

## EXPUNERE DE MOTIVE

### Secțiunea 1

#### Titlul proiectului de act normativ

Proiect de Lege privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule

### Secțiunea a 2-a

#### Motivul emiterii actului normativ

##### 1. Descrierea situației actuale

Legea nr.136/1995 privind asigurările și reasigurările în România reglementează asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule. În prezent, Codul civil conține, cu titlu general, dispoziții privind contractul de asigurare la art. 2199-2212. Conform prevederilor art. 2213 din Codul civil, asigurările obligatorii se reglementează prin legi speciale.

Evoluția legislației naționale și comunitare impune modificarea dispozițiilor care reglementează această formă de asigurare.

##### 2. Schimbări preconizate

Proiectul de lege a fost elaborat ținând cont, în principal, de prevederile directivelor europene în materie, de propunerile formulate de asociațiile profesionale și patronale ale asigurătorilor și transportatorilor auto, precum și de experiența altor state membre în ceea ce privește reglementarea acestei asigurări.

Principalele modificări pe care le aduce proiectul de lege se referă la reglementarea contractului de asigurare RCA, contract în baza căruia sunt stabilite condițiile generale și particulare ale acoperirii asigurării RCA, modalitatea și termenele de plată în cazul în care se optează pentru plata în rate, riscurile suplimentare celor obligatorii prevăzute de lege. Contractul RCA poate cuprinde alte clauze și condiții suplimentare în măsura în care acestea nu restricționează drepturile terțelor persoane prejudiciate. Contractul RCA se încheie pe o perioadă de o lună la 12 luni, multiplu de o lună, în funcție de opțiunea asiguratului. Plata primelor de asigurare se face integral sau în rate conform acordului dintre asigurat și asigurătorul RCA.

Proiectul de lege prevede posibilitatea suspendării contractului RCA la cererea asiguratului care a încheiat un contract RCA pe perioada suspendării dreptului de circulație al vehiculului conform prevederilor legale sau pe perioada imobilizării tehnice a vehiculului. În situația producerii riscului pe perioada suspendării contractului RCA, asigurătorul este obligat la plata despăgubirii, acesta având drept de regres împotriva persoanei vinovate de producerea accidentului. Procedura suspendării se stabilește

prin reglementări comune ale Ministerului Afacerilor Interne, Ministerului Transporturilor și A.S.F..

De asemenea, în prezentul proiect de lege sunt reglementate limitele minime de răspundere acoperite prin asigurarea RCA conform reglementărilor Uniunii Europene astfel:

- pentru prejudicii materiale produse în unul și același accident, indiferent de numărul persoanelor păgubite, limita de despăgubire se stabilește, pentru accidente, la un nivel de 1.000.000 euro;
- pentru vătămări corporale și decese, inclusiv pentru prejudicii fără caracter patrimonial produse în unul și același accident, indiferent de numărul persoanelor păgubite, limita de despăgubire se stabilește, pentru accidente, la un nivel de 5.000.000 euro.

Limitele de răspundere sunt revizuite din 5 în 5 ani, în funcție de evoluția indicelui european al prețurilor de consum (IEPC) stabilit în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2.494/95 al Consiliului din 23 octombrie 1995 privind indicii armonizați ai prețurilor de consum și sunt prevăzute în reglementările Autorității de Supraveghere Financiară.

O altă noutate o constituie posibilitatea răscumpărării părții din prejudiciu suportată de asigurat. Prin contractul RCA părțile pot conveni posibilitatea răscumpărării, respectiv suportarea de către asigurat a contravalorii despăgubirii corespunzătoare evenimentului, asiguratul compensând asiguratorului RCA cuantumul acesteia, ulterior achitării despăgubirii cuvenite persoanei prejudiciate.

De asemenea, prezentul proiect de lege introduce posibilitatea aplicării procedurii compensării directe în cazul asigurărilor RCA. Astfel, în baza unei clauze contractuale opționale asiguratul va putea să se adreseze propriului asigurator RCA pentru obținerea despăgubirilor, acesta recuperând ulterior contravaloarea daunei achitate de la asiguratorul persoanei vinovate.

În urma compensării directe, asiguratorul RCA al persoanei prejudiciate recuperează contravaloarea daunei de la asiguratorul RCA al persoanei vinovate de producerea prejudiciului.

Compensarea directă poate opera în următoarele situații:

- accidentele auto se produc pe teritoriul României;
- vehiculele implicate în accidentele auto sunt înmatriculate/înregistrate în România;
- prejudiciile sunt produse exclusiv vehiculelor;
- ambele vehicule implicate în accidentul auto au asigurare RCA valabilă la data evenimentului;
- prejudiciile exclud vătămurile corporale.

