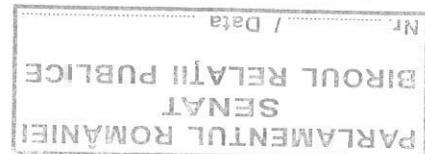


2940 / 24.05.2020



C.O.T.A.R.

## CONFEDERAȚIA OPERATORILOR ȘI TRANSPORTATORILOR AUTORIZAȚI DIN ROMANIA



Către: Parlamentul României

În atenția: Domnului Marcel-Ion Ciolacu, Președintele Camerei Deputaților

Domnului Robert Cazanciuc, Președinte interimar al Senatului României

Domnului Lazăr Sorin, Președinte al Comisiei de Buget – Finanțe, Camera Deputaților

Domnului Viorel Arcas, Președinte al Comisiei de Buget, Finanțe, Activitate Bancară, Senatul României

Domnului Daniel Zamfir – Președinte al Comisiei economice, industrii și servicii, Senatul României

Domnului Simon Gheorghe, Presedinte al Comisiei pentru politica economică, reforma si privatizare , Camera Deputatilor

Domnului Balan Ioan, Presedinte al Comisiei pentru cercetarea abuzurilor, coruptiei si pentru petitii, Camera Deputatilor

Domnului Caracota Iancu, Presedinte al Comisiei pentru cercetarea abuzurilor, coruptiei si pentru petitii, Senatul României

Subscrisa, Confederația Operatorilor și Transportatorilor Autorizați din România (C.O.T.A.R), constituță din federații și asociații din rândul transportatorilor de persoane, transportatorilor în regim de taxi și închiriere, școlilor de conducători auto și unități reparatoare, reprezentată legal prin domnul Vasile Ștefănescu - Președinte,

având în vedere:

- prevederile art. 61 alin. (1) și art. 111 alin. (1) din Constituția României care consacră rolul Parlamentului de organ reprezentativ suprem al poporului român, cu atribuții de control asupra tuturor autorităților administrației publice
- prevederile art. 8, art. 16 și art. 17 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 93/2012 privind înființarea, organizarea și funcționarea Autorității de Supraveghere Financiară ("OUG nr. 93/2012") conform cărora Parlamentul este autoritatea căreia îi revin atribuțiile privind numirea și înlocuirea membrilor din conducerea Autorității de Supraveghere Financiară ("ASF"), dar și exercitarea controlului și efectuarea verificărilor asupra activității desfășurate de această autoritate,

➤ gravele disfuncționalități existente în activitatea ASF și care pun în pericol însăși viabilitatea sectoarelor economice aflate sub supravegherea Autorității,

vă transmitem prezentul

## MEMORIU

prin care, în virtutea înaltelor competențe ce vă revin în calitate de organ reprezentativ suprem și în calitate de unică autoritate căreia legea îi recunoaște atribuții de supraveghere și control asupra ASF, vă aducem la cunoștință o serie de elemente de o gravitate deosebită cu privire la activitatea ASF, solicitându-vă ca, în scopul evitării unui colaps generalizat al pieței de asigurări, să dispuneti în regim de urgență destituirea întregului Consiliu al Autorității de Supraveghere Financiară și să numiți o nouă conducere formată din profesioniști, persoane integre și care dețin atât competențele cât și voința necesară pentru a îndeplini în mod efectiv misiunea și atribuțiile ASF, astfel cum sunt ele prevăzute de legislația în vigoare.

### Situată premisă

Prezentul demers este realizat de COTAR în calitatea sa de organizatie patronala reprezentativă la nivelul industriei auto în sensul art. 4 din Ordonanța de Guvern nr. 26/2000 *cu privire la asociații și fundații* ("OG 26/2000") și al Legii 62/2011, acționând, conform art. 9 din Constituția României, pentru „*apărarea drepturilor și promovarea intereselor profesionale, economice și sociale ale membrilor*” săi.

De-a lungul timpului, COTAR a fost un partener de încredere atunci când instituțiile statului român au demarat proiecte importante în domeniul transporturilor/ industriei auto, COTAR aducându-și aportul în elaborarea proiectelor de lege, a regulamentelor și normelor atât în domeniul transporturilor, cât și în domenii conexe, cu impact asupra industriei de transport, cum este cea privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie (RCA).

În conformitate cu scopul și misiunea sa, **COTAR contribuie la promovarea și apărarea intereselor economice, de producție, comercializare, financiare, juridice, administrative și sociale ale membrilor săi**, în raporturile acestora cu organele puterii și ale administrației de stat, în relațiile cu alte organe și organisme din țară și din străinătate, precum și vegherea la aplicarea corectă și coerentă a normelor de drept în care își desfășoară activitatea membrei săi, de către organismele și autoritățile competente să le implementeze și să le coordoneze, conform atribuțiilor ce revin acestora prin legi.

COTAR face parte din Grupurile de Dialog Social alcătuite la nivelul Ministerului Transporturilor și Ministerului Finanțelor Publice, precum și în grupurile de lucru din cadrul Autorității de Supraveghere Financiară, fiind consultata în legătură cu demersuri având drept scop îmbunătățirea cadrului legislativ.

**În calitate de organ reprezentativ pentru un important sector al economiei naționale, COTAR reunește și protejează interesele a mii de lucrători/agenți economici și, prin extensie, interesele a mii de familii de cetățeni români a căror bunăstare este afectată în mod direct de abuzurile și disfuncționalitățile existente pe piața asigurărilor RCA.**

Membrii COTAR nu urmăresc decât o justă valorificare a muncii oneste pe care o desfășoară în cadrul multitudinii de activități producătoare de taxe, impozite și alte contribuții la bugetul național – service-uri, societăți de transport, companii de taxi, etc.

Cu toate acestea, mai ales în contextul pandemiei existente și a măsurilor restrictive instituite în vederea combaterii acesteia, membrii COTAR trec prin dificultăți greu de exprimat, întrucât din cauza abuzurilor și derapajelor existente pe piața asigurărilor, față de care ASF a rămas pasivă refuzând în mod sistematic să-și îndeplinească atribuțiile stabilite prin lege, se văd puși în imposibilitatea de a-și asigura mijloacele minime de existență.

Menționăm, cu titlu de exemplu, faptul că inclusiv în contextul restricțiilor de circulație instituite în considerarea stării de urgență, care au condus la o reducere cu 72% a incidentelor survenite în trafic<sup>1</sup> (și, implicit, a costurilor suportate de asigurători, care nu mai sunt nevoiți să achite despăgubiri pentru daunele produse), societățile de asigurări au refuzat să-și achite obligațiile restante, ceea ce a dus la blocarea efectivă și falimentul multor societăți din sectorul auto, ale cărui contribuții generează aproximativ 15% din PIB-ul României și în cadrul căruia activează 500.000 salariați.

Astfel, pe de o parte, acești agenți economici sunt nevoiți să suporte în continuare costurile de funcționare (utilități, chirii, salariați, taxe și impozite) în contextul unui flux comercial drastic redus, în timp ce, pe de altă parte, creațele pe care aceștia le aveau de recuperat de la asigurători nu au mai fost achitate.

Faptul că, în mandatul actualei conduceri interimare a ASF, derapajele - oricum îngrijorătoare - existente pe piața asigurărilor RCA, au scăpat cu totul de sub controlul autorității de reglementare, rezultă cu prisosință chiar din rapoartele și situațiile centralizare întocmite de ASF<sup>2</sup>, care menționează:

- În anul 2019 numărul petițiilor/reclamațiilor înregistrate pe rolul ASF – un veritabil barometru al încrederii consumatorilor și al gradului de respectare a legii pe piața RCA – a ajuns la numărul record de 25.679, în creștere cu 126,91% față de anul 2018.

<sup>1</sup> Conform informațiilor publicate în presă de Poliția Română, în contextul stării de urgență instituite prin Decretul Președintelui României nr. 195/2020.

<sup>2</sup> A se vedea, cu titlu exemplificativ documentul *Situatie a petitiilor inregistrate pe rolul ASF in anul 2019*, disponibil pe website-ul ASF, la adresa [https://asfromania.ro/files/analize/Situatia\\_petițiilor\\_inregistrate\\_la ASF\\_in\\_2019\\_31032020.pdf](https://asfromania.ro/files/analize/Situatia_petițiilor_inregistrate_la ASF_in_2019_31032020.pdf)

- Dintre acestea, chiar și în rapoartele ASF (care utilizează orice tertip disponibil pentru a prezenta o viziune nejustificat de optimistă asupra pieței RCA, în scopul ascunderii propriilor deficiențe), se menționează că un număr de **59,05%** (respectiv **12.305 petiții**) au fost soluționate în mod favorabil, iar dintre acestea 75,42% au fost soluționate prin plată, solicitările având legitimitate și cadre legal de soluționare. Cu alte cuvinte, **însăși autoritatea de supraveghere a recunoscut existența a mii de abateri și încălcări ale legislației din domeniul asigurărilor, soluționând favorabil reclamațiile primite de la consumatori**<sup>3</sup>.
- În aceste condiții, conform datelor publicate chiar de către ASF<sup>4</sup>, pentru tot intervalul cuprins între anii 2017-2019 (nu a fost indicată o situație doar pentru anul 2019) au fost realizate un număr de **33 operațiuni de control**, finalizate cu **61 de sancțiuni**, jumătate dintre acestea fiind avertismente. Coroborând aceste informații cu datele din același document referitor la situația petițiilor/reclamațiilor formulate cu privire la încălcările săvârșite în același interval, rezultă că cele 61 de sancțiuni aplicate pentru perioada 2017-2019 au fost aplicate pentru un număr total de **44.274 de petiții reclamând încălcări ale legii**, **ceea ce indică o medie de o sanctiune aplicată la fiecare 725 de încălcări ale legii.**
- Chiar dacă am raportat sancțiunile aplicate exclusiv la numărul reclamațiilor indicate de ASF ca fiind întemeiate și doar pentru anul 2019 (deși, în mod evident, un asemenea mod de calcul alternează rezultatul în sensul prezentării unei situații mult ameliorate), **tot ar rezulta o medie de o singură sanctiune aplicată pentru fiecare 205 încălcări ale legii constatate.**
- Confruntată cu această creștere alarmantă a petițiilor reclamând derapajele și abuzurile existente pe piață, conducerea ASF nu a căutat soluții pentru a rezolva cauza acestora ei, dimpotrivă, a identificat și implementat mijloace prin care să mascheze efectele acestora. Astfel, **începând din data de 13.03.2020, potenților le-a fost restrictionată posibilitatea de a mai depune și înregistra petiții la ASF**, prin refuzul de mai primi petiții prin e-mail, postă și registratură (canale de comunicare prin care erau transmise **69,34%, 6,95 și respectiv 7,99% dintre reclamații**) și instituirea obligației ca

3 Subliniem faptul că procentele indicate (59,05%, respectiv 75,42%) nu conduc la concluzia că restul reclamațiilor, până la procentul de 100%, au fost neîntemeiate, acestea nefiind soluționate în același mod pentru motive care au fost cel mai adesea procedurale/ de formă (nerespectarea procedurii de petiționare, declinarea competenței de către ASF). În fapt, o analiză a jurisprudenței instanțelor de judecată în materie prezintă o situație și mai sumbră și gradului de conformare cu legislația din domeniul asigurărilor: peste 95% din litigiile declanșate de consumator împotriva asigurătorilor sunt soluționate în defavoarea acestora din urmă, constatăndu-se într-o proporție covârșitoare temeinicia cererilor formulate de consumatori și, implicit, săvârșirea unor încălcări ale legii de către asigurători.

4 A se vedea paginile 24-25 din adresa ASF nr. 2382/30.04.2020, formulată ca răspuns al Autorității la scrisoarea deschisă prin care COTAR semnală derapajele existente pe piața asigurărilor RCA - document comunicat de ASF inclusiv Parlamentului României.

acestea să fie trimise doar prin intermediul unei aplicații greoaie pentru cei nefamiliarizați cu aplicațiile informaticе, presupunând configurarea unui cont cu nume de utilizator (username) și parolă și care, în orice caz, limitează nejustificat accesul/dreptul petenților de a formula reclama abuzurile cu care se confruntă.

