

Domnului Adrian CÂCIU, Ministrul Finanțelor Publice

Stimate Domnule Ministru,

În calitate de reprezentanți ai societăților de asigurare autorizate să practice asigurarea RCA în România, vă scriem pentru a exprima punctul de vedere al acestei industrii în legătură cu proiectul de *Hotărâre privind stabilirea tarifelor de primă maxime aplicabile de către societățile de asigurare care practică asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terțelor persoane prin accidente de vehicule și de tramvaie* (în continuare denumit Proiectul de HG),

Întrucât considerăm că acest Proiect de HG **încalcă în mod evident legislația europeană, este lipsit de fundament economic și ambiguu pe anumite aspecte, riscând să destabilizeze și mai mult piața de asigurări RCA**, serios afectată de falimentele Astra Asigurări, Carpatica Asigurări, City Insurance și de insolvența constatată a Euroins, după cum urmează:

I. Prevederile Proiectului de HG încalcă, mai presus de orice îndoială, acquis-ul comunitar - care interzice intervenția statelor membre în stabilirea condițiilor de asigurare și a nivelului primelor.

Proiectul de HG încalcă următoarele norme comunitare, contrar celor reținute la pct.5.3. din Nota de fundamentare la HG:

1. Tratatul de funcționare a Uniunii Europene, Directiva 2009/138/CE, Hotărârea CJUE în Cauza C59-01 și Constituția României.

a) Directiva 2009/138/CE

Astfel, proiectul de HG încalcă dispoziții obligatorii din **Directiva 2009/138/CE** a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind accesul la activitate și desfășurarea activității de asigurare și de reasigurare (Solvabilitate II), respectiv:

- **alin. 1 și 2 ale Articolului 21** – *Condiții privind polițele și nivelul primelor:*

"(1) Statele membre nu impun aprobarea prealabilă sau notificări sistematice cu privire la condițiile de asigurare generale și speciale, nivelul primelor, bazele tehnice folosite în special la calcularea nivelului primelor și rezervelor tehnice sau la formulare și alte documente tipărite pe care o întreprindere intenționează să le folosească în interacțiunile sale cu deținătorii polițelor de asigurare sau cu întreprinderile cedente sau retrocedente. (...)

(2) Statele membre nu mențin și nu introduc notificarea prealabilă sau aprobarea majorărilor de tarife propuse, decât ca element al unui sistem general de control al prețurilor."

- și ale **alin. 1 și 3 ale Articolul 181** - *Asigurare generală*

"(1) Statele membre nu solicită aprobarea prealabilă sau comunicarea sistematică a condițiilor generale sau speciale ale polițelor de asigurare, a nivelului primelor sau

formulelor și altor documente imprimate pe care o întreprindere de asigurare își propune să le utilizeze în relațiile cu deținătorii de polițe de asigurare. (...)

(3) Statele membre pot menține sau introduce obligația de notificare prealabilă sau aprobare a majorărilor tarifelor propuse numai ca un element al unui sistem general de control al prețurilor”.

b) Cauza C59-01/Curtea de Justiție a Uniunii Europene

Pornind de la dispozițiile menționate mai sus (identice cu acelea din Directiva 92/49/EEC privind activitatea întreprinderilor de asigurare, preluate de Directiva Solvency II (2009/138/CE) aplicabilă în momentul de față, Curtea de Justiție a Uniunii Europene în **Cauza C59-01**, în care s-a judecat acțiunea statului italian de a impune asigurătorilor practicarea unui anumit tarif pentru asigurarea de răspundere civilă obligatorie auto, a concluzionat în decizia pronunțată că, **prin fixarea prețurilor asigurării de răspundere civilă obligatorie auto, statul italian a încălcat prevederile Directivei, prin interzicerea creșterii primelor de asigurare pentru polițele de asigurare ce urmează a fi reînnoite și plafonarea la un anumit nivel a tarifelor pentru polițele noi, nerespectând principiul libertății stabilirii tarifelor în sectorul asigurărilor.**

Astfel, Curtea a decis că plafonarea tarifelor doar la asigurările RCA nu reprezintă o excepție valabilă de la acest principiu, nefiind “parte a unui sistem general de control al prețurilor” atâta vreme cât sunt măsuri singulare și specifice unei anumite părți a unui sector economic.

