



SECRETARIATUL GENERAL AL GUVERNULUI  
DEPARTAMENTUL PENTRU RELATII CU SENATUL

Biroul permanent al Senatului

L 531 / 1.6.2023

Nr. 7883/2023

04.IUL. 2023

Către: DOMNUL MARIO OVIDIU OPREA,  
SECRETARUL GENERAL AL SENATULUI

Ref. la: punctele de vedere ale Guvernului aprobate în ședința Guvernului din data de 30 iunie 2023

STIMATE DOMNULE SECRETAR GENERAL,

Vă transmitem, alăturat, în original, punctele de vedere ale Guvernului referitoare la:

1. Proiectul de Lege pentru modificarea și completarea Legii nr. 41/1994 privind organizarea și funcționarea Societății Române de Radiodifuziune și Societății Române de Televiziune (Plx. 99/2023, Bp. 366/2023); L 352 / 2023 ✓
2. Propunerea legislativă pentru modificarea art. 24 alin. (3) din Legea fondului funciar nr. 18/1991 (Bp. 243/2023); L 371 / 2023 ✓
3. Propunerea legislativă pentru modificarea Legii nr. 287/2009 privind Codul Civil, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și modificarea Legii nr. 134/2010 privind Codul de procedură civilă, republicată, cu modificările și completările ulterioare (Bp. 251/2023); L 371 / 2023 ✓
4. Proiectul de Lege privind modificarea Legii nr. 1/2011 privind educația națională (Plx. 315/2021, Bp. 560/2021); L 331 / 2023 ✓
5. Propunerea legislativă pentru completarea Legii nr. 35/2007 privind creșterea siguranței în unitățile de învățământ, precum și pentru modificarea și completarea altui act normativ (Bp. 221/2023); L 308 / 2023 ✓
6. Propunerea legislativă privind înființarea fondului de asistență tehnică și financiară pentru dezvoltare destinat autorităților publice locale din Republica Moldova (Bp. 279/2023); L 371 / 2023 ✓
7. Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice (Bp. 207/2023); L 292 / 2023 ✓
8. Propunerea legislativă privind reglementarea regimului de tranzit a semințelor și a materialului săditor prin România și de modificare a unor acte normative (Bp. 229/2023); L 314 / 2023 ✓
9. Propunerea legislativă privind măsurile compensatorii ale fondului de salarii în cazul instituirii de sărbători legale în care nu se lucrează (Bp. 216/2023); L 303 / 2023 ✓ ✓
10. Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 77/2009 privind organizarea și exploatarea jocurilor de noroc, cu modificările și completările ulterioare (Bp. 227/2023); L 312 / 2023 ✓
11. Propunerea legislativă pentru ieftinirea RCA prin modificarea Legii nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie (Bp. 240/2023); L 338 / 2023 ✓

12. Propunerea legislativă pentru modificarea Legii nr. 84/1998 privind mărcile și indicațiile geografice, a Legii nr. 129/1992 privind protecția desenelor și modelelor și a Legii nr. 64/1991 privind brevetele de invenție (Bp. 269/2023); L340/2023 ✓

13. Propunerea legislativă pentru modificarea și completarea Legii nr. 334/2006 privind finanțarea activității partidelor politice și a campaniilor electorale (Bp. 228/2023). L313/2023 ✓

Cu deosebită considerație,

**NINI SĂPUNARU**

  
**SECRETAR DE STAT**



PRIM MINISTRU

Biroul permanent al Senatului

338 / 6 VII 2023

**Domnule președinte,**

În conformitate cu prevederile art. 111 alin. (1) din Constituție și în temeiul art. 25 lit. (b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul Administrativ, Guvernul României formulează următorul

### **PUNCT DE VEDERE**

referitor la *propunerea legislativă pentru ieftinirea RCA prin modificarea Legii 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie*, inițiată de domnul deputat USR Claudiu Iulius Gavril Năsui împreună cu un grup de parlamentari USR (**Bp.240/2023**).

#### **I. Principalele reglementări**

Inițiativa legislativă are ca obiect de reglementare modificarea *Legii nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie, cu modificările și completările ulterioare*, urmărindu-se următoarele:

- eliminarea scumpirii artificiale a poliței RCA pentru clienții cu risc scăzut pentru a subvenționa clienții cu risc ridicat;
- stabilirea unei relații contractuale de transparență și supraveghere între asiguratorii care suportă despăgubirile și service-uri;
- menținerea posibilității ca persoana păgubită să primească despăgubiri pentru daune.

