

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

la Hotărârea privind stabilirea tarifelor de primă maxime și a altor măsuri 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

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Hotărârea privind stabilirea tarifelor de primă maxime și a altor măsuri 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

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

2.1 Sursa proiectului de act normativ

Proiect de act normativ

2.2 Descrierea situației actuale

În ultima perioadă a fost înregistrată o evoluție ascendentă a tarifelor de primă practicate de către asigurătorii RCA. Majorarea acestora și practicarea unor tarife comparabile atât la încheierea contractelor RCA anuale, cât și a celor subanuale, precum și suprapunerea acestor practici cu politica majorității asigurătorilor de a nu oferi plata în rate la comercializarea contractelor RCA au apărut în contextul unei creșteri ample a prețurilor la energie și materii prime înregistrate la nivelul economiei naționale, ce se reflectă în costurile bunurilor de larg consum și a serviciilor care generează în final dificultăți financiare atât populației, cât și operatorilor economici care au obligația de a încheia asigurarea RCA pentru vehiculele aflate în proprietate.

Factorii menționați anterior care pot conduce la nerespectarea obligației legale de a achiziționa o asigurare RCA și de a menține valabilitatea acesteia pe toată perioada înmatriculării/înregistrării vehiculului pot genera o serie de consecințe, printre acestea enumerându-se:

- imposibilitatea acoperirii riscului la care sunt supuși ceilalți participanți la trafic, în cazul în care vehiculele neasigurate ies în trafic;
- scăderea gradului de cuprindere în asigurare a parcului național auto, cu încălcarea obligațiilor ce îi revin României din aplicarea legislației europene;
- creșterea riscului la care sunt supuși participanții la trafic atunci când sunt produse accidente de vehicule în care sunt implicate vehicule neasigurate, mai ales atunci când, ca urmare a accidentului, rezultă vătămări corporale grave sau deces;
- creșterea nevoii de finanțare a Fondului național de protecție ca urmare a obligației acestuia de a acoperi prejudiciile produse terțelor persoane prin intermediul unor vehicule neasigurate;
- obligația vinovaților de producerea accidentelor de a acoperi din resurse proprii prejudiciile plătite din disponibilul Fondului național de protecție.

2.3 Schimbări preconizate

Prima medie RCA subscrisă de societățile de asigurare autorizate și supravegheate de A.S.F. în luna februarie 2023, ultima lună încheiată la data propunerii proiectului de act normativ, pentru polițele cu valabilitate de 12 luni, convertită în clasa de Bonus-Malus B0, este mai mică decât tariful de referință RCA publicat de A.S.F. în data 07 martie 2023, pentru majoritatea categoriilor de vehicule.

În cazul asiguraților **persoane juridice**, tariful de referință RCA actual este mai mare decât prima medie RCA la nivelul pieței din luna februarie 2023 pentru majoritatea categoriilor tarifare. Pentru categoria de autoturisme deținute de persoanele juridice, tariful de referință este mai mare decât prima medie RCA subscrisă în luna februarie 2023 pentru toate segmentele tarifare corespunzătoare acestei categorii (în funcție de capacitatea cilindrică a motorului). Variația medie (tarif de referință 2023 versus prime medii februarie 2023) pe total categorie este de aproximativ +16%, în funcție de capacitatea cilindrică a motorului, iar cea mai mare variație, de aproximativ +27%, fiind înregistrată în cazul autoturismelor cu capacitate cilindrică ≤ 1200 cmc.

În cazul autoturismelor deținute de **persoane fizice**, categorie cu ponderea cea mai mare din totalul vehiculelor, tariful de referință actual este mai mare decât prima medie RCA la nivelul pieței din luna februarie 2023 pentru majoritatea categoriilor tarifare. Variația medie (tarif de referință 2023 versus prime medii februarie 2023) pe total categorie este de aproximativ +12%, în funcție de capacitatea cilindrică a motorului și vârsta asiguratului, iar cea mai mare variație, de aproximativ +64%, fiind înregistrată în cazul autoturismelor cu capacitate cilindrică >2500 cmc, pentru asigurații cu vârsta sub 30 de ani (inclusiv). Pentru subcategoriile de autoturisme cu capacitatea cilindrică cuprinsă între 2001 și 2500 cmc, respectiv >2500 cmc, tariful de referință RCA este mai mare decât prima medie din luna februarie 2023 în cazul tuturor segmentelor tarifare, în funcție de vârsta asiguratului, variația medie totală (tarif de referință 2023 versus prime medii februarie 2023) pentru aceste două subcategorii de autoturisme fiind de aproximativ +27%.

