

# IMPACTUL INTEGRĂRII EUROPENE ASUPRA PIEȚII DE ASIGURĂRI GENERALE DIN ROMANIA

Asistent univ. dr. Elena POPA  
Universitatea "Dunarea de Jos" Galați

**Abstract:** *The present article aims to proving that the business concentration is the main tendency witch is to become manifest in the insurance field, determined by the increasing interest of international strategic investors to penetrate or consolidate their position on the Romanian insurance market. Actually, in the near future, the specific industry is going to settle, meaning that only the efficient insurance companies are meant to last through the years, most of them being international companies. The coming of the these international companies will determine a stiff competition and the final result is to be favourable for the client, the one who buys the insurance, improving the quality of services provided.*

*The efforts to develop new insurance products, the interest in diversifying the insurers' portfolio towards non-auto categories and consolidating the territorial networks as well as some alternative distribution channels, constitute measures in Romanian insurance industry maturation.*

Asigurările reprezintă unul dintre domeniile din țara noastră care au suferit cele mai profunde transformări în vederea Integrării Europene. În pregătirea aderării la structurile europene, s-au produs o serie de schimbări legislative care au avut în vedere armonizarea cu acquis-ul comunitar.

Federația Europeană de Asigurare și Reasigurare (CEA - Comite European des Assurances) include 33 de Uniuni Naționale care reprezintă peste 5.000 de companii de asigurare și reasigurare din Europa. România este reprezentată de UNSAR - Uniunea Națională a Societăților de Asigurare și Reasigurare.

Printre alte avantaje, aderarea la CEA oferă României acces la dezbaterile care au loc privind adoptarea tuturor reglementărilor care privesc piața asigurărilor și la discuțiile dintre industria asigurărilor și organisme europene.

Segmentul cu ponderea cea mai mare (80%) în întreaga industrie a asigurărilor din țara noastră îl reprezintă asigurările generale, asigurări non-viață. Dacă la nivel european asigurările auto, deși sunt cea mai importantă clasă de asigurări generale, nu dețin o cotă mai mare de 13% din întregul portofoliu sau 33% din cel al asigurărilor generale, în România, în ultimii cinci ani, clasele de asigurări auto n-au reprezentat niciodată mai puțin de 50% din volumul întregii piețe sau 60% din asigurările generale.

## **RCA – obligatorie pentru România Europeană**

Cerințele Uniunii Europene în domeniul asigurărilor obligatorii de răspundere civilă auto (RCA) se referă la existența legislației și a mecanismelor care să asigure ca, orice proprietar de autovehicul, să încheie obligatoriu o asigurare RCA care să fie valabilă pe tot spațiul economic european, plus Elveția. De la data aderării, polița de asigurare auto obligatorie este valabilă pe întreg teritoriul Comunității Europene, incluzând România ca stat membru, precum și pe teritoriile Islandei, Norvegiei, Lichtensteinului și Elveției. Deci, de la data aderării la Uniunea Europeană, proprietarii de autovehicule au plătit o singură primă pentru asigurarea obligatorie auto valabilă pe întreg teritoriul menționat.

Primele pentru polițele RCA sunt stabilite exclusiv de către societăți. Acestea sunt singurele în măsură să decidă dacă le majorează sau le diminuează, în funcție de rezultatele proprii înregistrate pentru această formă de asigurare, de dauna medie, frecvența daunelor sau cheltuielile de achiziție, însă asiguratorii au obligația de a notifica Comisia de Supraveghere a Asigurărilor (CSA) cu privire la

tarifele practicate și, de asemenea, de a le publica. Modificarea tarifelor RCA însă nu poate fi pusă în practică mai devreme de trei luni de la ultima notificare.

Conform prevederilor Normelor privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de autovehicule, puse în aplicare prin Ordinul nr. 113133/2006 al CSA<sup>1</sup>, asigurătorii tipăresc polița de asigurare RCA și vigneta pe același suport cu Cartea Verde.

