

## AMENDAMENTE PROPUSE

**asupra proiectului de Lege pentru modificarea și completarea Legii nr.132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie**

Nr. Crt.	Legea nr.132/2017	Forma adoptată de Senat	Amendamente propuse/autor	Motivarea
1.		<p align="center"><u>Titlul legii</u></p> <p align="center"><b>LEGE</b></p> <p align="center"><b>pentru modificarea și completarea Legii nr.132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie</b></p>		
2.		<p><b>Art.1.</b> - Legea nr.132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie, publicată în Monitorul Oficial al</p>		<p><b>Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România - UNTRR</b> solicită menținerea legislației actuale privind asigurarea de răspundere civilă auto (RCA), respectiv legea 132/2017 și norma ASF 20/2017, în caz contrar tarifele asigurărilor RCA vor putea crește de peste 5 ori, afectând grav rentabilitatea transportului rutier, așa cum de altfel s-a întâmplat în anii precedenți.</p> <p>UNTRR se opune ferm modificării Legii</p>

		<p>României, Partea I, nr.431 din 12 iunie 2017, se modifică și se completează după cum urmează:</p>	<p>132/2017 și Normei 20/2017 în sensul eliminării efectului tarifului de referință cât și a limitei de 25% a cheltuielilor administrative</p> <p>și de vânzare a poliței de asigurare, incluse în tariful de primă. Reamintim că înainte de plafonarea tarifelor RCA și de intrarea în vigoare a actualei legislații, unii asigurători aveau cheltuieli administrative uriașe, de până la 80%, în condițiile în care acestea includeau cheltuielile aferente tuturor liniilor de business, această practică diminuând baza de impozitare și motivând tarifele uriașe.</p> <p><b>UNTRR se opune ferm modificării Legii 132/2017 și Normei 20/2017 motivat și de faptul că de la intrarea în vigoare a acestor reglementări legale, piața RCA în România a funcționat în condiții foarte bune, suportabile pentru toți clienții asigurați și profitabile pentru asiguratori, la tarife chiar sub tarifele de referință, demonstrând atât justetea principiilor pe care a fost construită și adoptată legea, cât și viabilitatea acesteia în piață.</b></p> <p>Totodată, modificarea legislației actuale RCA, prin eliminarea tarifului de referință și a limitei de 25% a cheltuielilor administrative, ar putea facilita apariția unor noi posibile practici de cartel pe piața RCA românească, în ciuda declarațiilor ipocrite ale companiilor de asigurări în favoarea pieței libere.</p> <p>Asigurătorii din România au ca scop modificarea legislația RCA fără justificare și fără nicio transparență către</p>
--	--	--	---

				cei care plătesc un produs obligatoriu prin lege și care sunt blocați în cadrul unui sistem birocrat. Reamintim ca în 2017 după aplicarea tarifului de referință, toate firmele de asigurări care distribuie RCA în România au realizat profituri, ceea ce confirmă justetea aplicării legii actuale.
3.	<p>Art.2</p> <p>5. asigurat cu risc ridicat - persoana care pe baza încadrării în clasele de risc <b>pentru care</b> cel puțin 3 asigurători RCA ofertează un tarif de primă de N ori mai mare decât tariful de referință <b>calculat de către BAAR; factorul "N" este stabilit de către BAAR, cu aprobarea Autorității de Supraveghere Financiară și este calculat pentru un vehicul cu aceleași caracteristici tehnice cu cele ale vehiculului pentru care se solicită asigurarea, precum și pentru aceeași clasă de bonus-malus a asiguratului/utilizatorului; caracteristicile tehnice ale vehiculelor se vor raporta la capacitatea cilindrică, cu excepția vehiculelor cu motoare electrice, caz în care se va ține seama de puterea acestora;</b></p>	<p><b>1. Punctul 5 al articolului 2 se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p>„5. asigurat cu risc ridicat - persoana <b>pentru</b> care, pe baza încadrării în clasele de risc, cel puțin 3 asigurători RCA ofertează un tarif de primă de N ori mai mare decât tariful de referință;”</p>	<p><b>Se abrogă.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p>	<p>Reglementarea în continuare a acestei categorii de asigurați reprezintă o încălcare a principiilor unei piețe libere, sesizată și de Comisia Europeană în scrisoarea de punere în întârziere trimisă României deoarece constituie o modalitate de <b>plafonare indirectă</b> a nivelului primelor de asigurare în anumite condiții prin utilizarea la calculul acestora a unui indicator financiar, factorul "N", în valoare fixă aprobat de ASF. Reglementarea "factorului N" contravine dispozițiilor art.21 și 181 din DIRECTIVA 2009/138/CE invocate de Comisia Europeană.</p> <p>Concurența prin preț între asigurători, reprezintă garanția unui nivel rezonabil, competitiv, al costurilor.</p>
4.			<p><b>La articolul 2, punctele 7, 12 și 17 se modifică și vor avea următorul cuprins:</b></p> <p>7. avizarea daunei - notificarea</p>	

	<p>Art.2 - 7. avizarea daunei - notificarea asiguratorului de către persoana prejudiciată, asigurat sau mandatarii acestora, <b>cu privire la producerea evenimentului asigurat</b>; notificarea <b>trebuie să fie</b> însoțită de documentele necesare stabilirii răspunderii asiguratorului RCA;</p> <p><b>12.</b> cerere de despăgubire - documentul prin care partea prejudiciată sau asiguratul <b>formulează către asiguratorul RCA sau către BAAR pretențiile de despăgubire</b>;</p>		<p>asiguratorului de către persoana prejudiciată, asigurat sau mandatarii acestora, <b>prin care aceștia își întemeiază o pretenție de despăgubire</b>; notificarea <b>este</b> însoțită de documentele necesare stabilirii răspunderii asiguratorului RCA;</p> <p><i>Autor - Comisia pentru industriii și servicii</i></p> <p><b>12.</b> cerere de despăgubire - documentul prin care partea prejudiciată sau asiguratul <b>solicită plata despăgubirii sau reanalizarea ofertei de despăgubire înaintată de către asiguratorul RCA sau BAAR</b>; aceasta este însoțită de <b>documente justificative aferente sumelor solicitate la plată</b>;</p> <p><i>Autor - Comisia pentru industriii și servicii</i></p> <p><b>La articolul 2, după punctul 12, se introduc două noi puncte,</b></p>	<p>Coroborat cu modificarea art.21- Se are în vedere modificarea obligațiilor și termenelor în care se efectuează plata de către asiguratorul RCA</p> <p>Coroborat cu modificarea art.21-Se are în vedere modificarea obligațiilor și termenelor în care se efectuează plata de către asiguratorul RCA</p>
--	--	--	--	--

			<p><b>punctele 12<sup>1</sup> și 12<sup>2</sup>, cu următorul cuprins:</b></p> <p><b>12<sup>1</sup>. conflict de interese – un complex de circumstanțe care poate conduce la obținerea în mod injust a unui folos financiar sau de orice altă natură pentru mandatar sau cesionar prin exercitarea de către acesta a unei influențe directe și /sau indirecte asupra costurilor de reparare a prejudiciului de natură să mărească nejustificat nivelul despăgubirii acordate de asigurător.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><b>12<sup>2</sup>. Publicitate înșelătoare – orice</b></p>	<p>În acest moment, valoarea reparației unui autovehicul se stabilește în funcție de valoarea orei de manoperă afișată de unitatea reparatoare auto și de adaosul comercial practicat de aceasta privind piesele puse în lucrare.</p> <p>Această situație a dus la anomalii pe piața RCA, întrucât actualele prevederi legislative care dau dreptul unităților reparatoare să practice prețuri libere pe piață, fără nicio limitare, conduc la excese (exercitare de drepturi cu rea-credință) din partea acestora prin utilizarea de variații de preț de 300-400% pentru același serviciu, maximizându-și astfel profiturile pe seama asigurătorilor în raport cu care acționează în mod uzual ca mandatar sau cesionar al persoanei prejudiciate (mandant sau cedent, după caz). În mod asimetric, aceeași legislație obligă societățile de asigurare să-și stabilească tarifele de prime - din care plătesc inclusiv costurile de reparație - în funcție de tarife de referință și cu limitarea cheltuielilor de administrare. Costurile de reparații nejustificate folosite de mandatar au condus la creșteri semnificative ale despăgubirilor plătite de către societățile de asigurare, situație care afectează într-un mod negativ datele pe care se bazează structura de calcul a tarifelor de primă și valoarea acestora, ceea, ce în final, se poate răsfrânge negativ și asupra consumatorilor de polițe de asigurare .</p> <p>Pentru prevenirea practicilor comerciale abuzive, înșelătoare sau ilicite, precum și a utilizării fără drept a mărcilor societăților de asigurări de către comercianți care desfășoară activități în legătură cu constatarea și lichidarea daunelor. Subliniem că în prezent sunt comercianți care prin practicile</p>
--	--	--	---	--

			<p><b>formă de prezentare a unei activități constând sau în legătură cu efectuarea reparațiilor unui vehicul, închiriere pentru lipsă de folosință, servicii de consultanță, constatare și evaluare în caz de accidente de vehicule care, prin utilizarea fără drept a mărcilor unui alt comerciant concurent sau nu, prin promovarea vânzării unor servicii neautorizate în condițiile legii, induce sau poate induce în eroare persoanele prejudiciate cărora li se adresează ori care iau contact cu aceasta și care, din cauza caracterului înșelător, poate afecta comportamentul economic al respectivelor persoane sau care, din acest motiv, prejudiciază ori poate prejudicia un concurent.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><b>16. daună totală economică - situația unui vehicul sau unui bun avariat a cărui valoare de reparație estimată de asigurator folosind sistemele de specialitate în care există prețuri de referință pentru piese, materiale și manoperă, depășește</b></p>	<p>enumerate anterior, creează persoanelor prejudiciate convingerea că sunt colaboratori sau mandatar ai asiguratorilor RCA, că pot acorda consultanță în legătură cu instrumentarea daunelor din asigurări, chiar dacă nu sunt autorizați să desfășoare astfel de activități în conformitate cu Legea nr.236/2018 și Norma ASF nr.19/2018, închiriază mașini pentru lipsă de folosință fără a avea autorizațiile prevăzute de lege. Toate aceste practici abuzive trebuie sancționate pentru a se limita fenomenele negative care s-au dezvoltat în jurul și în legătură cu procesul de despăgubire a persoanelor prejudiciate prin accidente rutiere, în detrimentul acestora.</p> <p>Clarifică definiția actuală și dă eficiență dispozițiilor art.2199 C.civ. potrivit cărora asiguratorul plătește despăgubiri (indemnizații) nu efectuează reparații.</p> <p>Directiva 2009/138/CE privind accesul la activitate și desfășurarea activității de asigurare și de reasigurare (Solvabilitate II):</p>
--	--	--	--	---

	<p>16.daună totală economică - situația unui vehicul sau unui bun avariat a cărui valoare de reparație depășește valoarea de piață a acestuia;</p> <p>17. decontare directă - serviciul auxiliar de gestionare a daunelor de către asiguratorii RCA a propriilor asigurați, care se ofertează obligatoriu de către asigurator, iar achiziția acestuia este opțională de către asigurat;</p>		<p>valoarea de piață a acestuia;</p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p>17. decontare directă - serviciul auxiliar de <b>asigurare constând în</b> gestionarea daunelor de către asiguratorii RCA a propriilor asigurați, care se ofertează obligatoriu de către asigurator, iar achiziția acestuia este opțională de către asigurat;</p> <p><i>Autor - Comisia pentru industriii și servicii</i></p> <p>17. decontare directă - serviciu auxiliar de <b>asigurare constând în</b> gestionarea daunelor de către asiguratorii RCA a propriilor asigurați, <b>pe contul asiguratorului RCA al persoanei răspunzătoare</b>, care se ofertează obligatoriu de către asigurator, iar achiziția acestuia este</p>	<p>„Articolul 18</p> <p>Condiții de autorizare</p> <p>(1) Statul membru de origine impune oricărei întreprinderi care solicită autorizația:</p> <p>(a) în ceea ce privește întreprinderile de asigurare, să își limiteze obiectul de activitate la activitatea de asigurare și la operațiunile care decurg direct din aceasta, excluzând orice altă activitate comercială;”</p> <p>Caz în care orice activitate de prestări servicii alta decât cea de prestare a unor servicii servicii de asigurare reprezintă încălcarea a legislației europene.</p> <p>Completare necesară având în vedere controversele ivite în practică privind calificarea acestui serviciu, respectiv dacă este o formă de asigurare sau un serviciu diferit de asigurare. În funcție de calificare, decontarea directă, văzută ca asigurare, nu este purtătoare de TVA, în schimb, dacă este considerat un serviciu pur de regularizare de daune, ar putea fi interpretat ca fiind purtător de TVA. Or, asiguratorii, pe de o parte nu pot desfășura decât activitate de asigurare cu excepțiile prevăzute de Legea nr.237/2015, iar, pe de altă parte, încasează o primă de asigurare adițională pentru serviciul de decontare directă oferită suplimentar și împreună cu polița RCA</p> <p>1. asiguratul este și beneficiarul indemnizației de asigurare pe care o va primi de la propriul asigurator unde a achitat prima RCA, în cazul în care va fi prejudiciat de un vehicul înmatriculat și asigurat RCA în România. În acest mod asiguratorul va încerca să ofere cele mai bune servicii propriului asigurat</p>
--	---	--	--	--

			<p>opțională de către asigurat;</p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><i>Autor: FORT</i></p> <p><b>17. decontare directă — serviciul de gestionare a daunelor de către asiguratorii RCA a propriilor asigurați care au fost prejudiciați prin accidente de vehicule și tramvaie înmatriculate și asigurate RCA în România, serviciu inclus obligatoriu în contractul RCA.</b></p> <p><i>Autor: CONROM</i></p>	<p>plătitor în așa fel încât gradul de satisfacție al consumatorului să fie maxim. Acest mod de lucru garantează asiguratorului păstrarea portofoliului și asigură premisele creșterii acestuia.</p> <p>2. cotele de piață ale asiguratorilor, raportate la întreaga masă a asiguraților, se vor uniformiza, astfel încât să crească dispersia polițelor RCA la cele 11 societăți de asigurare. În acest moment peste 80% din piața asiguraților RCA este concentrată la doi asigurat, din cei 11 prezenți pe piață, fapt ce indică o dezvoltare nesănătoasă a sistemului de asigurări RCA din România și care, în opinia noastră, maxim anul viitor, va avea repercursiuni grave în piața asiguraților.</p> <p>3. În prezent, din cele 8 milioane de polițe RCA, doar aproximativ 200.000 de polițe RCA sunt încheiate cu decontare directă. De ce? Pentru că în prezent decontarea directă este un serviciu facultativ, societățile de asigurare au scumpit acest serviciu (prețul serviciului de decontare directă variază ajungând să fie mai scump cu până la 2,5 ori față de prețul unei polițe RCA. Spre exemplu: dacă o poliță RCA fără decontare directă pe 6 luni este 260,57 lei, pe aceeași perioadă, dar cu decontare directă costă 663,57 lei! Regăsiți atașat prezentului email oferta din partea mai multor societăți de asigurare, iar consumatorii de rând nu își permit achiziționarea acestui serviciu facultativ (așa cum este în prezent). Legea trebuie modificată în sensul ca decontarea directă să fie un serviciu care trebuie cuprins în mod obligatoriu în Polița RCA fără costuri suplimentare pentru consumatorul de servicii de asigurare, astfel încât acesta să se poată adresa în mod direct propriului asigurator (spre exemplu la Omnisig, Allianz, Generali, etc) pentru încasarea despăgubirilor.</p> <p>4. constituirea corectă a rezervelor de daună, deoarece asiguratorul RCA care achită despăgubirea în baza decontării directe nu are niciun interes să constituie o rezervă mai</p>
--	--	--	--	--



			<p>mică, atât timp cât despăgubirea o va recupera de la asigurătorul vehiculului vinovat.</p> <p>5. Reducerea semnificativa (cu aproximativ 80%) a numarului reclamatiiilor la ASF si a proceselor in instanta. Sunt 25.000 de reclamatii la ASF pe motiv de neplata si 100.000 de procese in instanta cu societatile de asigurari, iar in 60.000 dintre acestea parti sunt City Insurance si Euroins.</p> <p>6. în acest moment asigurătorii stabilesc in numeroase cazuri culpe comune sau chiar inversează vinovăția prin interpretarea eronată a legislației, în discordanță cu rezoluțiile date de către reprezentanții Politiei Rutiere. Spre exemplu, un vehicul parcat pe loc plătit la Primărie, loc situat la colțul blocului la intersecția a două străzi, care este avariat de un altul, care nu s-a asigurat corespunzător la schimbarea direcției de mers; culpa stabilită de către asigurator este una 50% - 50% considerând că auto se afla staționat la mai puțin de 25 m de colțul intersecției, iar cea stabilită de către poliție este de 100% pentru auto aflat în mișcare, care a generat starea de pericol.</p> <p>Asiguratorii mizează, pe de-o parte pe faptul că persoana păgubită, în general, acceptă răspunderea stabilită de către asigurator, deși o consideră injustă, pentru a nu pierde timp sau bani suplimentari în instanță, iar pe de alta, asiguratorul nefiind obligat să anunțe cealaltă parte despre drepturile ce i s-ar cuveni prin această schimbare a culpei, despăgubirile ce ar trebui achitate rămân în „buzunarul,, asiguratorului. Prin utilizarea acestui serviciu, păgubitul se va putea adresa direct asiguratorului său care nu va mai abuza prin inversarea vinovăției sau stabilirea culpei comune când nu se impune, trebuind să-și recupereze despăgubirea achitată, în integralitate, de la celălalt asigurator.</p> <p>Consumatorii de asigurari trebuie protejati, trebuie sa beneficieze de servicii de calitate</p>
--	--	--	---

			<p>de la unitatile reparatoare si mai ales de la societatile de asigurari care in prezent nu achita,iar pagubiti sunt abuzati de unii asiguratorii care incalca zilnic legea.</p> <p>În acest moment, valoarea reparației unui autovehicul se stabilește în funcție de valoarea orei de manoperă afișată de unitatea reparatoare auto și de adaosul comercial practicat de aceasta privind piesele puse în lucrare.</p> <p>Această situație a dus la anomalii pe piața RCA, întrucât actualele prevederi legislative, care dau dreptul unităților reparatoare să practice prețuri libere pe piață, fără nicio limitare, conduc la excese (exercitare de drepturi cu rea-credință) din partea acestora prin utilizarea de variații de preț de 300-400% pentru același serviciu, maximizându-și astfel profiturile pe seama asiguratorilor în raport cu care acționează în mod uzual ca mandatar sau cesionar al persoanei prejudiciate (mandant sau cedent, după caz). În mod asimetric, aceeași legislație obligă societățile de asigurare să-și stabilească tarifele de prime - din care plătesc inclusiv costurile de reparație - în funcție de tarife de referință și cu limitarea cheltuielilor de administrare. Costurile de reparații nejustificate folosite de mandatar au condus la creșteri semnificative ale despăgubirilor plătite de către societățile de asigurare, situație care afectează în cele din urmă într-un mod negativ datele pe care se bazează structura de calcul a tarifelor de primă și valoarea acestora, ceea, ce în final, poate avea efecte negative și asupra consumatorilor de polițe de asigurare .</p> <p>Redefinirea noțiunii de „mandatarului” alături de introducerea „conflictului de interese” urmărește să limiteze abuzurile unor operatori economici interesați (unități reparatoare) care exagerează dimensiunea daunelor în scopul maximizării profiturilor</p>
--	--	--	---

