarea protecției terțului păgubit.

De aceea, **UNSAR consideră că este oportună menținerea situației actuale, în care polița de asigurare RCA se încheie pe o perioadă de 6 luni sau 12 luni**. Împreună cu posibilitatea de a suspenda și de a plăti în rate polița de asigurare, această prevedere va răspunde deopotrivă atât cerinței asiguraților de a nu plăti pentru perioadele în care mașinile nu sunt folosite cât și nevoii de protecție a păgubitului.

6 MĂSURI PROPUSE DE UNSAR

În cadrul discuțiilor de lucru cu Autoritatea de Supraveghere Financiară, precum și cu alte instituții relevante și reprezentanți ai asiguraților, industria a comunicat în repetate rânduri un set de măsuri, pe care l-a analizat în profunzime cu experți independenți și care ar putea avea efecte benefice asupra pieței de asigurări și prețurilor polițelor din România. Aceste măsuri ar crea în același timp un cadru legislativ stabil care ar oferi predictibilitatea necesară în materia asigurării de răspundere civilă auto.

1. **Reglementarea în baza unor bareme de calcul a despăgubirilor morale pentru prejudicii rezultate din vătămări integrității corporale sau a sănătății ori decesului persoanelor ca urmare a accidentelor auto.** UNSAR propune ca ghidul de traumatologie realizat de specialiștii Institutului Național de Medicină Legală "Mina Minovici" să stea la baza unui amendament al prezentului act normativ, asigurând astfel atât tratamentul nedescriminatoriu al victimelor cât și predictibilitatea necesară procesului de subscriere în asigurări auto. – PRELUAT PARȚIAL ÎN PROIECTUL DE LEGE, FĂRĂ SĂ PRODUCĂ EFECTE
2. **Limitarea penalizărilor/zi de întârziere la plata despăgubirilor** la dobânda de referință a BNR sau un procent anual nu mai mare de 10%, care ar reprezenta un nivel suportabil pentru o industrie deja neprofitabilă (valoarea daunelor plătite în 2014 a fost cu 22% mai mare decât valoarea primelor încasate).

3. **Eliminarea posibilității ca o unitate reparatoare să factureze la costuri mai mari decât reprezentantul oficial al mărcii în România**, pentru a diminua nivelul fraudei în acest domeniu. Unele service-uri cresc facturile cu până la 400% față de reprezentanța mărcii.
4. Aplicarea unui **cadru legislativ privind sancțiunile aplicabile șoferilor care nu dețin RCA.**
5. **Eliminarea obligației de plată a despăgubirilor în unitățile de service**, care în primul rând ar diminua utilizarea de tarife neconcurențiale de către unele unități reparatoare, dar ar permite și acordarea de despăgubiri fără TVA pentru cei în drept să deducă această taxă.
6. **Posibilitatea verificării automate a poliței RCA în sistem similar cu vigneta CNADNR**, care ar conduce la o creștere a gradului de cuprindere în asigurare a RCA.
7. **Introducerea sistemului "Telematics"** de tip GPS ca soluție de optimizare a primei de asigurare RCA în funcție de datele operaționale și de performanță a șoferului. Acest concept inovator de tip "pay as you drive" ar stabili valoarea primei în funcție de numărul de kilometri conduși și de comportamentul șoferului în trafic, ceea ce ar conduce la o înaltă și corectă individualizare a riscului. – PRELUAT ÎN PROIECTUL DE LEGE

7 CONCLUZII

Ținând cont de faptul că:

- Asigurătorii susțin actualizarea legislației în domeniul RCA și consideră că acesta este o oportunitate pentru corectarea unor probleme de funcționare a pieței
- Există o serie de prevederi care pot afecta negativ piața de asigurări și îndeosebi acele companii care se comportă responsabil și corect în relația cu clienții, având în vedere că prețul rămâne principalul criteriu de selecție a asigurătorului RCA
- Acest lucru nu se va schimba, dat fiind că sursele bugetare de finanțare reduse din partea statului fac improbabilă desfășurarea unor campanii de informare și educare a publicului cu privire la RCA
- O creștere a birocrației aferente gestionării asigurărilor RCA va avea drept consecință costuri de timp și bani pentru clienți, care se vor transforma în nemulțumiri în raport cu asigurătorii și autoritățile statului
- UNSAR a propus o serie de măsuri ale căror efecte ar fi benefice pentru piața de asigurări și consumatori, întrucât ar conduce la prețuri corecte, individualizate și non-discriminatorii

Propunem:

Integrarea amendamentelor propuse de UNSAR în textul proiectului de lege privind asigurările de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule în România.

Lege
privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule

Nr. crt.	Text proiect de lege **Lege** **privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule**	**Text propunere UNSAR**	**Observatii**
1.	**Art. 1. - Obiectul de reglementare și definiții** (1) Prezenta lege reglementează: a) asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule şi de tramvaie, denumită în continuare *asigurare RCA*; b) domeniul de aplicare a asigurării RCA, respectiv persoanele care au obligaţia să încheie contracte RCA şi excepțiile de la această obligație, limitele teritoriale de acoperire, limitele de răspundere, obligațiile asiguratului, obligațiile asigurătorului RCA, riscurile acoperite şi excluderile, elementele privind stabilirea și plata despăgubirilor, verificarea asigurării RCA, facilităţile şi penalizările aplicabile asiguraţilor şi asigurătorilor; c) organizarea și funcționarea Biroului Asigurătorilor de Autovehicule din România. (2) Termenii şi expresiile utilizați/utilizate în prezenta lege au înțelesul prevăzut de Legea nr.237/2015 privind autorizarea şi supravegherea activităţii de asigurare şi reasigurare, precum și următoarele semnificaţii: 1. *accident de vehicule* - eveniment în care a fost implicat cel puțin un vehicul în urma căruia au rezultat prejudicii		

	materiale şi/sau vătămarea sănătăţii şi a integrităţii corporale ori decesul uneia sau mai multor persoane; 2. *Acord Multilateral* - acordul între birourile naţionale ale asigurătorilor din statele membre ale Spaţiului Economic European şi al altor state asociate încheiat pentru punerea în aplicare a prevederilor art.2 din Directiva 72/166/CEE a Consiliului în ceea ce priveşte controlul asigurării de răspundere civilă auto, intrat în vigoare pentru biroul naţional din România în baza Deciziei Comisiei 2007/482/CE; 3. *asigurat* - proprietarul sau utilizatorul unui vehicul sau tramvai a cărui răspundere civilă delictuală este preluată contractual de un asigurător RCA în baza contractului RCA valabil pentru prejudiciile produse terţilor din accidente de vehicule/tramvaie; 4. *asigurător RCA* - asigurător autorizat să practice asigurare RCA; 5. *birou naţional auto* - organizaţie profesională constituită în conformitate cu Recomandarea nr. 5 din 25 ianuarie 1949, adoptată de Subcomitetul de transport rutier al Comitetului de transporturi interne din cadrul Comisiei economice pentru Europa a ONU, şi care grupează societăţile de asigurare care sunt autorizate într-un stat să practice asigurarea de răspundere civilă auto; 6. *Biroul Asigurătorilor de Autovehicule din România* - asociaţie profesională, independentă şi autonomă a tuturor societăţilor de asigurare, indiferent de forma de organizare şi de statul în care îşi au sediul social, care, în baza legii, au dreptul să practice în România asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse terţilor prin accidente de vehicule şi care îndeplineşte atribuţiile de birou naţional auto, de organism de plată a despăgubirilor,		

	de organism de compensare, de centru de informare, precum și alte atribuții conferite prin lege; 7. *Carte Verde* - document internaţional de asigurare emis în numele biroului naţional auto, în conformitate cu Recomandarea nr. 5 din 25 ianuarie 1949, adoptată de Subcomitetul de transport rutier al Comitetului de transporturi interne din cadrul Comisiei economice pentru Europa a ONU; 8. *cerere de despăgubire* - documentul prin care partea prejudiciată formuleaza catre asiguratorul RCA pretentiile de despagubire; 9. *avizare de dauna* – reprezinta notificarea asiguratorului de catre persoana prejudiciata, asigurat sau mandatarii acestora cu privire la producerea evenimentului asigurat; 10. *compensare directă* - mecanism facultativ de gestionare a daunelor de către asigurătorii RCA a propriilor asiguraţi; 11. *contract RCA* - contractul de asigurare de răspundere civilă auto obligatorie pentru prejudicii produse terţilor prin accidente de vehicule și de tramvaie, a cărui încheiere se constată prin polița de asigurare RCA, care atestă existența asigurării de răspundere civilă pentru prejudicii produse terţilor prin accidente de vehicule; condițiile contractuale pentru asigurarea RCA sunt stabilite de prezenta lege și de reglementările Autorității de Supraveghere Financiară, denumită în continuare *A.S.F.,* emise în aplicarea acesteia; forma și conținutul contractului RCA se stabilesc prin reglementări ale Autorității A.S.F., cu avizul Autoritatii Nationale pentru Protectia Consumatorilor. 12. *polița de asigurare RCA* – documentul prin care se constată încheierea contractului de asigurare RCA și se atestă existența asigurării de răspundere civilă pentru prejudicii produse terţilor prin accidente de vehicule și de		

	tramvaie; 13. *contractant* - persoana care încheie contractul RCA şi se obligă faţă de asigurătorul RCA să plătească prima de asigurare; 14. *corespondent* - persoană pe care biroul naţional auto din România o desemnează pentru a reprezenta unul sau mai mulţi asigurători din străinătate, membri ai altor birouri naţionale auto, pentru soluţionarea cererilor de despăgubire formulate de persoanele prejudiciate prin accidente de vehicule produse pe teritoriul României prin intermediul unor vehicule asigurate RCA de asigurătorii respectivi; 15. *limitele teritoriale de acoperire ale asigurării de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule*: a) teritoriul României; b) teritoriul statelor membre ale Spaţiului Economic European şi Confederaţiei Elveţiene; c) teritoriul statelor care leagă direct două state membre ale Uniunii Europene, în care nu există birou naţional auto; d) teritoriul statelor aflat în competenţa birourilor naţionale auto care au semnat Acordul Multilateral; 16. *persoană prejudiciată* - persoana îndreptăţită să primească despăgubiri pentru un prejudiciu provocat de un vehicul astfel cum acesta este definit la pct.21; 17. *prejudiciu* - efectul negativ suferit de către persoana prejudiciată prin producerea unui risc acoperit printr-un contract RCA; 18. *răscumpărare* - partea din prejudiciu suportată de asigurat în condiţiile prezentei legi; 19. *reprezentant de despăgubiri* - entitate desemnată de către un asigurător RCA în fiecare stat membru al Spaţiului Economic European şi în Confederaţia Elveţiană, diferit de		

	acela în care asigurătorul este autorizat să practice asigurarea RCA, mandatată cu soluționarea cererilor de despăgubire formulate pentru prejudicii rezultate în urma unor accidente de vehicule produse într-un stat membru, altul decât cel de reședință al persoanei prejudiciate; 20. *teritoriul în care staționează în mod obișnuit vehiculul*: a) teritoriul statului de unde vehiculul are o plăcuță de înmatriculare sau înregistrare, fie că aceasta este permanentă sau temporară; sau b) în cazurile în care nu există înmatriculare/ înregistrare pentru un anumit tip de vehicul, dar vehiculul are un contract RCA ori un semn distinctiv similar plăcuței de înmatriculare/ înregistrare, teritoriul statului în care s-a eliberat contractul RCA sau semnul respectiv; sau c) în cazurile în care pentru anumite tipuri de vehicule nu există plăcuță de înmatriculare/ înregistrare, contract RCA și nici vreun semn distinctiv, teritoriul statului în care proprietarul vehiculului este rezident permanent; sau d) în cazul în care vehiculul nu are plăcuță de înmatriculare/înregistrare sau are o plăcuță care nu corespunde ori nu mai corespunde cu vehiculul și a fost implicat într-un accident, teritoriul statului în care a avut loc accidentul, cu scopul de a soluționa cererea de despăgubire de către biroul național auto sau organismul de plată a despăgubirilor; 21. *vehicul* - mijloc de transport cu sau fără propulsie proprie, destinat deplasării pe uscat, inclusiv orice tip de remorcă, indiferent dacă este cuplată sau nu, cu excepția celor care se deplasează pe șine, bicicletelor sau vehiculelor cu tracțiune animală, pentru care nu există obligația legală de înmatriculare sau înregistrare; 22. *unitate reparatoare auto* - persoana juridica romana		

	care are inscris ca obiect de activitate executarea de lucrari de intretinere si reparatie a vehiculelor si este autorizata pentru aceasta activitate de catre Registrul Auto Roman conform legii. 23. *dauna totala tehnica* – reprezinta avarierea unui vehicul care prin reparatie nu mai poate indeplini normele de siguranta rutiera si este recomandat ca vehiculul sa fie retras din uz. 24. *dauna totala economica* – reprezinta avarierea unui vehicul a carui valoare de reparatie depaseste valoarea de piata a vehiculului respectiv.		
2.	**Art. 2. - Obligativitatea încheierii contractului RCA** Persoanele fizice sau juridice care au în proprietate vehicule supuse înmatriculării sau înregistrării în România, destinate circulatiei pe drumurile publice, precum şi tramvaie au obligaţia să se asigure pentru cazurile de răspundere civilă ca urmare a prejudiciilor produse prin accidente de vehicule în limitele teritoriale prevăzute la art. 1 alin. (2) pct.15.		
3.	**Art. 3. - Excluderi de la obligaţia încheierii contractului RCA** Fac excepţie de la obligaţia încheierii unui contract RCA persoanele fizice şi juridice care utilizează exclusiv vehicule în scopul antrenamentelor, curselor, întrecerilor sau raliurilor, organizate legal; pentru riscurile ce derivă din aceste activităţi, proprietarii de vehicule sau organizatorii competiţiei se pot asigura facultativ.		
4.	CAPITOLUL II	**<u>Propunere UNSAR + ACLIDER + FEDRA</u>** **La articolul 4, alineatele (1) si (2) se modifica si**	