Începând cu data de 1 ianuarie 2007, asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto a fost necesar a se transforma într-o asigurare valabilă pe întreg teritoriul Spațiului Economic European (SEE), cu o primă unică. Întrucât, până la data de 1 ianuarie 2007, România nu semnase Acordul Multilateral de Garantare cu toate statele membre ale Acordului, a fost necesar ca documentul de asigurare de răspundere civilă auto valabil cu începere de la această dată să fie format din polița RCA și din formularul standard Carte Verde. La momentul actual, România mai are de semnat documentul amintit cu numai un stat din cele 32 de state membre ale Acordului, astfel că, în scurt timp, asigurarea obligatorie RCA va fi valabilă pe tot teritoriul SEE, fără să mai includă formularul Carte Verde.

Pentru a putea încheia Acordul Multilateral de Garantare (AMG), România a trebuit să atingă un nivel de 90% automobile asigurate RCA.

Mijloacele de transport în comun nu plătesc Carte Verde

Începând cu data de 1 august 2007, statele membre ale Uniunii Europene, Elveția, Norvegia, Islanda, Croația și Andorra nu mai verifică documentele de asigurare de răspundere civilă auto pentru autovehiculele înmatriculate/înregistrate în România care circulă pe teritoriul acestora.<sup>2</sup>

AMG se referă doar la eliminarea controlului la frontiera, dintre statele semnatare ale Acordului, a documentului de asigurare obligatorie auto pentru autovehiculele înmatriculate sau înregistrate în România și Bulgaria. Pentru toate celelalte state din sistemul Carte Verde, dar care nu sunt semnatare ale Acordului Multilateral (de exemplu Moldova, Ucraina, Serbia, Turcia etc), controlul documentului de asigurare obligatorie (Carte Verde) rămâne obligatoriu.

Această decizie a Comisiei Europene nu elimină însă obligația proprietarilor/utilizatorilor de autovehicule din România de a încheia și menține valabilă asigurarea de răspundere civilă auto, cu valabilitate pe teritoriul statelor menționate mai sus.

În conformitate cu prevederile Legii nr. 136/1995, cu modificările și completările ulterioare și ale Ordinului CSA nr. 113133/2006, în cazul controalelor efectuate de autoritățile române asupra autovehiculelor înmatriculate sau înregistrate în România, dovada existenței asigurării obligatorii de răspundere civilă auto o constituie polița de asigurare, precum și vigneta.

România a intensificat eforturile în această direcție, luând atât măsuri de conștientizare a publicului cu privire la importanța deținerii unei asigurări auto, cât și de facilitare a verificărilor facute cu privire la autovehiculele neasigurate și diseminarea RCA.

A fost publicat<sup>3</sup> Ordinul 11 al CSA pentru punerea în aplicare a noilor Norme privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule. Pe lângă unele modificări de natură tehnică, au fost crescute limitele de despăgubire începând cu data de 01 ianuarie 2008, atât pentru pagube materiale, cât și pentru vătămări corporale, decese și prejudicii fără caracter patrimonial, produse în unul și același accident de circulație, la 150.000 euro și, respectiv, 750.000 euro pe eveniment, urmând ca pentru anul 2009 acestea să se dubleze față de anul 2008.

Prin Legea nr. 304/2007 pentru modificarea și completarea Legii nr. 136/1995 privind asigurările și reasigurările în România<sup>4</sup>, s-a eliminat acordul asiguratului, din cauza căruia s-a produs paguba, pentru plata despăgubirii prin convenția părților, despăgubirea stabilindu-se și efectuându-se în baza asigurării valabile la data producerii accidentului sau prin hotărâre judecătorească.

---

<sup>1</sup> Publicat în Monitorul Oficial, Partea I, nr. 977 din 06 decembrie 2006.