			<p><b>19. mandatar - orice persoană fizică sau juridică împuternicită în condițiile legii să reprezinte</b></p>	<p>pe seama asigurătorilor, propunerea noastră având astfel efecte benefice și asupra consumatorului.</p> <p>Asigurătorul este terț în raport cu contractul de antrepriză de lucrări încheiat între unitatea reparatoare și persoana prejudiciată pentru efectuarea reparațiilor la vehiculul avariat sau închiriere vehicul, astfel încât nu poate interveni în formarea prețului serviciului prestat de unitatea reparatoare. Cu toate acestea, dacă interpretăm restrictiv legea specială, ar rezulta că aceasta îl obligă să preia necondiționat acoperirea acestui preț. Or, în acest mod se deschide calea abuzurilor din partea unității reparatoare, direct interesată economic în maximizarea profitului (art. 15 C.civ.) și a dezinteresului persoanei prejudiciate (deoarece nu aceasta suportă costul reparației) de a limita valoarea reparației numai la ceea ce reprezintă în mod real prejudiciul suferit de persoana prejudiciată (art. 13 alin.(1), fraza I, teza a II-a coroborat cu art.1371 C.civ.);</p> <p>Asigurătorul nu efectuează reparații ci plătește despăgubiri egale cu prejudiciul suferit de persoana prejudiciată, dar, în multe cazuri persoanele care solicită despăgubiri (mai ales unități reparatoare în calitate de cesionari sau mandatar) nu fac, voit sau nu, această distincție între costul reparației și prejudiciu, expunând asigurătorul exercitării cu rea-credință a dreptului la despăgubire prin obligarea sa la acceptarea prețului reparației, convențional stabilit de unitatea reparatoare cu persoana prejudiciată ca fiind prejudiciul. Reducând la absurd, ar însemna că, în cazul în care unitatea reparatoare și terțul prejudiciat ar conveni că ora de manoperă este de 10.000 euro, iar adaosul comercial la piese de 10.000%, stabilite conform principiilor unei piețe libere și libertății contractuale, asigurătorul, terț față de contract, nu ar putea refuza plata pe motiv că acesta este prejudiciul pe care trebuie să-l</p>
--	--	--	---	--

	<p><b>19.mandatar</b> - orice persoană fizică sau juridică împuternicită în condițiile legii să reprezinte interesele persoanei prejudiciate în raporturile acesteia cu asiguratorul RCA și cu unitatea</p>		<p>interesele mandantului, respectiv ale persoanei prejudiciate, în raporturile acesteia cu asiguratorul RCA și cu unitatea reparatoare auto, <b>cu evitarea conflictului de interese;</b>  <i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><i>Autor: FORT</i></p>	<p>acopere.</p> <p>Asiguratorul este terț în raport cu contractul de antrepriză de lucrări încheiat între unitatea reparatoare și persoana prejudiciată pentru efectuarea reparațiilor la vehiculul avariat sau închiriere vehicul, astfel încât nu poate interveni în formarea prețului serviciului prestat de unitatea reparatoare. Cu toate acestea, dacă interpretăm restrictiv legea specială, ar rezulta că aceasta îl obligă să preia necondiționat acoperirea acestui preț. Or, în acest mod se deschide calea abuzurilor din partea unității reparatoare, direct interesată economic în maximizarea profitului (art. 15 C.civ.) și a dezinteresului persoanei prejudiciate (deoarece nu aceasta suportă costul reparației) de a limita valoarea reparației numai la ceea ce reprezintă în mod real prejudiciul suferit de persoana prejudiciată (art. 13 alin.(1), fraza I, teza a II-a coroborat cu art.1371 C.civ.);</p> <p>Asiguratorul nu efectuează reparații ci plătește despăgubiri egale cu prejudiciul suferit de persoana prejudiciată, dar, în multe cazuri persoanele care solicită despăgubiri (mai ales unități reparatoare în calitate de cesionari sau mandatari) nu fac, voit sau nu, această distincție între costul reparației și prejudiciu, expunând asiguratorul exercitării cu rea-credință a dreptului la despăgubire prin obligarea sa la acceptarea prețului reparației, convențional stabilit de unitatea reparatoare cu persoana prejudiciată ca fiind prejudiciul.</p> <p>Se evita astfel creșterea ratei daunei care influențează periodic tarifele RCA.</p>
--	---	--	--	---

	reparatoare auto;		<p><b>23<sup>1</sup>. Preț de referință – preț practicat de către unitățile specializate, autorizate de către producătorii de vehicule sau reprezentanțele acestora din România pentru manoperă, piese și materiale necesare efectuării reparațiilor de vehicule sau, în cazul înlocuirii temporare a vehiculului avariat pentru lipsă de folosință, preț practicat pe piață de operatori economici care desfășoară activități de RENT CAR cu plata anticipată a prestației contractate.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p>	<p>Publicarea listei cu unitățile reparatoare reprezintă un demers necesar pentru a asigura transparență și o mai bună informare nu numai a consumatorilor, dar și a oricărei alte persoane interesate, în scopul limitării activităților de reparații ilicite sau pentru operațiuni pentru care o unitate reparatoare nu are autorizare.</p> <p>Publicarea listei cu unitățile reparatoare reprezintă un demers necesar pentru a asigura transparență și o mai bună informare nu numai a consumatorilor, dar și a oricărei alte persoane interesate, în scopul limitării activităților de reparații ilicite sau pentru operațiuni pentru care o unitate reparatoare nu are autorizare. Se evita astfel efectuarea de reparații decontate de asiguratorii RCA de către unitati neautorizate pentru anumite</p>
--	-------------------	--	--	--

			<p><b>23<sup>1</sup>. Preț de referință – preț mediu practicat de către unitățile specializate, autorizate de către producătorii de vehicule sau reprezentanțele acestora din România pentru manoperă, piese și materiale necesare efectuării</b></p>	<p>operatiuni.</p> <p>În mod suplimentar față de prevederile actuale, propunem extinderea obiectului bazei de date privind asigurările auto și cu privire la politele de asigurare CASCO și la daunele aferente acestora.</p> <p>Aceasta măsură ar permite o mai bună înțelegere a dinamicii daunalității, ar susține eforturile privind combaterea fraudelor și nu în ultimul rând ar aduce continuitate în aplicarea sistemului de colectare a datelor prevăzut prin Ordinul CSA nr.10/2012.</p> <p>Art. 14 alineat 1) din Legea RCA nr. 132/2017 face trimitere la valoarea maximă de despăgubire, fără ca aceasta sintagma să fie definită în cuprinsul legii. Definiția propusă este de natură să elimine consecința unor interpretări eronate ale societăților de asigurări.</p>
--	--	--	---	--

			<p>reparațiilor de vehicule sau, în cazul înlocuirii temporare a vehiculului avariat pentru lipsă de folosință, preț mediu practicat pe piață de operatori economici care desfășoară activități de închirieri auto cu plata anticipată a prestației contractate.</p> <p><i>Autor: FORT</i></p> <p><b>26.</b> unitate reparatoare auto - persoană juridică care are înscris ca obiect de activitate executarea de lucrări de întreținere și reparație a</p>	
--	--	--	--	--

			<p>vehiculelor și este autorizată pentru aceste activități; pentru reparațiile efectuate pe teritoriul României autorizația este eliberată de către Regia Autonomă "Registrul Auto Român", conform legii, <b>care are obligația publicării și actualizării pe site-ul propriu a listei unităților reparatoare autorizate, precum și activitățile pe care acestea sunt autorizate să le desfășoare;</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p>26. unitate reparatoare auto - persoană juridică care are înscris ca obiect de activitate executarea de lucrări de întreținere și reparație a vehiculelor și este autorizată pentru aceste activități, <b>efectuate pe teritoriul României de către Regia Autonomă "Registrul Auto Român", în condițiile legislației în vigoare.</b></p> <p><i>Autor: FORT</i></p> <p><b>29. baza de date privind evidența contractelor de asigurare auto – baza de date privind evidența contractelor de asigurare RCA și de asigurare facultativă a</b></p>	
--	--	--	---	--



	<p>26. unitate reparatoare auto - persoană juridică care are înscris ca obiect de activitate executarea de lucrări de întreținere și reparație a vehiculelor și este autorizată pentru aceste activități; pentru reparațiile efectuate pe teritoriul României autorizația este eliberată de către Regia Autonomă "Registrul Auto Român", conform legii;</p>		<p><b>vehiculelor, precum și a daunelor asociate acestora.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><b>29. valoarea maximă a despăgubirii – cuantumul maximal despăgubirii ce poate fi acordat în cazul solutionării pe cale amiabilă a dosarului de daună, în funcție de tipul prejudiciului produs, de gradul de răspundere asumat de către asiguratorul RCA și ponderea din valoarea prejudiciului care revine fiecărei persoane îndreptățite la despăgubire, în cazul în care au fost prejudiciate mai multe persoane în același eveniment și valoarea totală a prejudiciilor depășește limitele de despăgubire specificate în contractul RCA;</b></p> <p><i>Autor: CONROM</i></p>	
--	---	--	--	--

5.	<p><b>Art. 5. -Încheierea contractului RCA</b></p> <p>(1) Contractul RCA se încheie pe o perioadă <b>cuprinsă între o lună și 12 luni, multiplu de o lună,</b> în funcție de opțiunea asiguratului.</p>		<p><b>La articolul 5, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p>(1) Contractul RCA se încheie pe o perioadă <b>de 3 luni, 6 luni sau 12 luni,</b> în funcție de opțiunea asiguratului.</p> <p><i>Autor - Comisia pentru industriii și servicii</i></p> <p>(1) Contractul RCA se încheie pe o perioadă <b>de 6 luni sau 12 luni, în funcție de opțiunea asiguratului.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p>	<p>Încheierea contractelor de asigurare pe perioade de o lună generează cheltuieli operaționale nejustificat de mari care odată cu liberalizarea tarifelor ar putea conduce la o escaladare a prețurilor.</p> <p>Propunerea are ca scop creșterea gradului de cuprindere în asigurare, statisticile demonstrând că deținătorii de vehicule care încheie polițe pe perioade mai mici de 6 luni au și cele mai mari intervale de timp în care sunt neasigurați. De asemenea se limitează fraudele care constau în ”mutarea” datei accidentului la o dată ulterioară, după ce se încheie Polița RCA pe o durată cât mai scurtă de timp, astfel încât prima plătită să fie minimă.</p>
6.	<p><b>Art. 5. -Încheierea contractului</b></p>		<p><b>La articolul 5, partea introductivă</b></p>	<p>Coroborare cu modificarea de</p>

	(2) Prin excepție de la prevederile alin. (1), contractul RCA se poate încheia pe <b>o perioadă mai mică de o lună</b> în următoarele situații:		<p><b>a alineatului (2) se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p>(2) Prin excepție de la prevederile alin. (1), contractul RCA se poate încheia pe <b>perioade mai mici</b> în următoarele situații:</p> <p><i>Autor - Comisia pentru industriii și servicii</i></p>	la alin. (1).
7.	Art. 5 - (3) Plata primelor de asigurare se face integral sau în rate conform acordului dintre asigurat și asigurătorul RCA. Contractul RCA produce efecte și în cazul în care rata primei de asigurare nu a fost plătită la termenul convenit între asigurat/contractant/utilizator și asigurătorul RCA, dacă asigurătorul RCA nu și-a exercitat dreptul de reziliere a contractului RCA. Contractul RCA constituie titlu executoriu pentru ratele scadente și neachitate.		<p><b>La articolul 5, alineatul (3) se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p>(3) Plata primelor de asigurare se face integral sau în rate conform acordului dintre asigurat și asigurătorul RCA. Contractul RCA produce efecte și în cazul în care rata primei de asigurare nu a fost plătită la termenul convenit între asigurat/contractant/utilizator și asigurătorul RCA, dacă asigurătorul RCA nu și-a exercitat dreptul de reziliere a contractului RCA. Contractul RCA constituie titlu executoriu pentru ratele scadente și neachitate. <b>Pentru politele încheiate conform alin. (1) asiguratul poate achita prima de asigurare în termen de 10 zile de la emiterea politei de asigurare.</b></p>	Trebuie sa existe egalitate de drepturi între societatile de asigurari si asigurati. Daca un asigurator plateste despagubirea în termen de 10 zile conform propunerii de modificare, atunci si asiguratul trebuie sa aiba dreptul de a plati prima de asigurare în același termen.

			<i>Autor: CONROM</i>	
8.	Art. 5 - (6) Asiguratul se obligă să plătească prima de asigurare asigurătorului RCA, iar asigurătorul RCA se obligă ca la producerea riscului asigurat să plătească despăgubirea <b>terțului prejudiciat</b> , în condițiile legii și ale contractului de asigurare.		<p><b>La articolul 5, alineatul (6) se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p>(6) Asiguratul se obligă să plătească prima de asigurare asigurătorului RCA, iar asigurătorul RCA se obligă ca la producerea riscului asigurat să plătească despăgubirea <b>persoanei care justifică un interes legitim</b>, în condițiile legii și ale contractului de asigurare.</p> <p><i>Autor: CONROM</i></p>	corelare cu dispozițiile propuse la art. 21 și cu cele care privesc decontarea directă.
9.			<p><b>La articolul 5, după alineatul (7) se introduce un nou alineat, alineatul (7<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:</b></p> <p><b>(7<sup>1</sup>) Asigurătorii care practică în România asigurarea RCA transmit în baza de date cu asigurările obligatorii de răspundere civilă auto încheiate pe teritoriul României, în termen de 5 zile de la data emiterii polițelor de asigurare sau de la data avizării unor evenimente asigurate,</b></p> <p><b>informații complete privind contractele RCA încheiate și dosarele de daună asociate acestora.</b></p>	S-a introdus obligativitatea transmiterii informațiilor în baza de date cu asigurările obligatorii de răspundere civilă auto încheiate pe teritoriul României, într-un termen de 5 zile.

			<i>Autor - Comisia pentru industriii și servicii</i>	
1 0.			<p><b>La articolul 5, după alineatul (7) se introduce un nou alineat, alineatul (7<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:</b></p> <p><b>(7<sup>1</sup>) Toate societățile de asigurare autorizate să practice asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule sau asigurarea facultativă a vehiculelor au obligația de a transmite către baza de date privind evidența contractelor de asigurare auto, în termen de 5 zile de la data emiterii polițelor de asigurare sau de la data avizării unor evenimente asigurate, informații complete privind contractele de asigurare auto încheiate, respectiv informații privind dosarele de daună asociate acestora.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p>	<p>Prevederi preluate din Ordinul CSA nr.10/2012 și adaptate contextului actual. Se corelează cu propunerea de introducere a pct.29 la art.2. Motivele în susținerea introducerii pct.29 sunt valabile și pentru introducerea alin.(1<sup>1</sup>).</p>
11 .			<p><b>La articolul 5, alineatul (8), se introduce o nouă literă, litera d), cu următorul cuprins:</b></p> <p><b>d) la înstrăinarea unui vehicul,</b></p>	<p>Litera d) reprezintă o preluare adaptată a prevederii din Norma ASF nr.23/2014 cu scopul protejării pagubitilor in care noul cumparator nu a reusit sa faca transcrierea de</p>

			<p><b>dacă noul proprietar încheie o asigurare obligatorie RCA pe numele său, aceasta va fi considerată valabilă chiar dacă nu a procedat la înmatricularea/înregistrarea vehiculului pe numele său.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><i>Autor: FORT</i></p>	<p>proprietate. Conduce la un grad de cuprindere în asigurare mai mare față de situația actuală care este cauzată de reglementarea în vigoare.</p>
1 2.	<p><b>Art.5 - (10)</b> În cazul prevăzut la alin. (9), dacă asiguratul nu își exprimă acordul cu privire la modificarea condițiilor contractuale, <b>acesta</b> poate denunța contractul RCA în termen de 20 de zile de la data primirii notificării.</p>		<p><b>La articolul 5, alineatul (10) se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p>(10) În cazul prevăzut la alin. (9), dacă asiguratul nu își exprimă acordul cu privire la modificarea condițiilor contractuale, <b>asigurătorul</b> poate denunța contractul RCA în termen de 20 de zile de la data primirii notificării.</p> <p><i>Autor - Comisia pentru industriii și servicii</i></p> <p>(10) În cazul prevăzut la alin. (9), dacă asiguratul nu își exprimă acordul cu privire la modificarea condițiilor contractuale, <b>asigurătorul</b> poate denunța</p>	<p>Clarifică actualele prevederi.</p> <p>Clarificare necesară a dispozițiilor actuale ale alineatului deoarece nu se înțelegea care anume persoană</p>

			contractul RCA în termen de 20 de zile de la data primirii notificării.  <i>Autor: UNSAR-BAAR</i>  <i>Autor: FORT</i>	putea denunța contractul RCA.
1 3.			<b>La articolul 6, după alineatul (2) se introduce un nou alineat, alineatul (2<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:</b>  <b>(2<sup>1</sup>) Asigurătorii RCA stabilesc tarifele de primă nete de orice comision de intermediere pe segmente de riscuri omogene, pe perioade de un an, calculate pe principii actuariale general acceptate, pentru limitele de despăgubire stabilite în baza prevederilor alin. (4) și conform cu reglementările emise de A.S.F. în aplicarea acesteia</b>  <i>Autor: UNSAR-BAAR</i>	Prima reprezintă un element esențial al contractului de asigurare pe baza căreia se formează fondul asigurătorului RCA din care acesta plătește despăgubiri. Prin urmare, acest element trebuie să aibă o prevedere expresă în legislația primară specială chiar dacă, reglementarea sa va fi dezvoltată în legislația secundară de către A.S.F. Tototodată, având în vedere că asigurarea are un caracter obligatoriu, toți deținătorii de vehicule supuse înmatriculării trebuind să o încheie, precum și faptul că asigurarea are drept clauze standard minimale dispozițiile Legii nr.132/2017 și Norma nr.20/2017, este normal ca potențialii clienți să cunoască care este comisionul pe care trebuie să-l plătească unui intermediar în asigurări în cazul în care intenționează să încheie o asigurare RCA prin intermediul acestuia, în considerarea serviciilor suplimentare oferite de intermediar conform Legii nr.236/2018.
1 4.	Art.6 - (3) Asigurătorii RCA își asumă răspunderea pentru toate contractele RCA, inclusiv pentru cele alocate de către BAAR conform art. 19 alin. (2), precum și pentru erorile sau omisiunile apărute la emiterea contractelor RCA fie direct, fie prin intermediarii în asigurări, definiți conform Legii nr.32/2000 privind activitatea și supravegherea intermediarilor în asigurări și reasigurări, cu	<b>2. Alineatul (3) al articolului 6 se modifică și va avea următorul cuprins:</b> <b>„(3) Asigurătorii RCA își asumă răspunderea pentru toate contractele RCA, inclusiv pentru cele</b>	<b>Alineatul (3) al articolului 6 se modifică și va avea următorul cuprins:</b>  <b>(3) Asigurătorii RCA își asumă răspunderea pentru toate contractele RCA, precum și pentru erorile sau omisiunile</b>	Reglementarea în continuare a categoriei de asigurați cu risc ridicat reprezintă o încălcare a principiilor unei piețe libere, sesizată și de Comisia Europeană în scrisoarea de punere în întârziere trimisă României deoarece constituie o modalitate de plafonare indirectă a nivelului primelor de asigurare în