	Dispoziții generale privind contractul RCA **Art. 4. - Încheierea contractului RCA** (1) Contractul RCA se încheie pe o perioadă de la o lună la 12 luni, multiplu de o lună, în funcţie de opţiunea asiguratului. (2) Prin excepție de la prevederile alin. (1), contractul RCA se poate încheia pe o perioadă mai mică de o lună în următoarele situații: a) pentru vehiculele înmatriculate/înregistrate în alte state membre pentru care se solicită asigurarea în vederea importului în România, pe o perioadă de maximum 30 de zile de la data dobândirii proprietății, dovedită cu documente justificative; b) pentru vehiculele destinate exportului, pe o perioadă de maximum 30 de zile; c) pentru vehiculele care se autorizează provizoriu pentru circulaţie, pe perioade de 30 de zile, dar cumulat nu mai mult de 90 de zile.	**vor avea urmatorul cuprins:** **(1) Polița de asigurare** RCA se încheie pe o perioadă **de 6 luni sau 12 luni**. **La articolul 4, alineatul (2) se modifică și va avea urmatorul cuprins:** **(2) Prin exceptie, polița de asigurare RCA se incheie pe perioada mai mica de 6 luni, in urmatoarele situatii:** **a) pentru vehiculele pentru care se solicită asigurarea în vederea înmatriculării/înregistrării permanente în România, după caz, dacă proprietarul face dovada înregistrării fiscale a vehiculului respectiv pe numele său;** **b) pentru vehiculele înmatriculate/înregistrate în alte state membre, pentru care se solicită asigurarea în vederea importului în România, pe o perioadă de maximum 30 de zile de la data dobândirii proprietăţii, dovedită cu documente justificative;** **c) pentru vehiculele care se înmatriculează temporar după cum urmează:** **(i) pentru vehiculele de provenienţă străină care beneficiază de regimul vamal de admitere temporară, în perioada înmatriculării temporare, dacă proprietarul face dovada înregistrării fiscale a vehiculului respectiv pe numele său, mai puţin în situaţiile în care vehiculul este exceptat de la plata acestor taxe;** **(ii) pentru vehiculele destinate exportului, pe o perioadă de maximum 30 de zile;**	**Motivatie pentru modificarea articolului 4, alineatele (1) si (2):** Daca perioada minima de asigurare ar fi de 30 zile **s-ar majora costul** pentru *asigurarea* RCA si totodata ar conduce la scaderea gradului de cuprindere in asigurare (scaderea numarului asiguratilor RCA). Structura din propunerea initiala presupune costuri operationale semnificative care se vor reflecta ulterior in prima. In varianta propusa de UNSAR nu vor constitui un factor de majorare a preturilor costurile de emitere si administrare a asigurarii (mai putine documente, costurile de arhivare etc.). In ceea ce priveste forma alin.(2) privind exceptiile de asigurare pe perioade mai scurte, propunerea UNSAR corespunde cu reglementarea actuala din Norma ASF nr.23/2014 care este mai conforma cu dispozitiile

		d) pentru vehiculele care se autorizează provizoriu pentru circulaţie, pe perioade de 30 de zile, dar cumulat nu mai mult de 90 de zile; **f) pe perioada autorizaţiei de circulaţie pentru probe.**	Ordinului MAI nr.1501/2006 privind procedura înmatriculării, înregistrării, radierii şi eliberarea autorizaţiei de circulaţie provizorie sau pentru probe a vehiculelor
	(3) Plata primelor de asigurare se face integral sau în rate conform acordului dintre asigurat şi asigurătorul RCA; contractul RCA produce efecte şi în cazul în care rata primei de asigurare nu a fost plătită la termenul convenit între asigurat/contractant/utilizator şi asigurătorul RCA, dacă asigurătorul RCA nu şi-a exercitat dreptul de reziliere a contractului RCA; contractul RCA constituie titlu executoriu pentru ratele scadente şi neachitate. (4) Asigurarea RCA produce efecte în baza prevederilor prezentei legi, a reglementărilor emise de A.S.F. în aplicarea acesteia, precum şi a încheierii contractului RCA între asigurat şi un asigurător RCA; dovada asigurării RCA rezultă din emiterea contractului RCA, inclusiv prin mijloace electronice, conform reglementărilor A.S.F. (5) Părţile pot conveni şi includerea altor clauze suplimentare faţă de cele stabilite prin prezenta lege şi prin reglementările emise de A.S.F în aplicarea acesteia, cu excepţia celor care restricţionează drepturile persoanei prejudiciate. (6) Asiguratul se obligă să plătească prima de asigurare asigurătorului RCA, iar asigurătorul RCA se obligă ca la producerea riscului asigurat să plătească despăgubirea terţului prejudiciat, în condiţiile legii şi ale contractului. (7) La încheierea contractului RCA, precum şi pe parcursul derulării acestuia, asiguratul are obligaţia să permită asigurătorului RCA accesul în baza de date CEDAM la	(3) Plata primelor de asigurare se face integral sau în rate conform acordului dintre asigurat şi asigurătorul RCA; contractul RCA produce efecte şi în cazul în care rata primei de asigurare nu a fost plătită la termenul convenit între asigurat/contractant/utilizator şi asigurătorul RCA, dacă asigurătorul RCA nu şi-a exercitat dreptul de reziliere a contractului RCA. **Neachitarea ratelor de primă în termenul asumat prin contractul de asigurare RCA îndreptăţeste asiguratorul sa solicite asiguratului penalitati in cuantum de 0,2% din valoarea ratelor de primă scadente neachitate. Contractul RCA reprezinta titlu executoriu pentru incasarea sumelor datorate.**	

	evidența accidentelor și a cererilor de despăgubire anterioare și să furnizeze informațiile solicitate de asigurătorul RCA pentru evaluarea riscului și calculul primei de asigurare, stabilite prin reglementări ale A.S.F. (8) Răspunderea asigurătorului RCA începe: a) din ziua următoare celei în care expiră valabilitatea contractului RCA anterioare, pentru asiguratul care își îndeplinește obligația încheierii asigurării cel mai târziu în ultima zi de valabilitate a acesteia; b) din ziua următoare celei în care s-a încheiat contractul RCA, pentru persoanele care nu aveau o asigurare RCA valabilă la momentul încheierii asigurării; c) din momentul eliberării contractului RCA, dar nu mai devreme de data intrării în vigoare a autorizației provizorii de circulație sau a înmatricularii/înregistrării vehiculului, pentru vehiculele comercializate care urmează să fie înmatriculate/înregistrate. (9) În situația în care informațiile furnizate de asigurat sunt nereale la momentul încheierii contractului RCA, prima de asigurare poate fi recalculată și modificată de asigurătorul RCA după notificarea prealabilă a asiguratului. (10) În cazul prevăzut la alin. (9) dacă asiguratul nu își exprimă acordul cu privire la modificarea condițiilor contractuale, acesta poate denunța contractul RCA în termen de 20 de zile de la data primirii notificării. (11) Pentru menținerea clasei de bonus/malus, prin contractul RCA părțile pot conveni posibilitatea răscumpărarii, respectiv suportarea de către asigurat a contravalorii despăgubirii corespunzătoare evenimentului, asiguratul compensând asigurătorului RCA cuantumul acesteia, ulterior achitării despăgubirii cuvenite persoanei prejudiciate.		

5.	**Art. 5.** - Contractul RCA (1) Contractul RCA conţine informaţii privind: numărul şi data contractului, părţile contractului RCA, perioada de valabilitate, limitele maxime de răspundere stabilite de către asigurătorul RCA, prima de asigurare, numărul ratelor, scadenţa ratelor, intermediarul, clasa bonus-malus, numărul de înmatriculare/înregistrare şi numărul de identificare al vehiculului şi statele în care acest document are valabilitate. (2) Asigurătorii RCA solicită informaţiile necesare pentru evaluarea riscului, conform propriilor criterii stabilite în tariful de primă şi verifică corectitudinea informaţiilor privind datele de identificare şi tehnice ale vehiculului, datele proprietarului/utilizatorului acestuia. (3) Asigurătorii RCA îşi asumă răspunderea pentru toate contractele RCA şi pentru erorile sau omisiunile apărute la emiterea contractelor RCA fie direct, fie prin intermediarii în asigurări, definiţi conform Legii nr. 32/2000 privind activitatea şi supravegherea intermediarilor în asigurări şi reasigurări, cu modificările şi completările ulterioare. (4) Limitele minime de răspundere acoperite prin asigurarea RCA conform reglementărilor Uniunii Europene sunt următoarele: a) pentru prejudicii materiale produse în unul şi acelaşi accident, indiferent de numărul persoanelor prejudiciate, limita de despăgubire se stabileşte, pentru accidente, la un nivel de 1.000.000 euro; b) pentru vătămări corporale şi decese, inclusiv pentru prejudicii fără caracter patrimonial produse în unul şi acelaşi accident, indiferent de numărul persoanelor prejudiciate, limita de despăgubire se stabileşte, pentru accidente, la un nivel de 5.000.000 euro.		

	(5) Limitele de răspundere sunt revizuite din 5 în 5 ani, în funcţie de evoluţia indicelui european al preţurilor de consum (IEPC) stabilit în conformitate cu Regulamentul (CE) nr.2.494/95 al Consiliului din 23 octombrie 1995 privind indicii armonizaţi ai preţurilor de consum şi sunt prevăzute în reglementările A.S.F. (6) Contractul RCA poate fi suspendat la cererea asiguratului care a încheiat un contract RCA pe perioada suspendării dreptului de circulaţie al vehiculului conform prevederilor legale sau pe perioada imobilizarii vehiculului; în situaţia producerii riscului pe perioada suspendarii contractului RCA, asiguratorul este obligat la plata despăgubirii, acesta având drept de regres împotriva persoanei vinovate de producerea accidentului; procedura suspendării se stabileşte prin reglementări comune ale Ministerului Afacerilor Interne, Ministerului Transporturilor şi A.S.F. (7) Asiguratul are obligaţia ca, pe toată durata suspendării contractului RCA, să imobilizeze vehiculul într-un spaţiu privat, în afara domeniului public. Neîndeplinirea acestei obligaţii este asimilată cu încălcarea obligaţiei de asigurare şi se sancţionează contravenţional conform art.33 alin.(9). (8) Contractul RCA dă dreptul persoanei prejudiciate, în cazul producerii unui prejudiciu, să se poate adresa pentru efectuarea reparaţiei oricărei unităţi reparatoare auto, în condiţiile legii, fără nicio restricţie sau constrângere care ar putea să-i influenţeze opţiunea. (9) In aplicarea prevederilor alin.(8) contractul RCA va cuprinde o clauza, potrivit careia in cazul producerii unei daune, persoana prejudiciata sa se poate adresa pentru efectuarea reparatiei oricarui operator economic care desfasoara activitati de reparatii a autovehiculelor, in	La articolul 5, alineatele (6) se elimină	UNSAR nu susține alin (6) și propune eliminarea deoarecece mentinerea creaza premisele pentru creșterea fraudelor, scăderea gradului efectiv de cuprindere în asigurare, scăderea controlului asupra evidenței parcului asigurat, iar toate aceste vor contribui la creșterea primelor.