<sup>2</sup> Această decizie a fost luată de Comisia Europeană în data de 9 iulie 2007, care a constatat că, prin semnarea de către Biroul Național din România a Addendum-ului nr.3 din 8 martie 2007 la Acordul Multilateral între Birourile Naționale de asigurări ale statelor menționate mai sus, sunt îndeplinite toate condițiile de eliminare a controlului asigurării de răspundere civilă auto, în conformitate cu Directiva 72/166/CEE.

<sup>3</sup> În Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 686 din 09 octombrie 2007.

<sup>4</sup> Publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 784 din 19 noiembrie 2007.

### **RCA – online**

Asigurătorii de răspundere civilă auto au obligația de a transmite, în baza de date CEDAM, înregistrările complete ale bazelor proprii de date privind contractele de asigurări obligatorii auto încheiate, instrument care permite verificarea gradului de cuprindere în asigurare a autovehiculelor din România.

Baza de date online CEDAM oferă o evidență ușor accesibilă a polițelor RCA încheiate pe teritoriul României. După numărul de înmatriculare sau după seria caroseriei, se poate verifica dacă o mașina este asigurată sau nu pe website-ul <http://cedam.csa-isc.ro/index.php>. Scopul bazei de date CEDAM este atât de a urmări mai bine respectarea legislației în vigoare cu privire la asigurările auto, cât și facilitarea accesului tuturor persoanelor interesate la informații legate de existența unei polite RCA pentru un anumit autovehicul. Baza de date este permanent actualizată pentru a reflecta status-ul actual al pieței de asigurări obligatorii din România.

### **RCA expirat – înmatriculare suspendată**

Începând cu data de 1 aprilie 2006, la împlinirea a 90 de zile de la data expirării inspecției tehnice sau a asigurării RCA, înmatricularea autovehiculelor neasigurate este suspendată.

În termen de 30 de zile de la desființarea unei persoane juridice care deține vehicule înscrise în circulație, înmatricularea acestora se suspendă din oficiu, până la data reînmatriculării sau, după caz, a radierii în condițiile legii.

Conducerea pe drumurile publice a autovehiculelor a căror înmatriculare a fost suspendată este sancționată cu amendă cuprinsă între 3.000 și 5.000 lei.

Aceste prevederi au fost aprobate de Guvern prin Ordonanța de Urgență nr. 189/2005<sup>5</sup>. Ordonanța permite monitorizarea strictă a înmatriculării autovehiculelor iar societățile de asigurări RCA și cele abilitate să efectueze inspecția tehnică periodică (ITP) sunt obligate să furnizeze date Comisiei de Supraveghere a Asigurărilor și Registrului Auto Român (RAR).

### **Fondul de protecție a victimelor străzii**

Toți asigurătorii autorizați să practice asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de autovehicule trebuie să constituie Fondul de protecție a victimelor străzii (FPVS).

Prin Ordinul nr. 113127/2006 al CSA<sup>6</sup> au fost puse în aplicare Normele privind Fondul de protecție a victimelor străzii.

Fondul de protecție a victimelor străzii a fost înființat încă din anul 1996, însă, începând cu anul 2004, el este reglementat la fel ca în toate statele membre ale Uniunii Europene.

Fondul a fost constituit în scopul de a furniza informații persoanelor vătămate prin accidente de autovehicul, în calitate de centru de informare (CEDAM), și pentru a despăgubi persoanele păgubite prin accidente de autovehicule, în anumite condiții. Astfel, Fondul despăgubește persoanele fizice și juridice române, precum și rezidenții din România sau din statele Spațiului Economic European, Confederația Elvețiană și Republica Croația, pentru prejudiciile suferite ca urmare a accidentelor de circulație produse pe teritoriul României de autovehicule, respectiv tramvaie, înmatriculate în România, care nu sunt asigurate de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de autovehicule, sau ca urmare a accidentelor de circulație în care autorul rămâne neidentificat. În cazul accidentelor de circulație produse de autori neidentificați, se acordă despăgubiri numai pentru vătămări corporale sau decese iar în cazul accidentelor produse de autori identificați cu autovehicule sau tramvaie neasigurate, se acordă despăgubiri și pentru daune materiale.