c) Tratatul de funcționare a Uniunii Europene

Nu în ultimul rând, impunerea pentru asigurătorii RCA a obligativității de a practica anumite tarife maxime de primă, indiferent că se raportează la tarifele practicate de aceștia la o anumită dată aleator stabilită de un stat membru, aduce atingere articolului **Articolului 96 din Tratatul de funcționare a Uniunii Europene** (Articolul 76 din versiunea consolidată): “*Exceptând cazul în care există autorizare din partea Comisiei, se interzice aplicarea, de către un stat membru, a unor tarife și condiții care includ orice element de sprijin sau de protecție în beneficiul uneia sau mai multor întreprinderi sau industrii anume, pentru transporturi efectuate în cadrul Uniunii.*”.

Industria de asigurări consideră că stabilirea unor niveluri maxime de primă îi va favoriza, în primul rând, pe acei operatori economici cu daunalitate mare și foarte mare ca frecvență și severitate care vor plăti prime necorelate cu riscurile.

Reamintim că **Art. 107 din Tratatul privind Uniunea Europeană** (Art. 87) interzice în **alin. 1** ajutoarele de stat: “ (1) *Cu excepția derogărilor prevăzute de tratate, sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre*”, în cazul de față neexistând vreo derogare care să permită un asemenea ajutor de stat indirect.

Este extrem de important să vă subliniem că **toate aceste argumente, precum și temeiurile de drept invocate mai sus au fost parte a susținerilor cuprinse în Expunerea de motive a Guvernului României, respectiv Secțiunea a II-a Motivul emiterii proiectului de act normativ (PL-x 165/2020), pe care s-a fundamentat Proiectul de Lege pentru modificarea și completarea Legii nr.132/2017 privind**

asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie elaborat în scopul încetării procedurii de infringement inițiată de Comisia Europeană în anul 2018 împotriva României - Cauza CE 2018/4075 tot ca urmare a intervenției Statului român în politica de stabilire a primelor RCA de către societățile de asigurare.

Acest proiect a devenit Legea nr.202/2022 prin care s-au abrogat "prevederile ce limitează cheltuielile administrative și de vânzare a poliței de asigurare ce pot fi incluse de către asigurați în calculul tarifelor de primă" și s-a eliminat obligația A.S.F. „de reglementare a modului de calcul al tarifelor de primă, a criteriilor de risc, a indicilor de încărcare, a coeficienților de majorare și/sau corecție ori alte instrumente de ajustare a tarifelor de primă, condiții în care calculul va avea în vedere respectarea condițiilor actuarial acceptate”.

2. În contextul celor menționate la pct.1 de mai sus, temeiul de drept pe care se fundamentează proiectul de HG, respectiv **art.4 alin. (3) din Legea concurenței nr. 21/1996** (articol introdus în prima formă a Legii nr.21/1996, când România nu era stat membru al Uniunii Europene și într-un cu totul alt context economic și al formei de proprietate în economie față de cel prezent) contravine în mod vădit acquis-ului comunitar și poziției exprimate de chiar Guvernul României atunci când a promovat proiectul de modificare a Legii nr.132/2017.

În acest context, vă rugăm să aveți în vedere prevalența legislației europene asupra celei naționale, dispozițiile **art.148 alin (2) din Constituția României** statuând cu titlu de principiu constituțional faptul că: *“urmare a aderării, prevederile tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, precum și celelalte reglementări comunitare cu caracter obligatoriu, au prioritate față de dispozițiile contrare din legile interne, cu respectarea prevederilor actului de aderare”.*

În subsidiar, această formă de intervenție rezervată Guvernului încalcă dispozițiile art.18 alin.(1) și alin.(3) din Legea nr.132/2017 astfel cum a fost modificată prin Legea nr.202/2022 întrucât printr-o Hotărâre de Guvern - normă juridică cu putere inferioară legii – se impune asiguraților practicarea unor tarife maxime care ar putea să nu mai permită asiguraților acoperirea tuturor obligațiilor ce decurg din încheierea contractelor RCA și nici respectarea principiilor actuariale general acceptate.