<p><b>modificările și completările ulterioare.</b></p> <p>(6) Contractul RCA poate fi suspendat la cererea asiguratului care a încheiat un contract RCA pe perioada suspendării dreptului de circulație al vehiculului conform prevederilor legale sau pe perioada imobilizării vehiculului, cu obligația depunerii plăcuțelor de înmatriculare/înregistrare la autoritatea care le-a eliberat. Procedura suspendării și a cazurilor de imobilizare se stabilește prin reglementări comune ale Ministerului Afacerilor Interne, Ministerului Transporturilor, A.S.F. și Ministerului Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene.</p> <p>(7) Asiguratul are obligația ca, pe toată durata suspendării contractului RCA, să imobilizeze vehiculul într-un spațiu privat, în afara domeniului public. Neîndeplinirea acestei obligații este asimilată cu încălcarea obligației de asigurare și neîndeplinirea obligației de a depune plăcuțele de înmatriculare și se sancționează contravențional conform art. 37 alin. (9).</p> <p>(8) Contractul RCA dă dreptul persoanei prejudiciate, în cazul producerii unui prejudiciu, să</p>	<p><b>alocate de către BAAR potrivit art. 19 alin. (3), precum și pentru erorile sau omisiunile apărute la emiterea contractelor RCA fie direct, fie prin intermediarii de asigurări sau de asigurări auxiliare, definiți potrivit Legii nr.236/2018 privind distribuția de asigurări, cu completările ulterioare.”</b></p>	<p><b>apărute la emiterea contractelor RCA fie direct, fie prin intermediarii de asigurări sau de asigurări auxiliare, definiți conform Legii nr. 236/2018 privind distribuția de asigurări.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><b>Se abrogă.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p>	<p>anumite condiții prin utilizarea la calculul acestora a unui indicator financiar, factorul ”N”, în valoare fixă aprobat de ASF și contravine dispozițiilor art.21 și 181 din DIRECTIVA 2009/138/CE invocate de Comisia Europeană.</p> <p>Mentinerea în vigoare a posibilitatii de suspendare a înmatriculării s-a demonstrat ca nu poate fi aplicata de la aparitia in Legea 132 pana astazi si nici nu este benefica pentru consumator. De asemenea in practica nu poate fi aplicata – nu exista posibilitate de verificare si control, nu exista reglementari privind procedura de suspendare a înmatriculării vehiculelor. Mai mult, raspunderea civila a proprietarilor pentru fapta lucrului (vehiculului) este una obiectiva aceasta insemnand ca si in cazul, de exemplu, al unui incendiu al vehiculului pentru care asigurarea RCA este suspendata, prejudiciul cauzat tertilor trebuie acoperit de proprietarul respectivului vehicul. Nu în ultimul rând, statele membre au obligația să adopte ”măsurile necesare pentru a garanta că toate polițele de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de circulația vehiculelor:</p> <p>acoperă, pe baza unei prime unice și pe toată durata contractului, întregul teritoriu al Comunității, inclusiv orice perioadă în care vehiculul rămâne în alte state membre pe durata contractului</p>
---	---	---	--



	<p>se poată adresa pentru efectuarea reparației oricărei unități reparatoare auto, <b>în condițiile legii, fără nicio restricție sau constrângere din partea asigurătorului RCA sau a unității reparatoare auto, care ar putea să-i influențeze opțiunea.</b></p> <p>(9) În aplicarea prevederilor alin. (8) contractul RCA va cuprinde o clauză potrivit căreia, în cazul producerii <b>unei daune</b>, persoana prejudiciată să se poată adresa pentru efectuarea reparației <b>oricărui operator economic care desfășoară activități de reparații ale autovehiculelor, în condițiile legii, fără nicio restricție sau constrângere care ar putea să-i influențeze opțiunea.</b></p>		<p><b>Se abrogă.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p>(8) Contractul RCA dă dreptul persoanei prejudiciate, în cazul producerii unui prejudiciu, <b>să încaseze despăgubirea pe baza</b></p>	<p>”(art.14 din Directiva UE 2009/103). Așadar nu poate fi acceptată suspendarea contractului de asigurare RCA deoarece contravine directivei 103</p> <p>Completarea este necesara pentru a da posibilitatea pagubitului sa opteze pentru mai multe variante de incasare a prejudiciului, precum și pentru a diminua practicile comerciale abuzive ale unităților reparatoare. A se vedea în susținere și motivele pe care se întemeiază propunerea de modificare a art.14.</p> <p>Modificare necesară pentru corelare cu alin.(8) în forma propusă.</p>
--	--	--	--	--

			<p><b>evaluării asiguratorului sau</b> să se poată adresa pentru efectuarea reparației oricărei unități reparatoare auto, <b>cu respectarea art.14 alin.(3) si (3<sup>1</sup>).</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><i>Autor: FORT</i></p> <p>(9) În aplicarea prevederilor alin. (8) contractul RCA va cuprinde o clauză potrivit căreia, în cazul producerii <b>unui prejudiciu</b>, persoana prejudiciată să <b>încaseze despăgubirea pe baza evaluării asiguratorului</b> sau să se poată adresa pentru efectuarea reparației sau să se poată adresa pentru efectuarea reparației oricărei unitati reparatoare auto, <b>cu respectarea art.14 alin.(3) si (3<sup>1</sup>).</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><i>Autor: FORT</i></p>	
1 5.			<p><b>Partea introductivă a articolului 7 se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p><b>Art. 7. – Încetarea contractului RCA</b></p>	<p>Contractul mai poate înceta și în condițiile prevederilor art. 262 ale Legii nr. 84/2014 privind procedurile de prevenire a insolvenței și de insolvență.</p> <p>Condițiile generale de încetare a</p>

	<p><b>Art. 7. -Încetarea contractului RCA</b></p> <p>Contractul RCA încetează:</p>		<p><b>În conformitate cu prevederile prezentei legi contractul RCA încetează:</b></p> <p><i>Autor - Comisia pentru industriii și servicii</i></p>	<p>contractului sunt prevăzute de Codul Civil (art.1321)</p>
1 6.			<p><b>La articolul 7, după litera c) se introduce o nouă literă, litera d) cu următorul cuprins:</b></p> <p><b>d) la data la care asiguratorul RCA notifică asiguratul cu privire la exercitarea dreptul de reziliere a contractului RCA pentru neplata ratelor de asigurare.</b></p> <p><i>Autor - Comisia pentru industriii și servicii</i></p> <p><b>La articolul 7, după litera c) se introduc trei noi litere, literele d), e) și f) cu următorul cuprins:</b></p> <p><b>d) în termen de 90 de zile de la data rămânerii definitive a hotărârii de deschidere a procedurii de faliment împotriva asiguratorului RCA care a emis respectivul contract</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p>	<p>Conform art.5, alin. (3) este permisă rezilierea pentru neplata ratelor:</p> <p>Art. 5. - Încheierea contractului RCA</p> <p>(3) Plata primelor de asigurare se face integral sau în rate conform acordului dintre asigurat și asiguratorul RCA. Contractul RCA produce efecte și în cazul în care rata primei de asigurare nu a fost plătită la termenul convenit între asigurat/contractant/utilizator și asiguratorul RCA, <u>dacă asiguratorul RCA nu și-a exercitat dreptul de reziliere a contractului RCA</u>. Contractul RCA constituie titlu executoriu pentru ratele scadente și neachitate.</p> <p>Corelare cu prevederea art. 262 alin. (3<sup>2</sup>) din Legea nr. 85/2014 cu modificările și completările ulterioare.</p>

			<p><b>e) la data la care asiguratorul RCA și-a exercitat dreptul de reziliere a contractului RCA pentru neplata ratelor de asigurare.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><b>f) la data la care noul proprietar încheie o poliță de asigurare R.C.A. pe numele sau, chiar dacă nu a procedat la înmatricularea / înregistrarea vehiculului.</b></p> <p><i>Autor: FORT</i></p>	<p>Obligația de plată a primei de asigurare constituie obligația esențială și prealabilă a asiguratului pentru a fi acoperit prin asigurare. Fără această contribuție nu se pot constitui fondurile necesare efectuării despăgubirilor, deci contractul trebuie să înceteze în caz de neplată</p>
1 7.	Art.9 - (3) Asiguratul are obligația de a informa asiguratorul RCA despre încheierea altor contracte RCA cu alți asiguratori RCA și poate opta pentru menținerea în vigoare a unei singure polițe.	<b>3. Alineatul (3) al articolului 9 se abrogă.</b>		
1 8.	<b>Art. 11. -Riscurile acoperite</b> <b>(2)</b> Fără a se depăși limitele de răspundere prevăzute în contractul RCA, în conformitate cu prevederile art. 6 alin. (4) și (5) și în condițiile în care evenimentul asigurat s-a produs în perioada de valabilitate a contractului RCA, asiguratorul RCA acordă despăgubiri în bani pentru:		<b>La articolul 11, alineatul (2) litera d) se modifică și va avea următorul cuprins:</b>	

	<p>d) prejudicii reprezentând consecința lipsei de folosință a vehiculului avariat, inclusiv înlocuirea temporară a vehiculului, <b>pe baza opțiunii</b> persoanei prejudiciate;</p>		<p>d) prejudicii reprezentând consecința lipsei de folosință a vehiculului avariat, inclusiv înlocuirea temporară a vehiculului, <b>la solicitarea</b> persoanei prejudiciate;</p> <p><i>Autor - Comisia pentru industriii și servicii</i></p> <p>d) prejudicii reprezentând consecința lipsei de folosință a vehiculului avariat, inclusiv înlocuirea temporară a vehiculului, <b>la solicitarea persoanei prejudiciate. Despagubirea pentru lipsa de folosință poate fi încasată în avans de persoana prejudiciată pe baza prețurilor de referință practicate pe piață de operatori economici care desfășoară activități de RENT CAR cu plata anticipată a prestației contractate.</b> <i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p>	<p>Modificare necesară pentru corelare cu propunerea de la art.22 alin (2<sup>1</sup>)</p> <p>Pentru a fi despăgubită pentru lipsa de folosință a vehiculului personal avariat, persoana prejudiciată trebuie să-și exercite în mod expres acest drept, dându-i-se posibilitatea ca, prin similitudine cu situația efectuării reparației, conform propunerii de la art.6 alin.(8), să opteze pentru modalitatea de exercitare a acestui drept. De asemenea, propunerea de modificare a definiției urmărește să introducă o concurență reală pe piața de rent car între operatorii care prestează în mod uzual astfel de activități pentru clienți care închiriază vehicule fără conducător auto și fără legătură cu asigurarea RCA ( a se vedea art.25 alin.(1) din Legea nr.38/2003) și operatorii economici care prestează astfel de servicii în principal pentru înlocuirea temporară a vehiculelor avariate pentru care reparațiile se acoperă dintr-o</p>
--	--	--	---	--

				asigurare RCA.
1 9.			<p><b>La articolul 12, după litera n) se introduc trei noi litere, literele o), p), r), cu următorul cuprins:</b></p> <p><b>o) cheltuielile cu reparațiile în cazul în care unitățile reparatoare nu dețin o autorizație valabilă pentru efectuarea uneia sau a mai multora dintre activitățile de reparații efectuate;</b></p> <p><b>p) cheltuielile pentru servicii de tractare efectuate de persoane care nu dețin autorizațiile și atestatele profesionale necesare prestării unui asemenea serviciu și/sau efectuate cu vehicule care nu îndeplinesc condițiile impuse de Autoritatea Rutieră Română (ARR)</b></p> <p><b>r) cazurile în care nu poate fi stabilită legatura de cauzalitate între prejudiciul reclamat și vehiculul avariat.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p>	<p>În practică, sunt frecvente situațiile în care unități reparatoare, fie au suspendată/expirată autorizația, fie desfășoară activități de reparații nu numai dintre cele autorizate, dar și dintre acelea neautorizate. Propunerea are ca scop descurajarea unor asemenea practici și asigurarea pentru consumatorii a prestării unor servicii autorizate de calitate, preum și limitarea evaziunii fiscale.</p> <p>Piața serviciilor de tractare și asistență rutieră din România este una dinamică, în plină dezvoltare de la an la an. Pe cât de dinamică, însă, pe atât de haotică, activitatea de tractare este prestată de persoane fizice și juridice care nu au dreptul legal de a presta astfel de servicii, cu vehiculele improprii, guvernată de munca la negru și de evaziune fiscală.</p> <p>În practică s-au întâlnit multe cazuri în care nu a existat nicio legatura între dauna reclamată și vehiculul avariat prin intermediul unui vehicul acoperit printr-o asigurare RCA:</p> <p>Ex: a) dauna reclamata pentru urmele de combustibil pe terenul apartinand unei benzinarii si se pretind despagubiri din politele RCA ale vehiculelor care efectuasera alimentari cu combustibil iar combustibilul scurs este imputat asiguratorului RCA al</p>

			<p><i>Autor: FORT</i></p>	<p>acelui vehicul!</p> <p>a) Cazurile in care se folosesc polite de asigurare ale unor vehicule prezumate a fi implicate in evenimente rutiere in care vehiculele nu au avut impact, de cele mai multe ori existand legaturi intre persoanele implicate.</p> <p>UN SAR-BAAR sustine aceasta propunere.</p>
20.			<p><b>La articolul 13, după alineatul (2) se introduce un nou alineat, alineatul (2<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:</b></p> <p><b>(2<sup>1</sup>) Culpă comună se stabilește de poliția rutieră cu respectarea dispozițiilor Codului rutier în vigoare la momentul producerii evenimentului. Societatea de asigurări nu poate stabili culpa comună.</b></p> <p><i>Autor: CONROM</i></p>	<p>Sunt numeroase situatii in care asiguratorul stabileste culpa comuna in afara dispozitiilor codului rutier, ci doar in baza unui protocol incheiat intre societatile de asigurari, ceea ce este incorect si conduce la ajustarea neintemeiata a despagubirii. Spre exemplu: Conducator auto X loveste auto Y care era parcat pe oprire interzisa. In astfel de cazuri, agentul de politie stabileste ca vinovat de producerea accidentului este X, iar pe Y il sanctioneaza cu amenda pentru parcare in loc nepermis.</p> <p>In schimb, societatile de asigurari stabilesc culpa comuna in baza unui protocol incheiat intre societatile de asigurari care nu este opozabil tertilor.</p> <p>Atragem atentia ca acest fel de ajustari nu sunt izolate, ci a luat amploare, devenind un fenomen! Este foarte grav ce se intampla, deoarece, un pagubit care nu trebuie sa achite in mod normal nici o suma de bani este pus in situatia ingrata in care trebuie sa suporte 50% din costurile de reparatie, deoarece asiguratorul RCA a stabilit in mod neintemeiat culpa comuna, lucru care nu se intampla daca respectivul caz era instrumentat de poliția rutiera.</p>
21.			<p><b>După articolul 13, se introduc două noi articole, articolul 13<sup>1</sup> și 13<sup>2</sup>, cu următorul cuprins:</b></p> <p><b>Art. 13<sup>1</sup>. Persoanele prejudiciate</b></p>	<p>Prin această prevedere, care imbină dispozițiile art.2216 alin.3 cod civil cu cele ale art. 1371 alin.2 Cod civil, se introduce un principiu al asigurării care implică responsabilizarea persoanelor</p>

			<p>sunt obligate să ia pe seama asigurătorului, potrivit cu împrejurările, măsuri pentru limitarea extinderii prejudiciului și să efectueze cu bună credință cheltuieli rezonabile pentru repararea acestuia.</p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i> <i>Autor: FORT</i></p> <p><b>Art. 13<sup>2</sup>. - (1) Registrul Auto Român are obligația publicării și actualizării pe site-ul propriu a listei unităților reparatoare autorizate, precum și activitățile pe care acestea sunt autorizate să le desfășoare;</b></p> <p><b>(2) Unităților reparatoare auto le revine obligația de a afișa / publica în mod explicit prețurile practicate pentru manoperă, la sedii, puncte de lucru și pe paginile proprii de web, după caz.</b></p> <p><i>Autor: FORT</i></p>	<p>beneficiare ale unor despăgubiri din asigurare în a se comporta ca un bonus pater familias (prudent și diligent) în cazul unei producerii unui prejudiciu.</p>
2 2.			<p><b>La articolul 14, după alineatul (1) se introduce un nou alineat, alineatul (1<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:</b></p>	<p>In practica sunt numeroase litigii legate de stabilirea despăgubirilor. Costul unei reparatii poate fi stabilit doar de catre unitatea reparatoare care a efectuat reparatia, deoarece aceasta raspunde legal (civil si penal) pentru reparatiile efectuate.</p> <p>Mai mult, economia Romaniei este o</p>



			<p><b>(1<sup>1</sup>) În cazul reparațiilor, despăgubirea la vehicule este egală cu costul reparațiilor părților componente sau ale pieselor avariate ori cu costul de înlocuire a acestora, inclusiv cheltuielile pentru materiale de vopsitorie, precum și cele de demontare și montare aferente reparațiilor și înlocuirilor necesare ca urmare a pagubelor produse prin respectivul accident de vehicul, stabilite de unitatea reparatoare autorizată RAR în orice program pe baza calculației efectuate cu respectarea timpilor producătorului mărcii autovehiculului reparat, a tarifului orar și adaosului comercial afișate, conform legii, la care se adaugă cheltuielile cu transportul vehiculului, precum și cele efectuate pentru limitarea pagubelor, dovedite cu documente justificative.</b></p> <p><b>Costul reparațiilor efectuate la vehicule este dovedit prin documente eliberate de unitatea reparatoare auto autorizată conform legii.</b></p>	<p>economie de piata (art. 45 si art.135 din Constitutia Romaniei), iar operatorul economic este cel care isi stabileste pretul de vanzare al produsului/serviciului, iar nu o terta parte cum este societatea de asigurari care nu isi asuma nici o raspundere pentru reparatiile efectuate autovehiculelor, ci doar achita o indemnizatie de despagubire. Unitatea reparatoare isi asuma in totalitate raspunderea pentru serviciile prestate atunci cand elibereaza din service un vehicul care va circula pe drumurile publice. Or, in prezent, sunt numeroase litigii intre persoanele pagubite, service-uri si societati de asigurari, deoarece acestea din urma stabilesc in mod discretionar cuatumul despagubirilor cu incalcarea dispozitiilor Legii Concurentei nr. 21/1996, generand astfel diferente intre sumele platite cu titlu de despagubire si facturile de reparatii auto. Prin ajustarea despagubirilor de catre societatile de asigurari se produc reale probleme, deoarece service-ul trebuie sa emita o factura pentru reparatiile efectuate si pentru care plateste taxele la stat (impozite, TVA), societatea de asigurari plateste mai putin, iar diferenta ramane in litigiu. Preluarea acestei dispozitii in cuprinsul legii , ar conduce la diminuarea litigiilor de pe rolul instantelor si a structurilor alternative de solutionare a litigiilor, astfel incat s-ar despagubi in mod corect si integral valoarea prejudiciilor.</p>
--	--	--	---	--

			<i>Autor: CONROM</i>	
2 3.	<p>Art 14 - (2) În cazul daunei totale economice, asigurătorul evaluează vehiculul avariat, printr-un sistem de evaluare specializat sau prin documente emise în condițiile legii pentru a-i determina valoarea de piață din momentul premergător evenimentului. Păgubitul poate opta pentru reparare până la valoarea de piață a vehiculului, calculată în urma evaluării, sau pentru soluționarea cazului ca daună totală prin plata diferenței dintre valoarea de piață a vehiculului și valoarea epavei.</p>		<p><b>La articolul 14, alineatul (2) se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p>(2) În cazul daunei totale economice, <b>valoarea maximă de despăgubire reprezintă valoarea de piață a vehiculului la data evenimentului. Valoarea de piață se stabilește pe baza prețurilor de vânzare din momentul plății despăgubirii ale unor vehicule similare celui avariat practicate de dealerii autorizați din România și Uniunea Europeană care oferă garanție de minimum 6 luni la autovehiculul rulat precum și un istoric al acestuia, la care se adaugă costurile cu transportul autovehiculului până la domiciliul/sediului persoanei prejudiciate precum și costurile cu înmatricularea noului autovehicul. Valoarea astfel rezultată nu va fi influențată de nici un factor , aceasta fiind valoarea pe care asigurătorul va fi obligat să o achite.</b></p> <p><i>Autor: CONROM</i></p>	<p>În prezent, societățile de asigurări stabilesc valori de piață incorecte și despăgubiri insuficiente pentru achiziția de către persoanele pagubite a unor autovehicule similare celor avariate. Astfel, societățile de asigurări stabilesc valori de piață pe baza unor soft-uri produse de societăți care nu își asumă răspunderea pentru informațiile generate de respectivul program, iar valorile astfel rezultate sunt insuficiente pentru achiziția unui autovehicul similar celui avariat (sunt și cu 50% ,mai mici decât prețul real). Acest lucru este evident dacă luăm în calcul ofertele de asigurare facultativă a autovehiculelor, la nivelul cărora sumele asigurate sunt superioare ofertelor de despăgubire înaintate de asiguratorii RCA (Exemplu: pentru clasa 3 de asigurări generale – casco – suma asigurată este de X valoare, iar același asigurator stabilește valoarea de piață în cazul RCA la X/2. Autovehiculele rulate oferite spre vânzare de către dealeri sunt verificate înainte de vânzare, se acordă garanție pentru acestea și se cunoaște istoricul respectivelor autovehicule. Mai mult, au apărut noi tendințe ale societăților de asigurări care ajustează până la 90% valoarea de piață generată automat de programul de evaluare. Pentru o mai bună înțelegere a fenomenului, vom face o scurtă prezentare a situației reale (de fapt) care se întâmplă în prezent în piață. Un autovehicul este evaluat spre exemplu la 2500 Euro (valoare generată automat de către program). Dacă autovehiculul avariat prezintă și alte avarii anterioare, asiguratorul întocmește în deviz estimativ al costurilor de remediere a acestor avarii (soluțiile tehnice, ora de manoperă, timpuri de reparație sau alți factori de acest gen sunt stabilite/stabiliti în mod unilateral de către asigurator , fără acordul pagubitului) și , în final scade aceasta sumă din valoarea de piață. Astfel, autovehiculul respectiv, deși era evaluat de program la aproximativ 2500 Euro, în final, după ce asiguratorul scade costurile</p>