➤ De parcă toate aceste elemente nu erau suficiente, conducerea ASF a procedat la implementarea unor instrumente și proceduri suplimentare care nu au făcut decât să agraveze situația deja alarmantă existentă, constând în:

- a. **Refuzul de a mai primi și soluționa cererile formulate de către cessionari; consumatorii care, descurajați de procedura greoaie instituită prin practicile concertate ale asigurătorilor și tolerate de ASF, și-au cessionat drepturile către unitățile reparatoare sau alte entități apte să obțină valorificarea drepturilor lor legitime, nu mai sunt avuți în vedere de ASF. Petițiile lor sunt direct clasate, ca să nu incomodeze societățile de asigurări, aceste petiții nemaifiind eligibile pentru a fi analizate de ASF în scopul luării unor măsuri adecvate.**
- b. **Amânarea, pe termen nedeterminat, a procedurii de auditare financiară a societăților de asigurare prin metoda evaluării activelor și pasivelor (Balance Sheet Review). Practic, companiile care dețin controlul în piața RCA și care săvârșesc mii de nereguli în fiecare an pot răsufla usurate, întrucât nu vor mai fi nevoie să-și corecteze deficiențele (inclusiv prin infuzii de capital social, pentru acele dintr-o ele care prezintă grave probleme de solvabilitate), în contextul în care cel puțin una dintre acestea a fost amendată în aceeași zi pentru nereguli vizând constituirea rezervei de daună.**
- c. **Refuzul sistematic de a implementa măsuri eficiente pentru salvagardarea pieței de asigurări RCA și de a aplica sancțiuni adecvate față de natura și gravitatea faptelor ilicite constatate în activitatea societăților de asigurare. Deși în cadrul activităților de control desfășurate (oricum reduse ca număr și eficiență) ASF a constatat o serie de încălcări grave ale legislației specifice, vizând gestionarea dosarelor de daună, capitalizarea societăților de asigurare și sustenabilitatea activității acestora, totuși Autoritatea a refuzat să ia măsurile necesare pentru stoparea neregularităților, preferînd să rămână complice la dezintegrarea pieței asigurărilor RCA.**

Împrejurarea că prezentul memoriu tratează în principal disfuncționalitățile existente pe piața asigurărilor RCA nu conduce la concluzia că celealte domenii aflate sub supravegherea ASF funcționează în parametrii prevăzuți de lege. În fapt, toate cele trei domenii aflate în aria de competență a ASF – piețe de capital, asigurări și pensii private – sunt caracterizate printr-o îngrijorătoare lipsă de organizare și disciplină, aspect ce poate fi atribuit în mod direct activității deficitare a conducerii Autorității

În acest sens, menționăm strict cu titlu exemplificativ blocajele și conflictele existente în activitatea recentă a SIF-urilor (Societăți de Investiții Financiare), pe care ASF s-a dovedit incapabilă să le gestioneze și care au condus chiar la suspendarea unor operațiuni de tranzacționare (a se vedea situația SIF Oltenia și SIF Transilvania).

Scopul prezentului demers nu este acela de a denigra ASF – autoritate cu atribuții deosebit de importante, a cărei existență este independentă de persoanele care gestionează temporar activitatea sa - ci de a scoate în evidență incapacitatea managerială și lipsa de voință a persoanelor care asigură în prezent conducerea autorității, întrucât situația actuală, care nu poate fi descrisă ca fiind decât haotică, nu mai poate continua.

Confederatia noastră a resimtit o deteriorare continuă și semnificativă a supravegherii pieței asigurarilor, precum și un dezinteres în creștere alarmantă a ASF-ului în privința protejării consumatorilor de asigurari în ultimele 8 luni.

Putem afirma că de la plecarea domnului Leonardo Badea de la conducerea Autoritatii, aceasta institutie se prabuseste pe zi ce trece, increderea consumatorilor în piata de asigurari și în aceasta institutie fiind le cel mai scazut nivel de incredere din ultimii 30 de ani.

Asa cum v-am transmis atât în cadrul Scrisorii Deschise, transmise în luna Aprilie, cat și în Adresa transmisa în luna Mai, aceasta institutie s-a îndepărtat total de misiunea pentru care a fost constituită. ASF s-a transformat dintr-o institutie de supraveghere și control a pieței financiare nebancare, având și rol de protejare a consumatorului de produse financiare nebancare, într-o organizație care apără fără niciun fel de dubiu piata de asigurari, abandonând concomitent consumatorii abuzurilor teribile unor companii de asigurari care își bazează afacerea pe neplata daunelor, având sustinerea ASF în aceste demersuri abuzive și ilegale.

Însă, având în vedere sfera de activitate a COTAR și misiunea confederației, prezentul memoriu descrie disfuncționalitățile care vizează piața asigurărilor RCA, prezentând principalele argumente care atestă necesitatea înlocuirii, în regim de urgență, a conducerii ASF, în scopul salvăgărdării acestor sectoare ale economiei naționale direct afectate de (în)activitatea Autorității.

## 1. Numărul de petiții/reclamații formulate la adresa pieței de asigurări a atins un nivel record, semnalând o creștere fără precedent a derapajelor și abuzurilor, puternic încurajate de pasivitatea ASF

Anul 2019 poate fi considerat anul de doliu al consumatorilor de asigurări din România, ASF primind un număr de 26.911 petiții, dintre care 95,42% (25.679 petiții) au vizat comportamentul abuziv al pieței de asigurări<sup>5</sup>.

Dacă în anul 2018 numărul petițiilor era de 8.313, în mandatul noii echipe de conducere a ASF, numărul petițiilor ce reclamă abuzurile existente pe piața de asigurări a ajuns la 25.679, rezultând o creștere a numărului de petiții de peste 300%.

După cum se știe, numărul de petiții reflectă comportamentul pieței financiare nebancare în relația cu consumatorii și nivelul de satisfacție și încredere a consumatorilor în relația cu ASE cu piața finanțieră din România și, cu precădere, cea a asigurărilor private.

5 A se vedea raportul asupra *situatiei petitiilor inregistrate de ASF în anul 2019*, disponibil la adresa [https://asfromania.ro/files/analize/Situatia\\_peticijilor\\_inregistrate\\_la ASF\\_in\\_2019\\_31032020.pdf](https://asfromania.ro/files/analize/Situatia_peticijilor_inregistrate_la ASF_in_2019_31032020.pdf)

Din totalul celor 25.679 petiții înregistrate pe piața din România, 91,94% vizau asigurările RCA și Carte Verde, iar asigurările CASCO reprezentau doar 2,3% din numărul acestora. Așadar, 94,24% din totalul reclamațiilor adresate pieței de asigurari au vizat probleme ale **pieței de asigurări auto**. În cifre absolute, aceasta înseamnă un număr de **24.200 de petiții/reclamații** care vizau numai neregularitățile existente pe piața asigurărilor auto (94,24% din 25.679 petiții = 24.200 petiții).

Facem aceasta precizare în contextul afirmațiilor inexacte din cuprinsul unor comunicări publicate de ASF, prin care autoritatea a încercat să prezinte o situație nejustificat de optimistă asupra pieței, făcând comparații între numărul reclamațiilor pentru toate produsele de asigurare din alte țări ale Uniunii Europene (în spate – Germania), față de numărul de reclamații pentru toată piața din România, deși situația prezentată de COTAR se referă exclusiv la abuzurile privind asigurările auto, domeniu care preocupă transportatorii.

Pentru o corectă înțelegere a dimensiunii derapajelor existente, vom prezenta situația reclamațiilor defalcat pe categorii/domenii:

➤ **Comparație între piața românească și cea germană pentru produsul RCA + CASCO.**

Atașat prezentului document se regăsește o situație a reclamațiilor pe piața din Germania în anul 2018 (Anexa 1). Documentul are mai multe file, fiind structurat pe clase de asigurări. Situația la care facem referire se regăsește la fila Bschrw\_KFz, adică “*Plângeri Auto*” (în germană - *Beschwerden Kraftfahrzeug*). În acest document se regăsește evidențiat numărul de petiții din clasa de asigurări auto, pentru fiecare asigurător în parte, precum și numărul total al reclamațiilor pentru anul 2018.

După cum se poate constata, în timp ce România are 24.200 de reclamații la adresa pieței de asigurări auto, Germania a înregistrat doar 1.162 astfel de reclamații, deși piața auto din Germania este de peste 8 ori mai mare decât cea din România, având peste 65 de milioane de autovehicule înscrise în circulație.

➤ **Comparație între piața românească și cea germană doar pentru produsul RCA**

Dacă vom analiza numărul de petiții/ reclamații doar pentru clasa **RCA**, comparația este absolut dramatică pentru România. În documentul denumit *Situație reclamații din Germania 2018* există un tabel denumit *Bschrw\_Haftpflicht*, adică “*Plângeri Asigurări Obligatorii*” = *Reclamații RCA*. În acel tabel (Anexa 2), veți găsi evidențiate cu roșu toate reclamațiile înregistrate de piața germană pentru produsul RCA.

În anul 2018, în Germania au fost înregistrate în total **360 de reclamații** pentru produsul RCA.

În România, din totalul celor 25.679 petiții înregistrate de ASF, 91,94% vizau produsele RCA, adică un număr de **23.609 de petiții** pentru produsul RCA în România.

Subliniem faptul că aceste cifre sunt cu atât mai zguduitoare, în contextul în care piața de asigurări auto din Germania este de aproximativ 8 ori mai mare față de cea din România.

Totodată, arătam că cele 360 de petiții au înregistrate în anul 2018 în Germania unde erau în vigoare 40.391.825 de polițe (un număr de 16 societăți nu au comunicat acest indicator). Rezultă că la 1000 polițe RCA valabile la 31.12.2018, au fost înregistrate 0,0088 reclamații. Nu se cunoaște această situație pentru România deoarece ASF nu a făcut public acest indicator și oricum nu poate fi mai mic decât în Germania și implicit decât media europeană.

În ceea ce privește modalitatea în care autoritățile competente din cele două țări (România și Germania) se raportează la petițiile/reclamațiile primite și gestioneză activitatea de înregistrare și soluționare a acestora, facem următoarele precizări, dovedite prin înscrisurile atașate prezentei adrese (Anexa 3):

- În cazul BAFIN (Germania) o petiție/reclamație se poate înregistra prin e-mail, fax, scrisoare în format letric și prin intermediul unei aplicații on-line dedicate;
- În cazul ASF (România), o petiție/reclamație nu poate fi înregistrată prin e-mail, nu poate fi înregistrată prin Fax, nu poate fi transmisă prin scrisoare în format letric sau depusă la registratură, însă poate fi depusă prin intermediul unei aplicații on-line, cu mențiunea că, pe timpul stării de urgență, aceasta aplicație a permis doar un număr limitat de reclamații, până în momentul în care consiliul ASF a fost notificat și a remediat după câteva săptămâni acest abuz față de consumatori.

Astfel, pentru perioada pandemiei cu COVID – 19, BAFIN nu a restrictionat niciun canal de comunicare cu consumatorii.

In schimb, concluziile privind deschiderea pe care o are ASF in relatie cu consumatorii va apartin!

Concomitent, a crescut numarul de litigii inregistrate de SalFin cu peste 80% in anul 2019 fata de anul 2018, consumatorii – persoane fizice reclamand abuzuri ale firmelor de asigurari, acestia primind initial despagubiri in valoare cumulata de 1 300 979 lei, iar dupa recalculara realizata de catre conciliatori SalFin, acestia au castigat 4 129 019 lei, aproape de 3 ori mai multi bani decat in mod abuziv i-au despagubit initial asiguratorii supravegheati de catre ASF.

De aici rezulta două concluzii:

- Asiguratorii au incercat să „tepuiască” consumatorii cu 2 828 040 lei.
- Niciun asigurator nu a fost sancționat de catre ASF pentru evidența incalcare a legii.

Numarul de litigii in relatie cu firmele de asigurari aflate pe rolul instantelor de judecata a depasit 100 000, iar firmele de asigurari pierd aceste procese in peste 90% din cazuri.

Putem concluziona faptul ca in Romania există firme de asigurari care își bazează afacerea pe neplata daunelor, bazându-se pe următoarele realități crude:

- ASF nu protejează consumatorii dacă acestia reclama abuzurile firmelor de asigurari;

- Durata unui proces in instantele din Romania este de 2,5 ani, un timp descurajant de a demara o astfel de procedura;
- Costurile ridicate pe care un consumator trebuie sa le aiba in vedere atunci cand incepe o actiune in instanta: onorariu avocat, taxe judiciare, costuri privind expertiza tehnica, etc.
- Lipsa de educatie privind drepturile pe care le are consumatorul in Romania;

**2. Modalitatea în care conducerea ASF a înțeles să gestioneze petițiile/reclamațiile înregistrate contravine atât prevederilor legale care consacră misiunea și atribuțiile ASF, dar și celor referitoare la utilizarea resurselor publice. ASF a cheltuit 1,5 milioane Euro pentru a raspunde la reclamatii, iar sanctiunile aplicate pietei au fost sub 141.000 Euro**

În contextul analizei asupra modalității de gestionare a reclamațiilor, considerăm relevantă prezentarea dispozițiilor art. Art 50 din Decretul nr. 195/2020 privind instituirea stării de urgență pe teritoriul României, conform cărora:

*“Pe durata stării de urgență, autoritățile administrației publice centrale și locale vor lua măsuri pentru organizarea activității astfel încât să fie evitat, pe cât posibil, contactul direct între persoane, inclusiv prin utilizarea mijloacelor electronice de comunicare.”*

Cum a înțeles ASF să facă aplicarea acestor prevederi menite să asigure bună comunicare cu publicul în sensul Decretului nr. 195/2020? Prin implementarea unor măsuri cum ar fi:

- Eliminarea posibilității de transmitere a reclamațiilor on-line prin e-mail, modalitate prin care erau transmise ASF **“doar” 69,34% dintre reclamații;**
- Eliminarea posibilității de transmitere a reclamațiilor prin intermediul registraturii, canal de comunicare prin care erau transmise **7,99% dintre reclamații;**
- Eliminarea posibilității de transmitere a reclamațiilor prin poștă, modalitate prin care erau transmise **6,45% dintre reclamații;**
- Limitarea numărului de reclamații care pot fi transmise prin intermediul aplicației on-line, aşa cum ASF recunoaște în Răspunsul formulat față de Scrisoarea Deschisă.