#### **II. Observații**

1. În prezent ASF are în elaborare și analiză un proiect de modificare a legislației privind asigurările de răspundere civilă auto, proiect ce are în vedere

atât transpunerea prevederilor *Directivei nr.2021/2118/CE*<sup>1</sup>, cât și modificarea, completarea și abrogarea acelor prevederi ale *Legii nr.132/2017* care au potențial de a genera distorsiuni la nivelul pieței de asigurări din România. Printre acestea se află atât modificarea definiției asiguratului cu risc ridicat și a mecanismului aferent acestuia, cât și introducerea posibilității soluționării daunelor prin intermediul convențiilor de colaborare încheiate între asiguratorii RCA și unitățile reparatoare ale bunurilor avariate.

2. Cu privire la mecanismul „*asiguratului cu risc ridicat*” prevăzut în cuprinsul *Legii nr.132/2017*<sup>2</sup>, acesta a fost introdus în vederea asigurării unui grad cât mai mare al cuprinderii în asigurarea RCA a parcului auto național, ținând cont de obligațiile României prevăzute în cuprinsul art.3 al *Directivei 2009/103/CE*<sup>3</sup>, potrivit căruia:

*„Art. 3 Obligația de asigurarea a vehiculelor*

*În conformitate cu dispozițiile articolului 5, fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care staționează în mod obișnuit pe teritoriul lor este acoperită prin asigurare.”*

Precizăm că introducerea acestui mecanism a avut la bază analizarea unor modele similare din alte state membre, ținând cont de faptul că atât legislația europeană, cât și legislația națională care o transpune impun încheierea asigurării RCA pentru proprietarii de vehicule, însă nu obligă asiguratorii să practice această formă de asigurare sau să preia în asigurare toate categoriile de asigurați existente la nivelul pieței. Astfel, la momentul de față, în situația în care asiguratorii nu doresc să preia în asigurare o anumită categorie de clienți, aceștia ofertează încheierea asigurării RCA la prețuri foarte mari, prețuri care de multe ori nu pot fi acceptate de către clienți.

În lipsa mecanismului asiguratului cu risc ridicat, o astfel de practică are potențialul de a conduce la un număr semnificativ de vehicule neasigurate, vehicule care pot produce daune ce în final sunt acoperite din Fondul național de protecție administrat de către Biroul Asiguratorilor de Autovehicule din România (BAAR), fond care se finanțează din primele de asigurare încasate de către asiguratorii din activitatea de asigurare RCA, deci, în mod indirect, de la asigurații de bună-credință care au încheiată o asigurare RCA.

Astfel, la stabilirea regulilor aplicate asiguratului cu risc ridicat s-a avut în vedere faptul că BAAR, care este asociația tuturor asiguratorilor care practică asigurarea RCA pe teritoriul României, asigură colectarea și administrarea

---

<sup>1</sup> Directiva nr.2021/2018 a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2021 de modificare a Directivei 2009/103/CE privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi

<sup>2</sup> Legea nr.132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie, cu modificările și completările ulterioare

<sup>3</sup> Directiva 2009/103/CE privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi

sumelor ce intră în Fondul național de protecție, iar asiguratorii membri trebuie să fie conștienți de faptul că stabilirea prin proceduri interne ale BAAR a unui mecanism al asiguratului cu risc ridicat ce nu asigură cuprinderea în asigurarea RCA a întregului parc auto național are ca efect direct necesitatea creșterii efortului de menținere a disponibilului Fondului național de protecție.

În baza celor de mai sus, asiguratorii care practică asigurarea RCA în România trebuie să găsească și să stabilească de comun acord modul în care mecanismul asiguratului cu risc ridicat este pus în aplicare pe baza politicilor și procedurilor BAAR și să stabilească regulile comune care să asigure accesul proprietarilor de vehicule la încheierea unei asigurări RCA, indiferent de clasa de risc în care se încadrează.

În condițiile în care s-a constatat faptul că practica ofertării la prețuri ridicate a încheierii asigurării RCA are potențialul de a denatura prețurile din piața asigurărilor RCA, putând conduce la o creștere artificială a primelor, ASF are în vedere prin noul proiect de lege transparentizarea politicilor asiguratorilor cu privire la risc, permițând acestora să refuze ofertarea asigurării RCA în anumite condiții, menținându-se în același timp mecanismul de alocare prin intermediul BAAR al deținătorilor de vehicule încadrați în categoria asiguratului cu risc ridicat.

Față de cele prezentate, considerăm că eliminarea prevederilor referitoare la asiguratul cu risc ridicat ar putea genera un număr semnificativ de vehicule asigurate ceea ce ar fi în contradicție cu prevederile *Directivei 2009/103/CE*.