II. Fundamentarea economică a necesității de adoptare a Proiectului de HG este unilaterală, fiind raportată numai la evoluția primelor medii anualizate RCA, dar fără să ia în considerare cauzele obiective, bazate pe calcule actuariale, care au determinat creșterea acestora.

La punctul 2.3. din Nota de fundamentare a Proiectului de HG sunt prezentate date financiare prin care se urmărește a se demonstra că este nevoie de intervenția statului pentru înghețarea temporară a tarifelor de primă RCA practicate, astfel încât să fie eliminat „potențialul” impact negativ al creșterii prețurilor, inclusiv ca urmare a inflației.

Or, o asemenea abordare, fără o analiză tehnică a cauzelor obiective, bazată pe calcule actuariale, care au generat această creștere, lipsește de rigoare argumentele economice care stau la baza proiectului de HG și care, din acest motiv, odată adoptat, poate genera distorsiuni grave pe piața de asigurări RCA, afectând societăți de asigurare RCA care, până acum, au avut o politică de afaceri pe baze sănătoase și prudentiale.

Mai mult, datele istorice utilizate în determinarea primei de risc de referință, a factorilor de încărcare și a tarifului de referință (sau prima brută de referință) publicat de A.S.F. în martie 2023 sunt din perioadă de referință 1 iulie 2017 - 30 iunie 2022, prin urmare includ date aparținând Societății de Asigurare – Reasigurare City Insurance S.A. care, așa cum a rezultat din raportul lichidatorului judiciar CITER, a ținut o contabilitate fictivă, a întocmit situații financiare anuale și alte situații cu nerespectarea prevederilor legale, a **vândut polițe sub tariful notificat**, cu scopul de a crește cota de piață. **Utilizarea unor date distorsionate ale unui asigurător care avea o pondere pe piața de asigurări RCA de circa 45% la momentul retragerii autorizației de funcționare nu poate avea, prin urmare, decât un efect distorsionant și asupra tarifelor de referință.** Totodată, menționăm și faptul că nici societățile de asigurare, nici vreo altă parte interesată nu a interferat în calculul acestor tarife de referință care au fost calculate de către un auditor independent dintre cei mai renumiți de pe plan internațional împreună cu care este probabil necesar a se realiza o analiză aprofundată a metodologiei și datelor de intrare utilizate.

Pe scurt, dincolo de aspectele de ordin legal enunțate în Cap.I de mai sus, **este contrar principiilor economice să fie adoptate măsuri normative de limitare a tarifelor de primă practicate de asigurătorii RCA**, deoarece din aceste prime trebuie achitate despăgubiri care să acopere prejudiciile de orice fel rezultate din accidente rutiere: materiale și morale și care nu sunt limitate ca întindere.

Atragem de asemenea atenția asupra faptului că simpla limitare valorică și în timp a lipsei de folosință prin Proiectul de HG nu rezolvă această problemă, natura și tipul prejudiciilor fiind mult mai complexe, în condițiile în care:

- România se află de ani buni pe primul loc în Uniunea Europeană la numărul de accidente auto și decese din accidente auto la milionul de locuitori (86 decese la milionul de locuitori în 2022 față de media UE de 46);
- România ocupă locul trei între cele 48 de state care aparțin Sistemului Carte Verde la numărul de accidente auto produse în străinătate de vehicule înmatriculate în România, deși are al zecelea parc auto ca număr de vehicule înmatriculate;
- Anul 2022 a adus, de asemenea, o inflație de peste 15% la nivel național și în multe alte țări din spațiul european. **Plafonarea prețurilor la o valoare din trecut, într-un context în care inflația daunelor este accelerată, este cu atât mai contraintuitivă din punct de vedere financiar.**

Reamintim, de asemenea, că Legea nr.237/2015 (Solvabilitate II) obligă societățile de asigurare să mențină un management al riscurilor adecvat, ori, pentru riscul de subscriere, cel mai important este ca prețul polițelor de asigurare să fie suficient pentru acoperirea tuturor obligațiilor ce decurg din contractele de asigurare asumate.