Această practică abuzivă, recunoscută de ASF în cuprinsul comunicărilor sale<sup>6</sup>, a fost rectificată abia după câteva săptămâni și doar în urma notificărilor transmise de către petenți și membri COTAR către conducerea ASF. Prin acest mijloc de comunicare erau transmise **16,25% dintre petiții** până în momentul în care ASF a intervenit, în timpul stării de urgență, asupra aplicației și a limitat numărul de reclamații care pot fi transmise prin intermediul acesteia.

---

<sup>6</sup> A se vedea Adresa ASF nr. 2382/30.04.2020, formulată ca răspuns la scrisoarea Deschisă prin care COTAR semnală gravele nereguli existente pe piață.

În realitate, procedând astfel ASF a închis aproximativ 90% dintre canalele de comunicare cu publicul.

În loc de a proteja consumatorii de asigurări de abuzurile operatorilor aşa-zise supravegheata și de a lăsa măsuri pentru creșterea numărului de mijloace de comunicare on-line în perioada stării de urgență, ASF a dispus măsuri cu efect tocmai opus, încalcând în acest sens inclusiv prevederile Art. 50 din Decretul nr. 195/2020 privind instituirea stării de urgență pe teritoriul României, care prevede faptul ca autoritățile trebuie să asigure mijloace electronice de comunicare și NU să restrângă toate mijloacele de comunicare și cu precădere cele electronice.

În completarea masurilor de protejare a pietei de asigurari, ASF a adoptat și alte măsuri anti-consumator:

- Se prevalează de dispozitiile art 56 din Decretul nr. 195/2020 privind instituirea stării de urgență pe teritoriul României, care prevede:

**“Pe perioada stării de urgență, termenele legale stabilite pentru soluționarea solicitărilor formulate în exercitarea liberului acces la informații de interes public, precum și a petițiilor se dublează.”**

Practic, dacă tot a închis 90% dintre canalele de comunicare cu publicul, ASF a decis să majoreze (dubleze) termenul de soluționare a petițiilor, fapt care l-a comunicat explicit și pe site-ul instituției.

**“ANUNȚ: Conform art. 56 din Decretul privind instituirea stării de urgență pe teritoriul României, “ pe perioada stării de urgență, termenele legale stabilite pentru soluționarea solicitărilor formulate în exercitarea liberului acces la informații de interes public, precum și a petițiilor se dublează” – extras de pe pagina principala a Autoritatii de Supraveghere Financiara.**

În ceea ce privește modalitatea în care ASF răspunde la reclamațiile înregistrate, prin preluarea punctului de vedere al asigurătorului, arătăm că, în nenumarate cazuri, s-a constatat că în loc de a verifica temeinicia notelor de fundamentare transmise de către societățile de asigurări, ASF preia explicațiile și punctele de vedere incalificabile exprimate de aceștia cum ar fi stabilirea despăgubirilor prin raportare la *“nivelul de trai din România”*, iar nu la prejudiciul efectiv suferit (practică întâlnită la Euroins Romania Asigurare-Reasigurare) sau solicitarea unui număr de zece facturi anterioare și ulterioare (aferente altor servicii prestate unor terți) celei depuse la dosarul de daună (practică utilizată de societatea City Insurance), demonstrând veleități de autoritate de control fiscal precum ANAF.

Pentru a demonstra veridicitatea susținerilor noastre, atașăm prezentei documente (Anexa 4) care atestă identitatea ideilor exprimate de ASF și asigurători.

Nu în ultimul rând, sub acest aspect facem referire și la costurile generate de modalitatea în care ASF gestionează petițiile/reclamațiile, refuzând să ia măsurile necesare pentru stoparea abuzurilor care generează un număr tot mai mare de petiții/reclamații.

Pe baza informațiilor publicate de ASF, a fost determinat un cost de **aproximativ 300 de lei pentru fiecare răspuns la petițiile/reclamațiile înregistrate**.

Pentru că anul trecut numărul acestora a crescut exponential, doamna Doina Dascălu, prim-vicepreședinte ASF, a fost nevoie să aloce resurse suplimentare pentru a face față valului de reclamații care punctau gravele nereguli ale pieței de asigurări.

A fost necesară detașarea unor persoane din cadrul Fondului de Garantare al Asigurațiilor (FGA), care să asiste personalul ASF doar cu activitatea de gestionare a reclamațiilor, activitate în care au fost implicați inclusiv consilierii din cabinetul doamnei prim-vicepreședinte, la care se adaugă alte persoane din cadrul ASF.

În alte cuvinte, conducerea ASF, în loc de a disciplina piața de asigurări, a ales să le permită societăților de asigurare realizarea unor venituri de zeci de milioane de euro, desconsiderând și încălcând drepturile păgubiților (prin refuzul de a soluționa dosarele de daună conform legii, neachitarea despăgubirii sau diminuarea nejustificată a acesteia etc.). În tot acest timp, ASF a fost nevoie să detașeze un număr considerabil de persoane a căror singură activitate constă în gestionarea reclamațiilor.

ASF ar fi putut lua două măsuri simple, cu impact asupra consumatorului:

- Sa disciplineze piata prin sanctiuni (amenzi și retragere temporara a licentei RCA);
- Sa detaseze oameni la departamentul de control pentru a demara mai multe controale la firmele de asigurari cu probleme consacrate, aflate în creștere în urma raportarilor primite din petiții.

În acest context, solicităm Parlamentului României ca, în cadrul activității de control și verificare pe care o desfășoară, să pună în vedere conducerii ASF prezentarea de informații privind numărul persoanelor implicate în anul 2019 în activitatea de gestionare a reclamațiilor și ce buget de salarii și logistică a presupus această activitate. Ceea ce se cunoaște cu certitudine este faptul că salariile nete lunare ale celor implicați în procesul de răspuns la reclamații a depășit 75.000 de euro pe lună, sumă la care se adaugă taxele către bugetul de stat și cheltuielile cu logistica.

Pentru ce?

Pentru ca actuala conducere a ASF preferă să platească peste un million și jumătate de euro/an salariile și logistică necesare și să aplice sanctiuni de 141 000 de euro întregii piete a asigurărilor.

### 3. ASF a creat veritabile blocaje în activitate de soluționare a dosarelor de daună, refuzând să soluționeze petițiile/reclamațiile formulate de către unitățile reparatoare în baza cesiunilor de creață încheiate cu persoanele păgubite

Cu privire la acest subiect, apreciem că sunt necesare o serie de clarificări prealabile, care să permită o înțelegere corectă a scopului, efectelor și modalității în care mecanismul cesiunii de creață funcționează în domeniul asigurărilor auto.

În contextul abuzurilor existente pe piață, descrise de COTAR inclusiv în cuprinsul prezentului document, persoanele păgubite, care, prin ipoteză, nu au nicio culpă în producerea accidentului

(riscului asigurat), se confruntă cu un număr tot mai mare de obstacole și piedici în calea valorificării drepturilor lor legitime.

Aceste piedici constau în refuzul asigurătorului de a efectua constatarea în condițiile legii, refuzul de a achita despăgubirea sau reducerea nejustificată a acesteia, existența unor presiuni considerabile din partea asigurătorilor pentru acceptarea unor soluții de reparație improprii, stabilite unilateral de asigurători, cu promisiunea că în acest caz soluționarea dosarului de daună (și, implicit, plata despăgubirii) se va realiza cu celeritate, etc.

Mai nou, acestor abuzuri ale asigurătorilor li se adaugă cele săvârșite de ASF, constând în restrângerea dreptului de a formula reclamații, prelungirea nejustificată a duratei de soluționare, refuzul autorității de a lua măsurile necesare pentru remedierea neregularităților, și.a.

În acest context, nu puțini sunt cei care, confruntați cu aceste realități, aleg fie să renunțe la drepturile lor, ajungând să suporte (total sau parțial) costurile reparațiilor din propriile resurse, fie să utilizeze în continuare autovehiculul avariat fără efectuarea reparațiilor, punând în pericol siguranța circulației pe drumurile publice.

Totuși, cei care doresc să își valorifice în condițiile legii drepturile pe care le au în calitate de consumatori de asigurări, au posibilitatea cessionării drepturilor lor către entități (spre exemplu, unitățile reparatoare) care, dispunând de experiență și cunoștințele tehnice necesare, sunt apte să asigure realizarea acestui deziderat.

În mod evident, acest mecanism nu este pe placul asigurătorilor, întrucât un consumator care, beneficiind de asistență de specialitate, este corect și complet informat, nu mai poate fi determinat (prin mijloace de presiune mai mult sau mai puțin legale) să accepte o încalcare sau o diminuare a drepturilor sale, ceea ce se traduce în profituri ilicite mai reduse pentru asigurători.

Întrucât, aşa cum rezultă din practica recentă (ceea ce nu este pe placul asigurătorilor și nici al ASF), între cele două entități existând o identitate de interes, acest mecanism perfect legitim și menit să vină în sprijinul consumatorului, nu mai este recunoscut de către actuala conducere a Autorității.

Subliniem că mecanismul cesiunii de creață este în deplină concordanță atât cu prevederile legale generale regăsite în Codul Civil ("C.civ."), cât și cu cele specifice domeniului asigurărilor RCA, aşa cum vom arăta în paragrafele următoare. De altfel, valabilitatea și efectele acestui mecanism au fost acceptate în mod neechivoc atât de către asigurători cât și de ASF, de la înființarea acestei autorități și până în martie 2020 când, în mod subit, ASF a decis să nu mai accepte acest mecanism.

Până în luna martie 2020, ASF a primit și soluționat toate petițiile/reclamațiile formulate de cessionari care, subrogându-se în drepturile persoanelor păgubite (ca efect al cesiunii) au preluat toate drepturile acestora, inclusiv acela de a sesiza ASF cu practicile ilicite ale asigurătorilor.

Însă, începând cu luna martie 2020, ASF refuză să mai recunoască valabilitatea acestui mecanism și procedează la clasarea tuturor petițiilor/reclamațiilor formulate în aceleasi

**condiții, fără ca într-o perioadă să fi intervenit o modificare legislativă care să justifice această modificare de conduită.**

În contextul abuzurilor și derapajelor existente pe piața asigurărilor din România, este limpede că această modificare subită și nejustificată în conduită ASF nu este decât un mijloc suplimentar prin care sunt sprijiniți asigurătorii, prin blocarea efectivă a tuturor modalităților prin care abuzurile acestora din urmă pot fi reclamate.

O astfel de practică, aflată în flagrant dezacord cu legislația aplicabilă și incompatibilă cu cerințele unui stat democratic se impune a fi cenzurată de către autoritățile cărora legea le recunoaște atribuții de supraveghere și control asupra ASF, pentru motivele dezvoltate în cele ce urmează.

**A. Legislația din domeniul asigurărilor recunoaște tuturor petenților, persoane fizice sau juridice, dreptul de a formula și înregistra pe rolul ASF reclamații și de a obține soluționarea acestora**

Conform prevederilor Legii nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudiciile produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie ("Legea nr. 132/2017"), reprezintă contravenție nerespectarea, de către asigurători, a dispozițiilor referitoare la despăgubirea persoanei prejudicate pentru întreg prejudiciul rezultat dintr-un risc asigurat (art. 11), modul de calcul al despăgubirilor (art. 14), soluționarea cererii de despăgubire (art. 21) și respectiv plata despăgubirii (art. 23).

Mai departe, art. 37 alin. (3) din același act normativ stabilește că activitatea de constatare și sancționare a contravențiilor se realizează de către ASF, în condițiile legislației specifice în domeniu, inclusiv Legea nr. 237/2015 privind autorizarea și supravegherea activității de asigurare și reasigurare ("Legea nr. 237/2015") și Legea nr. 32/2000 – în prezent Legea nr. 236/2018 privind distribuția de asigurări ("Legea nr. 238/2018").

Cu privire la petiții/reclamații în special, prevederile art. 8 alin. (12) din Legea nr. 237/2015 stabilesc faptul că "*A.S.F. răspunde la petițiile referitoare la activitatea societăților primite de la contractanți, păgubiți sau reprezentanți ai acestora*", dispoziții similare fiind regăsite și în legea nr. 236/2018, cu privire la activitatea intermediarilor de asigurări.

Pe baza dispozițiilor legale anterior menționate și în vederea punerii acestora în aplicare, ASF a emis Norma nr. 18/2017 privind activitatea de soluționare a petițiilor, articolul 2 din acest act normativ definind noțiunile de lucru astfel:

*"1. petent - persoană fizică sau juridică care are calitatea de asigurat, contractant, beneficiar, persoană prejudicată sau reprezentanți ai acestora, așa cum sunt definite de legislația în vigoare;*

*2. petiție - cererea, reclamația, sesizarea, formulată în scris ori prin poștă electronică, prin intermediul căreia un petent își exprimă nemulțumirea cu privire la activitatea societăților și brokerilor”*

Așadar, conform poziției exprimate de ASF în cuprinsul reglementărilor proprii, noțiunea de ”*petent*” cuprinde persoana fizică, dar și persoana juridică și reprezentanții acestora, astfel cum sunt aceștia definiți de legislația în vigoare.