Având în vedere cele prezentate, o soluție temporară pentru remedierea stării de fapt o poate constitui înghețarea temporară, pentru 6 luni, a tarifelor de primă practicate de către asiguratorii RCA pentru contractele RCA încheiate ulterior datei intrării în vigoare a prezentului act normativ la nivelul tarifelor de primă proprii calculate și practicate de către aceștia la data de 28 februarie 2023, tarife care au fost practicate anterior publicării tarifelor de referință de către A.S.F. în luna martie 2023, astfel fiind asigurată o dispersie a riscurilor la nivelul pieței de asigurări.

Prin aplicarea acestei măsuri se elimină potențialul impact negativ al creșterii prețurilor inclusiv ca urmare a inflației și a luării în calcul a ultimului tarif de referință publicat de către A.S.F. în luna martie 2023.

Situația actuală poate fi încadrată ca și situație de criză, dezechilibru major între cerere și ofertă și disfuncționalitate evidentă a pieței așa cum acestea sunt stipulate în prevederile art. 4 alin. (3) din Legea concurenței nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare. Mai mult decât atât, pentru a veni în sprijinul consumatorilor, comisionul de distribuție ce se reflectă în costul final al poliței RCA pe care aceștia urmează să îl plătească se va limita la un maximum de 8% din prima netă de cheltuieli de distribuție.

În același timp, având în vedere măsura înghețării tarifelor de primă pe o perioadă de 6 luni și faptul că primele încasate de către asiguratorii RCA trebuie să acopere obligațiile care derivă din subscrierea riscurilor, deci implicit să plătească daunele produse în această perioadă, este necesară luarea unor măsuri

care să conducă la acordarea unor despăgubiri stabilite la un nivel just, echitabil care să asigure protejarea asiguraților și păgubiților. În acest caz, despăgubirile acordate de către asiguratorii RCA, în baza contractelor încheiate în această perioadă trebuie să acopere costurile de înlocuire temporară a vehiculului avariat doar în situația în care acesta nu mai poate fi utilizat din punct de vedere tehnic.

Echilibrul între drepturile și obligațiile părților în acest raport de asigurare – despăgubire trebuie să aibă în vedere respectarea prevederilor Legii nr. 132/2017 și a reglementărilor emise în aplicarea acestora privind evaluarea despăgubirilor acordate pe baza unui mecanism transparent care să conducă la acordarea unei despăgubirii juste și echitabile. În aceste situații legislația trebuie să protejeze persoanele prejudiciate ca și beneficiari finali ai drepturilor la despăgubire, dar și asigurații având în vedere faptul că despăgubirile pentru acoperirea costurilor de înlocuire temporară a vehiculului avariat plătite de către asiguratorii RCA se regăsesc întotdeauna în costul viitoarelor contracte RCA. Astfel, se introduc o serie de măsuri în ceea ce privește preluarea acestei acoperiri având în vedere faptul că persoana vinovată sau asiguratorul RCA al acesteia nu pot fi ținuti responsabili să acorde aceste despăgubiri persoanei prejudiciate pentru o perioadă de timp și la o valoare nelimitată. Ca atare, în cadrul proiectului, s-a avut în vedere acoperirea acestui risc pentru o perioadă de maximum 30 de zile fie de la data eliberării autorizației de reparație de către poliție, fie de la data eliberării documentului de intrare în reparație eliberat de către asiguratorul RCA, perioada fiind în concordanță cu perioada de valabilitate a autorizației de reparație emisă de către poliție. Aceasta poate fi totuși prelungită numai cu aprobarea asiguratorului RCA în situații justificate, probate cu documente. Totodată, pentru astfel de despăgubiri, asiguratorii RCA vor avea în vedere un tarif ce nu poate depăși tariful mediu practicat de reprezentanțele *rent-a-car*. În același timp, pentru vehiculele care nu se mai repară și se încadrează în situația de dauna totală economică se aplică o limitare a valorii acestor despăgubiri acordate ce este legată de nivelul valorii de piață a vehiculului avariat.

Se propune astfel și instituirea unui mecanism transparent de stabilire a despăgubirilor acordate pentru acoperirea costurilor de înlocuire temporară a vehiculului avariat cu un vehicul din aceeași clasă sau o clasă inferioară în situația în care vehiculul avariat nu mai poate fi utilizat din punct de vedere tehnic.

În acest caz, Guvernul poate interveni pentru o perioadă de timp limitată prin stabilirea modului de determinare a primelor practicate de către asiguratorii RCA astfel încât împrejurările care determină situația de criză să fie depășită.