Cuantumul despăgubirilor acordate de către Fond se stabilește după legislația răspunderii civile auto din România. În cazul despăgubirilor acordate pentru daune materiale produse de autoturisme, respectiv tramvaie neasigurate, rămâne în sarcina persoanei păgubite o franșiză echivalentă cu 100 euro ori echivalentul în lei la cursul de schimb al pieței valutare, comunicat de BNR la data producerii accidentului. Dacă, în urma accidentului cu autor neidentificat, s-a pricinuit integrității corporale sau sănătății unei persoane o vătămare care necesită pentru vindecare îngrijiri

<sup>5</sup> Publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1179 din 28 decembrie 2005.

<sup>6</sup> Publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 733 din 28 august 2006.

medicale mai mult de 60 de zile, Fondul acordă despăgubiri și pentru daunele materiale produse în accidentul respectiv. În aceste cazuri, va rămâne în sarcina persoanei păgubite, pentru daune materiale, o franșiză de 500 euro ori echivalentul în lei la cursul de schimb al pieței valutare, comunicat de BNR la data producerii accidentului.

În ceea ce privește cetățenii străini nerezidenți în România, ei pot primi despăgubiri sub incidența FPVS cu condiția reciprocității, adică numai dacă țara din care provine acordă cetățenilor români același drept.

FPSV nu acordă despăgubiri persoanelor vinovate de accident sau celor aflate de bună voie în autoturismul vinovat, dacă se dovedește că aceștia știau că autovehiculul respectiv nu este asigurat. De asemenea, dacă persoanele prejudiciate își pot recupera daunele dintr-o asigurare facultativă, FPVS nu va acorda despăgubiri. Fondul nu despăgubește nici daunele aduse drumurilor publice sau mobilierului urban.

Înainte de 2004, FPSV despăgubea numai prejudiciile create de autori neidentificați.

Administratorul fondului este Biroul Asigurătorilor de Autovehicule din România (BAAR). BAAR este o asociație profesională independentă.

În statele membre UE, această reglementare funcționează din anul 1988 și este armonizată la nivel comunitar.

În general, în toate statele din Spațiul Economic European și Elveția, fondul din care se despăgubesc prejudiciile create de autovehicule neautorizate se numește Fond de Garantare, doar Italia având un nume similar cu cel din România – Fondul de protecție a victimelor străzii.

BAAR recuperează despăgubirile acordate din FPVS, prin dreptul de regres, de la persoana răspunzătoare de producerea accidentului sau de la cea care nu și-a îndeplinit obligația de a încheia asigurarea de răspundere civilă auto. O dată cu despăgubirile, BAAR are dreptul să ceară și sumele cheltuite cu instrumentarea și lichidarea daunei.

Începând cu 1 ianuarie 2007, BAAR este reasigurat de Swiss Re. Reasiguratorul acoperă daunele care depășesc un anumit nivel.

Reasigurarea BAAR este una dintre condițiile care a trebuit îndeplinită pentru ca România să semneze Acordul Multilateral de Garantare.

### **Constantul amiabil, reglementat de către Guvern**

Necesitatea armonizării cu practicile Uniunii Europene, a alinierii la standardele europene a legislației rutiere din România, a determinat modificarea actelor normative din domeniul asigurărilor. Venind în întâmpinarea acestei necesități, CSA, la recomandările misiunilor europene de specialitate, a inițiat un proiect legislativ care să faciliteze soluționarea mai rapidă și mai puțin birocratică a incidentelor din trafic soldate cu tamponări ușoare, fără încălcarea legislației rutiere în vigoare.