Revenind la prevederile Legii nr. 132/2017, art. 2 pct. 20 din acest act normativ definește noțiunea de persoană prejudiciată astfel:

*”persoană prejudiciată - persoana îndreptățită să primească despăgubiri pentru prejudiciul suferit ca urmare a producerii unui risc acoperit printr-un contract RCA.”*

Se constată, de la bun început, că legea nu face distincție între persoana fizică și persoana juridică, recunoscând fiecăreia dintre acestea calitatea de persoană prejudiciată. De altfel, acest fapt este în acord cu finalitatea și mecanismele actului normativ în general, dat fiind că inclusiv persoanele juridice pot fi parte într-un contract de asigurare, pot detine în proprietate automobile și pot, deci, avea calitatea de persoana prejudiciată ca urmare a producerii unui risc asigurat.

Excluderea persoanelor juridice de la exercitarea unui drept expres recunoscut de lege (cum este dreptul la petiționare/ formularea de reclamații cu privire la abuzurile asigurătorilor), în condițiile în care acestora li se aplică aceleași mecanisme ca persoanelor fizice, este o măsură lipsită de temei legal.

#### **B. Dispozițiile din Codul civil privind cesiunea de creanță și subrogația atestă transferul tuturor drepturilor aferente creanței cedionate**

Așa cum s-a reținut și în cuprinsul Adresei ASF, dispozițiile art. 1566 alin. (1) din Codul Civil stabilesc faptul că:

*”Cesiunea de creanță este convenția prin care creditorul cedent transmite cessionarului o creanță împotriva unui terț.”*

Cu toate acestea, conform normelor de interpretare și aplicare a legii, prevederile anterior menționate nu vor fi analizate izolat, ci împreună cu toate celealte prevederi aplicabile în speță, dintre care amintim pe cele ale art. 1568 alin. (1) C.Civ., conform căroră:

*”(1) Cesiunea de creanță transferă cessionarului:*

- a) toate drepturile pe care cedentul le are în legătură cu creanța cedată;*
- b) drepturile de garanție și toate celealte accesoriile creanței cedate.”*

Mai mult, potrivit art. 1573 C. civ. „creanța este cedată prin simpla convenție a cedentului și a cessionarului, fără notificarea debitorului”, astfel că prin contractul de cesiune de creanță încheiat potrivit legii între proprietarul vehiculului avariat și unitatea reparatoare, aceasta din urmă se subrogă în totalitatea drepturilor persoanei prejudicate.

Nu pot fi primite afirmațiile Autorității referitoare la presupusul caracter netransmisibil al dreptului la despăgubire având în vedere conținutul dispozițiilor art. 1569 C.Civ. conform cărora

*“(I) Nu pot face obiectul unei cesiuni creanțele care sunt declarate netransmisibile de lege.”*

Așadar, au caracter netransmisibil doar acele drepturi de creanță care sunt declarate astfel prin lege. Din această perspectivă, atragem atenția că nici Legea nr. 132/2017 și nici legislația conexă nu conțin vreo prevedere care să instituie un caracter netransmisibil al dreptului de creanță izvorât dintr-un contract de asigurare RCA.

De altfel, în conținutul Adresei ASF nu este indicată nicio astfel de prevedere, deși este incontestabil că avansarea unei teze presupune fundamentarea temeinică a acesteia, mai ales atunci când ea propune o restrângere fără precedent a unui drept fundamental cum este dreptul de a sesiza o autoritate publică în legătură cu aspecte care țin de competența sa exclusivă.

Așadar, în baza contractului de cesiune de creanță încheiat cu persoana pagubită, este transmisă nu doar creanța, ci și *“toate drepturile în legătură cu aceasta”*, adică inclusiv cele prevăzute de Legea nr. 132/2017, Norma nr. 20/2017 și legislația conexă, printre care se numără și cel referitor la formularea și înregistrarea pe rolul ASF a unor reclamații/sesizări, în situațiile în care asigurătorii săvârșesc încălcări ale legislației incidente.

În practică, este bine cunoscut faptul că prin efectul cesiunii operează o subrogare a cessionarului în drepturile cedentului, acesta fiind motivul pentru care cessionarul este îndreptățit să solicite și să obțină plata despăgubirii de la asigurătorul RCA. De altfel, acesta este un mecanism de largă răspândire și a căruia valabilitate nu a fost contestată niciodată de către ASF anterior lunii martie 2020.

Prevederile legale anterior menționate susțin concluzia că atunci când o terță persoană (în acest caz, unitatea reparatoare), în baza convențiilor încheiate (cesiune de creanță, subrogație), înlătură consecințele riscului asigurat produs și aduce bunul la starea de funcționare anterioară (în acest caz, prin efectuarea lucrărilor de reparație), ea este cea care suportă prejudiciul și tot unitatea reparatoare este îndreptățită să primească despăgubirea și să exercite drepturile din contractul de asigurare, inclusiv cel de a se adresa autorităților competente în vederea remedierii unor abuzuri.

Or, date fiind formularea legii și interpretarea corectă care se impun cu privire la textul art. 1568 C.civ., care nu prevede nicio excepție de la transferul integral al drepturilor de la cedent către cessionar, rezultă dincolo de orice dubiu faptul că cesiunea de creanță încheiată între proprietarul

vehiculului avariat și unitatea reparatoare sau alte entități include toate drepturile în legătură cu recuperarea integrală a sumelor datorate cu titlu de despăgubiri de către asigurătorul RCA.

Din această perspectivă, este evidentă strânsa legătură între (i) dreptul cessionarului de a încasa despăgubirile datorate de către asigurător, prevăzut în contractul de cesiune de creație încheiat cu proprietarul vehiculului avariat, și (ii) dreptul cessionarului de a valorifica creația cedată, de a acționa în vederea relizării dreptului cedat, inclusiv prin depunerea de petiții/reclamații/sesizări adresate ASF, care este autoritatea competență în acest domeniu, conform legii.

Așadar, dreptul de a solicita plata integrală a despăgubirilor și de a sesiza ASF în cazul nerespectării obligației de plată de către asigurător reprezintă un drept inherent dreptului la încasarea despăgubirilor datorate, transferat cessionarului prin intermediul contractului de cesiune de creație.

În plus față de cele de mai sus, formularea și depunerea unei reclamații la ASF, de către cessionar, este justificată și susținută și în raport de următoarele considerente:

- Potrivit art. 1578 C. civ., „*Debitorul este înținut să plătească cessionarului din momentul în care: ... b) primește o comunicare scrisă a cesiunii, pe suport hârtie sau în format electronic, în care se arată identitatea cessionarului, se identifică în mod rezonabil creația cedată și se solicită debitorului să plătească cessionarului.*”
- Obligația de a plăti valoarea integrală a despăgubirilor rezultă și din prevederile Codului Civil privind răspunderea civilă delictuală, care prevede la art. 1385 (întinderea reparației) că „*prejudiciul se repară integral, dacă prin lege nu se prevede altfel.*”
- Prevederile art. 14 din Legea nr. 132/2017 stabilesc faptul că:
  - „(I) *Despăgubirile se acordă în quantum egal cu întinderea prejudiciului [...].*”
- Art. 37 din Legea nr. 132/2017 prevede că încalcările privind neplata despăgubirilor în mod integral și/sau la timp sunt considerate contravenții:
  - „(I) *Constituie contravenție săvârșirea următoarelor fapte:a) neplata integrală la termen de către asigurătorii RCA a despăgubirilor datorate din asigurarea obligatorie RCA [...].*”

Față de cele prezentate mai sus, considerăm că nici argumentul regăsit în Răspunsul ASF conform căruia „*normele care reglementeză asigurarea de răspundere civilă delictuală nu conțin dispoziții referitoare la cesionarea drepturilor decurgând dintr-un contract de asigurare de răspundere civilă*” nu poate sprijini poziția recent adoptată de ASF.

Este bine cunoscut faptul că la baza oricărui sistem de drept se află o serie de principii fundamentale și general aplicabile, printre care și cel conform căruia: *"Tot ceea ce legea nu interzice, permite."*

Menționăm, totuși, faptul că în cuprinsul Codului Civil se regăsesc numeroase prevederi care fac referire la posibilitatea/necesitatea transmiterii sau cedării drepturilor rezultând dintr-un contract de asigurare (a se vedea, spre exemplu, dispozițiile art. 1484 C.civ.). Față de aceste dispoziții, cuprinse într-o lege organică având forță juridică superioară, și în absența unor prevederi contrare în legislația specială (aspect reținut și în Răspunsul ASF), considerăm că restrângerea aplicabilității acestui mecanism este lipsită de temei legal.

### **C. Legislația aplicabilă în domeniul asigurărilor RCA nu conține prevederi derogatorii care să limiteze în vreun fel posibilitatea intervenirii unei cesiuni de creanță între proprietarul vehiculului avariat și unitatea reparatoare sau efectele acestui mecanism**

Legislația RCA nu introduce elemente derogatorii în ceea ce privește posibilitatea de a încheia contracte de cesiune de creanță prin care drepturile persoanei prejudicate să se transfere către unitățile reparatoare, în condițiile prevăzute de Codul Civil.

De altfel, acest fapt este confirmat și de practica și uzanțele specifice pieței asigurărilor RCA, în care astfel de contracte sunt încheiate în numeroase dosare de daună. Mai mult decât atât, Legea nr. 132/2017 prevede în mod expres posibilitatea încheierii contractelor de mandat în scopul reprezentării intereselor persoanei prejudicate.

Totodată, prevederile art. 2 pct. 20 din Legea nr. 132/2017 definesc persoana prejudiciată ca fiind *"persoana îndreptățită să primească despăgubiri pentru prejudiciul suferit ca urmare a producerii unui risc acoperit printr-un contract RCA"*. Legea nu utilizează sintagme precum *"persoana care definește în proprietate bunul avariat"* sau *"victima/persoana lezată în cadrul evenimentului produs ca urmare a unui risc asigurat"* tocmai pentru a nu limita nejustificat sfera de aplicare a prevederilor legii.

Lecturând expunerea de motive care a stat la baza adoptării Directivei 2009/103/CE<sup>7</sup>, pe care Legea nr. 132/2017 a transpus-o în dreptul național, se poate constata că voînța legiuitorului (național și european) a fost aceea de a asigura persoanelor păgubite cât mai multe mijloace în vederea protejării intereselor lor.

Din această perspectivă, s-a avut în vedere faptul că dinamica relațiilor rezultând din raporturile de asigurare impune și utilizarea unor mecanisme cum sunt mandatul, cesiunea de creanță, subrogația, tocmai pentru a asigura persoanelor o procedură cât mai facilă în vederea reparării

prejudiciului suferit, fiind astfel atins dezideratul reglementării - protecția sporită a consumatorilor de asigurări.

În același timp, dispozițiile art. 4 alin. (1) din legea nr. 213/2015 privind Fondul de garantare al asiguraților, relevante pentru speța de față, definesc noțiunea de „creditori de asigurări” ca fiind, după caz:

- (i) persoana asigurată - persoana fizică sau juridică aflată în raporturi juridice cu asigurătorul debitor prin încheierea contractului de asigurare;
- (ii) beneficiarul asigurării - terța persoană căreia, în baza legii sau a contractului de asigurare, asigurătorul debitor urmează să îi achite sumele cuvenite ca urmare a producerii riscului asigurat;
- (iii) persoană păgubită (în cazul asigurării de răspundere civilă) - persoana îndreptățită să primească despăgubiri pentru prejudiciul suferit ca urmare a producerii unui risc acoperit printr-un contract de asigurare de răspundere civilă.

Așadar, legislația din domeniul asigurărilor reglementează expres ipoteza în care creditorul de asigurări (persoana îndreptățită să primească despăgubirea și să exercite celelalte drepturi rezultând din contractul de asigurare) să nu fie una și aceeași persoană cu cea indicată în contractul de asigurare.

Cu alte cuvinte, calitatea de creditor de asigurare și, implicit, aceea de persoană păgubită, poate fi deținută și de o terță persoană (în acest caz, unitatea reparatoare) care va fi asimilată persoanei păgubite în temeiul legii sau al convenției.

Este limpede că atunci când unitatea reparatoare, în baza convențiilor încheiate (cesiune de creanță, subrogație), efectuează lucrările necesare pentru înlăturarea consecințelor riscului asigurat și aducerea bunului la starea de funcționare anterioară, ea este cea care suportă prejudiciul și tot unitatea reparatoare este îndreptățită să primească despăgubirea și să exercite drepturile din contractul de asigurare, inclusiv cel de a se adresa autorităților competente în vederea remedierii unor abuzuri.

#### D. Practica judiciară confirmă atât valabilitatea contractelor de cesiune de creanță încheiate între proprietarii vehiculelor avariate și unitățile reparatoare, cât și efectele acestora

Modalitatea în care ASF înțelege să se raporteze la reclamațiile formulate de cessionari este cu atât mai neîntemeiată cu cât practica instanțelor judecătorești competente este unanimă în sensul reținerii valabilității contractelor de cesiune de creanță încheiate între proprietarii vehiculelor avariate și unitățile reparatoare.

Menționăm că există mii de dosare având ca obiect plata sumelor datorate cu titlu de despăgubiri de către asigurători, unităților reparatoare – care au dobândit creanța și s-au subrogat în

drepturile persoanei prejudicate, iar soluțiile pronunțate de instanțele de judecată sunt **într-o proporție covârșitoare (aproximativ 95%) în defavoarea asigurătorilor RCA, care ajung să fie obligați la plata tuturor debitelor restante și a penalităților aferente.**

Pentru pronunțarea acestor soluții, instanțele competente:

- rețin, fără excepții, calitatea procesuală activă a cessionarilor – reclamanți în aceste litigii, și
- recunosc existența contractelor de cesiune de creață și admit că, având în vedere efectele juridice pe care acestea le produc, unitățile reparatoare au dreptul de a solicita și încasa despăgubirile integrale de la asigurători.