	conditiile legii, fără nicio restricţie sau constrângere care ar putea să-i influenţeze opţiunea.		
6.	CAPITOLUL III **Încetarea, nulitatea, rezilierea contractului RCA şi asigurarea multiplă** **Art. 6. - Încetarea contractului RCA** Valabilitatea contractului RCA încetează: a) la data la care proprietarul vehiculului notifică asigurătorul RCA despre transmiterea dreptului de proprietate asupra vehiculului, însoţită de documente justificative; b) la data la care vehiculul este radiat din circulaţie; c) la împlinirea termenului stabilit în contractul RCA.		
7.	**Art.7. - Desfiinţarea, denunţarea şi rezilierea contractului RCA** (1) Contractul RCA se desfiinţează de drept dacă: a) riscul asigurat s-a produs sau producerea lui a devenit imposibilă înainte de a începe obligaţia asigurătorului RCA; b) producerea riscului asigurat a devenit imposibilă după începerea obligaţiei asigurătorului RCA. (2) În cazurile prevăzute la alin. (1), atunci când asiguratul a plătit integral sau în rate prima de asigurare, acesta este îndreptăţit să o recupereze proporţional cu perioada neexpirată a contractului RCA, daca nu s-au plătit sau nu se datorează despăgubiri pentru evenimente produse în perioada de valabilitate a asigurării; în cazul în care asigurătorul RCA este obligat la plata unor despăgubiri pentru evenimente acoperite prin contractul RCA, asigurătorul RCA este îndreptăţit să recupereze de la		

	asigurat prima de asigurare restituită acestuia, la cerere. (3) Asiguratul poate denunţa contractul RCA în cazul retragerii autorizaţiei de funcţionare a asigurărorului RCA sau al pronunţării de către instanţa judecătorească competentă a hotărârii privind deschiderea procedurii de faliment a acestuia.		
8.	**Art. 8. - Asigurarea RCA multiplă** (1) În cazul în care, pentru acelaşi vehicul, la data producerii accidentului, existau mai multe contracte RCA valabile, despăgubirea se suportă în părţi egale de către toţi asigurătorii RCA. (2) Despăgubirea se plătește integral de către asigurătorul RCA la care s-a adresat persoana prejudiciată, urmând ca ulterior asigurătorul RCA în cauză să se îndrepte împotriva celorlalţi asigurători RCA pentru recuperarea părţii de despăgubire, plătită în numele acestora. (3) Asiguratul are obligatia de a informa asigurătorul RCA despre încheierea altor contracte RCA cu alţi asigurători RCA si poate opta pentru mentinerea in vigoare a unei singure polite.		
9.	CAPITOLUL IV **Scopul asigurării RCA** **Art. 9. - Prevederi generale** (1) În baza unei primei unice, asigurarea RCA acoperă prejudicii produse terţilor prin accidente de vehicule și tramvaie. (2) Asigurătorul RCA acordă despăgubiri pentru prejudiciile produse terţilor prin accidente de vehicule şi tramvaie şi pentru cheltuielile făcute de aceştia în procesul		

	civil, în conformitate cu: a) la nivelul impus de legislaţia statului membru pe teritoriul căruia s-a produs accidentul sau la nivelul legislaţiei din România în cazul în care acesta din urmă este mai mare; b) la nivelul impus de legislaţia din România, în cazul în care persoanele prejudiciate sunt cetăţeni ai unor state membre, în timpul unei călătorii ce leagă direct două teritorii în care este valabil Tratatul privind Uniunea Europeană, dacă nu există birou naţional auto competent pe teritoriul traversat în care s-a produs accidentul. (3) Despăgubirile se acordă în cuantum egal cu întinderea prejudiciului până la limita maximă de răspundere a asigurătorului RCA care este egală cu cea mai mare valoare dintre limita de răspundere prevăzută în legislaţia aplicabilă, conform prevederilor alin.(2), şi cea prevăzută în contractul RCA.		
10.	**Art. 10. - Riscurile acoperite** (1) Asigurătorul RCA are obligaţia de a despăgubi partea prejudiciată pentru prejudiciile dovedite suferite în urma accidentului produs prin intermediul vehiculului asigurat. (2) Fără a se depăşi limitele de răspundere prevăzute în contractul RCA, în conformitate cu prevederile art. 5 alin. (4) şi (5) şi în condiţiile în care evenimentul asigurat s-a produs înperioada de valabilitate a contractului RCA, asigurătorul RCA acordă despăgubiri în formă bănească pentru: a) vătămări corporale sau deces, inclusiv pentru prejudicii fără caracter patrimonial; b) prejudicii materiale, inclusiv costuri de radiere şi înmatriculare, costuri cu taxe de timbru, cheltuieli cu limitarea prejudiciului, dovedite cu acte, **cheltuieli**	**La articolul 10, alineatul (2), lit. (b) si (c) se modifica si vor avea urmatorul cuprins:** b) prejudicii materiale, inclusiv costuri de radiere şi înmatriculare, costuri cu taxe de timbru, cheltuieli cu limitarea prejudiciului, dovedite cu acte, in situatia in care	**Motivatie pentru modificarea Art. 10, alineatul 2, lit (b) si (c) si introducerea lit. (c^1):** In forma propusa cresc costurile de evaluare, cu

	aferente diminuării valorii vehiculului după reparații, dovedite cu acte sau expertiză, in situatia in care vehiculul persoanei prejudiciate este inmatriculat in Romania; c) prejudicii reprezentând consecința lipsei de folosință a vehiculului avariat, inclusiv înlocuirea temporară a vehiculului, **pe baza opțiunii persoanei prejudiciate**; asigurătorul nu are obligatia de despagubire pentru lipsa de folosinta a vehiculului in cazurile de dauna totala; d) cheltuieli de judecată efectuate de către persoana prejudiciată sau cheltuieli aferente în cazul soluționării alternative a litigiului dacă soluția este favorabilă persoanei prejudiciate; (e) cheltuielile legate de transportul vehiculului avariat, apartinand tertului pagubit, de la locul accidentului la locatia in care se gaseste centrul de constatare daune, la unitatea reparatoare aleasa de pagubit in vederea repararii vehiculului, dupa caz, daca respectivul autovehicul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii, iar asiguratorul nu asigura transportul. (3) Indiferent de locul în care s-a produs accidentul de vehicul - pe drumuri publice, pe drumuri care nu sunt deschise circulației publice, în incinte și în orice alte locuri, atât în timpul deplasării, cât și în timpul staționării vehiculului asigurat, asigurătorul RCA acordă despăgubiri până la limita de răspundere prevăzută în contractul RCA pentru: a) prejudiciul produs de dispozitivele sau instalațiile cu care a fost echipat vehiculul, inclusiv pentru prejudiciul produs din cauza desprinderii accidentale a remorcii, semiremorcii ori a ataşului tractat de vehicul; b) prejudiciul produs din culpa conducătorului vehiculului	vehiculul persoanei prejudiciate este inmatriculat in Romania. **c)** prejudicii reprezentând consecința lipsei de folosință a vehiculului avariat, inclusiv înlocuirea temporară a vehiculului, **respectiv vehicul de o clasa similara ori inferioara, inchiriat de la societati autorizate ce detin acest obiect de activitate, in baza documentelor justificative; perioada maxima de inchiriere este perioada normata a reparatiei transformata in zile (8 ore/zi), la care se adauga orice intarziere nejustificata cauzata de catre asigurator sau unitatea reparatoare, dar nu mai mult de 14 zile calendaristice. Costul aferent perioadei de intarziere va fi suportat de partea din culpa careia s-a prelungit termenul de reparatie. Valoarea despagubirii pentru inchirierea unui vehicul nu va depasi 2%/zi din valoarea reparatiei.** Asiguratorul nu are obligatia de despagubire pentru lipsa de folosinta a vehiculului in cazurile de dauna totala. **c^1) In cazul platii integrale in avans a reparatiei in baza unui deviz final emis de catre unitatea reparatoare, conform normativelor de timp ale producatorului, se considera acoperit inclusiv prejudiciul pentru lipsa de folosinta a vehiculului.**	impact direct in cresterea primei de asigurare. Desi introducerea inlocuirii temporare a vehiculului este in beneficiul tertului pagubit, este necesara o limitare a perioadei maxime de inchiriere, astfel incat sa nu apara o explozie a costurilor, ceea ce ar afecta interesele tuturor asiguratilor.

	asigurat; c) prejudiciul produs prin fapta lucrului, când prejudiciul îşi are cauza în însuşirile, acţiunea sau inacţiunea vehiculului, prin intermediul altui lucru antrenat de deplasarea vehiculului, prin scurgerea, risipirea ori căderea accidentală a substanţelor, materialelor sau a obiectelor transportate; d) prejudiciile provocate terţilor, drept consecinţă a deschiderii uşilor vehiculului, în timpul mersului sau atunci când vehiculul este oprit ori staţionează, de către pasagerii acestuia, fără asigurarea că nu se pune în pericol siguranţa deplasării celorlalţi participanţi la trafic. e) prejudiciile provocate tertilor, drept consecinta a conducerii vehiculului sub influenta bauturilor alcoolice sau a stupefiantelor. (4) prevederile alin.(3) lit.b) se aplica inclusiv în cazurile în care la data accidentului conducătorul vehiculului: a) a condus vehiculul fără consimţământul explicit sau implicit al asiguratului; b) nu este titularul unui permis care să îi dea dreptul să conducă vehiculul respectiv; c) nu a respectat obligaţiile legale de ordin tehnic cu privire la starea şi siguranţa vehiculului respectiv. (5) Membrii familiei asiguratului, conducătorului auto sau oricărei alte persoane a cărei răspundere civilă este angajată într-un accident de vehicule si este acoperită de asigurarea obligatorie RCA nu sunt exclusi, datorită acestei legături de rudenie, de la beneficiul asigurării pentru propriile lor vătămări corporale.		
11.	**Art. 11. - Excluderi** Asigurătorul RCA nu acordă despăgubiri pentru: (1) cazurile în care proprietarul, utilizatorul sau		

	conducătorul vehiculului vinovat nu are răspundere civilă, dacă accidentul a fost produs: a) într-un caz de forţă majoră; b) din culpa exclusivă a persoanei prejudiciate; c) din culpa exclusivă a unei terţe persoane, cu excepţia situaţiilor prevăzute la art.10 alin.(3) lit. d). (2) prejudiciile produse bunurilor aparţinând conducătorului vehiculului răspunzător de producerea accidentului, precum şi cele produse ca urmare a vătămării corporale sau decesului acestuia, indiferent cine solicită aceste despăgubiri; (3) următoarele situaţii, daca evenimentul s-a produs cu intentie: a) prejudiciile au fost produse bunurilor aparţinând persoanelor fizice sau persoanelor juridice, dacă au fost provocate de un vehicul asigurat RCA, aflat în proprietatea ori utilizat de aceeaşi persoană fizică sau juridică şi care este condus de un prepus al aceleiaşi persoane juridice ori de o altă persoană pentru care răspunde persoana fizică sau persoana juridică; b) bunul avariat şi vehiculul asigurat fac parte din patrimoniul comun al soţilor; c) bunul avariat este utilizat de proprietarul vehiculului asigurat, care a produs dauna; (4) prejudiciile cauzate în situaţiile în care nu se face dovada valabilităţii la data accidentului a asigurării RCA sau asigurătorul RCA nu are răspundere; (5) partea din prejudiciu care depăşeşte limitele de răspundere stabilite prin contractul RCA, produs în unul şi acelaşi accident, indiferent de numărul persoanelor prejudiciate şi de numărul persoanelor răspunzătoare de producerea prejudiciului;	**La articolul 11, alineatul (3) se modifica si va avea urmatorul cuprins:** **3) următoarele situaţii:**	OBS UNSAR referitoare la Art. 11, litera c) – Trebuie eliminata conditionalitatea **„daca evenimentul s-a produs cu intentie”:** in forma actuala, propunerea incalca principiul raspunderii civile delictuale, de a repara prejudiciul produs unui tert (Art. 1349, alin. 1 si Art. 1357 alin. 1 din Codul Civil). In situatiile prevazute in articol, fapta celui raspunzator aduce atingere propriului sau patrimoniu (patrimoniul sotilor este patrimoniu comun, deci apartine si vinovatului, masinile persoanei juridice vinovate ii apartin siesi). Asigurarea RCA este o asigurare de raspundere pentru faptele proprii care aduc prejudicii tertilor si nu o

	(6) amenzile de orice fel şi cheltuielile penale la care ar fi obligat proprietarul, utilizatorul sau conducătorul vehiculului asigurat, răspunzător de producerea prejudiciului; (7) cheltuielile făcute în procesul penal de proprietarul, utilizatorul sau conducătorul vehiculului asigurat, răspunzător de producerea prejudiciului, chiar dacă în cadrul procesului penal s-a soluţionat şi latura civilă; (8) sumele pe care conducătorul vehiculului răspunzător de producerea prejudiciului este obligat să le plătească proprietarului sau utilizatorului care i-a încredinţat vehiculul asigurat, pentru avarierea ori distrugerea acestui vehicul; (9) prejudiciile produse bunurilor transportate, dacă între proprietarul sau utilizatorul vehiculului care a produs accidentul ori conducătorul auto răspunzător şi persoanele prejudicate a existat un raport contractual la data producerii accidentului; (10) prejudiciile produse persoanelor sau bunurilor aflate în vehiculul cu care s-a produs accidentul, dacă asigurătorul RCA poate dovedi că persoanele prejudiciate ştiau că vehiculul respectiv era furat; (11) prejudiciile produse de dispozitivele sau de instalaţiile montate pe vehicule, atunci când acestea sunt utilizate ca utilaje ori instalaţii de lucru, acestea constituind riscuri ale activităţii profesionale; (12) prejudiciile produse prin accidente survenite în timpul operaţiunilor de încărcare şi de descărcare, acestea constituind riscuri ale activităţii profesionale; (13) prejudiciile produse ca urmare a transportului de produse periculoase: radioactive, ionizante, inflamabile, explozive, corozive, combustibile, care au determinat sau		asigurare pentru bunurile proprii.