Tarifele de primă maxime adoptate prin prezenta hotărâre se vor aplica de către societățile de asigurare care practică asigurarea RCA pe o perioadă de 6 luni pentru contractele RCA încheiate după data intrării în vigoare a acesteia.

Supravegherea practicării tarifelor de primă maxime de către societățile de asigurare care practică RCA și stabilite conform Hotărârii de Guvern se exercită de către Autoritatea de Supraveghere Financiară, pe perioada de 6 luni stabilită conform art. 4 alin. (3) din Legea concurenței nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Depășirea nivelului maxim al tarifelor de primă și practicarea comisioanelor de distribuție la un nivel mai mare decât cel prevăzut de Hotărârea de Guvern de către societățile de asigurare care practică asigurarea RCA constituie contravenție. Contravențiile se constată de către persoanele cu atribuții privind supravegherea și controlul din cadrul A.S.F., aplicarea sancțiunilor contravenționale se realizează de către Consiliul A.S.F., iar amenzile se fac venit la bugetul de stat.

2.4 Alte informații *)

Nu este cazul.

Secțiunea a 3-a

Impactul socioeconomic **)

3.1 Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ

Proiectul de act normativ are beneficiu asigurarea posibilității de respectare a obligațiilor legale ce sunt în legătură cu încheierea contractelor RCA în baza cărora se acordă despăgubiri produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie ca urmare a unor accidente.

3.2 Impactul social

Se aplică prevederile art. 4 alin. (3) din Legea concurenței nr. 21/1996

3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului

Nu este cazul.

3.4. Impactul macroeconomic

Nu este cazul.

3.4.1 Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici

Nu este cazul.

3.4.2 Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat

Se aplică prevederile art. 4 alin. (3) din Legea concurenței nr. 21/1996

3.5. Impactul asupra mediului de afaceri

Se aplică prevederile art. 4 alin. (3) din Legea concurenței nr. 21/1996

3.6 Impactul asupra mediului înconjurător

Nu este cazul.

3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

3.8 Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile

Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.

3.9. Alte informații

Secțiunea a 4-a

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri ***)

- În mii lei (RON)						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						

a) bugetul de stat, din acesta: (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venit						
b) bugete locale: (i) impozit pe profit						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat (i) contribuții de asigurări						
d) alte tipuri de venituri (Se va menționa natura acestora.)						
4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii						
b) bugete locale: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii						
d) alte tipuri de cheltuieli (Se va menționa natura acestora.)						
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						
b) bugete locale						
4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor						

veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adaptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente:						
4.8. Alte informații						

Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ

Nu este cazul.

5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice

Nu este cazul.

5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE)

5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE

Nu este cazul.

5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE

Nu este cazul.

5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene – nu este cazul.

5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumate – nu este cazul.

5.6. Alte informații

Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative

6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate

6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale

6.4. Informații privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative

6.5. Informații privind avizarea de către:

a) Consiliul Legislativ - Proiectul este supus avizării Consiliului Legislativ;

b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării – Proiectul nu este supus avizării Consiliului Suprem de Apărare a Țării;

c) Consiliul Economic și Social - Proiectul este supus avizării Consiliului Economic și Social;

d) Consiliul Concurenței - Proiectul este supus avizării Consiliului Concurenței;

e) Curtea de Conturi - Proiectul nu este supus avizării Curții de Conturi.

6.6. Alte informații

Secțiunea a 7-a

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

7.1. Informarea societății civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ

Proiectul de Hotărâri de Guvern a fost publicat pe site-ul Ministerului Finanțelor în data de 22.03.2023 pentru consultare publică

7.2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice

7.3. Alte informații

Secțiunea a 8- a

Măsuri privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ

8.1. Măsuri de punere în aplicare a proiectului de act normativ

8.2. Alte informații

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de **Hotărâre de Guvern privind stabilirea tarifelor de primă maxime și a altor măsuri 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.**

MINISTRUL FINANTELOR
Adrian CÂCIU

AVIZAT
PREȘEDINTELE AUTORITĂȚII DE
SUPRAVEGHERE FINANCIARĂ
Nicu MARCU

VICEPRIM-MINISTRU, MINISTRUL
TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

Sorin Mihai GRINDEANU

PREȘEDINTELE CONSILIULUI
CONCURENȚEI
Bogdan - Marius CHIRIȚOIU

MINISTRULUL JUSTIȚIEI
Marian - Cătălin PREDOIU