De asemenea, în ceea ce privește transmiterea tuturor drepturilor care au legătură cu creața cedată, facem trimitere și la practica Înaltei Curți de Casătie și Justiție, care prin Decizia nr. 985/2013 pronunțată în dosarul nr. 18764/3/2010, a reținut că cessionarul poate efectua toate demersurile legale necesare pentru recuperarea creaței, după cum urmează:

*„Cessionarea creaței împreună cu garanțiile reale și personale accesori este prevăzută în art. 1 alin. (2) din contractul de cesiune, părțile convenind totodată în alin. (3) aceluiași articol că cessionarul se va subroga în toate drepturile cedentului în legătură cu creața cessionată, urmând a exercita toate demersurile legale necesare în vederea recuperării întregii valori a creaței (...).”*

*„În fundamentarea acestei soluții instanța de control judiciar a reținut, în esență, că apelanta este îndreptățită să solicite de la intimată penalitățile de întârziere, având în vedere că, potrivit contractului de cesiune, creața se ceseionează împreună cu garanțiile reale și personale accesori, iar cessionarul se subrogă în toate drepturile cedentului (...).”*

Pentru a elimina orice îndoială cu privire la faptul că aceasta este interpretarea corectă a legislației anterior citate, facem referire la Decizia nr. 29 din 02.03.2020, pronunțată de Înalta Curte de Casătie și Justiție – completul pentru dezlegarea unor chestiuni de drept. Fără a dezvolta pe larg detaliile acestei proceduri, menționăm că prin această decizie Înalta Curte a transat o serie de controverse referitoare la modalitatea de interpretare și aplicare a dispozițiilor legale la care am făcut referire în prezenta cerere, stabilind că:

- Noțiunea de creditor de asigurare include și societatea de asigurare, titulară a dreptului de regres, care a despăgubit pe asiguratul său;
- Noțiunea de creață de asigurare include și creața izvorâtă din dreptul de regres al unui asigurător, împotriva altui asigurător (atunci când s-a făcut decontarea directă);

- În ipoteza exercitării dreptului de regres, plafonul de 450.000 lei se aplică pentru fiecare creață în parte.

De la bun început, se constată că teza avansată de ASF cu privire la acest aspect, respectiv că nicio altă persoană în afară de persoana asigurată nu poate exercita drepturile izvorâte dintr-un contract de asigurare, este lipsită de temei. Prin Decizia amintită, Înalta Curte a stabilit că aceste drepturi pot fi exercitate, spre exemplu și de către un alt asigurător, în spătă fiind incident mecanismul decontării directe.

De asemenea, Înalta Curte a menționat expres faptul că pot fi exercitate și alte drepturi decât cel de a încasa despăgubirea, spre exemplu acela de a se adresa FGA în calitate de creditor de asigurări, urmând ca plafonul indicat să fie aplicat pentru fiecare creață în parte. Cu alte cuvinte, nu s-a transferat doar dreptul la o sumă de bani, ci și natura/prerogativele acesteia.

Ceea ce este important de subliniat, însă, este faptul că Înalta Curte și-a fundamentat soluțiile pronunțate prin referiri la mecanismul subrogației, pe baza căruia terțul este asimilat persoanei păgubite/persoanei îndreptățite să exercite drepturile din contractul de asigurare, inclusiv cel de a primi despăgubirea. Or exact același mecanism – subrogația – funcționează și în cazul cesiunilor de creață încheiate cu proprietarii vehiculelor avariate.

Reamintim că Decizia Înaltei Curți (atât soluția cât și considerentele acesteia) este general obligatorie, conform prevederilor art. 523 alin. (1) din Codul de procedură civilă. Prin urmare, ASF nu poate adopta o conduită contrară acesteia.

#### **4. ASF a refuzat să sprijine demersurile privind suspendarea polițelor RCA pentru perioada instituirii stării de urgență**

În pofida faptului că România s-a aflat sub imperiul stării de urgență timp de 2 luni de zile, ASF nu a fost în măsură să transmită o formă finală legislativă privind suspendarea valabilității poliței RCA pentru perioada declanșării restricțiilor de circulație în timpul stării de urgență, prevedere care să se regăsească într-o eventuală ordonanță militară.

Acest fapt denotă, pe de o parte, lipsă de interes pentru protecția celor aproximativ 8 milioane de consumatori de asigurări RCA iar, pe de altă parte, reprezinta o veritabilă acțiune de sabotare economică a domeniului de transport din România și a industriei auto care au în total circa 500.000 de angajați (la care se adaugă membri de familie, dependenți de aceștia) și care contribuie cu aproximativ 15% la PIB-ul României.

Nu este o coincidență faptul că din aceasta netranspunere în lege a posibilității suspendării contractului de asigurare RCA, firmele de asigurări au fost din nou marii castigați, în perioada declansării restricțiilor de circulație, numărul de accidente scăzând cu 72% (Conform Politiei Romane). ASF a facut din nou jocurile firmelor de asigurări în loc să protejeze consumatorii!

Totodată, faptul că ASF și Uniunea Națională a Societăților de Asigurare-Reasigurare din România ("UNSAR") au transmis aceleasi mesaje, în care își prezintă falsa îngrijorare cu

privire la o posibila majorare a polițelor RCA cauzată de introducerea procedurii suspendării poliței RCA, fără a fi prezentat un eventual procent de majorare, fără a fi transmis un studiu de impact și prin intermediul unor acte realizate în mod individual de către domnul Cristian Rosu, acționând fără avizul Consiliului ASF, conduce la concluzia că în cadrul autorității se întamplă fapte extrem de grave, care ar trebui cercetate de către instituțiile competente.

**5. ASF tolerează activitatea unor societăți de asigurare care funcționează după mecanisme nesustenabile, conform regulilor unei structuri Ponzi. Schema Ponzi din piata de asigurari din Romania nu este o fictiune!**

Prin comunicările publice transmise în mod repetat, COTAR a atras atenția asupra lipsei de sustenabilitate a planurilor de business implementate de asigurători, care nu se bazează pe principiile de asigurare, ci pe acele procedee cunoscute sub denumirea de "Schema Ponzi", o formă de fraudă care a adus prejudicii importante sistemelor financiare în întreaga lume (în România fiind cunoscut istoricul CARITAS). Aceasta este fiind definită ca un mecanism care poate menține iluzia unei afaceri durabile atât timp cât noi investitori contribuie cu fonduri noi și atât timp cât majoritatea investitorilor nu solicită rambursare completă și încă cred în activele inexistente pe care se presupune că le dețin.

Prin luările de poziție realizate, ASF s-a grăbit să vină în sprijinul asigurătorilor, dezavuând această afirmație, inclusiv prin simularea unei lipse de înțelegeri cu privire la multitudinea de forme în care acest mecanism fraudulos se poate manifesta.

Înțelegem reticența ASF în a recunoaște faptul că în Romania există societăți care își desfăsoară activitatea similar cu operațiunile schemei Ponzi. O astfel de recunoștere publică ar putea, de altfel, antrena răspunderea mai multor persoane din cadrul ASF, inclusiv a din cadrul sectorului de asigurari condus de catre domnul Cristian Rosu.

Totuși, trebuie subliniat că prin comunicările efectuate, UNSAR afirmă **în mod neechivoc** faptul că plata daunelor este condiționată de viitoarele încasări de prime RCA:

*"Se va pune o presiune foarte mare pe asigurătorii monocromi, care au un portofoliu/încasări de peste 90% doar din RCA, nu și din alte linii de business - mai ales cele 2 companii care dețin deja peste 70% din piața RCA (n.a City Insurance și Euroins), ceea ce va genera un semnificativ risc sistemic. În aceste condiții, câteva mii de unități reparatoare nu vor mai putea primi bani pentru dosare, importatorii de piese nu vor primi sumele aferente comenziilor și implicit distributorii și transportatorii vor suferi datorită imposibilității de achitare a facturilor cu impact în blocarea procesului de distribuție și transport. Pe cale de consecință, toți pagubii vor avea mașinile blocate, iar în final, situația va conduce la o inechitate în piață între cei care nu plătesc prime și pagubii afectați în dreptul lor la despăgubire. De asemenea, va exista o îngreunare în procesul de decontare între companii, iar piața se va bloca;" – extras din materialul transmis de către UNSAR către Guvernul României la mijlocul lunii aprilie 2020.*

S-a constatat că cele afirmate de UNSAR în scrisoarea transmisă către Guvernul României s-au adeverit. De la declanșarea stării de urgență, despăgubirile achitate de către City Insurance și

Euroins – cei doi asigurători RCA care dețin mai bine de 70% din cota de piață - s-au redus considerabil (cu peste 40%), motivația acestora fiind faptul ca le-au scăzut veniturile cu aproximativ 15 % și respectiv cu aproximativ 10% celorlalți vânzători de RCA.

Reiterăm faptul că numărul de accidente de circulație și, deci, al dosarelor de daună în care a fost necesară achitarea despăgubirilor a scăzut cu 72% în această perioadă.

Această imprejurare atestă în mod neechivoc faptul că există o strânsă legatură între viitoarele încasări ale asigurătorilor și plata daunelor, asigurătorii recunoscând faptul că planurile lor de afaceri nici măcar nu iau în calcul acordarea despăgubirilor conform obligațiilor asumate. Această situație este recunoscută public de către UNSAR, dar respinsă cu vehemență de către ASF.

În acest context, suntem nevoiți să adresăm încă o dată aceleiași întrebări la care ASF a refuzat să răspundă și care pot constitui un punct de plecare în cadrul activității de control realizată de Parlament:

- De ce ASF nu s-a autosesizat la argumentele UNSAR care susțin nici mai mult, nici mai puțin decât faptul că în perioada în care firmele de asigurări nu încasează bani din cauza suspendării polițelor RCA, nu vor mai exista bani pentru plata daunelor?
- În ce constă, efectiv, supravegherea realizată de ASF, dacă nici măcar solvabilitatea și viabilitatea societăților de asigurări nu este verificată?
- Ce se va întampla cu societățile de asigurări în momentul în care le vor scădea încasările? Vom asista la noi episode ASTRA și CARPATICA?
- De cât timp cunoaște ASF faptul că în România există firme de asigurări care funcționează conform regulilor specifice schemei Ponzi și nu conform unor mecanisme sustenabile, în acord cu principiile de asigurare prevăzute de lege?

Este esențial de reținut faptul că primele de asigurare RCA se achită anticipat și integral înainte de începerea răspunderii asigurătorului. Cu alte cuvinte, asigurătorul primește banii de la asigurați înainte ca polița să intre în vigoare și înainte ca riscul să apară. Conform legislației în vigoare, pentru a putea gestiona corect banii asiguraților, asigurătorii sunt obligați ca la avizarea oricarei daune să constituie un provizion de bani cât mai apropiat de valoarea reală a daunei, (dauna medie) suma de bani care se numește *rezerva de daune*. Aceste sume se depun într-un cont și sunt eliberate odată cu plata efectivă a daunei.

Acest sistem este gândit prudential și este folosit în UE în aşa fel încât asigurătorul să poată achita despăgubiri fără să intre în incapacitate de plată.

Ce se întâmplă în realitate pe piața din România supravegheată de ASF? Două societăți de asigurare care dețin peste 70% din piața RCA înregistrează întârzieri majore la plata despăgubirilor și care ajustează până la 80% din facturile de reparație sau facturile de închiriere, iar una dintre ele a fost amendată recent de către ASF, deoarece a constituit rezerve de daună cu mult sub limita daunelor reale ce urmau a fi plătite, astfel cum rezultă din comunicatul ASF din data de 01.04.2020 conform caruia „Consiliul A.S.F. a decis sanctionarea societății

*City Insurance cu amendă în quantum de 100.000 de lei. În urma controlului efectuat au fost constatare o serie de încălcări ale Legii 237/2015 privind metodologia de calcul a rezervelor tehnice”.*

Această sancțiune urmărește să creeze impresia că ASF și-a îndeplinit atribuțiile însă vă lăsăm pe dumneavoastră să analizați dacă aceasta este o sancțiune care să determine operatorul economic să respecte în viitor dispozițiile legale, în condițiile în care la o cifră de afaceri de aproximativ 500.000.000 de euro primești o amendă de 20.000 Euro, echivalentul a 0,004% din cifra de afaceri.

Prin comparație, aplicând aceleași procent (0,004%) la salariul mediu pe economie (3.000 lei) aceasta ar însemna o amendă de 12 bani aplicată unui conducător auto pentru trecerea pe culoarea roșie a semaforului și fără sancțiunea constând în suspendarea dreptului de circulație pe drumurile publice. Ar mai respecta conducătorii auto regulile de circulație la o amendă de 12 bani? Nu este greu de imaginat haosul ce ar exista pe drumurile publice într-un asemenea scenariu, o astfel de situație existând în prezent pe piața de asigurări din România.

Credem că în cadrul controlului efectuat asupra activității ASF, Parlamentul României va trebui să solicite explicații conducerii Autorității, cu privire la aplicarea unei sancțiuni reprezentând 0,004% din cifra de afaceri, pentru un asigurător aflat la a treia abatere de același gen în mai puțin de 1 an. Este evident că astfel de ”*sancțiuni*”, departe de a avea un efect disuasiv, încurajează societățile de asigurări să procedeze de aceeași manieră.