			<p>estimative ale remedirilor avariilor preexistente, autovehiculul respectiv este evaluat de asigurator la 400 Euro! Mai grav este ca pagubitelui ii este IMPOSIBIL sa achizitioneze un autovehicul similar celui avariat cu suma pusa la dispozitie de asigurator, deoarece ofertele de pe piata sunt in jurul sumei de 2000 – 2500 Euro. Astfel pagubitul este pus in situatia NEPLACUTA sa scoata din buzunar o suma de aproximativ 2000 Euro ca sa isi poata achizitiona o masina similara. Asa cum spuneam mai sus, acest fenomen a inceput sa ia proportii, intalnindu-se tot mai des astfel de situatii in practica, fenomen care trebuie urgent stopat prin dispozitii legale foarte clare si prin interventia prompta a autoritatilor.</p>
2 4.	<p><b>Art. 14. -Cuantumul despăgubirilor</b></p> <p><b>(3) Valoarea reparației se stabilește folosind sistemele de evaluare specializate sau prin documente emise în condițiile legii în care unitatea reparatoare auto își poate utiliza propria valoare a orei de manoperă afișată.</b></p>	<p><b>La articolul 14, alineatul (3) se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p><b>(3) Valoarea despăgubirii calculate pentru readucerea vehiculului avariat la starea anterioară producerii accidentului se stabilește pe baza valorilor de piață ale pieselor, subansamblelor, materialelor și manoperei aferente reparației, prin folosirea sistemelor de evaluare specializate și/sau a documentelor de reparație emise în condițiile legii de unități reparatoare auto legal autorizate.</b></p> <p><i>Autor - Comisia pentru industriii și servicii</i></p> <p><b>(3) Valoarea despăgubirii se</b></p>	<p>Se face distincție între valoarea despăgubirii (care face obiectul reglementării acestei legi) și valoarea reparației (care ține de evaluarea costurilor interne ale unității reparatoare).</p> <p>Valoarea despăgubirii nu poate fi limitată doar la valoarea rezultată din folosirea sistemelor de specialitate (întrucât acestea nu cuprind informații pentru toate mărcile și modelele de autovehicule/vehicule speciale/remorci/semiremorci/frigorifice/utilaje speciale ș.a).</p> <p>Nu considerăm necesară limitarea modului de calcul al despăgubirii doar la utilizarea <u>documentelor fiscale</u> în condițiile în care acestea nu sunt emise în toate cazurile (cazul daunelor totale economice, plata avansurilor în vederea reparației, repararea în regie proprie a vehiculului propriu în propriul atelier auto – vezi RATB- nu se poate emite factura de către RATB pentru un bun al RATB s.a.)</p>

			<p><b>stabilește pe în conformitate cu art.22 alin. (2), ținând cont de costurile rezultate din utilizarea sistemelor de evaluare specializate sau din documentele fiscale emise în condițiile legii, din care rezultă efectuarea reparației.</b></p> <p><i>Autor: FORT</i></p> <p><b>(3) Valoarea despăgubirii se stabilește pe în conformitate cu art.22 alin. (2), ținând cont de costurile rezultate din utilizarea sistemelor de evaluare specializate sau din documentele fiscale emise în condițiile legii, din care rezultă efectuarea reparației, după cum urmează:</b></p> <p><b>a) în cazul despăgubirilor plătite anterior efectuării reparației, pe baza sistemelor de specialitate care utilizează prețurile de piață practicate în România pentru piese, materiale și manoperă;</b></p> <p><b>b) în cazul despăgubirilor plătite după efectuarea reparației, pe baza documentelor fiscale care fac</b></p>	<p>Completare și clarificare necesară a articolului actual pentru prevenirea și eliminarea practicilor comerciale neloiale constând în utilizarea de tarife diferențiate, discriminatorii în funcție de plătitorul costurilor de reparație – mai mari în cazul asigurătorilor ( a se vedea Legea nr.11/1991) în detrimentul plătitorului de prime.</p> <p>În practică, unitățile reparatoare, prevalându-se de principiile pieței libere, convin prețuri arbitrării în relația contractuală directă cu persoana prejudiciată. Or, deși asigurătorii sunt terți față de contractul de reparații dintre unitatea reparatoare și persoanele prejudiciate, neavând nici un control asupra modului de stabilire a prețului pieselor și manoperei, totuși sunt obligați prin lege să le suporte fără nicio obiecție sau opoziție. Aceasta în condițiile în care asigurătorii RCA plătesc despăgubiri (nu efectuează reparații sau închiriază vehicule) care trebuie să aibă un nivel predictibil estimat corelat cu tarifele de prime pe care le-au stabilit. Astfel, pentru existența unui echilibru și a unei simetrii de tratament care să combat abuzurilor operatorilor economici de pe piața reparațiilor auto tentați să-și maximizeze profiturile pe seama asigurătorilor RCA, indirect așadar pe seama consumatorilor de asigurări, între despăgubirea ce se acordă de asigurători (sumă de bani) și costurile cu reparațiile/inchirierea de vehicule, despăgubirea trebuie să se raporteze la un nivel al prețurilor de piață practicate pe</p>
--	--	--	---	---

			<p><b>dovada costurilor cu acea reparației efectuate de unitatea reparatoare care a emis respectivele documente, aflată în lista publicată de RAR pe site-ul propriu.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><b>(3<sup>1</sup>) Asigurătorii RCA și B.A.A.R. sunt obligați să preia pe site-urile proprii, lista actualizată permanent, publicată de RAR, cu unitățile reparatoare autorizate, precum și cu activitățile pentru care au primit autorizare.</b></p> <p><i>Autor: FORT</i></p> <p><b>(3<sup>1</sup>) Valoarea despăgubirii stabilită potrivit alin. (3) lit. a) și b) este egală cu prețul de referință la data producerii riscului asigurat, pe baza tarifelor practicate de unitățile reparatoare în relație cu orice persoană fizică sau juridică, acoperită sau nu printr-o asigurare RCA.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p>	<p>piețele de profil așa cum este acest principiu statuat de art.22 alin.(2) pentru toate bunurile, deci și pentru vehicule. Mai mult, completarea și clarificarea sunt necesare pentru prevenirea și eliminarea practicilor comerciale neloiale constând în utilizarea de tarife diferențiate, discriminatorii în funcție de plătitorul costurilor de reparație – mai mari în cazul asigurătorilor (a se vedea Legea nr.11/1991, OG nr.99/2000) în detrimentul plătitorului de prime.</p> <p>Propunerea nu institui nicio obligație în sarcina persoanei păgubite deoarece, conform art. 22 alin.(7) : Întinderea răspunderii civile delictuale a asiguratului nu poate depăși întinderea răspunderii contractuale a asigurătorului RCA, până la atingerea limitelor de răspundere prevăzute în asigurarea RCA.</p> <p>A se vedea și motivele invocate mai sus pentru introducerea definiției ”Preț de referință” la pct.23<sup>1</sup> de la art.2</p>
--	--	--	--	--

			<p><b>(3<sup>2</sup>) Asigurătorii RCA și B.A.A.R. sunt obligați să preia pe site-urile proprii lista actualizată permanent, publicată de RAR, cu unitățile reparatoare autorizate, precum și cu activitățile pentru care au primit autorizare.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p>	
2 5.	<p><b>Art. 16: Informarea persoanei prejudiciate</b></p> <p>Asiguratul transmite părții prejudiciate, la cererea acesteia, informațiile necesare pentru formularea pretențiilor de despăgubire, în special:</p> <p>a) numele, prenumele și adresa <b>ale</b> persoanei care a condus vehiculul asigurat în momentul producerii daunei;</p>		<p><b>La articolul 16, lit. a) se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p>a) <b>codul numeric personal</b>, numele, prenumele și adresa persoanei care a condus vehiculul asigurat în momentul producerii daunei;</p> <p><i>Autor: CONROM</i></p>	<p>în practica au fost numeroase cazuri în care instanțele de judecată au pus în vedere pagubitilor care au formulat acțiuni în instanța sa indice codul numeric personal al conducătorului auto vinovat de producerea accidentului. În prezent, persoanele pagubite nu au temei legal pentru a solicita CNP-ul vinovaților de producerea accidentelor.</p>
26.	<p><b>Art. 17. - Constatarea amiabilă de accident</b></p>		<p><b>La articolul 17, alineatele (1) și (2) se modifică și vor avea următorul cuprins:</b></p>	<p>Pentru a asigura claritatea în sensul înțelegerii că procedura se aplică exclusiv în cazul accidentelor cu două vehicule fără a exista alte părți sau</p>

(1) Pentru evenimentele în care sunt implicate două vehicule, din care rezultă **numai prejudicii materiale**, asigurații pot informa societățile din domeniul asigurărilor și în baza unui formular tipizat, eliberat de către aceste societăți, denumit în continuare constatare amiabilă de accident, în care conducătorii vehiculelor implicate consemnează informații privind data și locul producerii accidentului, datele de identificare ale conducătorilor auto implicați, ale proprietarilor vehiculelor implicate, datele vehiculelor implicate și ale propriilor societăți de asigurare RCA, precum și informații privind circumstanțele producerii accidentului.

(2) **Forma, dimensiunile, conținutul** și procedurile privind utilizarea formularului tipizat sunt stabilite prin

(1) Pentru evenimentele în care sunt implicate două vehicule, din care rezultă **numai avarierea acestora**, asigurații pot informa societățile din domeniul asigurărilor și în baza constatării amiabile de accident, în care conducătorii vehiculelor implicate consemnează informații privind data și locul producerii accidentului, datele de identificare ale conducătorilor auto implicați, ale proprietarilor vehiculelor implicate, datele vehiculelor implicate și ale propriilor societăți de asigurare RCA, precum și informații privind circumstanțele producerii accidentului.

(2) **Modalitatea de încheiere**

bunuri avariate implicate.

La momentul de față există interpretări forțate ale acestui articol (care nu țin cont de intenția legiuitorului de la momentul introducerii Constatarii amiabile în România) astfel încât se completează Constatarea amiabilă și în cazul în care accidentul este între două vehicule dar avariat mai este și un alt bun al unei alte terțe persoane (a treia persoană prejudiciată-gard, casă, ș.a.)

În cele mai multe asemenea cazuri, la momentul de față, sunt avariate bunuri ale administrației publice, autoritate care nu ia la cunoștință de eveniment și nu poate solicita despăgubiri.

Se propune modificare astfel încât Constatarea amiabilă să poate fi încheiată electronic.

Trimiterea la existența formularului Constatare amiabilă limitează aplicarea la formatul fizic (letric).

	reglementări ale A.S.F., în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare.		și procedurile privind utilizarea constatării amiabile de accident sunt stabilite prin reglementări ale A.S.F., în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată, cu modificările și completările ulterioare.  <i>Autor - Comisia pentru industriii și servicii</i>	
2 7.	Art.18  (3) În calculul tarifului de primă, asigurătorii RCA pot folosi criteriile de risc, indici de încărcare, coeficienți de <b>majorare și/sau</b> corecție ori alte instrumente de ajustare a tarifelor <b>stabilite prin reglementari ale A.S.F.</b>	<b>4. Alineatul (3) al articolului 18 se modifică și va avea următorul cuprins:</b> „(3) În calculul tarifului de primă, asigurătorii RCA pot folosi criteriile de risc, indici de încărcare, coeficienți de corecție ori alte instrumente de ajustare a tarifelor <b>de primă, cu respectarea principiilor actuariale general acceptate.</b> ”		
2 8.	Art.18  (4) Cheltuielile administrative și de vânzare ale poliței de asigurare, incluse în tariful de primă, nu pot depăși cumulativ 25% din tariful rezultat.	<b>5. Alineatul (4) al articolului 18 se abrogă.</b>	Art. 18 - (4) Cheltuielile administrative și de vânzare ale poliței de asigurare, incluse în tariful de primă, nu pot depăși cumulativ 25% din tariful rezultat.	



			<i>Autor: FORT</i>	
2 9.	Art.18 - (7) Asigurătorul RCA are obligația să informeze asigurații cu privire la modul de calcul al primei de asigurare.  (8) Asigurătorii RCA și intermediarii de asigurări RCA au obligația să informeze asigurații/contractanții cu privire la încetarea contractului RCA și la posibilitatea de reînnoire a acestuia, cu 30 de zile înainte de încetarea contractului RCA. Modalitatea de reînnoire a contractului RCA se stabilește prin reglementări ale A.S.F., conform art. 43.		<b>Se abrogă.</b>  <i>Autor: UNSAR-BAAR</i>	Acest alineat și-a dovedit ineficiența în practică, modul de calcul necesitând cunoștințe de specialitate care nu sunt accesibile consumatorului mediu de asigurări. Se generează costuri nejustificate. Aspectele privind informarea asiguraților sunt în prezent reglementate prin Legea nr.236/2018 și Norma ASF nr.19/2019.  Acest alineat și-a dovedit ineficiența în practică, mulți asigurați înstrăinând în perioada de asigurare vehiculul pentru care s-a emis polița RCA. Astfel, această prevedere ar trebui abrogată sau adaptată pentru cei neasigurați și a căror notificare nu mai este posibilă din cauza Regulamentului 2016/679 (GDPR) .
3 0.	<b>Art. 18.</b> – Stabilirea primei de asigurare RCA și informarea asiguratului  (8) Asigurătorii RCA și intermediarii de asigurări RCA au obligația să informeze asigurații/contractanții cu privire la încetarea contractului RCA și la posibilitatea de reînnoire a		<b>La articolul 18, alineatele (8) și (12) se modifică și vor avea următorul cuprins:</b>  (8) Asigurătorii RCA și intermediarii de asigurări RCA au obligația să informeze	Se propune modificarea având în vedere spiritul prevederilor art.12, alin. (4) ale Legii 236/2018 privind distribuția de asigurări.  „Distribuitorilor de asigurări le este interzisă adoptarea măsurilor care...prin alte mijloace, constituie un stimulente pentru sine sau pentru personalul acestora, prin care să recomande clienților un anumit produs, dacă ar putea oferi un alt produs de asigurare care ar

	<p><b>acestui</b>, cu 30 de zile înainte de încetarea contractului RCA. Modalitatea de reînnoire a contractului RCA se stabilește prin reglementări ale A.S.F., conform art. 43.</p> <p>(12) Personalul care efectuează constatarea daunelor <b>este avizat de A.S.F. pe baza certificării inițiale și a validării continue</b> a competențelor profesionale de către Institutul de Studii Financiare. <b>Modalitatea de avizare și înregistrare a personalului care efectuează constatarea daunelor se stabilește prin reglementări ale A.S.F.</b></p>		<p>asigurații/contractanții cu privire la încetarea contractului RCA, cu 30 de zile înainte de încetarea contractului RCA. Modalitatea de reînnoire a contractului RCA se stabilește prin reglementări ale A.S.F., conform art. 43.</p> <p>(12) Personalul care efectuează constatarea daunelor <b>deține certificat de atestare</b> a competențelor profesionale, <b>pe baza certificării inițiale și a validării continue a competențelor profesionale</b> de către Institutul de Studii Financiare.</p> <p><i>Autor - ASF</i></p>	<p>răspunde mai bine nevoilor clienților respectivi”</p> <p>Motivația UNSICAR este cu privire la prevederi IDD aplicabile fazei precontractuale. În cazul de față avem o obligație de informare în fază contractuală.</p> <p>Având în vedere faptul că activitatea persoanelor care efectuează constatarea daunelor nu este reglementată nici la nivel european nici la nivel național, aceste persoane nu ocupă funcții cheie, acestea nu pot fi supravegheate/sanctionate de către A.S.F.</p> <p>La acest moment A.S.F. nu poate constata și sancționa activitatea acestora în condițiile în care domeniul de activitate (constatarea avariilor și stabilirea soluțiilor de readucerea la starea inițială a vehiculelor, construcțiilor, instalațiilor electrice și de gaze, altor bunuri, constatarea vătămărilor corporale ale unor persoane sau animale) nu intră în domeniul/aria de reglementare și supraveghere a A.S.F.</p>
3 1.			<p><b>La articolul 18 după alineatul (12) se introduc două noi alineate, alineatele (12<sup>1</sup>) și (12<sup>2</sup>) cu următorul cuprins:</b></p> <p><b>(12<sup>1</sup>) Pot efectua activitatea de constatare a daunelor fără a</b></p>	<p>Echivalare condiții profesionale cu condițiile prevăzute pentru conducătorul unității reparatoare auto.</p> <p>Extras din reglementările Ministerului Transporturilor - RNTR 9:</p> <p>„5. CONDIȚII PENTRU ASIGURAREA CONFORMITĂȚII</p>

			<p><b>deține un certificat de atestare conform alin. (12), următoarele categorii de persoane:</b></p> <p><b>a) care au absolvit studii superioare tehnice de specialitate aferente domeniului în care se efectuează constatarea, atestate de către instituții de învățământ superior și care posedă o vechime minimă de 3 ani în activitatea aferentă acestor specializări;</b></p> <p><b>b) care au calitatea de expert tehnic judiciar și extrajudiciar în specializarea aferentă pentru care se efectuează constatarea;</b></p>	<p>5.1. Generalitati</p> <p>Nivelul minim de pregătire pentru persoana care conduce atelierul, în funcție de activitățile executate, este absolvent al școlii profesionale sau al liceului tehnic în meseriile de mecanic auto, electromecanic auto, tinichigiu auto, electronist sau în alte calificări din domeniul tehnic cu o vechime de minimum 3 ani în activitate. În acest caz, conducătorul atelierului trebuie să posede un certificat de atestare a capacității profesionale în domeniul construcției și reparării de vehicule rutiere, eliberat de RAR, în urma frecventării unui curs și a absolvirii unui examen de verificare a cunoștințelor (Anexa 7 la prezentele reglementări).</p> <p>Persoanele cu studii superioare în domeniul tehnic cu o vechime minima de 2 ani în activitate, pot conduce ateliere în care se desfășoară activități prin care se pot influența parametrii constructivi, funcționali și de calitate ai vehiculelor rutiere și primesc un certificat de atestare pe baza diplomei de absolvire, fără participarea la curs și susținerea examenului.</p> <p>Persoanele cu studii superioare în alte domenii decât cel tehnic cu o vechime de minimum 3 ani în activitate vor frecventa un curs de instruire cu susținerea examenului de absolvire în cadrul RAR, în vederea obținerii certificatului de atestare a capacității profesionale.”</p> <p>Pentru profesiile reglementate sectorial – medic, medic dentist, farmacist, asistent medical generalist, moașă, medic veterinar și arhitect -, precum și pentru celelalte profesii reglementate și menționate în Legea nr. 200/2004, cu modificările și completările</p>
--	--	--	--	---