	au agravat producerea prejudiciului; (14) prejudiciile cauzate prin utilizarea unui vehicul în timpul unui atac terorist sau război, dacă evenimentul are directă legătură cu respectivul atac ori război.		
12.	**Art. 12. - Culpa comună** (1) În situaţia în care persoana prejudiciată a contribuit, din culpă, la producerea accidentului sau la mărirea prejudiciului, cel chemat să răspundă va fi ţinut răspunzător numai pentru partea din prejudiciu care îi este imputabilă - culpa comună; în astfel de situaţii întinderea răspunderii fiecărei persoane va fi cea constatată prin orice mijloc de probă. (2) În situaţia în care nu se poate stabili întinderea răspunderii fiecărei persoane, aceasta se va stabili în cote egale, în raport cu numărul părţilor implicate în accident, fiecare parte având dreptul la despăgubire în proporţia în care nu s-a făcut răspunzătoare de producerea accidentului.		
13.	**Art. 13. - Cuantumul despăgubirilor** (1) Despăgubirile se acordă în cuantum egal cu întinderea prejudiciului până la limita maximă de răspundere a asigurătorului RCA care este egală cu cea mai mare valoare dintre limita de răspundere prevăzută în legislaţia aplicabilă şi cea prevăzută în contractul RCA, iar asigurătorul este obligat sa comunice valoarea maxima de despagubire, la cererea pagubitului sau a imputernicitului acestuia, in termen de 7 zile calendaristice. (2) In cazul daunei totale economice, asigurătorul poate evalua vehiculul avariat intr-un sistem de evaluare		

	specializat pentru a-i determina valoarea reala ramasa. Pagubitul poate opta pentru reparare pana in valoarea reala a vehiculului sau pentru solutionarea cazului ca daună totală prin diferenta dintre valoarea reala a vehiculului si valoarea obinută in urma evaluării. (3) In cazul daunei totale tehnice asigurătorul va evalua vehiculul avariat intr-un sistem specializat pentru determinarea valorii valorii rămase. In aceasta situatie scoaterea vehiculului din uz se va efectua potrivit prevederilor legislatiei in vigoare. Solutionarea cazului se va efectua prin diferenta dintre valoarea reala a vehiculului si valoarea obtinută in urma evaluării. (4) Despăgubirile se acordă pentru sumele pe care asiguratul le plătește cu titlu de dezdăunare şi cheltuielile de judecată şi/sau cheltuielile aferente în cazul soluționării alternative a litigiului persoanelor prejudiciate prin vătămare corporală sau deces şi prin avarierea ori distrugerea de bunuri. (5) În caz de vătămare a integrității corporale sau a sănătății ori decesului, despăgubirile se acordă atât pentru persoanele aflate în afara vehiculului care a produs accidentul, cât şi pentru persoanele aflate în acel vehicul, cu excepţia conducătorului vehiculului din vina caruia s-a produs accidentul. (6) În caz de vătămare a integrității corporale sau a sănătății ori decesului altor persoane în afara conducătorului auto răspunzător de producerea accidentului, se acordă despăgubiri şi pentru prejudiciile produse soţului/soţiei sau persoanelor care se află în întreţinerea proprietarului ori conducătorului vehiculului asigurat. (7) Pentru avarierea sau distrugerea bunurilor, despăgubirile se acordă pentru bunurile aflate în afara	**La articolul 13, dupa alineatul (7) se introduce un alineat nou (7^1), cu urmatorul cuprins:** **(7^1) Persoana prejudiciata va lua masurile necesare pentru limitarea extinderii prejudiciului suferit.**	**Motivatie pentru introducerea Art. 13, alin (7^1):** Responsabilizarea persoanei prejudiciate in sensul limitarii prejudiciului va reduce valoarea daunei medii, in

	vehiculului care a produs accidentul, iar pentru bunurile aflate în acel vehicul, numai dacă acestea nu erau transportate în baza unui raport contractual existent cu proprietarul sau cu utilizatorul vehiculului respectiv, precum şi dacă nu aparţineau proprietarului, utilizatorului ori conducătorului vehiculului răspunzător de producerea accidentului. (8) Despăgubirile, astfel cum sunt prevăzute la alin. (1)-(7), se acordă şi în cazul în care conducătorul vehiculului, răspunzător de producerea accidentului, este o altă persoană decât asiguratul. (9) Despăgubirile se plătesc şi atunci când persoanele prejudiciate nu au domiciliul, reşedinţa sau sediul în România. (10) În caz de vătămare a integrității corporale sau a sănătății ori decesului unei persoane ori de avariere sau distrugere de bunuri, se acordă despăgubiri dacă vehiculul care a produs accidentul este identificat şi asigurat, chiar dacă autorul accidentului a rămas neidentificat.		beneficiul tuturor asiguratilor.
14.	CAPITOLUL V **Obligaţiile asiguratului** **Art. 14. - Notificarea asigurătorului RCA în cazul producerii unui eveniment asigurat** (1) Ca urmare a producerii unui accident de vehicule, asiguratul notifică asigurătorul RCA cu privire la aceasta în termen de 5 zile lucrătoare de la producerea accidentului. (2) Asiguratul furnizează asigurătorului RCA informaţii cu privire la cauzele şi împrejurările producerii accidentului, documentele necesare instrumentării cazului. (3) Asiguratul înştiinţează asigurătorul RCA în termenul prevăzut la alin. (1), cu privire la faptul că:		

	a) partea prejudiciată a solicitat despăgubirea de la acesta; b) procedurile penale sau administrative au fost îndreptate împotriva lui în legătură cu evenimentul produs şi informează asigurătorul RCA imediat cu privire la demersul acestor proceduri şi rezultatul acestora; c) partea prejudiciată şi-a exercitat dreptul de a fi despăgubită prin înaintarea unei cereri către o instanţă judecătorească sau către o altă autoritate, în situaţia în care contractantul află despre acest lucru; d) informaţiile înscrise în contractul RCA au suferit modificări intervenite în timpul derulării contractului. (4) Termenele prevăzute la alin.(1) şi (3) nu se aplică în situaţia în care asiguratul face dovada imposibilităţii îndeplinirii aceastei obligaţii. (5) Neîndeplinirea de către asigurat a obligaţiei prevăzute la alin. (3) nu limitează dreptul persoanei prejudiciate de a fi despăgubită. (6) Neprezentarea asiguratului la solicitarea asigurătorului nu ingrădeste dreptul persoanei prejudiciate de a fi despăgubită.		
15.	**Art. 15. - Informarea persoanei prejudiciate** Asiguratul transmite părţii prejudiciate, la cererea acesteia, informaţiile necesare pentru formularea pretenţiilor de despăgubire, în special: a) numele, prenumele şi locul de rezidenţă ale persoanei care a condus vehiculul asigurat în momentul producerii daunei; b) numele, prenumele şi locul de rezidenţă sau denumirea, sediul contractantului ori asiguratului vehiculului; c) denumirea, sediul asigurătorului RCA care a emis contractul RCA, seria şi numărul contractului RCA,		

	precum şi numărul de înmatriculare/înregistrare al vehiculului asigurat ori numărul de identificare al acestuia.		
16.	CAPITOLUL VI **Obligaţiile asigurătorului RCA** **Art. 16. - Stabilirea primei de asigurare RCA şi informarea asiguratului** (1) Asigurătorul RCA stabileşte o primă de asigurare astfel încât să se acopere toate obligaţiile ce decurg din încheierea contractului RCA. (2) Pentru determinarea sumei reprezentând prima de asigurare, asigurătorul RCA poate lua în calcul istoricul daunelor plătite, in ultimii 5 ani, pentru accidente produse prin intermediul vehiculului asigurat, precum si utilizarea unor tehnologii de tip telematics. (3) Criteriile de aplicare pentru sistemul bonus/malus sunt cele prevăzute în reglementările A.S.F. Clasa bonus/malus poate lua in calcul istoricul soferului si nu numai combinatia sofer – vehicul. Informatiile privind istoricul soferului sunt cele aflate in baza de date cu asigurările obligatorii de răspundere civilă auto încheiate pe teritoriul României – CEDAM. (4) Asigurătorul RCA prezintă asiguratului sau potenţialului asigurat, la solicitarea acestuia, calculul actuarial şi indicatorii utilizaţi privind modul de determinare a primei de asigurare. (5) Asigurătorul RCA comunică A.S.F., la solicitatea acesteia, următoarele informaţii: a) modalitatea de stabilire a primei de asigurare; b) datele statistice în baza cărora este stabilită prima de asigurare;		

	c) raportul actuarial care stă la baza determinării tarifului de primă; d) orice alte informaţii privind modalitatea de calcul a primei de asigurare. (6) Asigurătorul RCA eliberează asiguratului/utilizatorului, în termen de 15 zile de la înregistrarea solicitării acestuia, un certificat privind daunele înregistrate, pe parcursul ultimilor 5 ani de relaţii contractuale, sau absenţa acestor daune. (7) Procedura privind constatarea daunelor se stabileşte prin reglementări ale A.S.F.. (8) Personalul care efectuează constatarea daunelor este avizat de A.S.F. pe baza dovedirii studiilor superioare de specialitate, a certificării profesionale, a derulării cursurilor de formare profesională continuă la un formator autorizat şi a certificării/evaluării de către Institutul de Studii Financiare; procedura de avizare şi înregistrare a personalului care efectuează constatarea daunelor se stabileşte prin reglementări ale A.S.F..		
18.	**Art. 17. - Cererea de despăgubire** (1) Persoana prejudiciată are dreptul să înainteze cererea de despăgubire către asigurătorul RCA sau către propriul asigurător RCA în cazul compensării directe, în cazul producerii unui risc acoperit prin asigurarea RCA sau către BAAR, în cazul producerii unui risc acoperit de acesta în condiţiile prevăzute de prezenta lege. (2) Persoana prejudiciată are dreptul, direct sau prin mandatari, să înainteze cererea de despăgubire către asigurătorul RCA sau către propriul asigurător RCA în cazul compensării directe, în cazul producerii unui risc acoperit prin asigurarea RCA, sau către BAAR, în cazul		

	producerii unui risc acoperit de acesta în condiţiile prevăzute de prezenta lege. (3) Cererea de despăgubire şi procesul verbal de constatare se pot inainta si prin mijloace electronice, accesand sistemul online al asigurătorului, la care va avea acces păgubitul.		
19.	**Art. 18. - Soluționarea cererii de despăgubire** (1) În termen de cel mult **30 de zile** de la data înaintării cererii de despăgubire de către asigurat ori de către partea prejudiciată, asigurătorul RCA este obligat: a) fie să răspundă cererii părţii solicitante, formulând în scris o ofertă de despăgubire justificată, transmisă cu confirmare de primire, în cazul în care se dovedeşte răspunderea asiguratului în producerea riscurilor acoperite prin asigurarea RCA, iar prejudiciul a fost cuantificat; b) fie să notifice părţii prejudiciate în scris, cu confirmare de primire, motivele pentru care nu a aprobat, în totalitate sau parţial, pretenţiile de despăgubire. (2) Dacă în termen de cel mult **30 de zile** de la avizarea producerii evenimentului asigurat de către partea prejudiciată ori de către asigurat, asigurătorul RCA nu a notificat părţii prejudiciate respingerea pretenţiilor de despăgubire, precum şi motivele respingerii, asigurătorul RCA este obligat la plata despăgubirii. (3) Deschiderea procedurii privind efectuarea	**La articolul 18, inainte de alineatul (1) se introduce un alineat nou, (1^1), cu urmatorul cuprins:** **(1^1) Procesul verbal de constatare constituie document de constatare in sensul art. 80^1 din OUG 195/2002.** (1) În termen de cel mult **3 luni** de la data înaintării cererii de despăgubire de către asigurat ori de către partea prejudiciată, asigurătorul RCA este obligat: a) fie să răspundă cererii părţii solicitante, formulând în scris o ofertă de despăgubire justificată, transmisă cu confirmare de primire, în cazul în care se dovedeşte răspunderea asiguratului în producerea riscurilor acoperite prin asigurarea RCA, iar prejudiciul a fost cuantificat; b) fie să notifice părţii prejudiciate în scris, cu confirmare de primire, motivele pentru care nu a aprobat, în totalitate sau parţial, pretenţiile de despăgubire. (2) Dacă în termen de cel mult **3 luni** de la avizarea producerii evenimentului asigurat de către partea prejudiciată ori de către asigurat, asigurătorul RCA nu a notificat părţii prejudiciate respingerea pretenţiilor de despăgubire, precum şi motivele respingerii, asigurătorul RCA este obligat la plata despăgubirii. **La articolul 18, alineatul (3) se modifica si va avea urmatorul cuprins:** **(3) Daca asiguratorul RCA are suspiciuni intemeiate**	**Motivatie pentru modificarea Art. 18, alin (1) si (2):** **Termenul de 30 de zile contravine Directivei Uniunii Europene 103/2009/CE, Art. 22, care stipuleaza un termen de 3 luni** si este insuficient pentru investigarea unui dosar de daună asupra căruia planează suspiciuni de fraudă, ceea ce va conduce inevitabil la creşterea fraudelor şi implicit la costuri suplimentare pentru asiguraţi.

