

## NOTĂ DE FUNDAMENTARE



### Secțiunea 1

#### Titlul proiectului de act normativ

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

### Secțiunea a 2-a

#### Motivul emiterii actului normativ

##### 1. Descrierea situației actuale

Ca urmare a ieșirii recente din piața asigurărilor RCA a asigurătorului cu cea mai mare cotă de piață, asigurător în portofoliul căruia se aflau cea mai mare parte a asiguraților, a fost generată o evoluție ascendentă accelerată a tarifelor de primă practicate de către asigurătorii RCA care a condus la încadrarea unui număr ridicat de asigurați RCA în categoria asiguratului cu risc ridicat.

Prima medie anualizată (prime brute subscrise/unități anuale de expunere), la nivelul pieței fără a include Societatea de Asigurare –Reasigurare City Insurance SA, a înregistrat o creștere în anul 2021. Dacă în primul semestru din 2021 prima medie anualizată a fost de 578 de lei, în trimestrul 3, după retragerea autorizației Societății de Asigurare –Reasigurare City Insurance SA a fost de 725 de lei, aceasta a ajuns în trimestrul 4 să fie de 1.050 de lei.

De menționat este faptul că, majorarea tarifelor RCA, practicarea unor tarife comparabile atât la încheierea contractelor RCA anuale cât și la încheierea celor subanuale și suprapunerea acestor practici cu politica majorității asigurătorilor de a nu oferi plata în rate la comercializarea contractelor RCA se suprapune 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 agenților 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 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 acoperii prejudiciile produse terțelor persoane prin intermediul unor vehicule neasigurate;
- Obligația vinovaților de producerea accidentelor de a acoperii din resurse proprii prejudiciile plătite din disponibilul Fondului național de protecție;
- Blocarea activității agenților economici, atunci când este necesară achiziționarea unei asigurări RCA iar acest lucru se realizează după parcurgerea tuturor etapelor mecanismului aferent asiguratului cu risc ridicat.

Încheierea asigurării RCA pe baza mecanismului asiguratului cu risc ridicat se realizează la momentul de față pe baza unui proces amplu care presupune parcurgerea mai multor etape. Conform informațiilor comunicate de către BAAR pe site-ul propriu, soluționarea cazurilor prin alocarea către un asigurător RCA și încheierea contractului de asigurare durează maximum 20 de zile de la înaintarea cererii.

Din informațiile comunicate de către BAAR, de la momentul retragerii autorizației Societății de Asigurare-Reasigurare City Insurance S.A. au fost primite și soluționate de către BAAR un număr de aproximativ 25.000 de solicitări de alocare a unui asigurător RCA prin mecanismul asiguratului cu risc ridicat.

## **2. Schimbări preconizate**

Având în vedere cele prezentate, o soluție pentru remedierea stării de fapt o poate constitui limitarea temporară, pentru 6 luni, a tarifelor de primă practicate de către asigurătorii RCA.

Întrucât există diferențe între puterea de cumpărare a persoanelor fizice și cea a persoanelor juridice, impactul pe care celelalte creșteri de preț înregistrate la nivelul economiei naționale îl au asupra bugetului persoanelor fizice cât faptul că frecvența daunei înregistrată pe categoria de risc a persoanelor fizice este considerabil mai scăzută decât cea înregistrată pentru persoanele juridice, este justificată o diferențiere a modului de calcul al tarifului maximal.

Astfel, pentru persoanele fizice, limitarea tariful maximal este justificată prin plafonarea la nivelul tarifului de referință publicat de către A.S.F. iar pentru persoanele juridice limitarea la tariful utilizat la încheierea contractelor RCA prin intermediul mecanismului asiguratului cu risc ridicat, adică tariful de referință publicat de către A.S.F. înmulțit cu factorul N.

Totodată, în această situație asigurații nu vor mai fi nevoiți să apeleze la acest mecanism și își vor putea alege asiguratorul RCA fără întârziere.

Tarifele de primă maxime sunt stabilite pentru clasa de bonus/malus B0. În funcție de istoricul de daună al asiguratului, societățile de asigurare RCA vor aplica clasa de bonus/malus în care se încadrează acesta, conform prevederilor legale. Menționăm că la momentul de față 98,5 % dintre asigurați se află în clase de bonus și 1,5% în clase de malus.

Această soluție temporară vine în sprijinul tuturor categoriilor de asigurați, va asigura o dispersie a riscurilor la nivelul pieței de asigurări și poate contribui la o mai bună funcționare a acesteia până la momentul la care portofoliul de asigurați ai Societății de Asigurare-Reasigurare City Insurance SA este absorbit în piață.

Având în vedere faptul că 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.

În acest caz, Guvernul poate interveni și limita concurența pentru o perioadă de timp limitată prin limitarea prețurilor 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 de la intrarea în vigoare a prezentei hotărâri. Societățile de asigurare care practică RCA vor aplica pe această perioadă tarifele de primă notificate anterior datei de intrare în vigoare a prezentei hotărâri, fără însă a depăși tarifele de primă maxime prevăzute în prezenta hotărâre.