Procedura compensării directe se stabilește prin convenții multilaterale încheiate între asiguratorii RCA.

Sistemul compensării directe nu afectează dreptul persoanei prejudiciate în urma unui accident auto produs de un vehicul asigurat RCA de a exercita acțiunea directă pentru recuperarea prejudiciului produs împotriva asiguratorului RCA al persoanei vinovate de producerea accidentului auto.

Proiectul de act normativ conține o serie de dispoziții referitoare la modul de soluționare și de stabilire a despăgubirii, plata despăgubirii, termenul de plată, desemnarea și atribuțiile reprezentantului de despăgubiri, prevederi care în prezent sunt reglementate prin legislație secundară emisă de Autoritatea de Supraveghere Financiară. Totodată, prin prezentul proiect de lege Biroul Asigurătorilor de Autovehicule din România se constituie ca asociație profesională, independentă și autonomă a tuturor societăților de asigurare, indiferent de forma de organizare și de statul în care își au sediul social, care, în baza legii, au dreptul să practice în România asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule. Biroul Asigurătorilor de Autovehicule din România îndeplinește atribuțiile conferite prin lege, precum: birou de Carte Verde, în conformitate cu Recomandarea nr. 5 din 25 ianuarie 1949, adoptată de Subcomitetul de transport rutier al Comitetului de transporturi interioare din cadrul Comisiei economice pentru Europa a ONU, administrare a fondului național de protecție, organism de plată a despăgubirilor, centru de informare, organism de compensare, administrare a bazei de date privind evidența contractelor RCA, colectare și centralizare de date în vederea publicării de statistici privind asigurările auto la nivel național și internațional, publicare a tarifelor de referință în domeniul asigurării RCA, rezultate din prelucrarea datelor colectate, fără a afecta însă dreptul fiecărui asigurător RCA de a le stabili în mod liber, elaborare și publicare de analize și studii comparative privind tarifele utilizate de asigurătorii RCA din statele membre și alte informații considerate relevante pentru asigurarea RCA. Pentru îndeplinirea atribuțiilor de birou național auto, de organism de plată a despăgubirilor și de organism de compensare, Biroul Asigurătorilor de Autovehicule din România își constituie o structură proprie denumită *Fondul național de protecție*, prin contribuția tuturor membrilor, proporțional cu volumul primelor brute încasate din vânzarea contractelor RCA/Carte Verde. Atribuțiile Biroului Asigurătorilor de Autovehicule din România creează condițiile pentru realizarea unor analize de piață complete, precum și pentru calcularea periodică a unui nivel mediu de referință al primelor RCA.

Un alt aspect nou reglementat constă în stabilirea unor criterii generale de evaluare a despăgubirii, atât pe cale amiabilă, cât și pe cale judecătorească, în caz de vătămare a integrității corporale sau a sănătății ori de deces rezultate în urma unui accident de vehicule.

Inexistența unui cadru normativ care să reglementeze modul și criteriile de evaluare în cuantificarea despăgubirilor morale a condus la discriminări între victimele unor infracțiuni săvârșite cu intenție față de victimele unor accidente de vehicule care în majoritate sunt produse din culpă, între victimele unor accidente de vehicule care au avut urmări mai puțin grave față de victimele unor accidente soldate cu vătămarea/decesul unui număr mare de persoane, precum și între victimele unor accidente rutiere care își valorifică pretențiile la asigurători diferiți sau instanțe diferite, după caz, și cărora, în

condiții similare, din cauza absenței unor criterii normative obiective, li se acordă despăgubiri semnificativ diferite.

Reglementarea acestui aspect nu reprezintă un demers singular la nivelul statelor europene. Potrivit experienței europene, unele state membre ale Uniunii Europene au inclus în legislațiile naționale măsuri/criterii obiective menite a reglementa fenomenul despăgubirilor morale. Soluția de reglementare cel mai des folosită în aceste state este cea pe bază de sistem tabelar, care și-a dovedit viabilitatea în timp.