	investigaţiilor se face de catre asigurător dacă există indicii temeinice asupra producerii evenimentului, **in baza unui raport de expertiză realizat de un expert autorizat,** si dacă acesta a notificat in scris persoana prejudiciată/asiguratul, in termen de maximum 5 zile lucrătoare de la data deschiderii dosarului de daună şi intocmirea procesului verbal de constatare, cu privire la intenţia de a desfaşura investigaţii. Daca in urma cercetărilor efectuate s-a constatat faptul că despăgubirea se cuvine persoanei prejudiciate, se aplică dispozitiile art.10 alin.2) lit.c). Necomunicarea notificării privind intenţia de a desfaşura investigaţii in termenul de 5 zile, decade asigurătorul RCA din acest drept, fiind obligat la plata despăgubirii. Rezultatul motivat al investigatiilor se comunica partii prejudiciate in termen de 3 zile lucratoare de la finalizare, dar fara a depasi termenul prevazut la alin.(1). (4) Despăgubirea se plăteşte de către asigurătorul RCA în maximum 10 zile de la data depunerii documentelor necesare stabilirii răspunderii şi cuantificării daunei, sau de la data la care asigurătorul RCA a primit o hotărâre judecătorească definitivă sau acordul entităţii de soluţionare a litigiului cu privire la suma de despăgubire pe care este obligat să o plătească; documentele care stau la baza cererii de despăgubire sunt stabilite prin reglementări ale A.S.F.. (5) Dacă asigurătorul RCA nu îşi îndeplineşte obligaţiile în termenul prevăzut la alineat (4) sau şi le îndeplineşte defectuos, inclusiv dacă diminuează nejustificat despăgubirea sau intarzie achitarea despăgubirii, acesta este obligat la plata unor penalitati de 0,2% pe zi de intarziere calculate la nivelul sumei de despagubire cuvenita sau la diferenta de suma neachitata. Plata penalitatilor se face	**asupra producerii evenimentului asigurat, va notifica in scris persoana prejudiciata in termen de maximum 5 zile lucratoare de la data deschiderii dosarului de dauna si intocmirii procesului verbal de constatare cu privire la intentia de a desfasura investigatii. Pe durata desfasurarii investigatiilor de catre autoritatile si organismele de specialitate competente cu privire la circumstantele producerii riscului asigurat, asiguratorul nu datoreaza penalitati sau alte costuri rezultate in urma intarzierii la plata daunei. Necomunicarea notificarii privind intentia de a desfasura investigatii in termenul de 5 zile, decade asiguratorul RCA din acest drept, fiind obligat la plata despagubirii.** **La articolul 18, alineatul (5) se modifica si va avea urmatorul cuprins:** (5) Dacă asigurătorul RCA nu îşi îndeplineşte obligaţiile în termenul prevăzut la alineat (4) sau şi le îndeplineşte defectuos, inclusiv dacă diminuează nejustificat despăgubirea sau intarzie achitarea despăgubirii, acesta este obligat la plata unor penalitati de 0,2% pe zi de intarziere calculate la nivelul sumei de despagubire cuvenita sau la diferenta de suma neachitata **pentru daunele materiale. Penalitatile se aplica in acelasi cuantum si in cazul in care un asigurator facultativ s-a subrogat in**	**Motivatie pentru modificarea Art. 18, alin (3):** In forma existenta in proiectul de lege asiguratorii se vor afla in imposibilitatea de a desfasura investigatii. Termenul de 5 zile nu este un termen realist in care sa se poata realiza o expertiza tehnica. **Motivatie pentru modificarea Art. 18, alin (5):** Introducerea unor penalităţi

	odata cu plata despagubirii. (6) În cazurile privind vătămările corporale şi daunele morale care fac obiectul unui litigiu, penalităţile sunt stabilite de către instanţa judecătorească.	**drepturile persoanei prejudiciate, urmand a recupera prejudiciul de la asiguratorul RCA.** Plata penalitatilor se face odata cu plata despagubirii. **La art. 18, alin. (6) se modifica si va avea următorul cuprins** **(6) Prin exceptie de la dispozițiile alin.(5), in cazul despagubirilor morale, penalizarea de 0,2% se datoreaza incepand cu a 11-a zi, inclusiv, de la data stabilirii, prin tranzactie sau hotarare judecatoreasca definitiva, a cuantumului despagubirii cuvenite, daca asiguratorul RCA nu isi indeplineste obligatia de plata in acest termen. Plata penalitatilor se face odata cu plata despagubirii.**	pentru asigurătorii care nu își respectă obligațiile de plată față de celelalte companii din piață va coduce la o insanatosire a pietei. **Motivatie pentru modificarea Art. 18, alin (6):** În actuala redactare textul alin.(6) este neconstituțional deoarece lasă să se înțeleagă ca revine judecătorului să stabilească procentul de penalitate, atribut care aparține exclusiv legiuitorului (O.G. nr.13/2011). Textul încalcă separația puterilor în stat, facând din judecător creator de lege, în loc să aplice legea. În ceea ce privește data scadentă a plății, alin.(6) este total imprecis şi va conduce în practică la (i) jurisprudență neunitară în privința stabilirii termenului de la care încep să

			curgă penalităţile cu consecinţa (ii) unor penalizări deosebit de mari şi de grave, mai ales în cazul în care acestea sunt stabilite în instanţă, un proces putând dura şi câţiva ani. Data scadentă pentru plata unor penalităţi aferente unei despăgubiri pentru daune morale, necertă în absenţa unor criterii strict obiective de calcul, nu poate să fie data eşecului de soluţionare pe cale amiabilă a daunelor morale, atâta timp cât nivelul despăgubirilor morale urmează a fi cel stabilit de instanţă .
20.	**Art. 19. - Stabilirea despăgubirilor** (1) Despăgubirea se stabileşte şi se efectuează în conformitate cu prevederile art.13 iar în cazul stabilirii despăgubirii prin hotărâre judecătorească, drepturile persoanelor prejudiciate prin accidente produse de vehicule aflate în proprietatea persoanelor asigurate în România se exercită împotriva asigurătorului RCA, în limitele obligaţiei acestuia cu citarea obligatorie a persoanei/persoanelor răspunzătoare de producerea accidentului în calitate de intervenienţi forţaţi. (2) Pentru prejudiciile produse bunurilor, despăgubirile se stabilesc pe baza preţurilor de referinţă pe piaţă la data producerii riscului asigurat.		**Motivatie pentru modificarea**

	(3) Drepturile persoanelor prejudiciate prin accidente produse pe teritoriul României de vehicule aflate în proprietatea persoanelor asigurate RCA de către asigurători cu sediul în state aflate în aria de competență a unui birou național auto se exercită împotriva asigurătorului RCA prin BAAR sau prin corespondenții desemnați, după caz, dacă sunt îndeplinite condițiile de la art. 21. (4) În caz de vătămare a integrității corporale sau a sănătății ori de deces rezultate în urma unui accident de vehicule, stabilirea despăgubirii, se realizeaza atât pe cale amiabilă, cât şi pe cale judecătorească. (5) Stabilirea despagubirii pe cale amiabila se realizează pe baza următoarelor criterii generale de evaluare: a) despăgubirile cuvenite persoanelor prejudiciate ca urmare a vătămării integrității corporale ori a sănătății persoanelor se evaluează pe baza punctajului obținut prin însumarea punctelor, comunicat de către Institutul Național de Medicină Legală şi prevăzut în reglementările A.S.F. b) evaluarea despăgubirilor are în vedere un nivel mediu prezumat al suferinței îndurate de persoanele prejudiciate; c) valoarea unui punct traumatic este egală cu dublul salariului de bază minim brut pe țară garantat în plată de la data producerii accidentului; d) despăgubirile se pot ajusta în funcție de particularitățile fiecărui caz în parte, pe bază de documente justificative. e) punctajul pentru suferințele cauzate prin vătămarea integrității corporale ori a sănătății persoanelor include numai prejudiciile legate de durerile fizice. Pentru prejudiciile legate de traumele psihice, persoana prejudiciată poate aduce documente în dovedirea acestora. (6) Stabilirea despagubirii pe cale judecatoreasca se realizează pe baza probelor cu caracter medical, medico-	**PROPUNEREA UNSAR-ASSAI-APIA-ACLIDER-FEDRA** **La articolul 19, alineatul (4) se modifica si va avea urmatorul cuprins:** **(4) La stabilirea despagubirilor in cazul vatamarii corporale sau a decesului unor persoane, atat pe cale amiabila cat si pe cale judecatoreasca, se au in vedere urmatoarele:** **1) Pentru prejudicii materiale, in caz de vătămare a integrității corporale sau a sănătății:** **a. Diferența dintre veniturile nete ale persoanei vătămate, probate cu documente justificative, si indemnizația primita din fondurile persoanei juridice sau fizice la care persoana vătămată își desfășoară activitatea și/ sau, după caz, din fondurile bugetului asigurărilor sociale, pe perioada cat s-a recunoscut dreptul la un ajutor sau la o pensie;** **b. Venitul mediu lunar net realizat din activități licite şi fiscalizate, desfășurate de persoana vătămată pe o perioadă anterioară de 1 an, probat cu documente justificative, în cazul persoanelor care nu au calitatea de salariat și nu beneficiază de ajutor sau pensie in condițiile prevăzute la lit. a);** **c. Salariul de baza minim net pe țară garantat in plata, în cazul persoanelor vătămate aflate la data producerii accidentului în ultimul an de studii sau de calificare ori care nu pot face dovada obținerii unui venit potrivit lit.a) și b);**	**Art. 19, alin (4):** Introducerea sistemului tabelar creeaza predictibilitate, echitate si reduce presiunea asupra costurilor ceea ce implicit vine în sprijinul asiguratilor în ceea ce privește suportabilitatea primelor de asigurare. In opinia UNSAR, implementarea prevederii doar pe cale amiabila ar lipsi legea de efectele sale (ceva obligatoriu ar deveni optional). **UNSAR sustine orice discutii referitoare la valoarea punctului traumatic.** De asemenea, considerăm că propunerea noastră structurează mai bine reglementarea deoarece sunt reglementate distinct despăgubirile materiale asociate unei vătămări corporale sau deces față de despăgubirile morale asociate aceleași/aceluiași vătămări/deces. Astfel, despăgubirile materiale se acordă pentru acoperirea

	legal, psihologic, statistic, precum şi în concordanţă cu jurisprudenţa din România.	**d. Eventualele cheltuieli prilejuite de accident – cheltuieli cu transportul persoanei vătămate, cu tratamentul, cu spitalizarea, pentru recuperare, pentru proteze, pentru alimentație suplimentara, conform prescripțiilor medicale, probate cu documente justificative și care nu sunt suportate din fondurile de asigurări sociale prevăzute de reglementările in vigoare;** **e. Cheltuielile cu îngrijitori pe perioada incapacității de muncă, dacă prin certificatul medical se recomandă acest lucru, însa nu mai mult decât salariul de bază minim net pe ţară garantat în plată.** **2. Pentru prejudicii materiale, in caz de deces:** **a. Cheltuielile de înmormântare, inclusiv pentru piatra funerara, precum si cele cu îndeplinirea ritualurilor religioase, probate cu documente justificative;** **b. Cheltuielile cu transportul cadavrului, inclusiv cele de îmbălsămare, de la localitatea unde a avut loc decesul pana la localitatea in care se face înmormântarea, probate cu documente justificative;** **c. Veniturile nete nerealizate si alte eventuale cheltuieli rezultate în perioada de la data producerii accidentului și până la data decesului, prevăzute la pct. 1, dacă acestea au fost cauzate de producerea accidentului;** **d. Diferența dintre suma datorata in baza obligației de întreținere si pensia de urmaș cuvenită persoanelor îndreptățite.** **3) Pentru prejudicii nepatrimoniale:** **a) despăgubirile cuvenite persoanelor prejudiciate ca urmare a vătămării integrității**	cheltuielilor de spitalizare, protezare, de medicație/alimentație, de însoțitor, de pierderi de venit, cheltuielilor de înmormântare, etc., care reprezintă sume certe stabilite pe baza de documente justificative si nu au legătură cu sistemul tabelar de evaluare a suferinței, Sistemul tabelar si evaluarea pe bază de puncte traumatice au în vedere și se utilizează NUMAI pentru evaluarea despăgubirilor morale, dar textul de lege în actuala formă NU face distincție astfel încât creează o confuzie majoră asupra calculului si conținutului despăgubirii.

		corporale ori a sănătății persoanelor sau decesului acestora se evaluează pe baza punctajului obținut prin însumarea punctelor traumatice, corespunzător categoriilor de prejudicii nepatrimoniale rezultate în urma producerii accidentului de vehicule; **b) evaluarea despăgubirilor are în vedere un nivel mediu prezumat al suferinței îndurate de persoanele prejudiciate;** **c) valoarea unui punct traumatic este egală cu N salarii de bază minime brute pe țară garantate în plată de la data producerii accidentului;** **d) despăgubirile se pot ajusta în funcție de particularitățile fiecărui caz în parte, pe bază de probe; sarcina probei pentru majorarea, respectiv diminuarea cuantumului despăgubirilor evaluate conform Anexei 1 sau 2, dupa caz, va reveni părții care a propus ajustarea;** **e) ajustarea nivelului despăgubirii conform prevederilor lit. c) nu va putea depăși 25 % față de nivelul mediu prezumat;** **f) punctajul pentru suferințele cauzate prin vătămarea integrității corporale ori a sănătății persoanelor sau decesul acestora va fi determinat global și include toate tipurile de prejudicii nepatrimoniale.** **4) La stabilirea despăgubirilor morale în caz de vătămare a integrității corporale sau a sănătății, pe langa dispozitiile punctului 3) se au în vedere si urmatoarele:** **a) dreptul la repararea prejudiciului nepatrimonial aparține persoanei căreia i-a fost vătămată integritatea corporală ori sănătatea;** **b) despăgubirile se stabilesc pe baza punctajului**	

		prevăzut în Anexei 1 cu aplicarea corespunzătoare a dispoziţiilor lit. c); **c) stabilirea punctajului corespunzător persoanei prejudiciate, pe baza căruia se evaluează prejudiciul nepatrimonial, rezultat în urma vătămării integrităţii corporale sau a sănătăţii, se realizează de către medicii legişti din Reţeaua Naţională de Medicină Legală; procedura de evaluare a persoanelor vătămate şi raporturile dintre Institutul Naţional de Medicină Legală şi părţile interesate se stabilesc prin Anexa 1;** **d) suma punctajului aferent leziunilor multiple nu va putea depăşi 200 de puncte traumatice, echivalentul stării vegetative persistente – SVP, indiferent de numărul, natura sau gravitatea leziunilor.** **5) La stabilirea despăgubirilor morale în caz de deces, pe langa dispozitiile punctului 3) se au în vedere si urmatoarele:** **a) durerea încercată prin decesul victimei se prezumă pentru ascendenţii, descendenţii, colateralii privilegiaţi şi soţul supravieţuitor;** **b) pentru ascendenţii privilegiaţi, descendenţii de gradul I, colateralii privilegiaţi şi soţul supravieţuitor despăgubirile pentru prejudiciul moral suferit de aceştia se stabilesc pe baza punctajului prevăzut în Anexa 2;** **c) pentru alte persoane, care pot dovedi existenţa unui prejudiciu încercat prin decesul victimei, despăgubirile, stabilite pe baza punctajului prevăzut în Anexa 2 şi corespunzător colateralilor privilegiaţi, sunt maximale;** **d) durerea încercată prin decesul persoanei vinovate de producerea accidentului nu poate face**	VALOAREA LUI N VA FI STABILITA IN BAZA UNOR ANALIZE DE CATRE PARLAMENT.