Totodată, în ceea ce privește eliminarea prevederilor legale referitoare la asigurații cu risc ridicat, se consideră că o astfel de măsură ar trebui corelată cu implementarea unor politici în rândul societăților de asigurare care să contribuie la menținerea unor prime de asigurare echitabile. Astfel, calculul acestora ar trebui determinat în baza principiilor actuariale general acceptate, iar criteriile de risc ar trebui stabilite în mod omogen pentru a determina clasa de risc în care se încadrează un asigurat.

Utilizarea la scară largă a unor tehnologii de tip telematics, sau alte sisteme de monitorizare a comportamentului la volan al asiguraților ar permite responsabilizarea șoferilor, astfel contribuind și la ajustarea primei de asigurare în funcție de aversiunea la risc a șoferului respectiv.

3. Cu privire la introducerea posibilității soluționării daunelor prin intermediul convențiilor de colaborare încheiate între asiguratorii RCA și unitățile reparatoare în cuprinsul legislației RCA, ASF consideră că această variantă de soluționare a daunelor ar trebui să constituie o opțiune, însă există situații în care aceasta nu poate constitui singura variantă. De aceea, întrucât persoana prejudiciată nu se află, de cele mai multe ori, într-o relație contractuală cu asiguratorul (decontare directă), trebuie să se aibă în vedere

diferite situații care pot apărea și care trebuie să își poată găsi soluționare pe baza prevederilor legii, spre exemplu:

- întrucât accidentele de circulație nu pot avea ca și consecințe doar avarii ale vehiculelor, ci pot apărea daune și la alte bunuri (garduri, construcții, bunuri diverse aflate în vehiculul avariat sau în afara acestuia ș.a.) modalitatea de soluționare a daunelor trebuie să fie una generală, adaptată oricărei categorii de bunuri;

- este necesar să existe metode alternative de soluționare atunci când asigurătorul nu are încheiat un contract de colaborare cu o unitate reparatoare pentru categoria/marca/modelul bunului avariat, acesta se află în perioada de garanție legală/comercială, iar, pentru a nu pierde garanția, deținătorul bunului este nevoit să îl repare la o reprezentanță a producătorului;

- este necesar să existe metode alternative de soluționare atunci când deținătorul bunului avariat nu îl repară într-o unitate cu care asigurătorul are contact de colaborare, bunul nu este în garanție, iar acesta nu poate fi găsit într-un sistem de evaluare specializat (spre exemplu: autospeciale, rulote, utilaje, vehicule ce nu se produc în serie, modele speciale, produse în ediție limitată, cu echipamente speciale ș.a.);

- este necesar să existe metode alternative de soluționare atunci când bunul nu se mai repară din dorința deținătorului acestuia sau nu mai poate fi reparat din punct de vedere tehnic sau economic;

- este necesar să existe metode de soluționare atunci când se solicită și acoperirea costurilor de înlocuire temporară a vehiculului avariat cu un vehicul din aceeași clasă sau o clasă inferioară.

În condițiile celor expuse anterior, considerăm că modificările aduse prin inițiativa legislativă nu acoperă toate situațiile ce pot apărea în procesul de soluționare al daunelor instrumentate în baza unei asigurări RCA, iar eliminarea prevederilor aferente asiguratului cu risc ridicat ar putea conduce la o scădere a gradului de cuprindere în asigurarea RCA a parcului auto.

4. În ceea ce privește introducerea opțiunii asiguratului de a încasa valoarea despăgubirii în avans pe baza evaluării asigurătorului folosind sisteme de evaluare specializate, considerăm că această măsură ar putea conduce la scăderea nivelului de siguranță în trafic și ar putea crea pârgii pentru eventuale fraude, cu consecințe care pot genera creșterea riscului de accidente (banii încasați de asigurat pot fi folosiți în alte scopuri, urmând ca acesta să nu își repare autovehiculul sau să efectueze o reparație superficială într-o unitate neautorizată).

5. Considerăm că era necesară justificarea abrogărilor pe care inițiatorii le operează cu privire la dispozițiile aplicabile asiguraților cu risc ridicat și corelarea cu obiectul de reglementare al propunerii legislative.

De asemenea, era necesară indicarea în concret a reglementărilor pe care Autoritatea de Supraveghere Financiară (ASF) le are de revizuit ca urmare a amendării *Legii nr.132/2017* prin prezenta propunere.

### **III.Punctul de vedere al Guvernului**

Având în vedere considerentele menționate la pct.II, **Guvernul nu susține adoptarea acestei inițiative legislative.**

Cu stimă, \*

Ion-Marcel CIOBÎRCU

PRIM-MINISTRU



**Domnului senator Nicolae-Ionel CIUCĂ**  
**Președintele Senatului**