Trebuie subliniat că **practica descrisă mai sus referitoare la subadecvarea rezervelor de daună nu constiuie un incident izolat**. De fapt, dacă analizăm informațiile publicate pe website-ul ASF, se constată că acesta este o practică mai degrabă generalizată.

Conform informațiilor existente cu privire la ședința Consiliului ASF din data de 12.02.2020<sup>8</sup>, în urma controlului efectuat la societatea Euroins s-au constatat o serie de neregularități, inclusiv cu privire la constituirea dosarelor de daună:

*”Consiliul ASF a decis sancționarea societății Euroins cu amendă în quantum de 500.000 de lei. În urma controlului efectuat, au fost constatare o serie de încălcări ale Legii 132/2017 în ceea ce privește procedurile de soluționare a dosarelor de daună RCA. Au fost constatate, de asemenea, deficiențe cu privire la mecanismele de control intern constituite la nivelul societății, precum și nereguli referitoare la modul de constituire a rezervelor tehnice și a calității datelor. Consiliul ASF a impus o serie de măsuri de natură operațională menite să conducă la remedierea, într-un termen de maximum șase luni, a aspectelor constatate.”*

De fapt, chiar în data de 20.05.2020, cu câteva zile înainte de formularea prezentului memoriu, un alt asigurător RCA – Allianz Tîriac – a fost sancționat pentru neregularități referitoare la constituirea rezervei de daună. Acestea două cazuri se adaugă celui deja cunoscut referitor la

<sup>8</sup> Disponibile la adresa <https://asfromania.ro/informatii-publice/media/arhiva/6991-deciziile-adoptate-de-consiliul-autoritatii-de-supraveghere-financiara-12-02-2020>

situată City Insurance, prima dintre societățile de asigurare sancționate pentru nereguli de acest gen.

Deși toate aceste elemente indică existența unei practici generalizate care pune în pericol însăși viabilitatea sistemului de asigurări RCA (rezerva de daună având rolul de a asigura îndeplinirea obligațiilor de despăgubire de către asigurătorii), ASF s-a mulțumit de fiecare dată să acorde avertismente sau amenzi orientate către minimul legal, asigurându-se astfel că asemenea practici vor fi repetate de către asigurători.

Aceste societăți **constituie rezerve de dauna cu mult sub limita daunei reale**, diferența de bani dintre rezerva de dauna ce ar fi trebuit corect constituată și cea constituată este „*sifonata*” din societate prin diferite scheme ilicite (dosarul prețurilor de transfer), cum ar fi : plata primelor de reasigurare unor societăți fictive din paradisuri fiscale, achiziția de terenuri și clădiri la suprapret și revanzarea lor către entități dubioase la prețuri modice, achiziții fictive de softuri, etc..

Astfel, asiguratorul în momentul în care ar trebui să achite daunele, nu are bani suficienți din rezervele de dauna constituite sub limita și va „*rostogoli*” aceste plăti din primele de asigurare pe care le incasează ulterior, pe politile noi încheiate.

**Prin urmare, este evident că nu are nicio legătură plăta daunelor existente cu faptul ca pe timpul stării de urgență asiguratorilor le vor scădea incasarile !**

Acest sistem ilicit practicat de asiguratori, pe lângă faptul că duce la neplata daunelor, creează și falsă impresie că înregistrează pierderi contabile, functionând anii la rand pe pierdere, cu consecințe deosebit de grave asupra Bugetului de Stat care în acest fel nu incasează nici macar un leu impozit pe profit!

Mai mult, încercând, parcă, să evite confruntarea cu realitățile sumbre din piață, ASF a decis suspendarea, pe termen nedefinit, a operațiunii de auditare financiară a societăților de asigurare prin metoda evaluării activelor și pasivelor - Balance Sheet Review (BSR), demers care ar fi putut releva gradul real de răspândire al acestor neregularități și (în mod normal) implementarea unor măsuri urgente care să corecteze aceste derapaje.

Însă, de vreme ce conducerea ASF nu este capabilă, dintr-un motiv sau altul, să verifice modul în care sunt constituite rezervele de daună și modul în care asigurătorii **gestionează** banii asigurătorilor, cu impact direct și negativ asupra bugetului național, solicităm Parlamentului României să ia de îndată măsurile ce se impun în vederea efectuării unui control **real** vizând aceste aspecte, înainte ca astfel de fapte ilicite să ducă la prăbușirea generalizată a sistemului de asigurări RCA.

## 6. ASF a suspendat, pe o perioadă nedeterminată, auditarea financiară a firmelor de asigurări prin metoda evaluării activelor și pasivelor - Balance Sheet Review (BSR)

În contextul tuturor problemelor existente pe piața asigurărilor RCA (unele descrise mai sus) și care constituie un risc pentru însăși viabilitatea întregului sistem, orice autoritate de control acționând cu bună-credință ar fi ajuns la concluzia că se impune declanșarea, de îndată, a unui control extins asupra societăților de asigurare.

Totuși, în situația de față ASF s-a prevalat de existența pandemiei COVID-19 pentru a justifica amânarea auditării financiare a firmelor de asigurări, un veritabil cadou de sute de milioane de euro făcut unor societăți care, deși nu mai îndeplinesc criteriile de solvabilitate pentru a vinde în continuare anumite produse de asigurare cum este cel RCA, grație acestei amânări vor putea încasa în continuare sute de milioane de euro prin vânzarea unor hârtii care se numesc polițe RCA.

**ASF a constatat** în urma controalelor efectuate la unele companii de asigurari cu cota de peste 30% în RCA (exemplu City Insurance) ca acestea “*masluiau*” rezerva de dauna constituită (subrezervare), pentru a manipula datele sale financiare raportate și pentru a nu fi nevoie să facă infuzie de capital. În acceptiunea ASF, aceasta masluire a rezervei tehnice reprezintă o “*bagatela*”, fiind amendata simbolic cu echivalentul a 21000 de euro, fiind totodată și amenda minima pe care o putea aplica ASF unei societăți de asigurari aflate la a 3-a abatere dovedita în ultimul an.

Dacă ASF ar fi supravegheat în mod real piața de asigurări, constatarea abaterilor anterior menționate, în contextul altor derapaje existente și ținând cont de episoadele catastrofale din trecut (cazurile Astra și Carpatica, a căror situație pare să se repete) ar fi condus la începerea, de urgență, a unui vast program de auditare a întregii piețe pentru a afla în mod concret situația reală privind solvabilitatea firmelor de asigurări.

Subliniem faptul că **activitatea de auditare poate fi realizată și off-site (la distanță)**, prin solicitarea accesului la aplicația informatică a asigurătorului printr-o conexiune VPN securizată, prin care auditorul să aibă acces la datele și rapoartele firmei de asigurări. În anul 2020 o astfel de auditare poate avea loc și cu un minim contact direct cu firma de asigurări, **cu o singură condiție: să existe voineță în acest sens din partea ASF!**

Este evident, însă, că ASF nu urmărește un asemenea curs de acțiune care ar putea atrage eventuale răspunderi ale unor persoane cu funcții de conducere din ASF întrucât, ca urmare a controalelor de fond efectuat la unele societăți de asigurări, nu s-au luat măsurile corespunzătoare pentru încalcarea în mod repetat a dispozițiilor legale.

Nu trebuie pierdut din vedere nici faptul că în istoria acestei instituții au existat cazuri de condamnări pentru relațiile neconforme legii dintre autoritatea de supraveghere și unii operatori protejați.

## 7. ASF refuză în mod sistematic să constate și să sancționeze abaterile asigurătorilor într-o manieră adecvată, ținând cont de gravitatea acestora și gradul de repetare. Astfel, sancțiunile aplicate pieței de asigurari în urma gravelelor și repetateelor abateri au fost dubios de mici

Conform prevederilor Legii nr. 132/2017, reprezintă contravenție nerespectarea, de către asigurători, a dispozițiilor referitoare la despăgubirea persoanei prejudicate pentru întreg prejudiciul rezultat dintr-un risc asigurat (art. 11), modul de calcul al despăgubirilor (art. 14), soluționarea cererii de despăgubire (art. 21) și respectiv plata despăgubirii (art. 23).

Art. 37 alin. (3) din același act normativ stabilește că activitatea de constatare și sancționare a contravențiilor se realizează de către ASF, în condițiile legislației specifice în domeniu, inclusiv Legea nr. 237/2015 privind autorizarea și supravegherea activității de asigurare și reasigurare ("Legea nr. 237/2015") și Legea nr. 32/2000 – în prezent Legea nr. 236/2018 privind distribuția de asigurări ("Legea nr. 238/2018").

In perioada 2017 – 2019, ASF a înregistrat un numar de 44 274 de petitii si a declansat 33 de actiuni de control (în 3 ani de zile !!!), rezultand urmatoarele sanctiuni aplicate pietei "supravegheate":

- 30 de avertismente scrise (ar fi de ras, daca nu ar fi de plans!)
- 28 de amenzi in cuantum total de 2 307 500 lei

Practic, ASF a pedepsit "drastic" o piata cu cifra de afaceri de 2 miliarde de euro/an cu o amendă "dura" de 769 500 de lei/an sau o amendă medie de 82410 lei/societate de asigurari, adica aproximativ 17 200 euro.

Amenzile totale date in ultimii 3 ani de catre ASF firmelor de asigurari sunt mai mici decat sumele castigate la SalFin de catre persoanele fizice care au castigat litigiile cu asiguratorii.

**Amenzile date de ASF in ultimii 3 ani sunt de 2 307 500 lei. Sumele recuperate de catre consumatori prin intermediul SalFin a fost in 3 ani de zile in cuantum de 2 828 040 lei !!!**

- 27 de planuri de masuri. Planurile de masuri sunt de cele mai multe ori propuse chiar de catre firmele de asigurari si acceptate de catre ASF. Din informatiile noastre, City Insurance si Euroins nu au respectat planul de masuri si nu au raspuns absolut deloc pentru asta.
- 3 planuri de redresare/finantare. ASF nu a urmarit modul de aplicare a planului de redresare cel putin in cazul unei companii de asigurari si a decis sa o scoata din redresare!
- Doar 2 persoane au fost gasite vinovate de catre ASF si li s-a retras aprobarea detinerii functiei de conducator executiv si administrativ. Pentru restul greselilor existente in piata de asigurari nu exista vinovati!
- Unei singure societati de asigurari i s-a retras autorizatia de functionare. ASF a rezolvat problema pietei de asigurari retragand unei societati de asigurari cu cota de 1% din piata autorizatia de functionare.

In cele ce urmeaza va vom transmite ceea ce ar fi trebuit sa faca ASF conform legii 132/2017:

Art. 37: Contravenții și sanctiuni

"(1) Constituie contravenție săvârșirea următoarelor fapte:

a) neplata integrală la termen de către asigurătorii RCA a despăgubirilor datorate din asigurarea obligatorie RCA către persoanele prejudicate sau către asigurați, în condițiile prezentei legi și ale reglementărilor emise în temeiul art. 43;

(...)

(2) Săvârșirea contravențiilor prevăzute la alin. (1) se sancționează astfel:

a) faptele asigurătorilor RCA prevăzute la alin. (1) lit. a), b), d), g), h) 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;"

In realitate, ASF era obligata sa aplice amenzi pentru fiecare abatere constata in parte.

Va rugam sa retineti faptul ca:

- Doar anul trecut, peste 250 de persoane au castigat in litigiu cu asiguratorii prin procedura SalFin.  
Asta inseamna ca asiguratorii au incalcat legea de peste 250 ori doar in relatie cu consumatorii – persoane fizice care au apelat la procedura SalFin.
- ASF a primit in ultimii 3 ani un numar de 44 274 de petitii, ASF admitand faptul ca majoritatea petentilor au dreptate. Asta inseamna ca asiguratorii au incalcat legea de zeci de mii de ori in relatie cu pagubitii RCA.
- In cadrul instantelor de judecata au fost solutionate cateva zeci de mii de procese in ultimii 3 ani, rata de castig a consumatorilor fiind de peste 90%, in comparație cu asiguratorii care castiga sub 10% dintre procesele cu consumatorii.

#### Cum simuleaza ASF disciplinarea pielei de asigurari?

ASF a aplicat o medie de 9 amenzi/an firmelor de asigurari, dupa mai multe randuri de avertismente, amenzile aplicate fiind recuperate de catre asiguratorii in cateva minute de vanzare de polite RCA.

Ce ar fi putut face doamna Doina Dascalu, Prim-Vicepresedinte ASF, care ocupa de 8 luni de zile functia de presedinte interimar?

Conform Regulamentului 11/2016 Presedintele ASF poate oricand dispune declansarea controlului inopinat sau periodic.

" (1) Declansarea controlului periodic sau inopinat se realizeaza in baza unei decizii de control semnata de catre Presedintele ASF" – Regulamentul 11/2018, art.8

Doamna Doina Dascalu nu poate pretinde ca nu cunoaste problemele pielei în condițiile în care Departamentul pentru Protecția Consumatorului este chiar în subordinea sa, ceea ce înseamnă că doamna Prim-Vicepreședinte a știut în permanenta evoluția numarului de reclamatii și litigii prin intermediu SalFin.