De asemenea, în contextul reglementat de art. 21 alin. (2) și art. 181 alin. (3) 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 (Directiva Solvabilitate II), transpusă în legislația națională prin Legea nr. 237/2015 privind autorizarea și supravegherea activității de asigurare și reasigurare, Autoritatea de Supraveghere Financiară poate solicita asigurătorilor să notifice în prealabil majorarea tarifelor sau să supună aprobării sale prelabile majorarea acestora numai în cazul introducerii unui sistem național general de control al prețurilor. Transpunerea prevederilor sus-menționate în legislația națională lărgeste posibilitățile de acțiune și intervenție cu privire la stabilirea nivelului primelor de către asigurători, în condițiile introducerii unui sistem național general de control al prețurilor. În absența acestei prevederi, nu există vreo situație în care să se poată interveni asupra nivelului primelor.

Piața asigurărilor este liberalizată complet din punct de vedere al stabilirii prețurilor, respectiv primelor de asigurare, Autoritatea de Supraveghere Financiară neputând interveni asupra condițiilor de asigurare decât în măsura în care acestea pot fi dovedite ca fiind abuzive în relația cu asigurații. Liberalizarea prețurilor produselor/serviciilor funcționează eficient în condițiile existenței unei piețe concurențiale.

Cu toate că piața asigurărilor este liberalizată, Directiva 2009/138/CE a acordat statelor membre, în anumite condiții restrictive, posibilitatea de a exercita un control asupra prețurilor. În acest context, Autoritatea de Supraveghere Financiară poate solicita asigurătorilor să notifice în prealabil majorarea primelor sau poate solicita aprobarea majorării acestora, ca parte a unui sistem general de control al prețurilor.

Introducerea în proiectul de lege a acestei prevederi va oferi posibilitatea legală de a se putea interveni asupra nivelului primei, ca o acțiune de ultimă instanță, în contextul introducerii unui sistem național general de control al prețurilor.

Decizia de introducere a unui sistem general de control al prețurilor nu aparține Autorității de Supraveghere Financiară.

### **3. Alte informații**

Alte elemente importante introduse în proiectul de lege:

- prevederi speciale cu privire la încetarea, nulitatea, denunțarea și rezilierea contractului RCA;
- prevederi cu privire la modul de aplicare a asigurării RCA;
- prevederi cu privire la legislația aplicabilă în funcție de locul de producere a accidentului;
- obligațiile asiguratului;
- obligațiile asigurătorului RCA cu privire la stabilirea tarifelor de primă și informarea părților privind soluționarea cererii de despăgubire, stabilirea și plata despăgubirilor;
- prevederi care reglementează asigurarea de frontieră;
- prevederi cu privire la reglementarea activității Biroului Asigurătorilor de Autovehicule din România (BAAR) în calitate de fond național de protecție, de organism de plată a despăgubirilor, centru de informare și organism de compensare.

### **Secțiunea a 3-a**

#### **Impactul socio-economic al proiectului de act normativ**

##### **1. Impactul macro-economic**

O mai mare stabilitate a pieței asigurărilor și protejarea intereselor persoanelor prejudicate prin accidente de vehicule.

##### **1<sup>1</sup>. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat**

Proiectul de act normativ nu are un astfel de impact.

##### **2. Impactul asupra mediului de afaceri**

Creșterea încrederii în ceea ce privește activitatea desfășurată de asigurătorii RCA, în special în relația cu asigurații și/sau cu beneficiarii produselor de asigurare RCA. Prin crearea acestui cadru legislativ se asigură stabilitatea, predictibilitatea, precum și armonizarea și uniformizarea regimului cu practicile europene în materie. În consecință, piața asigurărilor RCA din România, asigurătorii și supraveghetorul împreună, fac un pas decisiv pentru integrarea deplină în piața internă a Uniunii Europene.

##### **2<sup>1</sup>. Impactul asupra sarcinilor administrative**

Proiectul de act normativ nu are un astfel de impact

##### **2<sup>2</sup>. Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii**

Proiectul de act normativ nu are un astfel de impact.

##### **3. Impactul social**

Nu este cazul.

##### **4. Impactul asupra mediului**

Nu este cazul.