	(7) Intinderea răspunderii civile delictuale a asiguratului nu poate depăşi întinderea răspunderii contractuale a asigurătorului RCA, până la atingerea limitelor de răspundere prevăzute în asigurarea RCA.	**obiectul unor pretenţii de despăgubire.** **La art. 18, alin.(7) este renumerotat si devine alin.(5).**	

21.	**Art. 20. - Plata despăgubirilor** (1) Despăgubirile se plătesc de către asigurătorul RCA persoanelor fizice sau juridice prejudiciate, in contul indicat de catre persoana prejudiciată sau mandatarul acesteia, in conditiile legii. (2) Despăgubirile nu pot fi urmărite de creditorii asiguratului RCA. (3) Despăgubirile se plătesc asiguraţilor dacă aceştia dovedesc că au despăgubit persoanele prejudiciate şi despăgubirile nu urmează să fie recuperate potrivit prevederilor art. 22. (4) În cazul în care în drepturile persoanei prejudiciate s-a subrogat asigurătorul facultativ al acesteia, eventuala diferenţă de despăgubire dintre contractul de asigurare facultativă şi contractul RCA rămâne pe contul contractului de asigurare facultativă, neputând fi recuperată de la asigurat, dacă despăgubirea plătită din contractul facultativ nu depăşeşte limita maximă a despăgubirii ce poate fi acordată de asigurătorul RCA pentru prejudiciile cauzate în unul şi acelaşi accident de vehicul, prevăzută de legislaţia în vigoare. (5) În situaţia în care părţile nu se înţeleg asupra cuantumului despăgubirii, suma care nu face obiectul litigiului este plătită de către asigurătorul RCA înainte ca acesta să se fi soluţionat prin negocieri, prin soluționarea alternativă a litigiilor sau de către instanţa judecătorească. (6) În cazurile în care despăgubirile se stabilesc prin		

	soluționarea alternativă a litigiilor sau prin hotărâre judecătorească, asigurătorul RCA acordă despăgubiri în baza acordului rezultat în urma soluționării alternative a litigiului sau în baza hotărârii judecătoreşti rămase definitivă.		
22.	**Art. 21. – Reprezentantul de despăgubiri** (1) Asigurătorii RCA au obligaţia să desemneze în fiecare stat aparţinând Spaţiului Economic European şi în Confederaţia Elveţiană un reprezentant însărcinat cu regularizarea prejudiciilor provocate de vehicule supuse obligaţiei de asigurare în România rezidenţilor în aceste state, cu condiţia ca accidentul să se producă pe teritoriul unui alt stat decât statul de reşedinţă al persoanei prejudiciate. (2) Reprezentantul de despăgubiri este împuternicit să instrumenteze cazurile de daună în numele şi în contul asigurătorului RCA şi să reprezinte asigurătorul RCA. În acest scop, reprezentantul de despăgubiri întocmeşte dosarul de daună şi ia toate măsurile necesare pentru soluţionarea cererilor de despăgubire pretinse de partea prejudiciată, pentru prejudiciile cauzate în urma unui accident de vehicule: a) pentru care asigurarea obligatorie RCA a fost emisă de către un asigurător RCA ori de filiala acestuia în alt stat membru decât statul în care partea prejudiciată este rezidentă sau îşi are sediul; b) care provine din alt stat membru decât statul în care partea prejudiciată este rezidentă sau îşi are sediul; şi c) pentru prejudiciul produs în alt stat membru decât cel în care partea prejudiciată este rezidentă sau îşi are sediul. (3) Reprezentantul de despăgubiri poate acţiona pentru mai		

	mulţi asigurători RCA. (4) Reprezentantul de despăgubiri trebuie să fie mandatat să reprezinte asigurătorul RCA cu puteri depline, inclusiv cu drept de dispoziţie în faţa părţii prejudiciate, să i se atribuie competenţa necesară pentru a răspunde pretenţiilor de despăgubire justificate ale părţii prejudiciate şi să fie apt să examineze cazul în limba oficială a statului membru în care partea prejudiciată este rezidentă sau îşi are sediul. (5) Numirea unui reprezentant de despăgubiri nu exclude dreptul părţii prejudiciate de a institui proceduri directe împotriva persoanei care a cauzat prejudiciul sau a asigurătorului RCA al acesteia, după caz. (6) Asigurătorul RCA este obligat să informeze BAAR cu privire la numele şi prenumele, data naşterii şi adresa ori punctul de lucru ale reprezentantului de despăgubiri, în cazul în care acesta este reprezentat de o persoană fizică, sau cu privire la denumire şi sediu, în cazul în care este reprezentat de o persoană juridică, precum şi cu privire la toate modificările în privinţa reprezentantului, în termen de 7 zile de la numire ori de la producerea modificărilor respective.		
23.	CAPITOLUL VII **Dreptul asigurătorului RCA de a solicita recuperarea sumelor plătite** **Art. 22. - Condiţii** Asigurătorul RCA recuperează sumele plătite drept despăgubire de la persoana răspunzătoare de producerea prejudiciului, în următoarele situaţii: a) accidentul a fost produs cu intenţie; b) accidentul a fost produs în timpul comiterii unor fapte incriminate de dispoziţiile legale privind circulaţia pe drumurile publice ca infracţiuni săvârşite cu intenţie, chiar		

	dacă aceste fapte nu s-au produs pe astfel de drumuri sau în timpul comiterii altor infracţiuni săvârşite cu intenţie; c) accidentul a fost produs în timpul când autorul infracţiunii săvârşite cu intenţie încearcă să se sustragă de la urmărire; d) persoana răspunzătoare de producerea prejudiciului a condus vehiculul fără consimţământul contractantului; e) asiguratul a refuzat în mod nejustificat îndeplinirea obligaţiilor sale împiedicând în acest fel asigurătorul RCA să desfăşoare propria investigaţie conform prevederilor art.18 alin. (3), iar asigurătorul este în măsură să probeze că acest fapt a condus la plata nejustificată a despăgubirii.		
25.	CAPITOLUL VIII **Compensarea directă între asigurătorii RCA** **Art. 23. – Prevederi generale** (1) În urma compensării directe, asigurătorul RCA al persoanei prejudiate recuperează contravaloarea daunei de la asigurătorul RCA al persoanei vinovate de producerea prejudiciului. (2) Compensarea directă este aplicabilă la îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiţii: a) accidentele auto se produc pe teritoriul României; b) vehiculele implicate în accidentele auto sunt înmatriculate/înregistrate în România; c) prejudiciile sunt produse exclusiv vehiculelor; d) ambele vehicule implicate în accidentul auto au asigurare RCA valabilă la data evenimentului; e) prejudiciile exclud vătămările corporale. (3) Procedura compensării directe se stabileşte prin convenţii multilaterale încheiate între asigurătorii RCA. Conditiile compensarii directe sunt convenite in mod		

	voluntar intre asigurat si asigurător. (4) Prevederile alin. (1) – (3) nu afectează dreptul persoanei prejudiciate în urma unui accident auto produs de un vehicul asigurat RCA de a exercita acţiunea directă pentru recuperarea prejudiciului produs împotriva asigurătorului RCA al persoanei vinovate de producerea accidentului auto.		
26.	CAPITOLUL IX **Verificarea asigurării RCA** **Art. 24. - Condiţii speciale de verificare a vehiculelor înmatriculate/înregistrate pe teritoriul României** La înscrierea în circulaţie, la efectuarea de modificări în certificatul de înmatriculare/înregistrare sau în cartea de identitate a unui vehicul şi la efectuarea verificărilor tehnice periodice este obligatorie prezentarea dovezii existenţei contractului RCA, în condiţiile prezentei legi.		
27.	**Art.25 - Verificarea vehiculelor înmatriculate/înregistrate** (1) Nu sunt supuse procedurii de control documentele de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto pentru vehiculele care staţionează în mod obişnuit pe teritoriul statelor membre sau pe al celor aflate în competenţa birourilor naţionale care au semnat Acordul Multilateral şi nici pentru cele care staţionează în mod obişnuit pe teritoriul unor state terţe, dacă acestea intră pe teritoriul României de pe teritoriul unui alt stat membru. (2) Prin excepţie de la prevederile alin.(1) controalele sunt permise dacă acestea au un caracter nesistematic, nediscriminatoriu şi nu urmăresc exclusiv verificarea		

	asigurării RCA. (3) Pentru vehiculele, care nu se află în situaţia prevăzută la alin. (1) este obligatorie verificarea documentelor care atestă existenţa asigurării RCA valabilă în România la punctele de control pentru trecerea frontierei de stat de către personalul poliţiei de frontieră. (4) Persoanele care nu se regăsesc într-una dintre situaţiile prevăzute la art. 26 sau persoanele care la control nu pot face dovada existenţei asigurării RCA valabile sunt obligate să încheie asigurarea de frontieră prevăzută la art. 27.		
28.	**Art. 26. -Vehicule înmatriculate în străinătate** Persoanele care intră pe teritoriul României cu vehicule înmatriculate sau înregistrate în afara teritoriului României se prezumă a fi asigurate, în condiţiile prezentei legi, dacă: a) biroul naţional auto competent în statul pe teritoriul căruia vehiculul staţionează în mod obişnuit este semnatar al Acordului Multilateral; b) prezintă documente internaţionale de asigurare pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule, valabile în România.		
29.	CAPITOLUL X **Asigurarea de frontieră** **Art. 27. - Prevederi generale** (1) Asigurarea de frontieră are ca scop acoperirea prin asigurare a riscurilor de răspundere civilă pentru		

	vehiculele care aparţin unui stat terţ care pătrund pe teritoriul României fără a avea un contract RCA valabil sau al căror contract RCA expiră pe perioada şederii în România. (2) Conducătorul auto al unui vehicul aparţinând altui stat, cu excepţia aceluia care deţine o Carte Verde valabilă, emisă sub autoritatea unui birou naţional competent, şi cu excepţia conducătorului auto a cărui asigurare de răspundere civilă pe teritoriul statului membru de reşedinţă este garantată de biroul naţional al acelui stat, încheie un contract de asigurare de frontieră. (3) Asigurarea de frontieră se încheie la data intrării vehiculului pe teritoriul României sau cel târziu la data expirării documentului internaţional de asigurare pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule valabil în România, pentru o perioadă de 30 de zile. (4) Pentru vehiculele care staţionează în mod obişnuit în alte state decât cele aflate în aria de competenţă a unui birou național, asigurarea de frontieră se poate prelungi pe noi perioade de câte 30 de zile. (5) La încheierea asigurării de frontieră, în baza unei prime de asigurare, se emite conducătorului auto al vehiculului un document denumit *Asigurare de frontieră RC pentru vehicule* cu valabilitate în toate statele membre ale Spaţiului Economic European şi în Confederaţia Elveţiană.		
30.	**Art. 28. - Cerinţele şi riscurile acoperite** (1) Cerinţele privind forma certificatului de asigurare de frontieră sunt prevăzute prin Regulamentul BAAR. (2) Asigurarea de frontieră acoperă prejudiciile suferite în		