			<p><b>(12<sup>2</sup>) Documentele care atestă competențele profesionale sunt cele prevăzute de legislația națională din România sau cele echivalate de către autoritățile competente corespunzătoare din România.</b></p> <p><i>Autor - ASF</i></p>	<p>ulterioare, diplomele de licență obținute în statele membre ale Uniunii Europene, ale Spațiului Economic European, precum și Confederația Elvețiană, vor fi echivalate de către autoritățile competente corespunzătoare.</p>
3 2.	<p>Art.19: Prevederi aplicabile asiguraților cu risc ridicat</p> <p>(1) Un asigurat cu risc ridicat se poate adresa BAAR pentru <b>formularea unei oferte de asigurare.</b></p> <p>(2) BAAR va formula o ofertă de asigurare calculată pornind de la tariful de referință și îi va aloca acestuia un asigurator RCA în vederea încheierii contractului RCA.</p>	<p><b>6. Articolul 19 se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p>„Art.19.- (1) Un asigurat cu risc ridicat, <b>în condițiile în care se încadrează în clasele de risc, potrivit art.2 pct.5,</b> se poate adresa BAAR pentru <b>alocarea unui asigurator în vederea încheierii contractului RCA.</b></p> <p>(2) Factorul "N" prevăzut la art.2 pct.5 este stabilit de către BAAR, cu avizul <b>Autorității de Supraveghere Financiară și este calculat pentru un vehicul cu aceleași caracteristici tehnice</b></p>	<p><b>Se abrogă.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p>	<p>Reglementarea în continuare a acestei categorii de asigurați reprezintă o încălcare a principiilor unei piețe libere, sesizată și de Comisia Europeană în scrisoarea de punere în întârziere trimisă României deoarece constituie o modalitate de plafonare indirectă a nivelului primelor de asigurare în anumite condiții prin utilizarea la calculul acestora a unui indicator financiar, factorul "N", în valoare fixă avizat de ASF și contravine dispozițiilor art.21 și 181 din DIRECTIVA 2009/138/CE invocate de Comisia Europeană.</p> <p><b><u>Subliniem un aspect foarte important cu privire la dispozițiile propuse de MFP în completarea alin.(2):</u></b> Factorul N se calculează periodic la intervale prestabilite, iar în intervalul de valabilitate acesta se aplică în scopul verificării îndeplinirii condițiilor de "risc ridicat" conform art. 2 pct. 5, pentru toate situațiile semnalate indiferent de caracteristicile vehiculului vizat. Nu se poate calcula un factor N pentru un anumit vehicul și/sau</p>

	<p><b>(3) Alocarea prevăzută la alin. (2) se realizează de către BAAR.</b></p>	<p><b>cu cele ale vehiculului pentru care se solicită asigurarea, precum și pentru aceeași clasă de bonus-malus a asiguratului/utilizatorului.</b></p> <p><b>(3) BAAR în baza politicilor și procedurilor proprii alocă un asigurător RCA în vederea încheierii contractului RCA.</b></p> <p><b>(4) Condițiile în care sunt încheiate asigurările RCA pentru asigurații cu risc ridicat se regăsesc în procedurile interne ale BAAR; condițiile se publică pe site-ul BAAR și se actualizează ori de câte ori se modifică.</b></p> <p><b>(5) BAAR se asigură de existența valabilității polițelor de asigurare aferente clienților cu risc ridicat în baza de date cu asigurările obligatorii de</b></p>	<p>pentru fiecare vehicul în parte pentru care se solicită asigurarea. Individuizarea calculului pe fiecare vehicul se poate realiza prin intermediul <i>primei de referință</i> care se raportează la caracteristicile tehnice ale vehiculului și la clasa de bonus-malus corespunzătoare.</p>
--	--	--	---

		răspundere civilă auto încheiate pe teritoriul României.”		
3 3.	<p><b>Art. 21.</b> -Soluționarea cererii de despăgubire</p> <p>(1) În termen de 30 de zile de la data <b>înaintării cererii de despăgubire</b> de către asigurat ori de către partea prejudiciată, asigurătorul RCA este obligat:</p> <p>a) fie să răspundă cererii părții solicitante, formulând în scris o ofertă de despăgubire justificată, transmisă cu confirmare de primire, în cazul în care se dovedește răspunderea asiguratului în producerea riscurilor acoperite prin asigurarea RCA, iar prejudiciul a fost cuantificat;</p> <p>b) fie să notifice părții prejudiciate în scris, cu confirmare de primire, motivele pentru care nu a aprobat, în totalitate sau parțial, pretențiile de despăgubire.</p>		<p><b>Articolul 21 se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p><b>Art. 21.</b> - (1) În termen de 30 de zile de la data <b>avizării daunei</b> de către asigurat ori de către partea prejudiciată, asigurătorul RCA este obligat:</p> <p>a) fie sa răspundă cererii părții solicitante, formulând în scris o ofertă de despăgubire justificată, transmisă <b>prin mijloace electronice sau prin poștă</b> cu confirmare de primire, în cazul în care se dovedeste răspunderea asiguratului în producerea riscurilor acoperite prin asigurarea <b>obligatorie</b> RCA, iar prejudiciul a fost cuantificat;</p> <p>b) fie sa notifice să notifice părții prejudiciate în scris <b>prin mijloace electronice sau prin poștă</b> cu confirmare de primire, motivele</p>	<p>Se are in vedere scurtarea termenului de plată al despăgubirii</p>

			<p>pentru care nu a aprobat, în totalitate sau parțial, pretențiile de despăgubire.</p> <p><i>Autor: ASF</i></p> <p><b>(1) În termen de 10 de zile de la data înaintării cererii de despăgubire de către persoana care justifica un interes legitim, asigurătorul RCA este obligat sa achite integral despagubirea conform pretentiilor formulate în cazul în care se dovedește răspunderea asiguratului în producerea riscurilor acoperite prin asigurarea RCA, iar prejudiciul a fost cuantificat. In cazul in care asiguratorul nu este de acord cu despagubirea achitata, va formula actiune in instanta contra beneficiarului despagubirii.</b></p> <p><i>Autor: CONROM</i></p>	<p>Ca si pozitionare cronologica, cererea de despagubire este formulata de catre persoana pagubita dupa finalizarea reparatiilor autovehiculului avariat, deoarece doar atunci va cunoaste cu certitudine cuantumul prejudiciului. Persoana pagubita nu poate inainta o cerere de despagubire imediat dupa producerea evenimentului, deoarece nu detine toate elementele necesare in vederea stabilirii cuantumului despagubirii (spre exemplu: Unitatea reparatoare, nu poate stabili valoarea reparatiei, decat dupa finalizarea acesteia). Mai mult, termenul de 30 de zile care incepe sa curga de la data depunerii cererii de despagubire este foarte mare, avand in vedere ca societatile de asigurari incaseaza primele de asigurare la momentul emiterii politiei RCA. Totodata, persoana pagubita este pusa in situatia de a astepta cu autovehiculul reparat blocat in service pentru inca 30 zile de la depunerea cererii, deoarece nu are bani sa isi plateasca reparatia si asteapta un termen atat de lung ca societatea de asigurari sa plateasca despagubirea cuvenita.</p>
--	--	--	--	--

			<p>Termenul de plata a despagubirii trebuie sa fie de maxim 10 zile de la formularea cererii de despagubire.</p> <p>Mai mult, persoanele pagubite nu trebuie sa sufer de pe urma ajustarilor nejustificate ale despagubirilor de catre societatile de asigurari. Prin urmare, societatile de asigurari trebuie sa fie obligate sa achite despagubirile integral in termenul legal propus de 10 zile. Daca societatile de asigurari vor considera ca sumele pretinse cu titlu de despagubiri nu sunt corect cuantificate, sa formuleze actiuni in instanta. De 25 de ani societatile de asigurari platesc cat si cand vor, iar pagubitii stau in instanta ani de zile pentru recuperarea integrala a prejudiciilor. Acest lucru trebuie sa se petreaca invers: asiguratorii sa achite integral despagubirile si sa se adreseze instantelor daca vor considera ca despagubirile nu sunt corect cuantificate. Persoanele pagubite nu au resursele financiare ale societatilor de asigurari si nu isi pot permite formularea actiunilor in instanta. Sunt nevinovate de producerea accidentelor si nu trebuie sa sufer in continuare datorita ajustarii despagubirilor de catre societatile de asigurari.</p> <p>Conformare cu prevederile</p> <p>Art. 22 din Directiva europeana 2009/103/CE care prevede un termen de raspuns de 3 luni și adaptarea legislației la tehnologiile de comunicare utilizate pe scară largă în prezent cu atât mai mult cu cât și legislația</p>
--	--	--	--



			<p><b>(1)</b> În termen de <b>cel mult 3 luni</b> de la <b>avizarea producerii evenimentului asigurat</b> de către partea prejudiciată asiguratorul RCA este obligat:</p> <p>a) fie să răspundă cererii părții solicitante, formulând în scris o ofertă de despăgubire justificată, transmisă <b>prin mijloace electronice</b> sau prin poștă cu confirmare de primire, în cazul în care se dovedește <b>existența</b> răspunderii asiguratului în producerea riscurilor acoperite prin asigurarea obligatorie RCA, iar prejudiciul a fost cuantificat;</p> <p>b) fie să notifice să notifice părții prejudiciate în scris <b>prin mijloace electronice</b> sau prin poștă cu confirmare de primire, motivele pentru care nu a aprobat, în totalitate sau parțial, pretențiile de despăgubire.</p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><b>(2)</b> Dacă în termen de 30 de zile de la <b>avizarea daunei</b> de către partea prejudiciată ori de către asigurat,</p>	<p>română le reglementează.</p> <p>Corelare cu art.21, alin. (1)</p>
--	--	--	--	--

	<p>(2) Dacă în termen de 30 de zile de la <b>depunerea cererii de despăgubire</b> de către partea prejudiciată ori de către asigurat, asigurătorul RCA nu a notificat părții prejudiciate respingerea pretențiilor de despăgubire, precum și motivele respingerii, asigurătorul RCA este obligat la plata despăgubirii.</p>		<p>asigurătorul RCA nu a notificat părții prejudiciate respingerea pretențiilor de despăgubire, precum și motivele respingerii, asigurătorul RCA este obligat la plata despăgubirii.</p> <p><i>Autor: ASF</i></p> <p>(2) Dacă în termen de <b>10</b> de zile de la depunerea cererii de despăgubire de către <b>persoana care justifica un interes legitim</b>, asigurătorul RCA nu a notificat <b>acesteia</b> respingerea pretențiilor de despăgubire, precum și motivele respingerii <b>din punct de vedere tehnice si/sau legal</b>, asigurătorul RCA este obligat la plata <b>integrala</b> a despăgubirii <b>conform pretențiilor formulate în cererea de despăgubire, asiguratorul RCA neavand nicio pretentie, ne nicio natura de la destinatarul despăgubirii.</b></p> <p><i>Autor: CONROM</i></p> <p>(3) Deschiderea procedurii privind efectuarea investigațiilor se face de</p>	<p>asa cum am precizat mai sus, termenul de 30 zile este foarte mare si trebuie inlocuit cu termenul de 10 zile.</p> <p>Raportul de expertiză se realizează după realizarea expertizei, ori aici se vorbește de declanșarea cercetarilor,</p>
--	---	--	---	---

	<p>(3) Deschiderea procedurii privind efectuarea investigațiilor se face de către asigurator dacă există indicii temeinice asupra producerii evenimentului, în baza unui raport <b>de expertiză</b> realizat de un expert autorizat, și dacă acesta a notificat în scris persoana prejudiciată/asiguratul, în termen de 5 zile lucrătoare de la data deschiderii dosarului de daună și întocmirea procesului-verbal de constatare, cu privire la intenția de a desfășura investigații. Dacă în urma cercetărilor efectuate s-a constatat faptul că despăgubirea se cuvine persoanei prejudiciate, se aplică dispozițiile art. 11 alin. (2) lit. d). Necomunicarea notificării privind intenția de a desfășura investigații în termenul de 5 zile decade asiguratorul RCA din acest drept, fiind obligat la plata despăgubirii. Rezultatul motivat al investigațiilor se comunică părții prejudiciate în termen de 3 zile lucrătoare de la finalizare, dar fără a depăși termenul prevăzut la alin. (1).</p>		<p>către asigurator dacă există indicii temeinice asupra producerii evenimentului, în baza unui raport realizat de un expert autorizat, și dacă acesta a notificat în scris persoana prejudiciată/asiguratul, în termen de 5 zile lucrătoare de la data deschiderii dosarului de daună și întocmirea procesului-verbal de constatare, cu privire la intenția de a desfășura investigații. Dacă în urma cercetărilor efectuate s-a constatat faptul că despăgubirea se cuvine persoanei prejudiciate, se aplică dispozițiile art. 11 alin. (2) lit. d). Necomunicarea notificării privind intenția de a desfășura investigații în termenul de 5 zile decade asiguratorul RCA din acest drept, fiind obligat la plata despăgubirii. Rezultatul motivat al investigațiilor se comunică părții prejudiciate în termen de 3 zile lucrătoare de la finalizare, dar fără a depăși termenul prevăzut la alin. (1).</p> <p><i>Autor: ASF</i></p> <p>(3) Deschiderea procedurii privind efectuarea investigațiilor se face de către asigurator dacă există indicii</p>	<p>etapă care este premergătoare realizării expertizei.</p>
--	---	--	--	---

			<p>temeinice asupra producerii evenimentului, și dacă acesta a notificat în scris persoana prejudiciată, <b>în termen de 10 zile lucrătoare</b> de la data deschiderii dosarului de daună și întocmirea procesului-verbal de constatare, cu privire la intenția de a desfășura investigații. Dacă în urma cercetărilor efectuate s-a constatat faptul că despăgubirea se cuvine persoanei prejudiciate, se aplică dispozițiile art. 11 alin. (2) lit. d). Necomunicarea notificării privind intenția de a desfășura investigații în termenul de <b>10 zile lucrătoare</b> decade asigurătorul RCA din acest drept. Rezultatul motivat al investigațiilor se comunică părții prejudiciate în termen de 7 zile lucrătoare de la finalizare, dar fără a depăși termenul prevăzut la alin. (1).</p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p>(4) Despăgubirea se plătește de către asigurătorul RCA în termen de 10 zile de la data <b>înaintării</b> ofertei de despăgubire prevăzută la alin. (1) lit. a) sau de la data la care asigurătorul RCA a primit o hotărâre</p>	<p>Propunerea are în vedere că, porivit estimărilor actuale, 20% din cererile de despăgubire reprezintă fraudă sau tentativă de fraudă, iar în mod real și realist este imposibilă realizarea unei expertize tehnice care să furnizeze indiciile unei posibile <b>fraude într-un termen atât de scurt ca 5 zile lucrătoare</b>. Trebuie reținut că unele dovezi care să constituie indicii de fraude țin nu numai de dinamica accidentului/aspecte de ordin tehnic și se pot obține în timp prin munca de teren, implicarea autoritatilor, identificarea de martori etc. Chiar și termenul propus de 10 zile lucrătoare va fi în multe cazuri insuficient pentru tragerea unor concluzii privind realitatea accidentului și întinderea prejudiciului.</p> <p>Se instituie un termen maxim de plată a despăgubirii de 40 de zile de la data avizării daunei.</p>
--	--	--	---	---

	<p>(4) Despăgubirea se plătește de către asiguratorul RCA în termen de 10 zile de la data <b>acceptării</b> ofertei de despăgubire prevăzută la alin. (1) lit. a) sau de la data la care asiguratorul RCA a primit o hotărâre judecătorească definitivă sau acordul entității de soluționare 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.</p>		<p>judecătorească definitivă sau acordul entității de soluționare 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.</p> <p><b><i>Autor: ASF</i></b></p> <p><b>(4) Se abrogă.</b></p> <p><b><i>Autor: CONROM</i></b></p>	<p>Asiguratorii RCA urmează să plătescă sumele înaintate în oferta de despăgubire, chiar și în cazul în care nivelul acesteia nu a fost încă acceptat sau nu este acceptat, urmând ca diferența rămasă în litigiu să fie plătită ulterior conform art. 23 alin. (5).</p> <p>Eventualele diferențe plus penalități vor fi reglate ulterior, fie pe baza unei hotărâri SAL-FIN, fie prin decizia instanței.</p> <p>Se instituie obligația asiguratorului de reanalizare a cuantumului despăgubirii.</p> <p>nu isi mai are rostul daca este acceptata propunerea noastra de la art. 21 alineat 1). Mai mult, aceasta dispozitie conduce la intarzieri nejustificate ale platii despagubirilor de catre societatile de asigurari. Spre exemplu, in prezent asiguratorii asteapta 30 zile de la depunerea cererii de despagubire. In ultima zi de implinire a termenului de 30 zile inaintea o oferta de despagubire persoanei pagubite, desi aceasta a depus documentele de reparatie (deci nu mai are ce oferta sa accepte atat timp cat a depus documente de reparatie!) si mai asteapta inca 10 zile (total 40 zile de la depunerea cererii de despagubire) de la depunerea cererii sa vada daca persoana pagubita accepta sau nu despagubirea. Asa cum am spus, este illogic ceea ce se intampla, iar aceste dispozitii parca au fost introduse de persoane care nu au nici cea mai mica legatura cu realitatea! Deci, reluam pe scurt: Pagubitul depune cerere de despagubire la care ataseaza factura de reparatie si deviz de 10 lei. Conform dispozitiilor legale actuale,</p>
--	---	--	---	---

			<p>asiguratorul poate astepta 30 zile din momentul depunerii cererii de despăgubire. In ultima zi a termenului de mai sus, îi trimite pagubitelui o oferta de 5 lei (deși valoarea documentelor de reparatie este de 10 lei). Din acest moment, asiguratorul RCA mai are la dispozitie inca 10 zile in care asteapta sa vada daca pagubitul accepta oferta, total 40 zile. Mai grav este ce se intampla dupa scurgerea acestui termen: asiguratorul plateste 5 lei, iar diferenta dintre suma acceptata de asigurator (5 lei) și valoarea documentelor de reparatie (10 lei) se rezolva la SAL-Fin, instanta, experti, etc, adica timp pierdut și bani alocati de catre pagubit pe procese ca sa primeasca peste 2, 3 ani de litigii sumele cuvenite. Asta doar in Romania se poate intampla. Interventia institutiilor de control și supraveghere este 0, iar legea este in favoarea asiguratorilor. Sa plateasca cat mai putin, intr-un timp indelungat și daca se poate dupa cativa ani de procese. Acest fenomen trebuie stopat prin legi clare, sanctiuni dure și institutii care sa le si aplice.</p> <p>În practică, acceptarea ofertei de către persoana prejudiciată nu a funcționat. De cele mai multe ori după formularea ofertei nu s-a mai primit niciun răspuns din partea persoanei prejudiciate mai ales în caz de acceptare a ofertei. Astfel completarea este necesară pentru a înlătura neajunsurile practice ivite în lichidarea daunelor, respectiv stabilirea unui termen lipsit de echivoc de plată a despăgubirii.</p>
--	--	--	--

			<p><b>(4)</b> Despăgubirea se plătește de către asigurătorul RCA în termen de 10 zile de la data depunerii cererii de despăgubire și a documentelor menționate în procesul-verbal de constatare a daunelor sau de la data la care asigurătorul RCA a primit o hotărâre judecătorească definitivă ori acordul entității de soluționare 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.</p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><b>(4<sup>1</sup>) Asigurătorul RCA reanalizează cuantumul despăgubirii plătite, la solicitarea persoanei prejudiciate și pe baza documentelor justificative depuse de către aceasta, ulterior plății.</b></p>	<p>Se instituie termene de plată/comunicare a răspunsului în cazul reanalizării</p> <p>Conform Regulamentului general al Consiliului Birourilor, la ora actuală termenul maxim de confirmare de către un birou național a valabilității unei polițe de asigurare sau a locului obișnuit de staționare al unui vehicul (condiții obligatorii pentru a determina competența biroului pentru soluționarea cazului de daună) este de 6 săptămâni, condiții în care termenele stabilite prin legislație națională nu sunt aplicabile în sistemul carte verde.</p> <p>Această prevedere conferă BAAR posibilitatea de a-și susține calitatea de Birou național și modul în care acesta intervine în fața instanțelor de judecată atunci când este cazul.</p> <p>În prezent pentru neachitarea la termenul de scadență de către debitor a obligațiilor fiscale principale se datorează dobânzi și penalități de întârziere: • Nivelul dobânzii este de</p>
--	--	--	--	---

