



Către:

PARLAMENTUL ROMÂNIEI

CAMERA DEPUȚAȚILOR

CABINET SECRETAR



În atenția: **Domnului Cristian BUICAN – Secretar al Camerei Deputaților**

**Domnului deputat Silviu-Titus PĂUNESCU**

Ca urmare a adresei Parlamentului României, Camera Deputaților, Cabinet Secretar, înregistrată sub nr. 3b-6/337/29.03.2023, prin care a fost înaintată Autorității de Supraveghere Financiară, denumită în continuare A.S.F., solicitarea domnului deputat Silviu-Titus PĂUNESCU, de a primi răspuns la întrebările formulate prin adresa nr. 9019A/29.03.2023, înregistrată la A.S.F. cu nr. RG 10502/04.04.2023, vă comunicăm următoarele:

**1. Care apreciați că este defecțiunea structurală a pieței românești de asigurări, în special pe segmentul RCA?**

Comparațiile între piețele internaționale și piața din România arată că sectorul asigurărilor este relativ slab dezvoltat în țara noastră, la baza acestei situații stând în special condiții structurale ce țin de preponderența asigurărilor auto și de comportamentul consumatorului din România care manifestă un interes scăzut pentru alte tipuri de produse de asigurare decât cele din categoria asigurărilor auto, în special RCA.

În ultimii 30 de ani, asigurarea de răspundere civilă pentru autovehicule (RCA) a reprezentat motorul de creștere al asigurărilor auto, preponderența subscrisorilor RCA fiind rezultatul faptului că asigurările RCA reprezintă asigurări obligatorii pentru toți proprietarii de vehicule din România, iar mărimea parcului național auto a crescut într-un mod constant până la un număr de aproximativ 10 milioane de vehicule, la acestea adăugându-se și creșterea primelor de asigurare ca urmare a creșterii obligațiilor de plată a asiguraților RCA. De menționat este faptul că tendința majorării obligațiilor asiguraților se manifestă în continuare, ea fiind influențată de:

- creșterea frecvenței daunei, România fiind din acest punct de vedere în topul statelor europene ca frecvență a accidentelor auto;

Exemplarul 1/2

1/4

- gradul de cuprindere în asigurarea RCA a parcului național auto se menține la un nivel relativ redus, condiții în care prejudiciile cauzate de vehiculele neasigurate RCA sunt suportate de șoferii corecți, care au încheiate astfel de polițe de asigurare RCA;
- creșterea severității daunelor prin creștere a costurilor de reparație a vehiculelor, costuri ce sunt comparabile cu costurile necesare reparării acestora în statele Europei occidentale, deși primele de asigurare RCA nu se situează la același nivel cu cele din aceste state;
- creșterea despăgubirilor acordate de instanțele de judecată pentru daune morale;
- existența practicilor abuzive prin care profesioniștii în recuperarea de creanțe de asigurare se adresează instanțelor de judecată, pe baza unor contracte de cesiune de creanță, în vederea obținerii în locul persoanelor vătămate/prejudiciate a despăgubirilor cuvenite acestora; aceste practici alterează caracterul social al legii în condițiile în care persoana vătămată/prejudiciată nu mai este beneficiarul final al despăgubirii și modifică scopul asigurării RCA transformând recuperarea despăgubirilor cuvenite persoanelor prejudiciate într-o activitate desfășurată de către acei profesioniști care au ca scop obținerea de profit.

Totodată menționăm faptul că instanțele de judecată din România au avut și au o abordare neunitară în ceea ce privește acordarea despăgubirilor pentru compensarea victimelor accidentelor auto sau a suferințelor cauzate de decesul unei rude în urma unui accident auto, condiții în care, societăților de asigurare le este dificilă evaluarea într-un mod predictibil a despăgubirilor cuvenite acestora.

În aceste condiții este de înțeles creșterea accentuată din ultimii ani a despăgubirilor acordate de către asiguratorii RCA, fapt ce a pus presiune pe primele RCA. În plus, lipsa de predictibilitate a valorii despăgubirilor acordate de instanțe pentru vătămări corporale și decese afectează puternic procesul de subscriere.

Totodată, în condițiile în care actuala legislație RCA permite operatorilor economici să factureze costurile de reparație sau închiriere vehicule la un nivel nelimitat, peste prețurile din piața liberă, aceste costuri fiind suportate de către asiguratorii RCA, este de înțeles și apariția unor tensiuni între reprezentanții celor două industrii (cea de asigurări și cea a unităților reparatoare auto/companiilor de închirieri auto), cu impact asupra intereselor consumatorilor.

În condițiile date, în lipsa unor modificări legislative care să conducă la modificarea acestor tendințe, piața de asigurări RCA din România va rămâne una neatractivă pentru alte companii de asigurări ce practică această formă de asigurare în alte piețe, condiții în care sectorul asigurărilor RCA din România va continua să prezinte o tendință accentuată de concentrare.