	urma unor evenimente produse în limitele teritoriale de acoperire pe perioada de valabilitate prevăzută în certificatul de asigurare de frontieră. (3) Asigurătorii mandataţi de BAAR exercită activitatea de încheiere a asigurării de frontieră în numele şi pe seama BAAR, pe baze contractuale. (4) Conducătorul vehiculului a cărui utilizare pe teritoriul României este condiţionată de încheierea asigurării de frontieră prezintă certificatul de asigurare de frontieră pentru întreaga durată de deplasare a vehiculului pe teritoriul României, după ce a expirat valabilitatea documentului internaţional de asigurare pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule, până la ieşirea de pe teritoriul României. (5) Conducătorii vehiculelor care nu îşi îndeplinesc obligaţia de a încheia asigurarea de frontieră sunt sancţionaţi în conformitate cu prevederile legale aplicabile în România.		
31.	CAPITOLUL XI **Biroul Asigurătorilor de Autovehicule din România** **Art. 29. - Prevederi generale** (1) Biroul Asigurătorilor de Autovehicule din România, denumit în continuare *BAAR*, are următoarele atribuţii: a) de birou naţional auto; b) de organism de plată a despăgubirilor, în conformitate cu prevederile art. 30; c) de centru de informare, în conformitate cu prevederile art. 31; d) de organism de compensare, în conformitate cu prevederile art. 32;		

	e) de administrare a bazei de date privind evidenţa contractelor RCA; f) de a colecta şi centraliza date în vederea publicării de statistici privind asigurările auto la nivel naţional şi international; g) de a publica tarife de referinţă în domeniul asigurarii RCA, rezultate din prelucrarea datelor colectate conform lit. f), fără a afecta însă dreptul fiecărui asigurător RCA de a le stabili în mod liber; h) de a publica pe site-ul propriu date privind tendinţele referitoare la fluctuaţiile tarifelor utilizate de asigurărorii RCA; i) de a colecta şi publica date şi informaţii agregate privind piaţa asigurărilor auto din România, inclusiv în ceea ce priveşte volumul daunelor; j) de a elabora şi publica analize şi studii comparative privind tarifele utilizate de asigurătorii RCA din statele membre şi alte informaţii considerate relevante pentru asigurarea RCA; k) de a publica statistici privind evoluția nivelurilor despăgubirilor în cazurile de vătămare a integrității corporale sau a sănătății ori pentru deces; l) de a publica pe site-ul propriu date statistice privind tarifele practicate de unităţile reparatoare specializate în reparaţia vehiculelor. (2) Pentru îndeplinirea atribuțiilor de birou național auto, de organism de plată a despăgubirilor și de organism de compensare, BAAR 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; disponibilul Fondului național de protecție, contribuția și		

	termenele de plată la acesta se stabilesc prin reglementări ale A.S.F. la propunerea BAAR, astfel încât BAAR să îşi poată îndeplini în orice moment atribuţiile de birou naţional auto, de organism de plată a despăgubirilor şi de organism de compensare. (3) Pentru neplata la termen a sumelor cuvenite BAAR se datorează dobânzi şi penalităţi de întârziere, calculate în conformitate cu reglementările legale în vigoare, aplicabile la colectarea creanţelor bugetare; dobânzile şi penalităţile vor fi virate în contul BAAR. (4) Actul prin care se constată şi se individualizează obligaţia unui asigurător de plată a contribuţiei la BAAR constituie, potrivit legii, titlu de creanţă; la data scadenţei, titlul de creanţă devine titlu executoriu, în baza căruia BAAR declanşează procedura silită de recuperare a creanţelor, conform dispoziţiilor Codului de procedură civilă. (5) În exercitarea atribuţiilor prevăzute la alin. (1) lit. a) şi b), BAAR despăgubeşte persoanele prejudiciate în calitate de garant al obligaţiei de despăgubire şi, după plata despăgubirii, se subrogă în drepturile acestora dobândind un drept de regres împotriva persoanei sau persoanelor responsabile pentru repararea prejudiciului, în privinţa despăgubirii plătite, a cheltuielilor legate de instrumentarea şi lichidarea pretenţiilor de despăgubire, precum şi pentru dobânda legală aferentă cheltuielilor efectuate. (6) BAAR încheie memorandumuri de colaborare privind schimbul de informaţii cu autorităţile, instituţiile şi societăţile care contribuie la siguranţa circulaţiei pe drumurile publice; pentru îndeplinirea atribuţiilor prevăzute la alin. (1) lit. a) - d), BAAR încheie acorduri cu entităţile echivalente din celelalte state.		

	(7) În vederea îndeplinirii de către A.S.F. a obiectivelor privind supravegherea prudențială BAAR furnizează, la cererea A.S.F. sau din proprie inițiativă, date şi informații agregate și/sau individuale privind asigurarea RCA. (8) La cererea proprietarilor de autovehicule, BAAR eliberează în termen de 15 zile calendaristice o atestare privind acțiunile de răspundere civilă ale terților.		
		Se introduce Art. 29[1] care va avea următorul cuprins: **Art. 29[1]. - B.A.A.R. în calitate de birou national auto** **(1)În calitate de birou national auto, B.A.A.R. garanteaza fără a avea beneficiu de discutiune:** **a)persoanelor prejudiciate prin accidente produse pe teritoriul României prin intermediul vehiculelor care stationează în mod obisnuit într-un alt stat si pentru care se prezintă documente de asigurare Carte Verde considerate valabile în România la data producerii accidentului, despăgubirea pentru prejudiciile suferite. Pentru accidentele provocate prin intermediul vehiculelor care stationează în mod obisnuit pe teritoriul aflat în competenta unui birou national care a semnat Acordul multilateral, B.A.A.R. garantează persoanelor prejudiciate, în numele biroului national respectiv, despăgubirea pentru prejudiciile suferite, indiferent dacă acele vehicule erau asigurate sau nu la data producerii accidentului.** **b)celorlalte birouri nationale, obligatia asumată de membrii B.A.A.R. de a despăgubi persoanele prejudiciate prin accidente produse în aria lor de competentă, prin intermediul vehiculelor care stationează în mod obisnuit în România si pentru care se prezintă documente de asigurare Carte Verde emise**	BAAR-ului i s-a omis rolul essential cere-i revine în calitate de Biroul National – parte la Sistemul Carte Verde.

		de membrii B.A.A.R. si considerate valabile la data respectivă în statul in care s-a produs accidentul. Pentru accidentele provocate pe teritoriul aflat în competenta unui birou national care a semnat Acordul multilateral, B.A.A.R. garantează biroului respectiv, despăgubirea persoanelor prejudiciate indiferent dacă vehiculele erau asigurate sau nu la data producerii accidentului. **(2)În cazul cererilor de despăgubire care se solutionează de B.A.A.R. în calitatea sa de birou national auto, prevederile art. 18 și art.19 se aplică în mod corespunzător.** **(3)Drepturile persoanelor prejudiciate prin accidente produse pe teritoriul României in conditiile prevazute la alin. (1) lit a) se exercită împotriva asigurătorului, sau dupa caz impotriva biroului garant, prin intermediul B.A.A.R. sau prin intermediul corespondenţilor pe care B.A.A.R. îi desemnează în acest scop.**	
32.	**Art. 30. - Atribuții ale BAAR în calitate de organism de plată a despăgubirilor** (1) În calitate de organism de plată a despăgubirilor, BAAR garanteaza fără a avea beneficiu de discutiune, despăgubirea persoanelor prejudiciate, rezidenti ai statelor membre, prin accidente produse pe teritoriul României, sau pe teritoriul unui alt stat membru decât statul lor de rezidentă, prin intermediul unor vehicule sau tramvaie care stationează în mod obisnuit pe teritoriul României sau pe teritoriul unui stat al cărui birou national auto nu a semnat Acordul Multilateral, neasigurate RCA cu toate că, în conformitate cu prevederile legii, pentru acestea trebuia încheiată asigurarea RCA sau prin intermediul unor vehicule neidentificate, în următoarele condiții:		

	a) dacă vehiculul sau tramvaiul a fost identificat dar nu era asigurat pentru RCA, se acordă despăgubiri atât pentru daune materiale cît si pentru vătămarea integrității corporale sau sănătății ori pentru deces; b) dacă vehiculul sau tramvaiul rămâne neidentificat, se acordă despăgubiri doar pentru vătămarea integrității corporale sau sănătății ori pentru deces; se acordă despăgubiri si pentru daune materiale cu aplicarea unei fransize de 500 euro în echivalent lei la cursul comunicat de BNR la data producerii accidentului, dacă în urma unui astfel de accident a rezultat decesul unei persoane sau s-a pricinuit integrităţii corporale sau sănătăţii unei persoane, o vătămare care necesită pentru vindecare îngrijiri medicale mai mult de 60 de zile; accidentul produs de un vehicul care a rămas neidentificat este accidentul în care respectivul vehicul a intrat în coliziune directă cu persoana accidentată sau cu bunul pe care l-a avariat, după care a părăsit locul accidentului. (2) BAAR intervine în calitate de organism de plată a despăgubirilor si în cazul accidentelor provocate pe teritoriul România sau pe teritoriul unui alt stat membru, prin intermediul unui vehicul neasigurat pentru RCA, exportat dintr-un alt stat membru în România, dacă accidentul se produce în termen de 30 de zile de la data acceptării exportului. (3) Nu pot beneficia de despăgubiri persoanele care la data producerii accidentului, au posibilitatea să îşi recupereze prejudiciile suferite în baza unei asigurări facultative sau obligatorii ori în baza legii şi nici cele care au urcat de bunăvoie în vehiculul condus de către persoana vinovată pentru producerea accidentului, dacă se dovedeşte că acestea ştiau că pentru vehiculul respectiv nu era în vigoare		

	un contract RCA. (4) Nicio entitate care a compensat în orice fel persoanele prejudiciate sau a oferit acestora servicii în legătură cu prejudiciile suferite, inclusiv servicii medicale, în baza unor contracte încheiate ori în baza legii, nu are dreptul să solicite de la BNAAR recuperarea cheltuielilor efectuate. (5) Cuantumul prejudiciului suferit de persoanele prejudiciate prin accidente de vehicule produse pe teritoriul României precum si persoanele care pot beneficia de despăgubiri si conditiile de interventie ale BAAR în calitate de organism de plată a despăgubirilor, sunt stabilite în conformitate cu prevederile prezentei legi şi ale normelor adoptate în aplicarea acesteia în vigoare în România la data producerii accidentului. (6) Pentru cazurile de daună care sunt soluţionate prin intermediul organismelor de compensare sau a fondurilor de garantare din statele de reşedinţă ale persoanelor păgubite sau din statele pe teritoriul cărora s-au produs accidentele, cuantumul prejudiciului este stabilit de aceste organisme, în condiţiile respectării clauzelor acordului pe care l-au încheiat cu BAAR. (7) BAAR nu poate plăti despăgubiri pentru prejudiciile cauzate în unul şi acelaşi accident care să depăşească limitele de răspundere ale asigurătorului RCA prevăzute de legislaţia în vigoare la data producerii accidentului în România sau de legislaţia în vigoare a celorlalte state pe teritoriul cărora s-a produs accidentul, din care va fi dedusă, după caz, franşiza prevăzută prin lege.		
33.	**Art. 31. - Atribuţii ale BAAR în calitate de centru de informare** (1) În calitate de centru de informare, BAAR are		

	următoarele atribuții: a) furnizează, la solicitarea persoanelor prejudiciate sau a centrelor de informare din celelalte state semnatare ale Acordului cu privire la schimbul de informaţii între centrele de informare, date privind: (i) numele şi adresa asigurătorului RCA pentru vehiculul condus de vinovatul de producerea accidentului; (ii) numele şi adresa reprezentantului de despăgubiri al asigurătorului RCA, emitent al contractului RCA pentru vehiculul condus de către conducătorul auto vinovat de producerea accidentului, în statul de reşedinţă al persoanei prejudiciate; (iii) numărul contractului RCA; (iv) numele şi adresa organismului autorizat să primească şi să soluţioneze cererile de despăgubire în statul de reşedinţă al persoanei prejudiciate, pentru vehiculul condus de către conducătorul auto vinovat de producerea accidentului sau pentru cazul în care persoana proprietară a vehiculului respectiv beneficiază de derogare de la obligativitatea încheierii contractului RCA; b) furnizează, la solicitarea persoanelor prejudiciate care prezintă un interes legitim, numele şi adresa proprietarului, ale conducătorului obişnuit sau ale utilizatorului vehiculului condus de către conducătorul auto vinovat de producerea accidentului. Aceste date se pot solicita de persoana prejudiciată în mod direct sau prin intermediul centrului de informare din statul său de reşedinţă. Dovada existenţei interesului legitim este în sarcina celui care face solicitarea. Furnizarea acestor date se face în conformitate cu prevederile legislaţiei privind prelucrarea datelor cu caracter personal şi libera circulaţie a acestor date. (2) BAAR are drept de acces la evidenţele cu vehiculele		

