

## EXPUNERE DE MOTIVE

### a Proiectului de Lege pentru modificarea și completarea Legii nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie

#### Secțiunea 1

##### Titlul proiectului de act normativ

**Lege pentru modificarea și completarea Legii nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și 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

Asigurarea de răspundere civilă auto (denumită în continuare „asigurarea RCA”) este reglementată la nivel european prin intermediul 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.

Această directivă a fost modificată prin Directiva 2021/2118/CE 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, statele membre ale Uniunii Europene având obligația de a transpune în legislația națională prevederile acestui act normativ până la data de 23 decembrie 2023.

Legislația în domeniul răspunderii civile auto necesită a fi revizuită conform noilor prevederi ale legislației europene, prevederi ce în baza art. 148 alin. (2) din Constituția României, republicată, au un caracter obligatoriu și au prioritate în raport cu prevederile contrare ale legislației naționale.

Argumente de natură juridică și operațională

1. Unul dintre cele mai importante motive care justifică propunerea legislativă este problematica acoperirii despăgubirilor victimelor accidentelor de circulație, persoanelor prejudiciate prin accidente de vehicule atunci când vehiculele care produc aceste accidente nu sunt înmatriculabile/înregistrabile însă sunt utilizate în trafic sau în zone private ce sunt deschise circulației publicului.

Ca urmare a dezvoltării tehnologice, pe piața din România au intrat numeroase tipuri noi de vehicule motorizate, vehicule care datorită caracteristicilor acestora nu se supun obligației de înmatriculare/înregistrare însă produc accidente din care rezultă daune materiale dar și vătămări corporale.

Unele dintre acestea sunt acționate de un motor pur electric, altele de echipamente auxiliare iar astfel de vehicule ar trebui luate în considerare la definirea noțiunii de „vehicul” pentru care este impusă obligația de asigurare RCA în Uniunea Europeană și România. Definiția respectivă ar trebui să se bazeze pe caracteristicile generale ale unor astfel de vehicule, în special viteza maximă constructivă și masa proprie, și ar trebui să se prevadă faptul că sunt incluse numai acele vehiculele antrenate de motoare ce generează putere

mecanică. Definiția ar trebui să se aplice indiferent de numărul de roți ale vehiculului și indiferent dacă vehiculele sunt supuse obligației de înmatriculare/înregistrare sau nu.

Lipsa unei astfel de reglementări conduce la excluderea acestor vehicule de la obligația de asigurare, caz în care nu sunt acoperite prejudiciile produse persoanelor prejudiciate/vătămate ca urmare a unor accidente de circulație produse în trafic pe drumuri deschise circulației publice sau pe drumuri private, neîngrădite, în care accesul persoanelor nu este interzis.

2. Propunerea legislativă este justificată și de faptul că, în cazul hotărârilor recente ale Curții de Justiție a Uniunii Europene, și anume în cauzele Vnuk, Rodrigues de Andrade și Torreiro, Curtea de Justiție a clarificat sensul noțiunii de „utilizare a unui vehicul” din cadrul Directivei 2009/103/CE. De asemenea, Curtea de Justiție a clarificat faptul că autovehiculele sunt destinate în mod normal pentru a servi ca mijloace de transport, indiferent de caracteristicile unor astfel de vehicule și că utilizarea acestora se referă la orice tip de utilizare a unui vehicul ca mijloc de transport, indiferent de terenul pe care este utilizat autovehiculul și indiferent dacă acesta staționează sau este în mișcare. Ca atare Directiva 2009/103/CE nu se aplică dacă, în momentul accidentului, funcția obișnuită a unui astfel de vehicul reprezintă „o altă utilizare decât cea de mijloc de transport”. De exemplu acesta ar putea fi cazul unui vehicul care nu este „utilizat” în sensul prevăzut în directiva menționată, atunci când funcția sa obișnuită este de a fi „utilizat ca sursă de energie electrică în industrie sau în agricultură”. Astfel, în interesul securității juridice, este necesară introducerea unei definiții a noțiunii de „utilizare a unui vehicul” care să clarifice scopul și acoperirea pe care asigurarea RCA o oferă.

3. Totodată, propunerea legislativă este justificată și de faptul că, actuala legislație RCA obligă proprietarii de vehicule să se asigure RCA și să mențină în valabilitate această asigurare pe toată perioada în care vehiculele sunt înmatriculate/înregistrate. Această obligație a fost introdusă în legislația națională ca urmare a obligației instituite prin Directiva 2009/103/CE care obligă statele membre să adopte toate măsurile utile pentru ca răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care staționează în mod obișnuit pe teritoriul său să fie acoperită printr-o asigurare. Însă, prin noile modificări aduse prin Directiva 2021/2118/CE legislația europeană permite statelor membre să poată deroga de la obligația de asigurare în ceea ce privește vehiculele care sunt retrase temporar sau permanent din circulație și a căror utilizare este interzisă, cu condiția să existe stabilită o procedură administrativă sau o altă măsură verificabilă în conformitate cu dreptul intern și cu condiția ca daunele provocate de acestea să fie acoperite la același nivel cu cel pe care îl garantează încheierea unui contract RCA.