## **2. Cum s-a ajuns la două prăbușiri majore pe piața RCA în doar doi ani și la 4 pe perioadă mai lungă ( Carpatica, Astra, City Insurance, Euroins)?**

Legislația în materie de asigurări, care transpune directivele europene, impune cerințe stricte în ceea ce privește solvabilitatea, în sensul că societățile de asigurare au obligația să dețină fonduri proprii eligibile pentru a acoperi SCR și/sau MCR. În cazul în care autoritatea constată că indicatorii de solvabilitate se deteriorează și se situează sub limitele legale, asiguratorii au obligația transmiterii



Legislația în materie de asigurări, care transpune directivele europene, impune cerințe stricte în ceea ce privește solvabilitatea, în sensul că societățile de asigurare au obligația să dețină fonduri proprii eligibile pentru a acoperi SCR și/sau MCR. În cazul în care autoritatea constată că indicatorii de solvabilitate se deteriorează și se situează sub limitele legale, asigurătorii au obligația transmiterii unui plan de redresare, respectiv de finanțare, cu măsuri pentru restabilirea nivelului fondurilor proprii eligibile care acoperă cei doi indicatori de solvabilitate, astfel încât în termenul legal (de 6 luni pentru restabilirea SCR, respectiv de 3 luni pentru restabilirea MCR) indicatorii de solvabilitate să fie din nou respectați.

În ceea ce privește măsurile identificate în scopul protejării contractanților în condiții de deteriorare a situației financiare în sensul aplicării unui instrument de rezoluție conform dispozițiilor *Legii nr. 246/2015 privind redresarea și rezoluția asigurătorilor*, vă comunicăm faptul că prin Planul de rezoluție elaborat în anul 2022 pentru societatea Euroins, s-au identificat vulnerabilități care au făcut imposibilă aplicarea unor măsuri altele decât declanșarea procedurilor obișnuite de insolvență, după cum urmează:

- existența dependenței EUROINS de clasa RCA prezintă restricții majore în cazul unei eventuale rezoluții pentru societate, cu referire la principiul non-discriminării creditorilor din aceeași categorie și, implicit, la imposibilitatea realizării transferului parțial de portofoliu de asigurări, precum și la imposibilitatea transferului de obligații peste nivelul activelor, în cazul aplicării instituției-punte ca instrument de rezoluție.

- în situația în care societatea ar înregistra capitaluri proprii negative este imposibilă aplicarea vreunui instrument de rezoluție, deoarece nici în cazul vânzării portofoliului și nici în cazul instituției-punte nu se pot transfera obligații mai mari decât activele deținute de societate.

Prin natura activităților desfășurate de autoritate au fost luate toate măsurile legale de monitorizare și supraveghere prudențială a societății Euroins atât prin acțiuni de control la sediul societății (*on-site*), cât și acțiuni de control permanent (*off-site*), iar prin deciziile luate de-a lungul timpului de către Consiliul A.S.F s-a avut în vedere restabilirea *de facto* a indicatorilor de solvabilitate ai societății pentru ca aceasta să își desfășoare activitatea, în vederea protejării intereselor asiguraților.

### **3. De ce avem companii care controlează o parte atât de mare din piață?**

În piața de asigurări din România desfășoară activitate de asigurare prin încheierea de contracte de asigurare RCA un număr restrâns de asigurători, respectiv: ALLIANZ-TIRIAC ASIGURARI S.A., ASIGURAREA ROMANEASCA - ASIROM VIENNA INSURANCE GROUP S.A., GENERALI ROMANIA ASIGURARE REASIGURARE S.A., GRAWE ROMANIA ASIGURARE S.A., GROUPAMA ASIGURARI S.A., OMNIASIG VIENNA INSURANCE GROUP S.A., AXERIA IARD SA Lyon – Sucursala București și Hellas Direct Insurance LTD Nicosia – Sucursala București, ultimele două societăți desfășurând activitate de asigurare pe baza pașaportului european, în baza dreptului de stabilire.

În condițiile modului impredictibil în care despăgubirile sunt evaluate, precum și a celor arătate la pct. 1, atragerea de noi companii pe piața de asigurări RCA din România este extrem de dificilă, condiții în care piața a prezentat și prezintă o tendință accentuată de concentrare.

De menționat este faptul că legislația națională în materie de asigurări, ce reprezintă în mare parte transpunere a legislației europene, nu limitează în niciun fel cotele de piață pe care asiguratorii

le pot deține, iar A.S.F. nu poate interveni și/sau limita concurența în baza legislației specifice în materie de asigurări, peste prevederile legislației de concurență și peste atribuțiile legale ale unei alte instituții așa cum este Consiliul Concurenței.

Cu stimă,

**Președintele Autorității de Supraveghere Financiară,  
Nicu MARCU**