			<p><b>(4<sup>2</sup>) În termen de 10 zile lucrătoare de la data solicitării prevăzute la alin. (4<sup>1</sup>), asigurătorul RCA:</b></p> <p><b>a) efectuează plata diferenței de despăgubire justificată;</b></p> <p><b>b) notifică în scris, cu confirmare de primire, motivele pentru care a respins pretențiile formulate.</b></p> <p><i>Autor – ASF</i></p> <p>(5) Dacă asigurătorul RCA nu își îndeplinește obligațiile în termenul prevăzut la alin. (4) sau și le îndeplinește defectuos, inclusiv dacă diminuează nejustificat despăgubirea sau întârzie achitarea despăgubirii, acesta este obligat la <b>plata unor dobânzi și penalități de întârziere, calculate în conformitate cu reglementările legale în vigoare, aplicabile la colectarea creanțelor bugetare</b> calculate la nivelul sumei de despăgubire cuvenită sau la diferența de sumă neachitată. Plata penalităților se face</p>	<p>0,02% - pentru fiecare zi de întârziere • Nivelul penalității de întârziere este de 0,01% - pentru fiecare zi de întârziere. Considerăm aceste valori suficiente pentru o justă sancționare a societăților de asigurări care nu și îndeplinesc obligațiile de plată la termen, tratamentul fiind astfel similar pentru contribuabilii de rea-credință în respectarea termenelor de plată a taxelor și impozitelor. 0,03% /de întârziere este echivalentul unei dobânzi anuale de aproximativ 11% așadar cmai mare cu 8,5% decât rata dobânzii de politică monetară (2,5% din 08.05.2018)</p> <p>Întrucât întinderea despăgubirilor morale nu dobândește caracter cert decât de la momentul în care (i) părțile au convenit asupra cuantumului acestora; (ii) instanța sau SAL au stabilit cuantumul despăgubirii, este necesară o prevedere mai clară din care să rezulte fără dubiu data de la care încep să curgă penalitățile în cazul de la (ii) . În practică, jurisprudența este neunitară deoarece au existat situații în care instanțele, din cauza lipsei de precizie a art.21 alin.(6) , au acordat penalități calculate de la data evenimentului sau a cererii de despăgubire ori a expirării termenului de 30 zile de la depunerea cererii sau de la data introducerii cererii de chemare în judecata.</p> <p>Conform Regulamentului general al Consiliului Birourilor, la ora actuală termenul maxim de confirmare de către un birou</p>
--	--	--	--	--



	<p>(5) Dacă asiguratorul RCA nu își îndeplinește obligațiile în termenul prevăzut la alin. (4) sau și le îndeplinește defectuos, inclusiv dacă diminuează nejustificat despăgubirea sau întârzie achitarea despăgubirii, acesta este obligat la plata unor penalități de <b>0,2% pe zi</b> de întârziere calculate la nivelul sumei de despăgubire cuvenită sau la diferența de sumă neachitată. Plata penalităților se face odată cu plata despăgubirii.</p>		<p>la cererea persoanei pagubite și în contul acesteia.</p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><b>(6) În cazurile în care daunele morale pentru vătămări corporale sau deces s-au stabilit prin hotărâre judecătorească ori prin acordul entității de soluționare a litigiului cu privire la suma de despăgubire, dobânzile și penalitățile se calculează începând cu a 11-a zi la data rămânerii definitive a hotărârii judecătorești, respectiv a acordului entității de soluționare a litigiului.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><b>(7) În cazul pretențiilor de despăgubire care se soluționează de către BAAR în calitate de birou național auto, BAAR își exercită atribuțiile și obligațiile în conformitate cu prevederile acordurilor semnate în cadrul</b></p>	<p>național a valabilității unei polițe de asigurare sau a locului obișnuit de staționare al unui vehicul (condiții obligatorii pentru a determina competența biroului pentru soluționarea cazului de daună) este de 6 săptămâni, condiții în care termenele stabilite prin legislație națională nu sunt aplicabile în sistemul carte verde.</p> <p>Această prevedere conferă BAAR posibilitatea de a-și susține calitatea de Birou național și modul în care acesta intervine în fața instanțelor de judecată atunci când este cazul.</p> <p>Se impune adoptarea unei soluții care:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- să ducă la evitarea transformării drepturilor de despăgubire în obiect al interesului samsarilor</li> <li>- să readucă piața de asigurări la o stare de normalitate;</li> <li>- să degreveze instanțele de judecată de un număr foarte mare de litigii.</li> </ul>
--	---	--	--	--

	<p>(6) În cazurile privind vătămările corporale și daunele morale care fac obiectul unui litigiu, penalitățile și plata acestora sunt stabilite de către instanța judecătorească.</p>		<p><b>sistemului Carte Verde.</b></p> <p><i>Autor - ASF/BAAR</i></p> <p><b>(7) Penalitățile sunt legate în mod esențial de persoana terțului prejudiciat, urmând a fi plătite direct acestuia, pe baza de cerere.</b></p> <p><i>Autor: FORT</i></p>	
<p>3 4.</p>	<p><b>Art. 22 - (2) Pentru prejudiciile produse bunurilor, despăgubirile se stabilesc pe baza prețurilor de referință pe piață la data producerii riscului asigurat.</b></p>		<p><b>Se abrogă.</b></p> <p><i>Autor: CONROM</i></p>	<p>acest articol a fost interpretat in mod abuziv de societatile de asigurari, care au ajustat despăgubirile pana la nivelul unor unitati de specialitate , altele decat unitatea reparatoare care a efectuat propriu-zis reparatia, care raspunde pentru fiecare operatie din deviz. Astfel, exemplificam pentru a intelege mai bine fenomenul: Unitatea reparatoare X a efectuat reparatia unui auto, iar costurile reparatiei sunt de 10 lei. Societatile de asigurari platesc 5 lei din cei 10, sustinand ca acesta este pretul de referinta pe piata. Practic, acest articol este interpretat in mod abuziv de catre asiguratorii care l-au ridicat la nivel de ingradire a preturilor pana la acest prag, care oricum nu poate fi delimitat. Din aceste motive si pentru a intrerupe orice abuz al asiguratorilor, aceasta dispozitie necesita eliminare.</p>

3 5.			<p><b>La articolul 22, după alineatul (2) se introduce un nou alineat, alineatul (2<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:</b></p> <p><b>(2<sup>1</sup>) În cazul în care persoana prejudiciată solicită înlocuirea temporară a vehiculului avariat, are obligația de a se adresa direct asigurătorului RCA, urmând ca acesta să-i poată punela dispoziție, în termen de cel mult 1 zi lucrătoare de la data solicitării, un vehicul de clasă similară ori superioară; în caz contrar, persoana prejudiciată poate contracta un vehicul de o clasă similară, de la orice unitate autorizată.</b></p> <p><i>Autor - ASF</i></p>	<p>A.S.F. consideră că introducerea acestei prevederi are rolul de a clarifica modul în care sunt acoperite prejudiciile pentru lipsa de folosință a vehiculului avariat și sprijină introducerea unei astfel de prevederi cu mențiunea că, despăgubirea este necesar a fi acordată la un nivel just, corect, iar acordarea acesteia ar trebui să nu constituie îmbogățire fără just temei pentru niciuna dintre părți.</p>
3 6.	<p>(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</p>		<p><b>La articolul 22, alineatul (3) se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p>(3) Drepturile persoanelor prejudiciate prin accidente produse pe teritoriul României de vehicule aflate în proprietatea persoanelor asigurate RCA de către asigurători cu sediul în alte state aflate în aria de competență a unui birou național</p>	<p>Se impune eliminarea trimiterii la art. 24 pentru că acest articol reglementează instituția "Reprezentantului de despăgubiri" care este total diferită de corespondenți.</p> <p>Pornind de la prevederile art. 21 din Directiva 2009/103 EC, transpus în legislație națională prin art. 24 din Legea nr. 132/2017, reprezentanții de despăgubirigestionează cazurile de daună pentru accidente produse pe teritoriul unui alt stat membru, exclusiv România, dacă victima este un rezident din România.</p> <p>În schimb, art. 22 alin. (3) se referă la accidente produse pe teritoriul României prin intermediul unor vehicule înmatriculate și</p>

	<p>corespondenții desemnați, <b>după caz, dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute la art. 24.</b></p>		<p>auto se exercită împotriva asigurătorului RCA prin BAAR sau prin corespondenții desemnați <b>de către BAAR.</b></p> <p><i>Autor - ASF/BAAR</i></p> <p><b>(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 de către BAAR.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p>	<p>asigurate în străinătate, iar gestionarea daunelor în acest caz se face de către BAAR sau de către corespondenți și în nici un caz de către reprezentanții de despăgubiri.</p> <p>Se impune eliminarea trimiterii la art. 24 pentru că acest articol reglementează instituția ”Reprezentantului de despăgubiri” care este total diferită de corespondenți.</p> <p>Pornind de la prevederile art. 21 din Dir 2009/103, transpus în dreptul intern prin art.24 din Legea nr.132/2017, <u>reprezentanții de despăgubiri gestionează cazurile de daună pentru accidente produse pe teritoriul unui alt stat membru, exclusiv România</u> , dacă victima este un rezident din România.</p> <p>În schimb, art. 22 alin.(3) se referă la <u>accidente produse pe teritoriul României prin intermediul unor vehicule înmatriculate și asigurate în străinătate</u>, iar gestionarea daunelor în acest caz se face de către BAAR sau de către <i>corespondenți</i> și în nici un caz de către <i>reprezentanții de despăgubiri</i>.</p> <p>În reglementarea actuală nu a fost tratată despăgubirea prejudiciilor nepatrimoniale rezultate în urma decesului persoanelor, fiind necesară acoperirea integrală a fenomenului în scopul realizării</p>
--	--	--	--	---

	<p>(5) Stabilirea despăgubirii pe cale amiabilă se realizează pe baza următoarelor criterii generale de evaluare:</p> <p>a) despăgubirile convenite persoanelor prejudiciate ca urmare a vătămării integrității corporale ori a sănătății persoanelor se stabilesc prin ordin comun emis de Ministerul Sănătății și A.S.F., în baza punctajului comunicat de Institutul Național de Medicină Legală "Mina Minovici" București;</p> <p>b) <b>evaluarea despăgubirilor are în vedere un nivel mediu prezumat al suferinței îndurate de</b></p>		<p>(5) Stabilirea despăgubirii <b>pentru prejudiciul nepatrimonial rezultat în urma vătămării integrității corporale sau a sănătății ori decesului persoanelor</b> se realizează pe baza următoarelor criterii generale de evaluare:</p> <p>a) despăgubirile convenite persoanelor prejudiciate ca urmare a vătămării integrității corporale ori a sănătății persoanelor se stabilesc prin ordin comun emis de Ministerul Sănătății și A.S.F., în baza punctajului comunicat de Institutul Național de Medicină Legală "Mina</p>	<p>unui cadru normativ care să asigure, echilibru, egalitate de tratament pentru cazuri similre, stabilitate și predictibilitate pentru toate părțile implicate, în beneficiul direct al adevăratelor victime și al descurajării intervenției rețelelor "specializate" în traficarea despăgubirilor.</p>
--	--	--	--	--

<p><b>persoanele prejudiciate;</b></p> <p><b>c) valoarea unui punct traumatic este egală cu dublul salariului de bază minim brut pe țară garantat în plată de la data producerii accidentului;</b></p> <p><b>d) despăgubirile se pot ajusta în funcție de particularitățile fiecărui caz în parte, pe bază de documente justificative;</b></p>			<p>Minovici" București;</p> <p><b>b) durerea încercata prin decesul victimei, se prezuma pentru ascendenții, descendenții, frații, surorile si soțul supraviețuitor:</b></p> <p><b>c) pentru ascendenții privilegiați, descendenții de gradul I, frații, surorile și soțul supraviețuitor despăgubirile, pentru prejudiciul moral suferit de aceștia se stabilesc în baza următorului punctaj:</b></p> <p><b>(i) descendent major de gradul I - 25 de puncte traumatice;</b></p> <p><b>(ii) descendent minor de gradul I – 35 de puncte traumatice;</b></p> <p><b>(iii) colaterali – 20 de puncte traumatice;</b></p> <p><b>(iv) ascendent de gradul I – 50 de puncte traumatice;</b></p> <p><b>(v) Soț/Soție – 35 de puncte traumatice;</b></p> <p><b>d) în cazul celorlalte categorii de</b></p>	
--	--	--	--	--

	<p>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.</p>		<p>ascendenți și descendenți, despăgubirea nu poate depăși nivelul mediu prezumat pentru ascendenții privilegiați și descendenții de gradul I;</p> <p>e) pentru alte persoane care pot dovedi existența unui prejudiciu încercat prin decesul victimei, se va aplica punctajul prevăzut pentru colaterali;</p> <p>f) evaluarea despăgubirilor are în vedere un nivel mediu prezumat al suferinței îndurate de persoanele prejudiciate;</p> <p>g) valoarea unui punct traumatic este egală cu dublul salariului de bază minim brut pe țară garantat în plată de la data producerii accidentului;</p>	
--	---	--	---	--

	<p>(6) Stabilirea despăgubirii pe cale judecătorească se realizează pe baza probelor cu caracter medical, medico-legal, psihologic și statistic.</p>		<p><b>h) despăgubirile se pot ajusta în funcție de particularitățile fiecărui caz în parte, pe bază de documente justificative însă despăgubirea ajustată în acest mod nu va putea depăși cu mai mult de 50% nivelul mediu prezumat;</b></p> <p><b>i) 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.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><b>(6) La stabilirea despăgubirilor pentru prejudiciul material rezultat în cazul vătămărilor integrității corporale sau sănătății sau al decesului unor persoane se au în vedere următoarele:</b></p>	<p>În reglementarea actuală nu a fost tratată componenta prejudiciului material rezultat în urma vătămării corporale ori decesului persoanelor, fiind astfel necesare completările propuse.</p>
--	--	--	---	---



			<p><b>a) în caz de vătămare a integrității corporale sau a sănătății:</b></p> <p><b>(i) diferența dintre veniturile nete ale persoanei prejudiciate ca urmare a vătămării integrității corporale ori a sănătății, probate cu documente justificative, și indemnizația primită din fondurile persoanei juridice sau fizice la care salariatul își desfășoară activitatea și/sau, după caz, din fondurile bugetului asigurărilor sociale de stat, pe perioada spitalizării și a concediului medical;</b></p> <p><b>(ii) venitul mediu lunar net realizat în ultimul an din activități desfășurate de persoana prejudiciată ca urmare a vătămării integrității corporale ori a sănătății, probat cu documente justificative, în cazul persoanelor care nu au calitatea de salariat;</b></p> <p><b>(iii) salariul de bază minim brut pe economie, în cazul persoanelor prejudiciate ca urmare a vătămării integrității corporale</b></p>	
--	--	--	--	--

			<p>ori a sănătății aflate la data producerii accidentului în ultimul an de studii sau de calificare;</p> <p>(iv) eventualele cheltuieli prilejuite de accident, precum cheltuielile cu transportul persoanei prejudiciate ca urmare a vătămării integrității corporale ori a sănătății, cu tratamentul, cu spitalizarea, pentru recuperare, pentru proteze, pentru alimentație suplimentară, conform prescripțiilor medicale, probate cu documente justificative, și alte cheltuieli care nu sunt suportate din fondurile de asigurări sociale prevăzute de reglementările în vigoare;</p> <p>(v) cheltuielile cu asistenți personali dacă prin certificatul medical se recomandă acest lucru, însă nu mai mult decât salariul de bază minim brut pe economie;</p> <p><b>b) în caz de deces:</b></p> <p>(i) cheltuieli directe și indirecte prilejuite de înmormântare, probate cu documente justificative;</p>	<p>Se impune adoptarea unei soluții care:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sa duca la evitarea transformării drepturilor de despăgubire in obiect al interesului samsarilor</li> <li>- sa readucă piața de asigurări la o stare de normalitate;</li> <li>- sa degreveze instanțele de judecata de un număr foarte mare de litigii.</li> </ul>
--	--	--	---	---

			<p>(ii) <b>veniturile nete nerealizate și alte eventuale cheltuieli rezultate în perioada de la data producerii accidentului și până la data decesului, prevăzute la lit. a), dacă acestea au fost cauzate de producerea accidentului;</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><b>(7) Dreptul de despăgubire este legat în mod esențial de persoana terțului prejudiciat.</b></p> <p><i>Autor: FORT</i></p>	
3 7.	<p><b>Art. 23 - (5) În situația în care părțile nu se înțeleg asupra cuantumului despăgubirii, suma care nu face obiectul litigiului este plătită de către asiguratorul RCA înainte ca acesta să se fi soluționat prin negocieri, prin soluționarea alternativă a litigiilor sau de către instanța judecătorească.</b></p>		<p><b>La articolul 23, alineatul (5) se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p>(5) În situația în care părțile nu se înțeleg asupra cuantumului despăgubirii, <b>asiguratorul RCA este obligat să achite integral despăgubirea conform pretențiilor formulate în cazul în care se dovedește răspunderea asiguratului în producerea riscurilor acoperite prin asigurarea RCA, iar prejudiciul a fost cuantificat. În cazul în care asiguratorul nu este de acord cu despăgubirea achitată, va formula</b></p>	Corelare cu dispozițiile art. 21.