O altă excepție de la obligația de asigurare prevăzută de directivă poate fi în cazul utilizării vehiculelor în cadrul evenimentelor și activităților sportive cu motor, inclusiv al curselor și competițiilor, precum și al antrenamentelor, testărilor și demonstrațiilor, inclusiv al celor de viteză, fiabilitate sau îndemânare, permise în conformitate cu legislația națională. Aceste activități ar trebui să se desfășoare într-o zonă cu acces restricționat și demarcată astfel încât să se asigure că traficul obișnuit, membrii publicului și orice persoană care nu are legătură cu activitatea respectivă nu pot să împartă traseul. Astfel de activități includ, de obicei, circuitele sau traseele desemnate ale sporturilor cu motor și zonele din imediata vecinătate, cum ar fi zonele de securitate, standurile și garajele, unde riscul unui accident este mult mai mare în comparație cu drumurile normale și în care ar trebui să fie interzisă circulația persoanelor neautorizate. O excepție în cazul evenimentelor și activităților sportive cu motor ar trebui să se aplice numai în cazul în care organizatorul evenimentului sau al activității sau orice altă parte are încheiată o asigurare sau pune la dispoziție o garanție alternativă care acoperă prejudiciile produse oricărei părți terțe la nivelul minim prevăzut de legislația RCA

ce transpune prevederile Directivei 2021/2118/CE.

Exceptarea de la obligația de asigurare ar trebui să poată fi aplicabilă și vehiculelor speciale cu motor utilizate exclusiv de către persoane cu dizabilități fizice.

4. Un alt motiv care justifică propunerea legislativă îl reprezintă și necesitatea modificării modului în care controalele privind asigurarea RCA sunt realizate. Conform prevederilor legislației europene statele membre nu pot să efectueze controale privind asigurarea vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unui alt stat membru, precum și a vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unui stat terț și care intră pe teritoriul lor de pe teritoriul unui alt stat membru. Însă, noile evoluții tehnologice, precum tehnologia de recunoaștere automată a plăcuțelor de înmatriculare, permit controale privind asigurarea vehiculelor fără oprirea acestora astfel neafectând libera circulație a persoanelor. Prin urmare, aceste controale trebuie permise dacă sunt necesare și proporționale, fac parte dintr-un sistem general de control pe teritoriul național inclusiv pentru vehiculele care staționează în mod obișnuit pe teritoriul României și nu sunt discriminatorii.

5. De asemenea, un alt punct care justifică propunerea legislativă este reprezentat de necesitatea de a facilita recunoașterea istoricului daunelor atunci când se încheie un nou contract RCA, caz în care ar trebui să fie posibil să fie identificat cu ușurință istoricul daunelor anterioare ale asiguraților sau ale potențialilor asigurați. Pentru a simplifica verificarea certificatelor privind istoricul daunelor, este important ca formatul și conținutul lor să fie identic în toate statele membre ale Uniunii Europene, acesta fiind stabilit prin acte delegate ale Comisiei Europene. În plus, societățile de asigurare care iau în considerare certificatele privind istoricul daunelor pentru a stabili primele de asigurare RCA nu ar trebui să discrimineze pe motiv de naționalitate sau de condiții ce sunt în legătură cu reședința anterioară a asiguratului, tratând un certificat emis într-un alt stat membru în același mod în care tratează un certificat emis în România. În acest sens asiguratorul RCA ar trebui să aplice unui client din alt stat membru orice reducere de care ar beneficia un client român aflat într-o situație identică, inclusiv reducerile prevăzute de sistemul „bonus-malus”.

#### Legislație și practică europeană

Proiectul de lege are în vedere transpunerea prevederilor Directivei 2021/2118/CE cu excepția art. 1 pct. 8 și 18 ale și ale hotărârilor Curții Europene de Justiție, acte normative de minimă armonizare a legislației statelor membre prin care este reglementată asigurarea RCA la nivelul Uniunii Europene, caz în care, revizuirea legislației naționale a statelor membre nu este un demers singular la nivelul României.

Transpunerea prevederilor Directivei 2021/2118/CE se realizează în concordanță cu prevederile art. 148 din Constituția României, republicată, și reprezintă obligație a României în baza prevederilor Tratatului de aderare a României la Uniunea Europeană.