Doamna Dascalu a preferat să abandoneze definitiv consumatorii care i-au solicitat sprijinul, refuzând să semneze vreun act de control, decizie care statea “în varful pixului domniei sale”.

Doamna Dascalu, consideră că în urma performanțelor sale merita să incaseze venituri anuale nete mai mari decât valoarea totală a amenzilor anuale aplicate pielei de asigurări (769 500 lei este amenda medie anuală aplicată întregii piete de asigurări de către ASF), în timp ce 44 274 de petenți au cerut în zadar sprijinul ASF-ului.

În acest context, este de înțeles de ce răbdarea pagubișilor și a agenților economici de pe piață a luat sfârșit, acestora fiindu-le afectată însăși capacitatea de a-și asigura mijloacele de existență (mai ales în contextul pandemiei existente), din cauza abuzurilor asigurătorilor care sunt și rămân nesanctionate de ASF sau sunt sancționate *“symbolic”* astfel încât să fie cert faptul că asemenea abateri se vor repeta și în viitor.

ASF a recepționat zeci de mii de reclamații formulate de petenți care au reclamat abuzurile societăților de asigurări constând în refuzul de a achita integral și la timp despagubirile, ajustarea abuzivă și nelegală a valorii despagubirilor cuvenite persoanelor prejudicate.

În reclamațiile formulate, petenții au indicat situația de fapt, precum și argumente legale arătând dispozițiile legale aplicabile în spețele respective, contravențiile săvârșite de societățile de asigurări și sancțiunile care trebuie aplicate de către ASF.

Cu toate acestea, ASF a înțeles să trateze în mod superficial petițiile persoanelor care erau afectate de abuzurile societăților de asigurări, nesanctionând societățile de asigurări. Din cauza acestui fapt, societățile de asigurări au fost încurajate să încalce în continuare legea, totul în detrimentul persoanelor prejudicate care nu și-au încasat integral și la termen despagubirile cuvenite.

ASF încearcă mai degrabă să identifice moduri de respingere a sesizărilor petenților, de înlăturare a unor categorii de petenți care justifică un interes legitim, decât să soluționeze problemele sesizate în cuprinsul miiilor de petiții/reclamații transmise.

Menționăm că aplicarea sancțiunilor prevazute de art. 37 alin. (2) din Legea nr. 132/2017 nu este un drept care poate fi exercitat la discreția ASF, ci reprezintă o obligație a personalului autorității, prevazută în mod expres de lege.

Singura chestiune lăsată la latitudinea ASF este dacă, în plus față de amenzile și avertismentele prevăzute de art. 37 alin. (2) din Legea nr. 132/2017, va aplica alte sancțiuni suplimentare mai grave, precum suspendarea activității sau retragerea autorizației de funcționare. Pe de altă parte, nici aceste sancțiuni suplimentare nu se aplică în mod discrețional de către ASF, ci prin

coroborare cu dispozițiile Ordonației de Guvern nr. 2/2001 privind regimul juridic al contravențiilor ("O.G. nr. 2/2001") conform cărora sancțiunile aplicate trebuie să fie proporționale cu abaterea constată și să aibă în vedere, printre altele, circumstanțele personale ale contravenientului (spre exemplu, dacă este la prima încălcare sau dacă încalcă în mod repetat dispozițiile legale în materie).

#### **8. ASF nu și-a îndeplinit obligațiile de reglementare constând în emiterea normelor de aplicare corespunzătoare, în termenele prevăzute de Legea nr. 132/2017**

Deși pentru această operațiune ASF avea un termen de 30 de zile de la data publicarii Legii nr. 132/2017 în Monitorul Oficial, au trecut aproape 3 ani fără ca acest lucru să se fi întâmplat, această nerespectare a legii aducând severe prejudicii asiguraților și păgubișilor RCA, însă profituri uriașe firmelor de asigurări care au invocat faptul că nu există norme de aplicare a legii RCA.

Din această perspectivă, avem în vedere următoarele neregularități în activitatea autorității însărcinate cu supravegherea pieței de asigurări:

**A) ASF nu a transpus în cuprinsul unei norme de aplicare prevederile privind modul de despăgubire a victimelor accidentelor de circulație în baza unui sistem de puncte traumatice.** Reamintim că sub acest aspect, prevederile art. 22 punctul 5 lit. a din Legea nr. 132/2017 impun următoarele:

*"(5) Stabilirea despăgubirii pe cale amiabilă se realizează pe baza următoarelor criterii generale de evaluare:*

*a) despăgubirile cuvenite persoanelor prejudicate 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;"*

**B) ASF nu a transpus în norma de aplicare modalitatea de despăgubire a lipsei de folosință pentru transportatorii, în condițiile în care pentru perioada reparației autovehiculului, aceștia nu pot închiria un autovehicul din aceeași clasa sau clasa inferioară celui avariat, întrucât anumite tipuri de transport necesită licență care nu poate fi transferată pe un autovehicul închiriat, licență de transport fiind emisă pe o anumită serie de șasiu a autovehiculului.**

Pentru că în cei aproape 3 ani de la adoptarea legii de către parlament ASF nu a transpus în cuprinsul unei norme aceste aspecte privind despăgubirea lipsei de folosință pentru transportatorii, societățile de asigurări nu au achitat daune, prevalându-se de lipsa cadrului legal de aplicare a legii RCA.

**C) ASF nu a emis nici până în prezent norma de aplicare privind suspendarea contractului RCA, în aplicarea prevederilor art. 6 din Legea nr. 132/2017, conform cărora**

*"(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/inregistrare*

*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.” – Art.6, punctul 6, Legea 132/2017*

Acesta este motivul pentru care în perioada stării de urgență au fost căutate (fără rezultat) soluții de suspendare a contractului RCA, pentru ca acestea nu au existat și nu există în continuare. Prin neaplicarea acestor dispozitii din lege în norme, nimeni nu beneficiază de acest drept consfințit prin lege. Singurii beneficiari ai neînspunerei acestor prevederi sunt firmele de asigurări.

**D)ASF a transpus în mod greșit, în cuprinsul normei de aplicare a Legii nr. 132/2017, mecanismul privind despăgubirea pentru lipsa de folosință a autovehiculului avariat**

Deși Parlamentul României a dorit ca pagubitorul RCA să fie despăgubit pe durata reparației autovehiculului avariat, ASF a restrâns acest drept, prin stabilirea unui algoritm care prevede împărțirea timpului de reparații la 4, rezultând astfel numărul de zile de închiriere a unui autovehicul.

Acel algoritm favorizează economic societățile de asigurări, în dauna pagubiștilor RCA. Subliniem faptul că între timpul real de indisponibilizare a autovehiculului și numărul de zile rezultate în urma algoritmului stabilit de către ASF există o diferență de 3-4 ori.

Spre exemplu: pornind de la algoritmul stabilit de către ASF, în opinia asigurătorilor, pagubitorul RCA nu are dreptul să primească despăgubire pentru utilizarea autovehiculului închiriat în perioada zilelor libere (weekend și zile libere reglementate). În condițiile în care o reparație durează în medie 2-3 săptămâni, pagubitorului RCA îi sunt decontate doar 4 – 5 zile de închiriere a autovehiculului.

Această situație contravine prevederilor art. 11, alineat (2) din Legea 132/2017 conform cărora:

*“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, asigurătorul RCA acordă despăgubiri în bani pentru:*

d) *prejudicii reprezentând consecința lipsei de folosință a vehiculului avariat, inclusiv înlocuirea temporară a vehiculului, pe baza opțiunii persoanei prejudicate;”*

**F) Normele emise de ASF pentru punerea în aplicare a Legii nr. 132/2017, reglementează mecanisme discriminatorii pentru despăgubirea pagubiștilor RCA străini, pe de o parte, și pagubiștilor RCA din România, pe de altă parte.**

Concret, arătăm că pentru cetățenii români se aplică prevederile art. 24 alineat (1) din Norma ASF nr. 20/2017 conform cărora:

*“În cazul dannelor la vehicule despăgubirea are în vedere acoperirea costurilor privind:*

*a) readucerea la starea anterioară producerii accidentului*

(4) *Evaluarea costului prevăzut la alin. (1) lit. a) conține costul reparațiilor părților componente sau pieselor avariate sau costul de înlocuire a acestora, inclusiv cheltuielile pentru materiale, de demontare și montare aferente reparațiilor și înlocuirilor necesare ca urmare a pagubelor produse prin respectivul accident de vehicul."*

Pe de altă parte, pentru cetățenii străini există o dispoziție legală distinctă, regăsită la art. 24 alineat (12) din Norma ASF nr. 20/2017 și care prevede că:

*"În cazul persoanei prejudicate deținătoare a vehiculului înmatriculat în afara României, cu domiciliul sau sediul în alt stat, cuantumul despăgubirii se stabilește astfel:*

*a) dacă reparația s-a efectuat într-un alt stat și se solicită plata despăgubirii în valută, costul reparației este cel prevăzut în documentația de reparație, avându-se în vedere avariile constatate de către asigurătorul RCA și eventualele avariile suplimentare constatate la efectuarea reparației, dacă producerea acestora se justifică prin dinamica accidentului;"*

În esență, concluzia ce rezultă din aceste prevederi legale și care se aplică în practică este următoarea: pentru daunele produse cetățenilor din afara țării asigurătorii sunt obligați să achite întregul cost al reparației prin simpla prezentare a documentelor de reparație ("costul reparației este cel prevăzut în documentația de reparație"). Pe de altă parte, în cazul daunelor produse asupra autovehiculelor înmatriculate în România, este facută o "evaluare a costului" de către asigurător. În practică, s-a dovedit că în peste 80% din cazuri asigurătorul nu este de acord cu costul evidențiat în documentele de reparație (așa cum face pentru păgubiții străini) și achita o despăgubire stabilită în mod unilateral, pe baza unor criterii arbitrare, iar pentru diferență păgubitul RCA trebuie să meargă în instanță pentru că ASF își declină responsabilitatea precizând că nu poate interveni justificând că norma emisă chiar de Autoritate nu îi permite acest lucru.

Practic, prin aceste prevederi, pe care le considerăm aberante, ASF a creat 2 categorii de păgubiți:

- **cei străini**, carora trebuie să li se plătească prejudiciul integral, prin simpla prezentare a documentelor de reparație;
- **cei români**, care primesc o sumă de bani după o "evaluare a costului" realizată de către asigurători și care în peste 80% din cazuri diferă de costurile evidențiate în documentele de reparație, întocmite pe baza lucrărilor efectiv realizate de service-uri, în acord cu cartea tehnică a autovehiculului.

O asemenea discriminare între cetățenii români și cei străini este cu totul incompatibilă cu prevederile legislației naționale, dar și cele ale convențiilor și tratatelor internaționale la care România este parte.

Dreptul la egalitate în fața legii și la protecție împotriva oricărei forme de discriminare pentru toate persoanele (și sub toate aspectele) constituie un drept universal recunoscut de către cele mai importante acte normative internaționale, cum ar fi Declarația Universală a Drepturilor Omului, Convenția Europeană a Drepturilor Omului, și continuând cu cele naționale, respectiv Constituția

României și legea nr. 24/2000 privind tehnica legislativă pentru elaborarea actelor normative, reglementare ce stabilește regulile aplicabile tuturor actelor normative emise în țara noastră.

Astfel, articolul 7 din Declarația Universală a Drepturilor Omului prevede:

*“Toți oamenii sunt egali în fața legii și au, fără nici o deosebire, dreptul la o egală protecție a legii. Toți oamenii au dreptul la o protecție egală împotriva oricărei discriminări care ar viola prezenta Declarație și împotriva oricărei provocări la o asemenea discriminare.”*

În același sens, art. 1 din Protocolul nr. 12 la Convenția Europeană a Drepturilor Omului statuează:

*“Exercitarea oricărui drept prevăzut de lege trebuie să fie asigurată fără nicio discriminare bazată, în special, pe sex, pe rasă, culoare, limbă, religie, opinii politice sau orice alte opinii, origine națională sau socială, apartenența la o minoritate națională, avere, naștere sau oricare altă situație. 2. Nimici nu va fi discriminat de o autoritate publică pe baza oricărui dintre motivele menționate în paragraful 1.”* (sublinierile aparțin COTAR).

În acord cu aceste prevederi ale actelor normative internaționale la care România este parte, art. 16 și 20 din Constituția României prevăd:

*“Art. 16: Egalitatea în drepturi*

*(1)Cetățenii sunt egali în fața legii și a autorităților publice, fără privilegii și fără discriminări.*

*(2)Nimici nu este mai presus de lege.*

*Art. 20: Tratatele internaționale privind drepturile omului*

*(1)Dispozițiile constituționale privind drepturile și libertățile cetățenilor vor fi interpretate și aplicate în concordanță cu Declarația Universală a Drepturilor Omului, cu pactele și cu celelalte tratate la care România este parte.*

*(2)Dacă există neconcordanțe între pactele și tratatele privitoare la drepturile fundamentale ale omului, la care România este parte, și legile interne, au prioritate reglementările internaționale, cu excepția cazului în care Constituția sau legile interne conțin dispoziții mai favorabile.”* (sublinierile aparțin COTAR).