III. Inconsistențe ale prevederilor cuprinse în Proiectul de HG:

- structura tarifelor RCA practicate de asigurători la 1 martie 2023 și elementele avute în vedere la calculul acestora de fiecare asigurător în mod individual sunt diferite față de 1 martie 2022 ca urmare a modificărilor intervenite în legislație prin Legea

nr.202/2022 – liberalizarea calculului tarifului de primă de asigurători și Norma nr.A.S.F. nr.18/2022 - introducerea primei nete de distribuție a polițelor RCA, astfel că cele două tipuri de tarife nu pot fi comparate;

- Proiectul limitează maximal nivelul primelor practicate de asigurători fără a interveni cu măsuri similare pe zona de despăgubiri, cu o singură excepție, despăgubirile pentru lipsa de folosință a autovehiculului avariata, acestea rămânând cu totul în afara controlului asigurătorilor și unde impactul pozitiv estimat este marginal comparativ cu impactul sever al plafonării propuse de HG.

IV. Concluzii

UN SAR, BAAR și PIAR se opun Proiectului de HG pentru motivele prezentate mai sus.

Subliniem că **la o soluție similară s-a mai apelat și în anul 2016, când tot printr-un HG, întemeiat tot pe art.4 alin.(3) din Legea nr.21/1996, s-au plafonat tarifele de primă RCA.** Realitatea a demonstrat că nu a fost o soluție benefică nici pentru piața de asigurări din România și nici pentru asigurații și persoanele prejudiciate deopotrivă, mediul concurențial a fost grav afectat, iar România s-a confruntat în 2021 și 2023 cu un faliment și o insolvență de o magnitudine mult mai mare ca falimentele anterioare din industria de asigurări. În plus, **trebuie reamintit că împotriva României s-a declanșat procedura de infringement care a încetat abia după ce s-a renunțat la intervenția statului în politica de prețuri a societăților de asigurare.**

Nu în ultimul rând, Legea nr.132/2017 a creat dezechilibre importante în funcționarea normală a pieței de asigurări bazată pe competitivitate, profitabilitate și prudențialitate, fapt ce nu a favorizat deloc dezvoltarea acesteia prin intrarea unui număr suficient de societăți de asigurare pe această piață care să crească concurența în beneficiul clienților, ba dimpotrivă. În prezent, deși numărul de vehicule înmatriculate se apropie de 10 milioane, numărul asigurătorilor RCA activi din România este de doar 8 (ca termen de comparație, Cehia are 12 la o piață de aproximativ 6 milioane de vehicule).

V. Soluții esențiale pentru o piață funcțională și atractivă dedicată consumatorilor

- **îndreptarea articolelor specifice din Legea nr. 132/2017 care nu permit asigurătorului un control al costurilor;**
- **demararea unui proiect național ce vizează reducerea frecvenței și gravității accidentelor rutiere și adoptarea unor măsuri urgente de creștere a gradului de cuprindere în asigurare și de combatere reală a fraudelor** care să vină imediat și eficient în sprijinul eforturilor deja existente în această zonă. Practic, la fiecare 100 de mașini înmatriculate în țara noastră, cel puțin 6 produc accidente în trafic soldate cu pagube materiale sau vătămări corporale și decese, comparativ cu 4,08% - frecvența înregistrată în Bulgaria, 3,2% în Polonia, 2,7% în Cehia, 2,3% în Ungaria și 1,65% în Croația. UN SAR, BAAR și PIAR s-au angajat într-un astfel de demers, și se declară deschiși în a colabora cu alte organizații și instituții publice în acest sens.

Având în vedere toate argumentele expuse mai sus, considerăm că modificarea cadrului normativ în domeniul asigurărilor auto necesită un pachet de măsuri mai amplu care să fie discutat împreună cu toate părțile direct implicate. Ne dorim, așadar, să contribuim și să fim parte din această discuție.

Industria de asigurări a fost și va continua să fie un partener profesionist și echilibrat în vederea asigurării unui cadru legislativ care să îmbunătățească funcționarea pieței de asigurări, în beneficiul tuturor cetățenilor.

Cu stimă,

UN SAR – Uniunea Națională a Societăților de Asigurare și Reasigurare din România

BAAR – Biroul Asigurătorilor de Autovehicule din România

PIAR- Patronatul Industriei Asigurătorilor din România