##### **5. Alte informații**

Nu este cazul.
<b>Secțiunea a 4-a</b>
<b>Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung</b>
Proiectul de act normativ nu are un astfel de impact.
<b>Secțiunea a 5-a</b>
<b>Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare</b>
<p><b>1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:</b></p> <p><b>a) Prevederi ce urmează a fi abrogate ca urmare a intrării în vigoare a acestui proiect de lege</b></p> <p>Se abrogă Legea nr. 136/1995 privind asigurările și reasigurările în România, cu modificările și completările ulterioare și art. 5<sup>1</sup> din Legea nr. 32/2000 privind activitatea și supravegherea intermediarilor în asigurări și reasigurări, cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>Adoptarea Codului civil care conține în prezent dispoziții privind contractul de asigurare, prevederi referitoare la asigurarea de bunuri, asigurarea de persoane, asigurarea de răspundere civilă, asigurările de credite și garanții, asigurările de pierderi financiare și alte asigurări, la coasigurare, reasigurare și retrocesiune, precum și introducerea noilor elemente ce urmează a fi reglementate prin prezentul proiect, determină abrogarea în întregime a Legii nr. 136/1995.</p> <p><b>b) Acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții</b></p> <p>Autoritatea de Supraveghere Financiară va elabora în aplicarea prezentului proiect de lege legislație secundară privind alte elemente ale contractului RCA, condiții și criterii de autorizare a asigurătorului pentru practicarea asigurării RCA, formatul poliței de asigurare, modalitatea de constatare, evaluare a daunelor și stabilire a despăgubirilor, condiții de plată a despăgubirilor, facilități și penalități aplicabile asiguraților, precum și alte elemente referitoare la asigurarea RCA.</p>
<p><b>1<sup>1</sup>. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice</b></p> <p>Nu este cazul.</p>
<p><b>2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie</b></p> <p>Proiectul de lege transpune dispozițiile Directivei 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 263 din 7 octombrie 2009.</p>
<p><b>3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare</b></p> <p>Majoritatea actelor legislative secundare emise de Comisia Europeană vor fi aplicate direct, fără a</p>

necesita transpunere în legislația națională.

#### **4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene**

Jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene apreciază că pot fi obținute avantaje prin alegerea de a introduce criteriile legale obligatorii pentru instanțele naționale, în pofida faptului că astfel se limitează în mod inevitabil puterea de apreciere a instanțelor, influențând prin aceasta capacitatea lor de a stabili cuantumul despăgubirii pe care îl consideră corect în circumstanțele fiecărei cauze. Astfel, în cauza C-371/12, se precizează: „De exemplu, aceasta poate face ca nivelurile despăgubirii să fie mai previzibile, crescând astfel securitatea juridică și reducând necesitatea de a recurge la acțiunea în instanță. În același timp, aceasta poate permite companiilor de asigurări să facă evaluări mai precise ale expunerii lor financiare în timp. O astfel de limitare a riscurilor potențiale ar putea avea repercusiuni favorabile asupra nivelului primelor facturate proprietarilor de autovehicule... Pentru motivele menționate în secțiunile anterioare, nu considerăm că aplicarea criteriilor ... determină o limitare disproporționată a despăgubirii datorate victimelor accidentelor auto. ... Prin urmare, concluzionăm că o dispoziție precum articolul 139 din Codul asigurărilor private nu are drept consecință să lipsească Prima, A doua și A treia directivă de efectul lor util prin negarea dreptului victimelor de a fi despăgubite sau prin limitarea unui astfel de drept într-un mod disproporționat.”

#### **5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente**

Nu este cazul.

#### **6. Alte informații**

Nu este cazul.

### **Secțiunea a 6-a**

#### **Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ**

##### **1. Informații privind procesul de consultare cu organizațiile neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate**

În cadrul procesului de elaborare a proiectului de lege au avut loc întâlniri de lucru și seminarii cu UNSAR (Asociația Națională a Societăților de Asigurare din România), cu asigurătorii care nu sunt membrii UNSAR, cu auditorii statutar ai asigurătorilor, cu ARA (Asociația Română a Actuarilor), cu asociațiile transportatorilor, cu BAAR, FPVS, având ca obiect elaborarea prezentului proiect de act normativ.

##### **2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ**

Invitarea acestor asociații a avut în vedere faptul că pentru unele dintre acestea activitatea membrilor lor este reglementată prin acest act normativ, iar pentru altele, prevederile din actul normativ

au incidență în activitatea lor.

**3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative**

Nu este cazul.

**4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente**

Nu este cazul.

**5. Informații privind avizarea de către:**

**a) Consiliul Legislativ:**

**b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării:**

**c) Consiliul Economic și Social: .**

**d) Consiliul Concurenței:**

**e) Curtea de Conturi:**

Proiectul de lege va fi supus avizării Consiliului Legislativ.

**6. Alte informații**

Nu este cazul.

#### **Secțiunea a 7-a**

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

**1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ**

Nu este cazul.

**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**

Nu este cazul.

**3. Alte informații**

**Nu este cazul**

#### **Secțiunea a 8-a**

##### **Măsuri de implementare**

**1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile**

**administrației publice centrale și/sau locale - înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente**

Nu este cazul.

**2. Alte informații**

Nu este cazul.

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de **Lege privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule.**