			<p><b>actiune in instanta contra beneficiarului despagubirii.</b></p> <p><i>Autor: CONROM</i></p>	
3 8.	<p><b>Art. 25.</b> - Dreptul asiguratorului RCA de a solicita recuperarea sumelor plătite Asiguratorul RCA are dreptul de a recupera sumele plătite drept despăgubire de la persoana răspunzătoare de producerea prejudiciului, în următoarele situații:</p> <p>d) persoana răspunzătoare de producerea prejudiciului a condus vehiculul fără consimțământul <b>contractantului;</b></p>		<p><b>La articolul 25 litera d) se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p>d) persoana răspunzătoare de producerea prejudiciului a condus vehiculul fără consimțământul <b>asiguratului;</b></p> <p><i>Autor - ASF</i></p>	<p>Drepturile si obligațiile legale îi revin asiguratului și nu contractantului. Contractant poate fi o altă persoană decât asiguratul condiții în care contractantul nu are dreptul de a hotărî cine are drept de utilizare a vehiculului.</p>
3 9.	<p><b>Art. 26: Decontarea directă între asiguratorii RCA</b></p> <p>(1) Decontarea directă între asiguratorii RCA este aplicabilă la îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții:</p> <p>b)vehiculele implicate în accidente auto sunt</p>		<p><b>La articolul 26, alineatul (1), lit.b) se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p>	<p>Pentru a opera decontarea directa trebuie ca autovehiculele implicate in eveniment sa fie asigurate RCA, indiferent de numarul acestora (doua sau mai multe autovehicule</p>

	<p>înmatriculate/înregistrate <b>în România;</b></p>		<p>b) vehiculele implicate în accidente auto sunt înmatriculate/înregistrate <b>și au asigurare RCA valabilă la data evenimentului;</b></p> <p><i>Autor: CONROM</i></p>	<p>implicate). Modificarea este necesară având în vedere și propunerea de eliminare a literei d) din cuprinsul art. 26 alineat 1).</p>
4 0.	<p><b>Art. 26: Decontarea directă între asiguratorii RCA</b></p> <p>(1) Decontarea directă între asiguratorii RCA este aplicabilă la îndeplinirea cumulativă a următoarelor condiții:</p> <p>...</p> <p>b) vehiculele implicate în accidente auto sunt înmatriculate/înregistrate <b>în România;</b></p> <p>....</p> <p><b>d) ambele vehicule implicate în accidentul auto au asigurare RCA valabilă la data evenimentului;</b></p>		<p><b>La articolul 26, alineatul (1), lit.b) se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p>b) vehiculele implicate în accidente auto sunt înmatriculate/înregistrate <b>și au asigurare RCA valabilă la data evenimentului;</b></p> <p><i>Autor: CONROM</i></p> <p><b>Se abrogă.</b></p> <p><i>Autor: CONROM</i></p>	<p>Pentru a opera decontarea directă trebuie ca autovehiculele implicate în eveniment să fie asigurate RCA, indiferent de numărul acestora (două sau mai multe autovehicule implicate). Modificarea este necesară având în vedere și propunerea de eliminare a literei d) din cuprinsul art. 26 alineat 1).</p> <p>Dispozițiile art. 26 alineat 1) lit.d) așa cum sunt în prezent permit interpretări în sensul restrângerii drepturilor persoanelor pagubite de a încasa despăgubiri de la propriul asigurator (decontare directă) numai dacă din evenimentul rutier au rezultat avarii doar la un număr două vehicule (ambele vehicule</p>

	<p><b>(2) Serviciul de decontare directă se ofertează obligatoriu de către asigurator, dar achiziția acesteia este opțională de către asigurat.</b></p> <p>(3) Procedura de decontare directă se stabilește prin reglementări ale A.S.F.</p>		<p>implicate in accidentul auto).</p> <p>Eliminarea art. 26 alineat 1) lit.d) coroborata cu lit.b) dupa modificarile aduse, va permite asiguratilor care au devenit persoane pagubite in urma unor accidente sa incaseze despagubirile de la propriul asigurator (sa uzeze astfel de decontarea directa) si atunci cand in respectivele accidente sunt implicate mai mult de doua autovehicule. Aceasta modificare, la fel ca si restul propunerilor inaintate, are drept scop cresterea gradului de protectie a consumatorului de asigurari.</p> <p>Coroborare cu dispozitiile art. 2 punctul 17) astfel cum acestea au fost propuse spre modificare.</p> <p>Dispozitiile actuale prevad doar obligatia ofertarii acestui serviciu. Conform propunerii de la art. 2 punctul 17), decontarea directa este un serviciu inclus obligatoriu in polita RCA, iar argumentele de la art. 2 punctul 17) sunt valabile si pentru eliminarea art. 26 alineat 2).</p> <p>In prezent societatile de asigurari efectueza plata despagubirilor in avans catre persoanele pagubite doar in baza unor cereri de despagubire, fara prezentarea unor documente justificative.</p> <p>Cu banii primiti de la asiguratorul RCA, persoanele pagubite se prezinta la service-uri neautorizate care nu emit facturi fiscale pentru reparatiile efectuate, care monteaza pe autovehiculele persoanelor pagubite piese achizitionate fara facturi fiscale.</p> <p>Este incontestabil ca acest mod de despagubire (plata despagubirii in avans dupa mecanismul actual) favorizeaza evaziunea fiscala, munca la negru, producand astfel grave prejudicii statului roman, fiind afectat</p> <p><b>Se abrogă.</b></p> <p><i>Autor: CONROM</i></p>
--	--	--	---

			<p>(3) Procedura de decontare directă se stabilește prin reglementări ale A.S.F., care trebuie să prevadă obligativitatea prezentării documentelor justificative din care să rezulte costurile de reparație a vehiculului într-o unitate de specialitate.</p> <p>În termen de 30 de zile de la intrarea în vigoare a prezentei legi ASF va emite reglementări privind procedura de decontare directă.</p> <p><i>Autor: CONROM</i></p>	<p>bugetul statului.</p> <p>Mai mult, incasarea unor sume de bani fara documente fiscale permite efectuarea de reparatii in unitati reparatoare neautorizate , efectuarea de lucrari neconforme care pun in pericol atat siguranta persoanelor pagubite cat si a celorlalti participanti la trafic.</p> <p>Au fost nenumarate cazuri soldate cu decese datorita starii tehnice a autovehiculului de producerea accidentului.</p> <p>Orice reparatii la autovehicule se fac conform Ordonantei 82/2000 cu modificarile si completarile ulterioare.</p> <p>Astfel, orice reparatii trebuie efectuate in unitati autorizate si autovehiculele trebuie readuse la starea initiala si sa indeplineasca conditiile tehnice de admitere in circulatie.</p> <p>Orice activitate desfasurata in afara cadrului legal presupune o incalcare a legislatiei specifice domeniului de reparatii auto si conduce la suspiciuni rezonabile ca vehiculele sa nu corespunda conditiilor tehnice de admitere in circulatie, existand astfel riscul unor reparatii neconforme si implicit riscul producerii unor accidente de circulatie.</p> <p>Aceste plati anticipate (fara documente fiscale) conduc la incurajarea unor activitati nefiscalizate de persoane neautorizate, existand riscul ca persoanele pagubite sa apeleze la serviciile „unor meseriasi” neinregistrati fiscal care nu respecta nimic din prevederile legale.</p> <p>Tocmai pentru aceste motive este necesara modificarea propusa astfel incat despagubirile sa fie achitate doar in baza documentelor fiscale justificative emise de catre unitati de specialitate si nu cum se intampla in prezent, doar in baza unei cereri de despagubire.</p>
--	--	--	---	---

				Totodata, trebuie ca in cuprinsul legii sa fie prevazut un termen in care ASF sa emita reglementari privind procedura de decontare directa.
4 1.	Art. 32 alin. (2)  e) de a asigura dezvoltarea și administrarea bazei de date privind evidența contractelor RCA în ceea ce privește colectarea, administrarea, procesarea, prelucrarea, managementul calității și publicarea datelor referitoare la:  (i)polițele de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto;  (ii)comportamentul de daunalitate și de risc al proprietarilor și utilizatorilor de vehicule aferente polițelor RCA;		<b>La articolul 32, alineatul (2), lit. e) se modifică și va avea următorul cuprins:</b>  e) de a asigura dezvoltarea și administrarea bazei de date privind evidența contractelor RCA și a contractelor facultative de asigurare a vehiculelor în ceea ce privește colectarea, administrarea, procesarea, prelucrarea, managementul calității și publicarea datelor referitoare la:  (i) polițele de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto și a contractelor facultative de asigurare a vehiculelor;  (ii) comportamentul de daunalitate și de risc al proprietarilor și utilizatorilor de vehicule aferente polițelor RCA și a contractelor facultative de asigurare a vehiculelor;  <i>Autor: UNSAR-BAAR</i>	În mod suplimentar față de prevederile actuale, propunem extinderea obiectului bazei de date privind asigurările auto si cu privire la polițele de asigurare CASCO si la daunele aferente acestora. Aceasta măsură ar permite o mai bună înțelegere a dinamicii daunalității și ar susține eforturile privind combaterea fraudelor și nu în ultimul rând ar aduce continuitate în aplicarea sistemului de colectare a datelor prevăzut prin Ordinul CSA nr.10/2012.
4 2.	Art. 32 alin (2)		<b>La articolul 32, alineatul (2), lit. j) se modifică și va avea următorul cuprins:</b>	aceasta dispozitie legala are rolul cresterii gradului de cuprindere in asigurare si evitarea sau cel puțin



	j) de alocare a asigurațiilor cu risc ridicat, în conformitate cu prevederile art. 19;		j) de alocare lunara a vehiculelor inmatriculate/inregistrate si neasigurate in vederea incheierii contractului RCA. BAAR va aloca acestuia un asigurator RCA în vederea încheierii contractului RCA. Pentru identificarea vehiculelor inmatriculate/inregistrate si neasigurate, BAAR va incheia un protocol de colaborare cu Ministerul Administratiei Publice – DRPCIV.  <i>Autor: CONROM</i>	reducerea situatiilor in care se produc accidente pe teritoriul Romaniei prin intermediul unor vehicule neasigurate RCA.
4 3.	Art. 32 - (3) 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. <b>Disponibilul Fondului național de protecție, nivelurile contribuțiilor pentru BAAR și ale taxei de administrare a bazei de date se stabilesc prin reglementări ale A.S.F. la propunerea BAAR, astfel încât BAAR să își poată îndeplini în orice</b>		<b>La articolul 32, alineatul (3) se modifică și va avea următorul cuprins:</b>  (3) 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;  <i>Autor - ASF</i>	Propunerea are în vedere transpunerea prevederilor Directivei 2009/103/CE în ceea ce privește asigurarea independenței BAAR având în vedere calitatea acestuia de birou național auto.  Se elimină ingerință ASF în (gubernanță asociației) stabilirea contribuțiilor și taxelor pe care BAAR, ca asociație profesională independentă, le impune membrilor proprii.

	<b>moment atribuțiile de birou național auto, de organism de plată a despăgubirilor și de organism de compensare.</b>			
4 4.			<p><b>La articolul 32 după alineatul (3) se introduce un nou alineat, alineatul (3<sup>1</sup>) cu următorul cuprins:</b></p> <p><b>(3<sup>1</sup>) BAAR constituie Fondului național de protecție în vederea îndeplinirii în orice moment a atribuțiilor de birou național auto, de organism de plată a despăgubirilor și de organism de compensare; disponibilul Fondului național de protecție se stabilește prin reglementări ale A.S.F. la propunerea BAAR.</b></p> <p><i>Autor - ASF</i></p>	<p>Preluare și modificare a tezei a doua de la art. 32 alin. (3) și în vederea asigurării independenței BAAR.</p>
4 5.			<p><b>La articolul 32, alineatul (6) se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p><b>(6) În exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin. (2) lit. a) și b), BAAR despăgubește persoanele prejudiciate în calitate de garant al obligației de despăgubire și, după plata despăgubirii, se subrogă în drepturile acestora dobândind un drept de regres împotriva persoanei</b></p>	<p>Completarea propusă nu contravine reglementărilor UE. A se vedea în acest sens Decizia CJUE nr. 80/2017 (<i>"Articolul 1 alineatul (4) din A doua directivă 84/5/CEE a Consiliului din 30 decembrie 1983 privind apropierea legislațiilor statelor membre privind asigurarea de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2005/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2005, trebuie să fie interpretat în sensul că nu se opune unei legislații naționale care prevede că organismul menționat de această dispoziție are dreptul de a introduce o cerere de despăgubire atât</i></p>

			<p>sau persoanelor responsabile pentru repararea prejudiciului, <b>precum și împotriva persoanelor care nu și-au îndeplinit obligația prevăzută la art. 3</b>, în privința despăgubirii plătite, a cheltuielilor legate de instrumentarea și lichidarea pretențiilor de despăgubire, precum și pentru dobânda legală aferentă cheltuielilor efectuate.</p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p>	<p><i>împotriva persoanei sau a persoanelor responsabile de accident, cât și împotriva persoanei care era supusă obligației de a încheia o asigurare de răspundere civilă pentru pagubele produse de vehiculul care a provocat daunele reparate de acest organism, dar care nu a încheiat niciun contract în acest scop, chiar dacă această persoană nu ar fi responsabilă civilmente pentru accidentul în care sau produs aceste daune.”). Prin aceasta s-ar realiza și o creștere a gradului de cuprindere în asigurare pentru că deținătorii de vehicule (în special persoanele juridice) ar fi mai diligenți în privința încheierii asigurării. În multe situații, firmele de transport care nu și-au îndeplinit obligația de asigurare, transferă întreaga răspundere pentru prejudiciile cauzate prin accidente, în sarcina șoferilor</i></p>
4 6.	<p>Art.32 - (10) Consiliul director al BAAR, criteriile care trebuie îndeplinite de către persoanele propuse pentru funcțiile de conducere, actul constitutiv, statutul și modificările acestora, nivelurile cotizațiilor, ale contribuțiilor pentru fond și ale taxei de administrare a bazei de date se stabilesc de către BAAR cu avizul prealabil al A.S.F.</p>		<p><b>La articolul 32, alineatul (10) se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p>(10) Consiliul director al BAAR, criteriile care trebuie îndeplinite de către persoanele propuse pentru funcțiile de conducere, actul constitutiv, statutul și modificările acestora, nivelurile cotizațiilor, ale contribuțiilor pentru fond și ale taxei de administrare a bazei de date se stabilesc de către BAAR <b>cu informarea ulterioară a A.S.F.</b></p>	<p>Propunerea are în vedere transpunerea prevederilor Directivei 2009/103/CE în ceea ce privește asigurarea independenței BAAR având în vedere calitatea acestuia de birou național auto.</p>

			<i>Autor - ASF</i>	
4 7.	Art. 32.- (11) Bugetul de venituri și cheltuieli al BAAR, atât cel preliminar, cât și execuția acestuia, se aprobă de către A.S.F.		<b>La articolul 32 alineatul (11) se abrogă</b>  <i>Autor - ASF</i>	Corelare cu modificarea alin (10).
4 8.		<p><b>7. După alineatul (12) al articolului 32 se introduc două noi alineate, alin.(13) și (14), cu următorul cuprins:</b></p> <p><b>„(13) BAAR stabilește reguli de conduită aplicabile membrilor inclusiv cu privire la încheierea asigurării RCA pentru asigurații cu risc ridicat.</b></p> <p><b>(14) BAAR se asigură de punerea în aplicare a regulilor de conduită de către proprii membri și stabilește proceduri privind analizarea conduitei membrilor și măsurile ce pot fi impuse acestora.”</b></p>	<p><b>Se respinge.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><i>Autor: FORT</i></p> <p><b>Se respinge.</b></p> <p><i>Autor: FORT</i></p>	<p>Reglementarea în continuare a acestei categorii de asigurați reprezintă o încălcare a principiilor unei piețe libere, sesizată și de Comisia Europeană în scrisoarea de punere în întârziere trimisă României deoarece constituie o modalitate de <b>plafonare indirectă</b> a nivelului primelor de asigurare în anumite condiții prin utilizarea la calculul acestora a unui indicator financiar, factorul "N", în valoare fixă aprobat de ASF și contravine dispozițiilor art.21 și 181 din DIRECTIVA 2009/138/CE invocate de Comisia Europeană.</p> <p>Concurența prin preț între asigurători, reprezintă garanția unui nivel rezonabil, competitiv, al costurilor</p> <p>Drepturile B.A.A.R. sunt reglementate de <b>statutul asociației si legea aplicabila. Modificarea nu are justificare in fundamentarea de la Ministerul Finantelor</b></p>

<p>4 9.</p>	<p>Art. 33. -Atribuții ale BAAR în calitate de organism de plată a despăgubirilor</p> <p>(1) În calitate de organism de plată a despăgubirilor, BAAR garantează fără a avea beneficiu de discuțiune despăgubirea persoanelor prejudiciate, rezidenți ai statelor membre, prin accidente produse pe teritoriul României <b>sau pe teritoriul unui alt stat membru decât statul lor de rezidență</b>, prin intermediul unor vehicule sau tramvaie care staționează în mod obișnuit pe teritoriul României sau pe teritoriul unui stat al cărui birou național 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:</p> <p>c) în situația producerii riscului pe perioada suspendării contractului RCA, conform art. 6 alin. (6).</p>		<p><b>La articolul 33, alineatul (1) se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p>(1) În calitate de organism de plată a despăgubirilor, BAAR garantează fără a avea beneficiu de discuțiune despăgubirea persoanelor prejudiciate, rezidenți ai statelor membre, prin accidente produse pe teritoriul României, prin intermediul unor vehicule sau tramvaie care staționează în mod obișnuit pe teritoriul României sau pe teritoriul unui stat al cărui birou național auto nu a semnat Acordul multilateral, <b>sau prin accidente produse pe teritoriul unui alt stat membru decât statul lor de rezidență, prin intermediul unor vehicule care staționează în mod obișnuit pe teritoriul României</b>, neasigurate RCA cu toate că, în conformitate cu prevederile legii, pentru acestea trebuia încheiată asigurarea RCA sau prin intermediul unor vehicule neidentificate <b>prin accidente produse pe teritoriul României</b>, în următoarele condiții: <i>Autor - ASF/BAAR/UNSAAR</i></p> <p><b>Se abrogă.</b></p>	<p>Conform formulării actuale, BAAR ar interveni pentru protejarea rezidenților din statele membre, în cazul în care suferă un accident într-un alt stat membru altul decât România, pentru prejudiciile cauzate de toate vehiculele neasigurate indiferent dacă sunt înmatriculate/înregistrate în România sau într-un alt stat al cărui birou național auto nu a semnat Acordul multilateral (De exemplu dacă un rezident din Germania ar suferi prejudicii printr-un accident produs pe teritoriul Italiei iar auto implicat ar fi din Turcia, neasigurat, Organismul de plată a despăgubirilor din România ar trebui să intervină!! În cazul din exemplu trebuie să intervină Organismul din Italia și nu cel din România).</p> <p>La fel, conform formulării actuale, Organismul de plată al despăgubirilor ar trebui să intervină pentru accidentele cu autori neidentificați produse pe teritoriul oricărui alt stat membru și nu numai în România cum prevede DIRECTIVA 2009/103.</p> <p>Punctul face referire la situația suspendării contractului RCA, care este condiționată de suspendarea</p>
-----------------	---	--	---	--

			<i>Autor: UNSAR-BAAR</i>	inmatricularii. Or aceasta dispoziție contravine art.14 lit.a) din Directiva UE 2009/103, iar, dpdv practic, nu se poate realiza in lipsa normelor secundare.
5 0.			<b>La articolul 33 după alineatul (2) se introduce un nou alineat, alineatul (2<sup>1</sup>) cu următorul cuprins: (2<sup>1</sup>) Persoanele fizice și juridice rezidente în state terțe pot beneficia de garanția BAAR în condițiile prevăzute la alin. (1) și (2) numai în baza unor acorduri de reciprocitate încheiate de BAAR cu organismele similare din statele respective.</b> <i>Autor - ASF/BAAR</i>	Completarea cadrului legislativ este necesară pentru a da posibilitatea legală BAAR de a încheia acorduri de reciprocitate și cu entități din alte state (state terțe) decât statele membre spre a a fi asigurată protecția reciprocă a rezidenților unui stat în calitate de vizitatori în celălalt stat.  De actualitate este situația biroului național din Marea Britanie MIB în relație cu BAAR.
5 1.	<b>Art. 36:</b> Atribuții ale BAAR în gestionarea asigurărilor RCA aplicabile asiguratului cu risc ridicat  (1) BAAR elaborează proceduri pentru gestionarea asigurărilor RCA aplicabile asiguratului cu risc ridicat, care să cuprindă cel puțin următoarele:  a) elaborarea de atribuții privind gestionarea asigurărilor RCA aplicabile asiguratului cu risc ridicat către structurile proprii;  b) modalitatea de <b>determinare a tarifului de primă</b>	<b>8. Articolul 36 se modifică și va avea următorul cuprins:</b>  „Art.36.- (1) BAAR elaborează <b>politici și</b> proceduri pentru gestionarea asigurărilor RCA aplicabile asiguratului cu risc ridicat, care cuprind cel puțin următoarele:  a) elaborarea de atribuții privind gestionarea asigurărilor RCA aplicabile asiguratului cu risc ridicat către structurile	<b>Se abrogă.</b>  <i>Autor: UNSAR-BAAR</i>	Reglementarea în continuare a categoriei de asigurați cu risc ridicat reprezintă o încălcare a principiilor unei piețe libere, sesizată și de Comisia Europeană în scrisoarea de punere în întârziere trimisă României deoarece constituie o modalitate de plafonare indirectă a nivelului primelor de asigurare în anumite condiții prin utilizarea la calculul acestora a unui indicator financiar, factorul "N", în valoare fixă aprobat de ASF și contravine dispozițiilor art.21 alin.(1) și 181 alin. (1) din DIRECTIVA 2009/138/CE invocate de Comisia Europeană.  Lasă în responsabilitatea BAAR alocarea asiguratorilor RCA pe baza