Supravegherea practicării tarifelor de primă maxime de către societățile de asigurare care practică RCA 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 prevăzut în anexă 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., iar aplicarea sancțiunilor contravenționale se realizează de către Consiliul A.S.F.

**3. Alte informații**

Nu este cazul.

**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****Consiliul Concurenței****2. Impactul asupra mediului de afaceri**

Proiectul de act normativ nu are un astfel de impact

**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.

**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)**

- mii lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2					7
I. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						

a) buget 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						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri si 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						
3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						
b) bugete locale						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						

7. Alte informații

Proiectul de act normativ nu are un astfel de impact.

#### Secțiunea a 5-a

##### Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

**1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:**

**a) Prevederi ce urmează a fi abrogate ca urmare a intrării în vigoare a acestui proiect de act normativ**

Nu este cazul.

**b) Acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții**

Nu este cazul.

**1<sup>1</sup>. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice**

Nu este cazul.

**2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie**

Nu este cazul.

**3. Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare**

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

**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**

Nu este cazul.

**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**

Nu este cazul.

**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**

<p><b>autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative</b></p> <p>Nu este cazul.</p>
<p><b>4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente</b></p> <p>Nu este cazul.</p>
<p><b>5. Informații privind avizarea de către:</b></p> <p>a) <b>Consiliul Legislativ:</b> Proiectul va fi supus avizării Consiliului Legislativ</p> <p>b) <b>Consiliul Suprem de Apărare a Țării:</b></p> <p>c) <b>Consiliul Economic și Social:</b></p> <p>d) <b>Consiliul Concurenței:</b></p> <p>e) <b>Curtea de Conturi:</b></p>
<p><b>6. Alte informații</b></p> <p>Nu este cazul.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Secțiunea a 7-a</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ</b></p>
<p><b>1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ</b></p> <p>Nu este cazul.</p>
<p><b>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</b></p> <p>Nu este cazul.</p>
<p><b>3. Alte informații</b></p> <p>Nu este cazul</p>
<p style="text-align: center;"><b>Secțiunea a 8-a</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Măsuri de implementare</b></p>
<p><b>1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile</b></p>

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 promovată prezenta Hotărâre a Guvernului 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.

**MINISTRUL FINANTELOR**

**Adriian ZACIU**

**Avizăm favorabil**

**VICEPRIM-MINISTRU, MINISTRUL  
TRANSPORTURILOR SI INFRASTRUCTURII**

**/ Sorin Mihail GRINDEANU**

**MINISTRUL JUSTITIEI**

**Marian-Cătălin PREDOIU**

**CONSILIUL CONCURENȚEI**

**Președinte, Bogdan – Marius CHIRIȚOIU**

**AUTORITATEA DE SUPRAVEGHERE FINANCIARĂ**

**Președinte, Nicu Marciu**





Guvernul României - Hotărâre nr. \_\_\_\_\_ din \_\_\_\_\_

**Hotărârea nr. \_\_\_/2022 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**

Având în vedere ieșirea recentă din piața asigurărilor RCA a asigurătorului cu cea mai mare cotă de piață, asigurător în portofoliul căruia se aflau cea mai mare parte a asiguraților, fapt ce a generat o evoluție ascendentă a tarifelor de primă practicate de către asigurătorii RCA,

având în vedere faptul că această creștere a tarifelor de primă a condus la încadrarea unui număr ridicat de asigurați RCA în categoria asiguratului cu risc ridicat,

având în vedere evoluțiile impredictibile ale unor componente de cost ale asigurării obligatorii de răspundere civilă auto pentru aceste vehicule,

ținând cont de faptul că încheierea asigurării RCA pe baza mecanismului asiguratului cu risc ridicat se realizează pe baza unui proces care presupune parcurgerea mai multor etape, fapt ce poate genera întârzieri la încheierea acestui tip de asigurare,

având în vedere faptul că vehiculele nu pot circula legal fără a avea încheiat un contract RCA valabil,

având în vedere rolul bine definit pe care asigurările RCA îl au în societate și în economie din perspectiva acoperirii riscului la care sunt supuși ceilalți participanți la trafic,

ca urmare a caracterului obligatoriu al asigurărilor RCA care face ca furnizarea de produse de asigurare RCA să reprezinte una dintre funcțiile critice pe care piața asigurărilor în ansamblul ei o îndeplinește în relația cu economia și societatea românească,

pentru că evoluțiile din această piață au un impact rapid și semnificativ asupra unor categorii largi de consumatori și operatori economici iar întârzierea încheierii asigurării RCA poate crea dificultăți în furnizarea bunurilor de larg consum către populație,

în temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. 4 alin. (3) din Legea concurenței nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. - (1) Prezenta hotărâre stabilește tarifele de primă maxime pentru asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terțelor persoane prin accidente de vehicule și de tramvaie, denumită în continuare asigurare RCA, pe categorii de vehicule, ce urmează a fi aplicate de către societățile de asigurare care practică asigurarea RCA, denumite în continuare societăți de asigurare RCA, în condițiile art. 4 alin. (3) din Legea concurenței nr. 21/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

(2) Tarifele de primă maxime menționate la alin. (1) sunt prevăzute în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre și se aplică de către societățile de asigurare RCA pentru o perioadă de 6 luni de la intrarea în vigoare a prezentei hotărâri.