## **9. ASF a manifestat o poziție anti-consumatori, susținând, prin comunicările efectuate, creșterea tarifelor de referință pentru polițele RCA, în lipsa oricărora elemente care să justifice această poziție**

Conform datelor prezentate de Poliția Română în data de 1 aprilie 2020, în contextul stării de urgență numărul de accidente/incidente în trafic a scăzut cu 72% de la instituirea stării de urgență.

Așadar, numărul daunelor rezultate în urma accidentelor de circulație au scăzut cu cel puțin 72%, putând fi concluzionat faptul că asigurătorii traversează cea mai profitabilă perioadă din anii '90 până în prezent, continuând să încaseze tarifele aferente polițelor RCA, fără a efectua și despăgubiri, dată fiind reducerea incidentelor în trafic.

De asemenea, în cadrul Raportului cu privire la determinarea tarifelor de referință pentru asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse terților prin accidente de vehicule pentru luna Aprilie 2020, ASF a transmis faptul ca cei trei parametri principali care sunt luați în calcul pentru stabilirea primei RCA au scăzut în anul 2019.

Frecvența daunei, severitatea acesteia și prima de risc au ajuns la un minim al ultimilor 5 ani, astfel:

- Frecvența daunei era în anul 2018 de 6,26%, în timp ce pentru anul 2019 a fost de 5,29% (în scadere cu 15%);
- Severitatea daunei era de 6812 lei în anul 2018, în timp ce pentru anul 2019 a fost de 5740 lei (în scadere cu 15%);
- Prima de risc a fost de 426,34 lei în anul 2018, în timp ce pentru anul 2019 a fost de 303,64 lei (în scădere cu 29%).

**3.2. Analiza statistică**

Prin acest raport se urmărește menținerea și împărtășirea datelor de la baza și întrinsele informații statistice descriptive-echivale care descriu caracteristicile de bază ale datelor analizate, incluzând:

- Prevenția daunelor, calculată ca raport între numărul de daune și expoziția anuală pe vehicul;
- Severitatea daunelor, calculată ca raport între costul total al daunelor și numărul daunelor înregistrate;
- Prima de risc, calculată ca raport între costul total al daunelor și expoziție.

Exponența reprezintă durata polițelor de asigurare exprimată în ani, din cadrul perioadei de referință. Analiza a fost efectuată atât pe baza perioadelor de accident trimestriale, cât și anual, pentru a identifica orice tendință care nu ar fi fost, altfel, semnatată, datorită setărilelor asociate RCA. Valoarea anuală și răspold total al pierzelor și reprezentările grafice corespunzătoare sunt prezentate în Tabelul 3.2.1 și în Figurele 3.2.2-3.2.4 de mai jos.

Anul de accident	Frecvență	Severitatea	Prima de risc
2014	6,00%	6.713	403,09
2015	6,06%	6.704	496,22
2016	6,09%	6.574	400,30
2017	6,22%	6.694	416,58
2018	6,26%	6.812	426,34
2019	5,29%	5.740	303,64
<b>Total</b>	<b>6,03%</b>	<b>6.620</b>	<b>393,30</b>

Tabelul 3.2.1: Frecvența daunelor, severitatea și prima de risc pe an de accident

Toate aceste reduceri de costuri cu despăgubirile, în loc de a se traduce în diminuări ale tarifelor sau alte măsuri care să vină și în sprijinul asiguraților, au condus, în mod paradoxal, la o finalitate tocmai contrară, respectiv creșterea tarifului mediu RCA cu 5%!

Acesta este contextul în care ASF, la unison cu asociația asigurătorilor – UNSAR, și-a manifestat îngrijorarea că ar putea avea loc noi majorări ale tarifelor la polițele RCA, deși toate realitățile pieței indică necesitatea reducerii acestora.

**10. Referitor la faptul că 49% dintre dosarele de daună au fost achitate de către asigurători până la data raportărilor**

**COTAR** a atras atenția în repetate rânduri cu privire la faptul că societățile de asigurări ce dețin o cotă importantă în piața RCA tergiversează plata despăgubirii prin diverse mijloace ilicite, respectiv:

- Nu se prezintă la constatări în termenul legal, situație semnalată extrem de des în petițiile formulate către ASF;
- Nu anunță pagubitul să se prezinte la constatari în service, iar în aceste condiții nu se poate efectua constatarea daunei;
- Nu răspund în termenul legal la reconstatari;
- Nu comunică în termenul legal valoarea de piață a autovehiculului;
- Ajusteaza neintemeiat despăgubirile
- “*Ratăcesc*” unele documente transmise de către pagubit și apoi invocă lipsa acestora.

Toate aceste modalități de tergiversare constituie abuzuri ale asigurătorilor care manipulează actuala conducere a ASF de 18 luni, iar autoritatea motivează faptul că plata despăgubirii durează atât de mult pentru că nu sunt îndeplinite formalitățile de despăgubire. Totuși, acest raționament omite intenționat să aibă în vedere acest element esențial pentru corecta înțelegere a realităților existente: din vina cui nu sunt îndeplinite aceste formalități?

**11. Disciplinarea pieței asigurarilor este imposibila atata timp cat departamentul de control din ASF este condus de catre fostul director general al firmei Uniqa Asigurari**

Reamintim faptul ca domnul Cristian Rosu are în subordine pe fostul președinte al firmei austriece Uniqa Asigurari, în persoana domnului Florin Golovatic.

<https://www.zfcorporate.ro/banci-asigurari/florin-golovatic-a-incasat-anul-trecut-27-500-de-euro-pe-luna-ca-director-general-al-uniqa-asigurari-14618076>

Domnul Florin Golovatic este fostul director general al firmei austriece Uniqa Asigurari, una dintre firmele de asigurari amendațe de către Consiliul Concurenței pentru înțelegeri cu altri asiguratori pe tema cresterii artificiale a RCA. Mentionam faptul că domnul Florin Golovatic a condus societatea de asigurari în perioada în care firmele de asigurari împreună cu **UNSAR** au facut înțelegeri ilegale care au condus la majorarea tarifelor de prima RCA.

O persoana cu un astfel de “*pedigree*” ar fi trebuit exclusa din domeniul asigurarilor, motiv pentru care firma de asigurari i-a decis incetarea mandatului.

Ce face ASF? Il considera numai bun de pus intr-o functie de conducere “*cheie*”, pentru controlul firmelor asigurari, cu alte cuvinte, domnul Florin Golovatic isi controleaza fostii “*tovarasi*” cu care s-a intelese sa majoreze ilegal tarifele RCA.

Domnul Cristian Rosu, vicepresedintele sectorului de asigurari, cunoaste aceasta situatie, dar nu vede nicio problema ca anumite rapoarte de control sunt inchise de catre protejatul sau dupa un an de la incheierea controlului, ca sunt date mai multe avertismente decat amenzi pietei de asigurari, desi reclamatiile au crescut de la la 10 549 la 25 679 doar in ultimul an si ca amenzile aplicate de catre ASF intr-un an de zile reprezinta fabuloasa suma de **677 000 lei**, adica, mai putin decat venitul anual net al doamnei Doina Dascalu, Prim-Vicepresedinte ASF.

Media amenzilor date de catre ASF dupa mai multe randuri de avertismente este de 82 410 lei, adica, vreo 17 000 de euro.

Raportati aceasta amenda la o cifra de afaceri de 350 milioane de euro cat au societatile amendate. ASF se poate lauda cu o amenda medie care reprezinta 0,0048% din cifra de afaceri a celor care au incalcat legea. Numarul in crestere alarmanta a reclamatiilor arata faptul ca amenzile aplicate de ASF reprezinta o veritabila “*frectie la piciorul de lemn al asiguratorilor*”!

**Nu ne mira faptul ca ASF nu a mentionat nimic legat de acest aspect in raspunsul transmis catre dvs. Este imposibil sa justifici toate mizerii din interiorul acestei institutii care se autoevalueaza ca avand “*o buna reputatie*”.**

## 12. Concluzii și solicitări adresate Parlamentului României

În considerarea celor descrise mai sus, apreciem că ASF, în calitate de autoritate a statului finanță din fonduri publice este datoare să prezinte explicații cu privire la aspectele semnalate în cuprinsul prezentului memoriu.

În acest sens, considerăm că în cadrul activității de control și verificare desfășurate de Parlamentul României, următoarele aspecte pot servi drept punct de plecare pentru analiza ce urmează a fi efectuată:

1. De ce durează 3 – 6 luni pentru soluționarea unui dosar de daună și acordarea despăgubirii?
2. Cum se explică interpretările diametral opuse date de ASF prevederilor legale referitoare la dreptul cessionarilor de a formula petiții/reclamații către ASF, în contextul în care nu a intervenit nicio modificare legislativă care să justifice modificarea conduitei ASF? Când a săvârșit ASF o încălcare a legii? Până în luna martie 2020 sau după luna martie 2020, când a emis un punct de vedere total opus celui inițial? Va răspunde cineva din ASF pentru această aberație?
3. De ce scrisoarea transmisa de ASF către Guvernul României nu a fost însoțită de studiul de impact care a condus la concluzia că tarifele RCA vor crește în perioada următoare, din cauza unei eventuale proceduri de suspendare temporară a polițelor RCA?

4. De ce tariful de referință al primei RCA a crescut, în condițiile în care cei trei parametri principali care sunt luați în calcul pentru stabilirea primei RCA - frecvența daunei, severitatea daunei și prima de risc - se situează la un minim al ultimilor 5 ani?
5. Cum este explicat faptul că asigurători din țări cu instituții eficiente de supraveghere a pieței (spre exemplu: Statele Unite ale Americii) au decis să nu majoreze prețul asigurării RCA, ci, dimpotrivă, au decis restituirea către asigurați a unor sume importante de bani (peste 800 milioane de dolari) pentru perioada în care transportul este restricționat pentru perioada pandemiei COVID – 19? De ce în România nu este posibil acest lucru sub supravegherea ASF?
6. De ce ASF nu s-a autosesizat la afirmațiile UNSAR care susțin faptul că în perioada în care firmele de asigurări nu încasează sume de bani din cauza suspendării polițelor RCA, nu vor exista bani pentru plata daunelor?
7. În ce constă, efectiv, supraveghearea realizată de ASF, dacă nici măcar solvabilitatea și viabilitatea societăților de asigurări nu este verificată?
8. Ce se va întampla cu societățile de asigurări în momentul în care le vor scădea încasările? Vom asista la noi episode ASTRA și CARPATICA?
9. De ce lipsesc din raportul privind piața de asigurări informații esențiale referitoare la procentul dosarelor de daună achitare integral de către piață așa-zis supravegheată? Reprezintă o problemă, pentru conducerea ASF, faptul că sub 20% dintre dosarele de daună sunt achitare integral de către asigurători?
10. Cum explică ASF faptul că în contextul unei creșteri de la 10.549 la 25.679 a numărului reclamațiilor în cursul anului 2019 și indiferent de numărul și gravitatea faptelor constatate, asigurătorii au primit cele mai blânde sancțiuni posibile din punct de vedere legal?
11. Ce sancțiune a primit Euroins pentru refuzul sau omisiunea de a actualiza, timp de 3 luni de zile, informațiile afișate pe website-ul propriu referitoare la numărul de reclamații formulate împotriva sa? Reamintim că în lipsa sesizărilor publice ale COTAR cu privire la acesta, Euroins ascundea și astăzi informații relevante privind conduită sa față de consumatori. La data de 24.04.2020, această societate prezenta situația petițiilor pentru luna decembrie 2019, în condițiile în care trebuia să își actualizeze datele pentru luna martie 2020!
12. De ce s-a decis retragerea administratorul special – FGA – de la societatea Euroins, în condițiile în care acest asigurător are în continuare același comportament abuziv în relația cu pagubiții, având o medie de aproape 1500 de reclamații pe luna?
13. Câte notificări a înregistrat România în ultimele 18 luni, respectiv în perioada actualei conduceri, pentru daunele externe neachitatate de către City Insurance și Euroins?
14. Ce măsuri concrete a luat ASF pentru reglementarea situației și care este valoarea sumelor neachitate de către cele două companii de asigurări?

**15.** Câte persoane au fost implicate în cursul anului 2019 pentru a răspunde la reclamații? Care a fost bugetul de salarii și bugetul cu logistica aferentă pentru ca ASF să răspundă la reclamații în anul 2019?

**16.** Cine a avut de câștigat din neînțelegerea în norme a prevederilor Legii nr. 132/2017?

Atașat prezentei adrese regăsiți documente în susținerea afirmațiilor noastre (**Anexele 1-4**), informații cu privire la toate aceste elemente putând fi regăsite și pe pagina de internet [www.asfromania.ro](http://www.asfromania.ro)

Pentru toate argumentele prezentate mai sus, vă solicităm să dispuneți în regim de urgență **destituirea întregului Consiliu al Autorității de Supraveghere Financiară și să numiți o nouă conducere formată din profesioniști, persoane integre și care dețin atât competențele, cât și voința necesară pentru a îndeplini în mod efectiv misiunea și atribuțiile ASF, astfel cum sunt ele prevăzute de legislația în vigoare.**

Acesta este unicul demers care poate asigura salvarea domeniilor de activitate și sectoarelor economiei naționale direct afectate de activitatea ASF, dar și a prestigiului acestei instituții care va trebui să funcționeze și ulterior înlocuirii persoanelor care asigură în prezent conducerea sa.

**Cu stimă,**

Vasile Ștefănescu,

**Președinte COTAR**