	înmatriculate sau înregistrate în România administrate de autoritățile publice. (3) Informaţiile comunicate de asigurătorul RCA conform art. 21 alin. (6) sunt transmise centrelor de informare naţionale din statele membre.		
34.	**Art. 32. - Atribuții ale BAAR în calitate de organism de compensare** (1) În calitate de organism de compensare BAAR intervine în următoarele situații: a) dacă în termen de trei luni de la data la care a adresat o cerere de despăgubire, persoana rezidentă în România care a suferit un prejudiciu urmare a unui accident de vehicule produs pe teritoriul unui stat situat în limitele teritoriale de acoperire, cu excepţia României, sau pe teritoriul unui stat terţ al cărui birou naţional a aderat la sistemul Carte Verde, prin intermediul unui vehicul care staţionează în mod obisnuit pe teritoriul unui stat membru al Spaţiului Economic European cu excepţia României, nu a fost despăgubită sau nu a primit un răspuns motivat de la asigurătorul RCA al vehiculului respectiv sau de la reprezentantul de despăgubiri al asigurătorului RCA în România; b) dacă asigurătorul RCA nu şi-a desemnat un reprezentant de despăgubire pe teritoriul României; c) dacă în termen de două luni de la data producerii accidentului asigurătorul RCA nu poate fi identificat. (2) BAAR ca organism de compensare, nu are calitate procesuală pasivă sau de parte responsabilă civilmente în raport cu persoanele prejudiciate în urma producerii accidentelor de vehicule. (3) Persoanele juridice care s-au subrogat în drepturile		

	persoanelor păgubite prin accidente produse în conditiile prevăzute la alin. (1) lit. a) nu pot să depună cereri de despăgubire la BAAR.		
35.	CAPITOLUL XII **Art. 33 Contravenţii şi sancţiuni** (1) Constituie contravenţie săvârşirea următoarelor fapte: a) neplata la termen de către asigurător a despăgubirilor datorate din asigurarea obligatorie RCA, către persoanele prejudiciate sau către asiguraţi, în condiţiile prezentei legi şi a reglementărilor emise în temeiul art.36 alin. (6); b) neplata la termen a sumelor destinate BAAR, precum şi a contribuţiei procentuale din valoarea primelor brute încasate aferente asigurării obligatorii RCA; c) nedepunerea la asigurătorii RCA de către intermediarii de asigurări a sumelor încasate cu titlu de prime de asigurare, dacă fapta nu constituie infracţiune; d) nerespectarea de către asigurătorii RCA a prevederilor art. 9, 10, 13, 16 alin.(1), (4) - (6) si art.18 alin.(1) si (2); e) nerespectarea de către asigurători a reglementările A.S.F. emise în temeiul art.36 alin. (6); f) nerespectarea de către asigurători a interdicţiei de recuperare a diferenţei de despăgubire dintre asigurarea facultativă şi asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto, în condiţiile art. 20 alin.(4). (2) Săvârşirea contravenţiilor prevăzute la alin. (1) se sancţionează, după caz, astfel: a) faptele asigurătorilor RCA prevăzute la alin. (1) lit. a), b), d), e) şi f), cu avertisment scris sau, prin derogare de la prevederile art.8 alin.(2) din Ordonanţa Guvernului nr.2/2001 privind regimul juridic al contravenţiilor,		

	aprobată cu modificări şi completări prin legea nr.180/2002, cu modificările şi completările ulterioare, cu amendă de la 5.000 lei la 1.000.000 lei; b) faptele persoanelor din conducerea asigurătorilor RCA sau persoanelor care deţin funcţii-cheie ori alte funcţii critice în cadrul acestora, prevăzute la alin. (1) lit. a), b), d), e) şi f), cu avertisment scris sau cu amendă de la 1.000 lei la 100.000 lei; c) faptele intermediarilor în asigurări, prevăzute la alin. (1) lit. c), cu avertisment scris sau cu amendă de la 1.000 lei la 100.000 lei. (3) Constatarea contravenţiilor prevazute la alin.(1) se face de către persoanele cu atribuţii privind supravegherea şi controlul din cadrul ASF. Aplicarea sancţiunilor contravenţionale prevăzute la alin.(4) - (8) se realizează de către Consiliul A.S.F. prin decizie, cu respectarea în mod corespunzător a prevederilor art.163 alin.(12),(16) şi (17) şi ale art. 165 din Legea nr. 237/2015 privind autorizarea şi supravegherea activităţii de asigurare şi reasigurare. (4) În funcţie de natura şi gravitatea faptei, Consiliul A.S.F. poate aplica si alte sancţiuni contravenţionale: a) asigurătorilor RCA; b) persoanelor din conducerea asigurătorilor RCA sau persoanelor care deţin funcţii-cheie ori alte funcţii critice în cadrul acestora; c) intermediarilor în asigurări. (5) Sanctiunile contraventionale aplicate asigurătorilor RCA potrivit alin.(4) lit.a) sunt urmatoarele: a) interzicerea temporară sau definitivă, totală sau parţială a exercitării activităţii de asigurare pentru asigurarea obligatorie RCA; b) retragerea autorizaţiei de funcţionare.	**Art. 33, alin. (2), lit. b) se elimina.** **Art. 33, alin. (4), lit. b) se elimina.**	

	(6) Sanctiunile contraventionale aplicate persoanelor din conducerea asigurătorilor RCA sau persoanelor care deţin funcţii-cheie ori alte funcţii critice în cadrul acestora potrivit alin.(4) lit.b) sunt urmatoarele: a) interzicerea dreptului de a ocupa funcţii care necesită aprobarea A.S.F. pentru o perioadă cuprinsă între 1 an şi 5 ani de la comunicarea deciziei de sancţionare sau la o altă dată menţionată în mod expres în aceasta; b) retragerea aprobării acordate de A.S.F.. (7) Sanctiunile contraventionale aplicate intermediarilor în asigurări potrivit alin.(4) lit.c) sunt urmatoarele: a) interzicerea temporară sau definitivă a activităţii de intermediere în asigurări; b) retragerea autorizaţiei. (8) Sancţiunile prevăzute la alin.(5) – (7) se pot aplica cumulativ cu cele prevăzute la alin.(2). (9) Încălcarea de către persoanele fizice sau juridice a obligaţiei de asigurare prevăzute la art.2 constituie contravenţie şi se sancţionează cu amendă de la 1.000 lei la 2.000 lei şi cu reţinerea certificatului de înmatriculare/înregistrare a vehiculului, până la prezentarea documentului privind încheierea asigurării; constatarea şi aplicarea acestora se fac de către personalul poliţiei. (10) A.S.F. publică măsurile sancţionatorii prevăzute la alin.(2) si alin. (5)- (7) în Monitorul Oficial al României, Partea I. (11) Aplicarea sancţiunilor şi măsurilor sancţionatorii nu înlătură răspunderea materială, civilă sau penală, după caz. (12) Contravenţiilor prevăzute în prezentul articol sunt aplicabile dispoziţiile Ordonanţei Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravenţiilor, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 180/2002, cu	(9) Încălcarea de către persoanele fizice sau juridice a obligaţiei de asigurare prevăzute la art. 2 constituie contravenţie şi se sancţionează cu amendă de **la 4.000 lei la 8.000 lei** şi cu reţinerea certificatului de înmatriculare/înregistrare a vehiculului, până la prezentarea documentului privind încheierea asigurării; constatarea şi aplicarea acestora se fac de către personalul poliţiei.	**Motivatie pentru modificarea Art. 33, alin (9):** Responsabilizarea posesorilor de autovehicule si cresterea gradului de cuprindere in asigurare – ambele menite sa sporeasca protectia tertului pagubit.

	modificările ulterioare, în măsura în care acestea nu sunt contrare prevederilor prezentei legi.		
36.	CAPITOLUL XIII **Dispoziții tranzitorii și finale** **Art. 34. – Prevederi tranzitorii** (1) Actele şi faptele juridice încheiate ori, după caz, săvârşite sau produse înainte de intrarea în vigoare a prezentei legi nu pot genera alte efecte juridice decât cele prevăzute de legea în vigoare la data încheierii sau, după caz, a săvârşirii ori producerii lor. (2) La data intrării în vigoare a prezentei legi, actele juridice nule, anulabile sau afectate de alte cauze de ineficacitate, încheiate în temeiul Legii nr. 136/1995 privind asigurările şi reasigurările în România, cu modificările şi completările ulterioare, şi a normelor emise în aplicarea acesteia rămân supuse dispoziţiilor legii vechi, neputând fi considerate valabile ori, după caz, eficace potrivit dispoziţiilor prezentei legi. (3) Prezenta lege se aplica tuturor contractelor/politelor de asigurare RCA emise dupa data intrarii in vigoare a acesteia si în legătură cu toate prejudiciile ce se despăgubesc in baza acestora. (4) În termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi, BAAR va prelua întregul patrimoniu al Fondului de Protecție a Victimelor Străzii şi se va reorganiza în conformitate cu prevederile prezentei legi. (4) Fondul național de protecție, ca structură proprie a		

	BAAR, se va constitui din Fondul comun Carte Verde deținut și administrat de BAAR și din 95% din disponibilul care va fi preluat de la Fondul de Protecție a Victimelor Străzii; diferenta de 5% din disponibilul respectiv va fi utilizata pentru cheltuielile de functionare ale BAAR. (5) De la data preluării patrimoniului de către BAAR, Fondul de Protecție a Victimelor Străzii se va dizolva.		
37.	**Art. 35. - Constatarea amiabilă de accident** (1) Pentru evenimentele în care sunt implicate două vehicule, din care rezultă numai prejudicii materiale, informarea societăţilor din domeniul asigurărilor se poate face şi în baza unui formular tipizat, eliberat de către societăţile din domeniul asigurărilor, denumit în continuare *constatare amiabilă de accident*, în care conducătorii vehiculelor implicate consemnează informaţii privind data şi locul producerii accidentului, datele de identificare ale conducătorilor auto implicaţi, ale proprietarilor vehiculelor implicate, datele vehiculelor implicate şi ale propriilor societăţi de asigurare RCA, precum şi informaţii privind circumstanţele producerii accidentului. (2) Forma, dimensiunile, conţinutul şi procedurile privind utilizarea formularului tipizat sunt stabilite prin reglementări ale A.S.F.		
38.	**Art. 36. – Prevederi finale** (1) Unităţile de poliţie, unităţile de pompieri, unităţile medicale din cadrul sistemului medical public şi privat, medicii de familie şi celelalte autorităţi publice competente să cerceteze accidente de vehicule ori sa evalueze starea de sănătate a victimelor unui astfel de eveniment, după caz, vor comunica, la cererea		

	asigurătorilor RCA, a BAAR şi a Fondului de garantare a asiguraţilor, în termen de cel mult 30 de zile de la solicitare, informaţiile deţinute cu privire la cauzele şi împrejurările producerii riscurilor asigurate şi la prejudiciile ori vătămările provocate, în vederea stabilirii şi plăţii de către asigurătorii RCA şi de către BAAR a despăgubirilor cuvenite. (2) Organul de stat cu atribuţii în domeniul supravegherii, îndrumării şi controlului traficului, al cercetării şi soluţionării accidentelor de circulaţie este obligat să avizeze în termen de 48 de ore BAAR cu privire la orice accident de vehicul produs pe teritoriul României din care a rezultat vătămarea integrităţii corporale sau sănătăţii ori decesul uneia sau mai multor persoane. (3) Ministerul Afacerilor Interne asigură interoperabilizarea bazei de date cu informaţii privind autovehiculele înmatriculate şi informaţii referitoare la amenzi şi alte sancţiuni aplicate conducătorilor vehiculelor. (4) Prezenta lege se completează cu dispoziţiile Legii nr. 287/2009 privind Codul civil, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, şi cu cele ale Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 195/2002 privind circulaţia pe drumurile publice, republicată, cu modificările şi completările ulterioare. (5) A.S.F. poate solicita asigurătorilor să notifice în prealabil majorarea tarifelor sau să supună aprobării sale prealabile majorarea acestora numai în cazul introducerii unui sistem naţional general de control al preţurilor. (6) În aplicarea prezentei legi, A.S.F. emite reglementări privind: alte elemente ale contractului RCA, condiţii şi criterii de autorizare a asigurătorului pentru practicarea asigurarii RCA, formatul contractului RCA, modalitatea de		

	constatare, evaluare a daunelor şi stabilire a despăgubirilor, condiţii de plată a despăgubirilor, facilităţi şi penalităţi aplicabile asiguraţilor, lista documentelor necesare soluţionării cererii de despăgubire, precum şi alte elemente referitoare la asigurarea RCA, cu avizul Autoritatii Nationale pentru Protectia Consumatorilor. (7) În cuprinsul actelor normative, sintagma *poliţă de asigurare RCA* se înlocuieşte cu sintagma *contract RCA*, iar sintagma *Fondul de Protecţie a Victimelor Străzii* se înlocuieşte cu sintagma *BAAR*. (8) De la data intrării în vigoare a prezentei legi se abrogă: a) Legea nr.136/1995 privind asigurările şi reasigurările în România, cu modificările şi completările ulterioare; b) art. 51 din Legea nr. 32/2000 privind activitatea şi supravegherea intermediarilor în asigurări şi reasigurări, cu modificările şi completările ulterioare. (11) Prezenta lege intra in vigoare in termen de **30 de zile** de la data publicarii in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I.	**c) Norma 37/2015, privind procedura de întocmire şi eliberare a documentului de introducere în reparaţie a vehiculelor** **(9) In termen de 6 luni de la intrarea in vigoare a prezentei legi ASF va constitui o structura de investigare a fraudelor in asigurari.** (11) Prezenta lege intra in vigoare in termen de **6 luni** de la data publicarii in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I. **ASF are obligatia de a publica normele de aplicare in termen de 90 de zile de la data publicarii in Monitorul Oficial al Romaniei, Partea I.**	**Motivatie pentru modificarea Art. 36, alin (11):** Este necesar un timp minimal pentru ajustarea fluxurilor actuale (rent a car, compensare directa, incheiere protocoale etc). Noile riscuri presupun tarife reajustate, motiv pentru care nu pot fi suportate din prime deja incasate, la nivelul actual.