(3) Tarifele de primă maxime se aplică în cazul contractelor anuale încheiate după intrarea în vigoare a prezentei hotărâri.

(4) Având în vedere faptul că asigurările RCA sunt obligatorii, comisioanele de distribuție se limitează la maximum 5% din prima brută încasată.

(5) Supravegherea practicării tarifelor de primă maxime de către societățile de asigurare RCA se exercită de către Autoritatea de Supraveghere Financiară, denumită în continuare A.S.F., pe perioada prevăzută la alin. (2).

(6) Societățile de asigurare RCA aplică pe perioada prevăzută la alin. (2) tarifele de primă notificate anterior datei intrării în vigoare a prezentei hotărâri, fără însă a depăși tarifele de primă maxime prevăzute în anexă.

Art. 2. - Tarifele de primă maxime se stabilesc pentru clasa de bonus/malus B0. În funcție de istoricul de daună al asiguratului, societățile de asigurare RCA aplică clasa de bonus/malus în care se încadrează acesta, conform prevederilor legale.

Art. 3. - (1) Depășirea nivelului maxim al tarifului de primă prevăzut în anexă de către societățile de asigurare RCA constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 1.000 lei la 50.000 lei.

(2) În afara sancțiunii contravenționale prevăzute la alin. (1), în funcție de gravitatea faptei, Consiliul A.S.F. poate aplica și sancțiunile contravenționale complementare prevăzute la art. 5 alin. (3) lit. b) și f) 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.

(3) Contravențiile se constată de către persoanele cu atribuții privind supravegherea și controlul din cadrul A.S.F., iar aplicarea sancțiunilor contravenționale se realizează de către Consiliul A.S.F. Amenzile se fac venit la bugetul de stat.

Art. 4. - Prezenta hotărâre intră în vigoare la 10 zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, Partea I.

PRIM-MINISTRU

Nicolae – Ionel CIUCĂ

**Tractoare rutiere - persoane fizice**

Putere (CP)	Prima brută (lei)
<=45	113
>45	181

**Motociclete, motoscutere, motorete si ATV-uri, cu sau fără ataș - persoane fizice**

Capacitate cilindrică (cmc)	Prima brută (lei)
<=50	113
>50	479

**Alte vehicule- persoane fizice**

Categorie	Prima brută (lei)
Alte vehicule	953

**Autoturisme, autoturisme de teren și autovehicule mixte cu masa maximă autorizată mai mică de 3,5 t și maxim 9 locuri - persoane juridice**

Capacitate cilindrică (cmc)	Prima brută (lei)
<=1200	1.881
1201-1400	1.704
1401-1600	1.513
1601-1800	1.412
1801-2000	1.487
2001-2500	1.699
>2500	2.017

**Autovehicule destinate transportului de marfă - persoane fizice și persoane juridice**

Masa maximă (kg)	Prima brută (lei)
<3500	2.169
3500-15999	3.470
>=16000	10.253

**Remorci, semiremorci - persoane juridice**

Masa maximă (kg)	Prima brută (lei)
<=3500	187
>3500	564

**Tractoare rutiere - persoane juridice**

Putere (CP)	Prima brută (lei)
<=45	541
>45	614

**Motociclete, motoscutere, motorete și ATV-uri, cu sau fără ataș - persoane juridice**

Capacitate cilindrică (cmc)	Prima brută (lei)
<=50	1.086
>50	381

**Alte vehicule- persoane juridice**

Categorie	Prima brută (lei)
Alte vehicule	1.544

**Autovehicule transport persoane - persoane fizice și persoane juridice**

Număr locuri	Prima brută (lei)
<=40	2.317
>40	6.230
Tramvaie/ Troleibuze	4.445

**Autoturisme, autoturisme de teren și autovehicule mixte cu masa maximă autorizată mai mică de 3,5t și maxim 9 locuri - persoane fizice**

Capacitate cilindrică (cmc)	Grupa vârstă (ani)	Prima brută (lei)
<=1200	<=30	1.286
	31-40	802
	41-50	794
	51-60	762
	>60	796
1201-1400	<=30	1.335
	31-40	789
	41-50	815
	51-60	780
	>60	817
1401-1600	<=30	1.553
	31-40	917
	41-50	956
	51-60	913
	>60	946
1601-1800	<=30	1.710
	31-40	1.045
	41-50	1.039
	51-60	1.069
	>60	1.072
1801-2000	<=30	1.853
	31-40	1.159
	41-50	1.140
	51-60	1.119
	>60	1.146
2001-2500	<=30	2.545
	31-40	1.577
	41-50	1.598
	51-60	1.569
	>60	1.703
>2500	<=30	3.551
	31-40	2.354
	41-50	2.261
	51-60	2.304
	>60	2.482

**Remorci, semiremorci - persoane fizice**

Masa maximă (kg)	Prima brută (lei)
<=3500	59
>3500	87