### **2.3 Schimbări preconizate**

Aspectele reglementate în concordanță cu prevederilor Directivei 2021/2118/CE vizează:

- Definiția „vehiculului” în sensul în care obligația de asigurare se raportează la anumite criterii de natură tehnică. Ca urmare vor intra sub obligația de asigurare și vehicule ce conform legislației naționale nu sunt supuse înmatriculării/înregistrării (trotinete electrice, biciclete electrice și alte vehicule);

- Limitarea acoperirii RCA pe baza noțiunii de utilizare a unui vehicul. Sunt eliminate cazurile în care accidentele sunt produse în situații în care vehiculele nu sunt utilizate ca mijloc de transport;
- Reglementarea limitelor minime de despăgubire și stabilirea referinței acestora în Lei la cursul indicat în directivă;
- Modalitatea de control a asigurării RCA. Se permite utilizarea unor dispozitive electronice de control a asigurării RCA în trafic, fără oprirea vehiculelor, în măsura în care legislația GDPR este respectată;
- Introducerea unui tipizat standardizat la nivel european în ceea ce privește atestarea istoricului daunelor întâmplare acoperite de RCA ale asiguratului;
- Reglementarea posibilității suspendării efectelor contractului RCA la cerere pe perioada suspendării înmatriculării vehiculului cu introducerea unor obligații în sarcina asiguratului în această perioadă.

#### **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 ca beneficiu asigurarea protecției persoanelor prejudiciate RCA, a asiguratului și respectarea obligațiilor legale ce sunt în legătură cu încheierea contractelor RCA în baza cărora se acordă despăgubiri în cazul accidentelor de vehicule

#### **3.2 Impactul social**

Proiectul de act normativ are ca beneficiu asigurarea protecției persoanelor prejudiciate RCA și a asiguraților RCA

#### **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**

Nu este cazul.

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

Nu este cazul, întrucât transpunerea prevederilor Directivei (UE) 2021/2118 nu presupune instituirea unor obligații noi pentru sectorul asigurărilor.

#### **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
<b>4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:</b>						
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.)						
<b>4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:</b>						
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.)						

<b>4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:</b> a) buget de stat						
b) bugete locale						
<b>4.4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare</b>						
<b>4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare</b>						
<b>4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare</b>						
<b>4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adaptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente:</b> a) fișa financiară prevăzută la art.15 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată; b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară. Nu este cazul.						
<b>4.8. Alte informații</b> Nu este cazul.						

## 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**

Legislația secundară emisă de Autoritatea de Supraveghere Financiară în aplicarea Proiectului de lege va fi revizuită în vederea punerii în acord cu prevederile proiectului de lege.

#### **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)**

Proiectul transpune prevederile Directivei (UE) 2021/2118 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, cu excepția art. 1 pct. 8 și 18.

##### **5.3.1. Măsuri normative necesare transunerii directivelor UE**

Prevederile art. 1 pct. 8 și 18 ale Directivei (UE) 2021/2118 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 se transpun prin modificarea prevederilor *Legii nr.*

213/2015 privind Fondul de garantare a asiguraților.

### **5.3.2. Măsurile normative necesare aplicării actelor legislative UE**

Nu este cazul.

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

Hotărârea Curții de Justiție din 4 decembrie 2014, Vnuk, C-162/13, ECLI:EU:C:2014:2146.

Hotărârea Curții de Justiție din 28 noiembrie 2017, Rodrigues de Andrade, C-514/16, ECLI:EU:C:2017:908.

Hotărârea Curții de Justiție din 20 decembrie 2017, Torreiro, C-334/16, ECLI:EU:C:2017:1007.

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

Nu este cazul

### **5.6. Alte informații**

Nu este cazul.

## **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**

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

#### **6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale**

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

#### **6.5. Informații privind avizarea de către:**

- a) Consiliul Legislativ - Proiectul de act normativ se avizează de către Consiliul Legislativ;
- b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării;
- c) Consiliul Economic și Social - Proiectul se avizează de către Consiliul Economic și Social;
- d) Consiliul Concurenței
- e) Curtea de Conturi

#### **6.6. Alte informații**

Nu au fost identificate

## **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**

Au fost respectate prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată. Acțiunea de informare s-a realizat prin afișarea proiectului pe site-ul Ministerului Finanțelor ([www.mfinante.gov.ro](http://www.mfinante.gov.ro)) în data de ....., la secțiunea Proiecte de acte normative.

#### **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**

Actul normativ nu se referă la acest subiect.

### **7.3. Alte informații**

#### **Secțiunea a 8- a**

#### **Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ**

### **8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ**

### **8.2. Alte informații**

Față de cele prezentate, a fost elaborat Proiectul de Lege pentru modificarea și completarea Legii nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie.

**PRIM-MINISTRU,**

**Ion-Marcel CIOLACU**

**AVIZAT:**

**VICEPRIM-MINISTRU, MINISTRUL  
AFACERILOR INTERNE  
Marian-Cătălin PREDOIU**

**VICEPRIM-MINISTRU,  
Marian NEACȘU**

**MINISTRUL AFACERILOR EXTERNE  
Luminița-Teodora ODOBESCU**

**MINISTRUL  
TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII  
Sorin-Mihai GRINDEANU**

**MINISTRUL FINANTELOR  
Marcel-Ioan BOLOȘ**

**MINISTRUL JUSTIȚIEI  
Alina-Ștefania GORGHIU**

**PREȘEDINTELE AUTORITĂȚII DE  
SUPRAVEGHERE FINANCIARĂ  
Nicu MARCU**