	<p><b>RCA propus de BAAR;</b></p> <p>c) modul de determinare și publicare a factorului "N" prevăzut la art. 2 pct. 5;</p> <p>d) <b>modalitatea formulării unei oferte de către BAAR, conținând propunerea de tarif de primă RCA;</b></p> <p>e) aspectele referitoare la <b>modalitatea de ofertare, acceptarea ofertei, precum și alocarea</b> contractului de asigurare RCA <b>unui asigurător RCA.</b></p> <p>(2) Procedurile prevăzute la alin. (1) <b>vor fi avizate</b> de către adunarea generală a BAAR și <b>aprobate de către A.S.F.</b></p>	<p>propriu;</p> <p>b) modalitatea de <b>alocare și ofertare în vederea încheierii contractului RCA pentru asiguratul cu risc ridicat;</b></p> <p>c) modul de determinare și publicare a factorului "N" prevăzut la art.2 pct.5 și art.19 alin.(2);</p> <p>d) <b>reguli de conduită aplicabile membrilor inclusiv cu privire la încheierea asigurării RCA pentru asigurații cu risc ridicat;</b></p> <p>e) aspectele referitoare la <b>încheierea</b> contractului de asigurare RCA <b>de către asigurătorul alocat.</b></p> <p>(2) <b>Politicile și</b> procedurile prevăzute la alin.(1) <b>sunt aprobate</b> de către adunarea generală a BAAR și <b>supuse avizului</b> A.S.F.;</p>	<p>unei proceduri interne, expunând BAAR si pe membrii săi (care, prin Adunarea Generală, exprimă voința asociației), riscului de a fi acuzați de practici anticoncurențiale prin împărțirea clientelei. Faptul că există o prevedere legală care conferă această atribuție BAAR este lipsită de relevanță, pentru că procedura în sine sau aplicarea acesteia ar putea fi considerată că nu respectă legile de concurență.</p>
--	---	--	---

		<b>Politicile și procedurile proprii sunt aplicate de către BAAR și membrii acestuia.”</b>		
5 2.	<p>Art. 37: Contravenții și sancțiuni</p> <p>(1) Constituie contravenție săvârșirea următoarelor fapte:</p> <p>d) nerespectarea de către asigurătorii RCA a obligațiilor prevăzute la art. 6 alin. (3), art. 11, art. 14, art. 18 alin. (1) și (3)-(12), art. 21 alin. (1)-(5) și art. 23 alin. (1);</p> <p>e) nerespectarea de către BAAR a prevederilor art. 32 alin. (2) lit. b)-m) și art. 32 alin. (3), (8) și (9);</p>	<p><b>9. La articolul 37 alineatul (1), literele d)-g) se modifică și vor avea următorul cuprins:</b></p> <p>„d) nerespectarea de către asigurătorii RCA a obligațiilor prevăzute la <b>art.5 alin.(1) și (2)</b>, art.6 alin.(3), art.11, art.14, art.18 alin.(1) și (6)-(12), art.21 alin.(1)-(5), art.23 alin.(1), <b>art.24 alin.(6) și art.26 alin.(2)</b>;</p> <p>e) nerespectarea de către <b>persoanele din consiliul director al BAAR, persoanele care dețin funcții de conducere în cadrul BAAR sau de către BAAR a obligației în ceea ce privește stabilirea factorului „N” prevăzută la art.19 alin.(2), și a prevederilor art. 32 alin. (2) lit. b) - m), alin. (3), (3<sup>1</sup>), (8) și (9)</b>;</p>	<p><b>La articolul 37 litera e) a alineatului (1) se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p>e) nerespectarea de către persoanele din consiliul director al BAAR, persoanele care dețin funcții de conducere în cadrul BAAR sau de către BAAR a obligației în ceea ce privește stabilirea factorului „N” prevăzută la art. 19 alin. (2), și a prevederilor art. 32 alin. (2) lit. b) - m), alin. (3), (3<sup>1</sup>), (8) și (9);</p>	<p>Coroborare cu cele de mai sus</p>



	<p>f) nerespectarea de către BAAR a obligației privind solicitarea avizului/aprobării, <b>conform</b> art. 19 alin. (3), art. 32 alin. (10) și (11) și art. 36 alin. (2);</p> <p>g) nerespectarea <b>obligației</b> de către asigurătorii <b>RCA de a încheia contracte RCA cu asigurații cu risc ridicat, în urma alocării de către BAAR conform art. 19 alin. (2);</b></p>	<p>(8) și (9);</p> <p>f) nerespectarea de către <b>persoanele din consiliul director al BAAR sau de către persoanele care dețin funcții de conducere în cadrul BAAR</b> a obligației privind solicitarea avizului/aprobării, <b>potrivit</b> art.19 alin. (2), art.32 alin.(10) și(11) și art.36 alin.(2);</p> <p>g) nerespectarea de către <b>persoanele din consiliul director al BAAR sau de către persoanele care dețin funcții de conducere în cadrul BAAR a obligațiilor de elaborare a politicilor și procedurilor, inclusiv pentru gestionarea</b></p>	<p><i>Autor – ASF</i></p> <p>e) <b>nerespectarea de către persoanele din consiliul director al BAAR, persoanele care dețin funcții de conducere în cadrul BAAR sau de către BAAR a prevederilor art. 32 alin. (2) lit. b - m), art. 32 alin. (3), (8) și (9);</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p>f) <b>nerespectarea de către persoanele din consiliul director al BAAR sau de către persoanele care dețin funcții de conducere în cadrul BAAR a obligațiilor prevăzute la art. 32 alin. (10) și (11);</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p>g) <b>nerespectarea de către persoanele din consiliul director al BAAR sau de către persoanele care dețin funcții de conducere în cadrul BAAR a obligațiilor art. 32 alin. (14).</b></p>	<p>Corelare cu propunerea de abrogare a art.19.</p> <p>Corelare cu propunerea de abrogare a art.19</p> <p>Corelare cu propunerea de abrogare</p>
--	--	--	--	--

	<p><b>h)</b> nerespectarea de către asigurători și BAAR a prevederilor prezentei legi și a reglementărilor A.S.F.;</p> <p><b>i)</b> nerespectarea de către asigurători a interdicției de recuperare a diferenței de despăgubire dintre asigurarea facultativă și asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto, prevăzută la art. 23 alin. (4).</p>	<p><b>asigurărilor RCA aplicabile asiguratului cu risc ridicat, sau de punere a acestora în aplicare, potrivit art.19 alin.(3) și (4), art.32 alin.(13)-(14) și art.36 alin.(1).”</b></p>	<p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p>	<p>a art.19, de neintroducere a art.32 alin.(13) și de abrogare a art.36.</p>
<p>5 3.</p>	<p>Art. 37: Contravenții și sancțiuni</p> <p>(1) Constituie contravenție săvârșirea următoarelor fapte:</p>	<p><b>10. La articolul 37 alineatul (1), după litera i) se introduce o nouă literă, lit.j), cu următorul cuprins:</b></p> <p><b>.j) nerespectarea de către asiguratorii și de către persoanele care fac parte din conducerea acestora a măsurilor stabilite</b></p>		

		prin actele de autorizare, supraveghere și/sau control sau a altor măsuri adoptate de A.S.F.;"		
5 4.			<p><b>La articolul 37 alineatul (1), după litera j) se introduc patru noi litere, lit. k), l), m) și n), cu următorul cuprins:</b></p> <p><b>k) nerespectarea de către unitățile reparatoare a interdicției de a efectua activități de reparații pentru care nu au o autorizație valabilă corespunzătoare;</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><i>Autor: FORT</i></p> <p><b>l) practicarea de către unitățile reparatoare de tarife de reparații diferențiate în funcție de acoperirea sau nu a acestora dintr-o asigurare RCA;</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><i>Autor: FORT</i></p> <p><b>m) efectuarea de servicii de</b></p>	<p>Așa cum pentru faptele lor asigurătorii, intermediarii în asigurări și BAAR, respectiv conducătorii acestora au răspundere, fiind pasibili de sancțiuni dacă nu respectă prevederile prezentei legi, în mod similar și alte entități cu activități conexe care se regăsesc în această lege cu drepturi și obligații, trebuie să fie răspunzătoare pentru conduita lor și să fie sancționate în caz de nerespectare a prevederilor legale.</p>

			<p><b>tractare de operatori economici neautorizați sau cu personal neatestat ori cu vehicule care nu care nu îndeplinesc condițiile impuse de Autoritatea Rutiera Română;</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><i>Autor: FORT</i></p> <p><b>n) publicitatea înșelătoare realizată de persoane fizice sau juridice în legătură cu instrumentarea daunelor auto.</b></p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><i>Autor: FORT</i></p>	
5 5.	<p>Art. 37: Contravenții și sancțiuni</p> <p>(2) Săvârșirea contravențiilor prevăzute la alin. (1) se sancționează astfel:</p> <p>a) faptele asigurătorilor RCA prevăzute la alin. (1) lit. <b>a), b), d), g), h)</b> și i), cu avertisment scris sau, prin derogare de la prevederile art. 8 alin. (2) lit. a) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, cu amendă de la 50.000 lei la 500.000 lei;</p>		<p><b>La articolul 37, alineatul (2), lit.a) se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p>a) faptele asigurătorilor RCA prevăzute la alin. (1) lit. b), g), h) și i), cu avertisment scris sau, prin derogare de la prevederile art. 8 alin. (2) lit. a) din Ordonanța Guvernului</p>	<p>Sunt necesare sancțiuni punctuale și energice pentru eliminarea sau cel puțin reducerea abuzurilor societăților de asigurări.</p>

			nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, cu amendă de la 50.000 lei la 500.000 lei;  <i>Autor: CONROM</i>	
5 6.	Art. 37: Contravenții și sancțiuni  (2) Săvârșirea contravențiilor prevăzute la alin. (1) se sancționează astfel:  c) faptele persoanelor din consiliul director al BAAR sau ale persoanelor care dețin funcții de conducere în cadrul BAAR, prevăzute la alin. (1) lit. e) și f), cu avertisment scris sau cu amendă de la 10.000 lei la 100.000 lei;  e) faptele BAAR prevăzute la alin. (1) lit. e) și f), cu avertisment scris sau cu amendă de la 10.000 lei la 100.000 lei.	<b>11. La articolul 37 alineatul (2), literele c) și e) se modifică și vor avea următorul cuprins:</b>  „c) faptele persoanelor din consiliul director al BAAR sau ale persoanelor care dețin funcții de conducere în cadrul BAAR, prevăzute la alin.(1) lit.e)-g), cu avertisment scris sau cu amendă de la 10.000 lei la 100.000 lei; e) faptele BAAR prevăzute la alin.(1) lit.e) și h) cu avertisment scris sau cu amendă de la 10.000 lei la 100.000 lei.”		
5 7.	Art. 37: Contravenții și sancțiuni  (2) Săvârșirea contravențiilor prevăzute la alin. (1) se	<b>12. La articolul 37 alineatul (2), după litera e) se introduce o nouă literă, lit.f), cu</b>		

	sanctionează astfel:	următorul cuprins: „f) faptele asiguratorilor RCA sau ale persoanele care fac parte din conducerea acestora pentru nerespectarea măsurilor , prevăzute la alin.(1) lit. j), cu avertisment scris sau cu amendă de la 10.000 lei la 100.000 lei;”		
5 8.			La articolul 37 alineatul (2), după litera e) se introduce o nouă literă, lit.f), cu următorul cuprins: f) faptele asiguratorilor RCA prevăzute la alin. (1) lit. a) și d) cu amendă de la 5.000 lei la 50.000 lei pe fiecare dosar de dauna și cu suspendarea temporară a autorizației RCA pentru o perioadă de 30 zile pentru 3 abateri consecutive;  <i>Autor: CONROM</i>	Sunt necesare sancțiuni punctuale și energice pentru eliminarea sau cel puțin reducerea abuzurilor societăților de asigurări.
5 9.			La articolul 37 alineatul (2), după litera g) se introduc patru noi litere, lit. h), i), j) și k), cu următorul cuprins:  h) faptele unităților reparatoare prevăzute la alin.(1) lit.k) prin restrângerea domeniului de	Acte normative care au incidență în legătură cu faptele contravenționale săvârșite menționate la lit.h)-k):  RNTR8, Cod fiscal, Cod Penal, Legea 31/1990, Legea nr.38/2003, Legea nr.84/1998, OG nr.99/2000, Legea nr.236/2018, Legea nr.158/2008.

			<p>activitate, suspendarea autorizației sau anularea acesteia și aplicarea de sancțiuni contravenționale în conformitate cu legislația specifică acestui domeniu sau cu legislația financiară, după caz;</p> <p>i) faptele unităților reparatoare prevăzute la alin.(1) lit.l) prin aplicarea de sancțiuni contravenționale în conformitate cu legislația specifică privind comercializarea produselor și serviciilor de piață sau legislația financiară, după caz;</p> <p>j) faptele operatorilor economici care prestează servicii de tractare prevăzute la alin.(1) lit.m) prin aplicarea de sancțiuni contravenționale în conformitate cu legislația specifică acestui domeniu sau cu legislația financiară, după caz;</p> <p>k) faptele persoanelor fizice sau juridice prevăzute la alin.(1) lit.n)</p>	
--	--	--	---	--

			<p>prin aplicarea de sancțiuni contravenționale în conformitate cu legislația privind proprietate industrială, protecția consumatorului, distribuția de asigurări, comercializarea produselor și serviciilor de piață, publicitatea înșelătoare, după caz.</p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><i>Autor: FORT</i></p>	
6 0.	<p>(3) Constatarea contravențiilor prevăzute la alin. (1) se face de către persoanele cu atribuții privind supravegherea și controlul din cadrul A.S.F. Aplicarea sancțiunilor contravenționale prevăzute la alin. (2) și (5)-(7) se realizează de către Consiliul A.S.F. prin decizie, cu respectarea în mod corespunzător a prevederilor <b>art. 8 alin. (3), art. 39 alin. (10), art. 40 și art. 42<sup>1</sup> din Legea nr. 32/2000, cu modificările și completările ulterioare, art. 163 alin. (12), (16) și (17) și ale art. 165 din Legea nr. 237/2015, cu modificările ulterioare. Prin derogare de la art. 8 alin. (4) din Ordonanța Guvernului nr. 2/2001, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, art. 163</b></p>	<p><b>13. Alineatul (3) al articolului 37 se modifică și va avea următorul cuprins:</b></p> <p>„(3) Constatarea contravențiilor prevăzute la alin.(1) se face de către persoanele cu atribuții privind <b>monitorizarea</b>, supravegherea și/sau controlul din cadrul A.S.F. Aplicarea sancțiunilor contravenționale prevăzute la alin.(2) și (5)- (7) se realizează de către Consiliul A.S.F. prin decizie, cu respectarea în mod corespunzător a prevederilor <b>art.28 alin.(15) și (20), art.31</b></p>		



	<b>alin. (16) din Legea nr. 237/2015, cu modificările ulterioare, se aplică și pentru persoane fizice.</b>	<b>din Legea nr.236/2018, art.163 alin.(12) și (16) și ale art.165 din Legea nr.237/2015, cu modificările ulterioare.”</b>		
6 1.	(11) În cazul constatării săvârșirii a două sau mai multe contravenții se aplică amenda prevăzută pentru contravenția cea mai gravă.	<b>14. Alineatul (11) al articolului 37 se modifică și va avea următorul cuprins:</b> „(11) Prin derogare de la prevederile art.10 alin.(2) din Ordonanța Guvernului nr.2/2001, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, în cazul constatării săvârșirii a două sau mai multe contravenții se aplică amenda prevăzută pentru contravenția cea mai gravă.”	<b>Alineatul (11) al articolului 37 se modifică și va avea următorul cuprins:</b>  <b>(11) În cazul săvârșirii a două sau mai multe contravenții, sancțiunile prevăzute de lege se aplică pentru fiecare contravenție în parte.</b>  <i>Autor: CONROM</i>  <i>Autor: COTAR</i>	Această propunere de modificare a art. 37 alin. (11) din Legea nr. 132/2017 derogă de la prevederile art. 10 alin. (2) din OG nr. 2/2001, instituind aplicarea unei singure sancțiuni a amenzii (cea mai mare) indiferent de numărul de contravenții săvârșite (două sau mai multe). Obligația instituțiilor statului este ca, în cazul constatării unor încălcări ale legislației, să prevadă și să aplice autorilor sancțiuni efective, proporționale și cu efect de descurajare a oricărei conduite contravenționale. Or, adoptarea modificării propuse prin PL-x nr. 165/2020 ar avea un efect invers celui dorit, creând premisele unor abuzuri din partea societăților de asigurare în raport cu consumatorii, cu atât mai mult cu cât în perioada recentă s-a constatat o creștere exponențială a frecvenței și gravității încălcărilor legislației RCA de către anumiți asigurători. Întrucât prioritare sunt drepturile și interesele legitime ale consumatorilor, COTAR subliniază necesitatea ca, în situația în care au fost săvârșite mai multe fapte contravenționale prin încălcarea legislației RCA, să se individualizeze în mod concret sancțiunea  contravențională pentru fiecare faptă în parte și să se aplice câte o sancțiune față de fiecare contravenție reținută.
6 2.			<b>După alineatul (12) al articolului 37 se introduce un nou alineat, alin.(12<sup>1</sup>), cu următorul cuprins:</b>  <b>(12<sup>1</sup>) Constatarea și aplicarea</b>	

			<p>contravențiilor prevăzute la alin. (1) lit. h)-k) se face de către persoanele cu atribuții din cadrul autorităților competente în funcție de fapta săvârșită cu procedura prevăzută de legea aplicabilă la sesizarea A.S.F. sau a oricărei persoane interesate.</p> <p><i>Autor: UNSAR-BAAR</i></p> <p><i>Autor: FORT</i></p>	
6 3.		<p><b>15. După alineatul (15) al articolului 37 se introduce un nou alineat, alin.(16), cu următorul cuprins:</b></p> <p><b>„(16) Prin derogare de la prevederile art.13 din Ordonanța Guvernului nr.2/2001, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 180/2002, cu modificările și completările ulterioare, aplicarea sancțiunii contravenționale se prescrie în termen de 3 ani de la data săvârșirii faptei. în cazul contravențiilor continue, termenul de</b></p>		

		<b>prescripție de 3 ani curge de la data constatării faptei sau de la data încetării ultimului act ori fapt săvârșit, dacă acest moment intervine anterior constatării.”</b>		
6 4.	Art.43 Reglementări - (1) În termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei legi, A.S.F. emite reglementări în aplicarea acesteia privind:  i) nivelul contribuțiilor și termenele de plată către BAAR, precum și ale taxei de administrare a bazei de date;  j) modalitatea de avizare și înregistrare a personalului care efectuează constatarea daunelor;		<b>La articolul 43 alineatul (1) literele i) și j) se abrogă.</b>  <i>Autor - ASF</i>	Propunerea are în vedere transpunerea prevederilor Directivei 2009/103/CE în ceea ce privește asigurarea independenței BAAR având în vedere calitatea acestuia de birou național auto.  BAAR este asociație profesională și nu un asigurător condiții în care A.S.F. nu poate interviu în stabilirea contribuțiilor aplicate membrilor.  Corelare cu propunerea de modificare a art.18, alin. (12)
6 5.	Art. 43 - Reglementări  (1) În termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei legi, A.S.F. emite reglementări în aplicarea acesteia privind:  m) criteriile de risc, indicii de încărcare, coeficienții de majorare și/sau corecție ori alte instrumente utilizate în calculul tarifului de primă;	<b>16. La articolul 43 alineatul (1), litera m) se abrogă.</b>		
6 6.		<b>Art.II.-</b> În termen de 20 de zile la data intrării în vigoare a prezentei legi, Autoritatea de Supraveghere Financiară modifică și		

		completează în mod corespunzător prevederile reglementărilor emise în aplicarea Legii nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie.		
6 7.		<b>Art. III</b> – Actele și faptele juridice încheiate ori, după caz, săvârșite 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 săvârșirii ori producerii lor.		
6 8.	Art. 46. Intrarea în vigoare a a legii  Prezenta lege intră în vigoare la 30 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.	<b>Art. IV</b> – Prezenta lege intră în vigoare la 3 zile de la publicarea în Monitorul Oficial al României, Partea I, cu excepția art. I pct. 9-15, care intră în vigoare la 10 zile de la publicarea acesteia în Monitorul Oficial al României, Partea I.	<b>Art. 46. Intrarea în vigoare a a legii</b>  <b>Prezenta lege intră în vigoare la 90 de zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I și se aplică pentru toate actele și faptele juridice născute după data intrării în vigoare.</b>	Pentru a da posibilitatea tuturor entităților vizate de modificări să se conformeze cu prevederile acesteia.

			<i>Autor: UNSAR-BAAR</i> <i>Autor: FORT</i>	
--	--	--	--	--