Statutul de țară membră a Uniunii Europene stimulează România să adopte o serie de bune practici prin compararea cu alte experiențe europene. Numărul de vehicule intrate în circulație a înregistrat o creștere spectaculoasă în ultimii ani, situație care a favorizat înmulțirea numărului de accidente și creșterea solicitărilor adresate societăților de asigurare pentru recuperarea prejudiciilor.

Prin Legea nr. 304/2007<sup>7</sup> pentru modificarea și completarea Legii nr. 136/1995 privind asigurările și reasigurările în România, a fost introdus “constantul amiabil” în caz de accidente de circulație din care au rezultat numai pagube materiale.

Introducerea constatului amiabil duce la scurtarea procedurilor de recuperare a prejudiciilor în caz de accidente de circulație din care au rezultat numai pagube materiale, reprezentând o alternativă în soluționarea lor, protocolarea acestora de către organele de poliție rămânând în vigoare în condițiile legii.

Astfel, în cazul accidentelor auto ușoare, la care nu se înregistrează răni de persoane, informarea societăților de asigurare se poate face și în baza unui formular tipizat, eliberat de către asigurator, denumit “constatare amiabilă de accident”, pe care conducătorii vehiculelor respective consemnează circumstanțele producerii evenimentului, datele de identificare ale persoanelor și vehiculelor implicate, precum și cele ale asigurătorilor. Acesta se transmite societății de asigurare odată cu polița de asigurare RCA. Formularul "constatare amiabilă de accident" se înmânează

<sup>7</sup> Publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr.784 din 19 noiembrie 2007.

concomitent cu polița de asigurare obligatorie. Asiguratul poate solicita, pe perioada de valabilitate a poliței de asigurare, unul sau mai multe documente, în cazul în care cel pe care l-a dobândit inițial a fost folosit, înstrăinat sau pierdut.

Până la această dată, nu au fost elaborate Norme de utilizare a formularului “Constatarea amiabilă de accident”.

### **Asigurarea auto facultativă - CASCO**

Motorul dezvoltării asigurărilor generale va rămâne, în continuare, reprezentat de segmentul auto, cu atât mai mult cu cât, în România, mașina are un rol central în viața fiecărei persoane. În plus, aceste autovehicule sunt cumpărate fie prin credite bancare, fie preluate în regim leasing, deci vor fi asigurate în mod obligatoriu. Piața va fi dominată în continuare de asigurările auto, aspect care, de altfel, este specific întregii Europe de Est. În situația unor venituri scăzute, oamenii sunt tentați să își asigure riscul cel mai mare. Asigurările auto sunt și vor rămâne pentru moment “vioara întâi”. Întrucât însă, companiile de asigurare din țara noastră se confruntă cu o rată a daunalității din ce în ce mai mare, se impune ca acestea să găsească soluții comune pentru reducerea daunalității, care să vizeze modalitățile de lichidare a daunelor, softuri specializate de evaluare, precum și o politică unitară în relația cu service-urile. În acest sens, deoarece valoarea despăgubirilor înregistrate pe politele CASCO a depășit, în ultimul timp, pe cea a primelor de asigurare încasate, unele companii de asigurări au început să accepte să schimbe sistemul de ofertare cu privire la asigurările Casco. Astfel, ele au introdus un sistem care permite tarifarea diferențiată a șoferilor. Oferă șoferilor "cuminți" cele mai ieftine asigurări de pe piață, pe când celor imprudenți, care produc multe accidente, le oferă asigurări mai scumpe. Șoferii în vârstă, cei căsătoriți, în general șoferii prudenți, care nu produc multe accidente, vor plăti mai puțin pentru o asigurare, pe când cei care fac multe accidente vor plăti o primă de asigurare mai mare. În acest fel, compania face “dreptate socială” (fiecare plătește după câte pagube a produs) dar, în același timp, își va reduce costurile cu despăgubirile plătite asiguraților.

Companiile de asigurări au încheiat convenții cu atelierele auto negociindu-se costurile pentru piesele de schimb și manoperă, au introdus franșizele la asigurările CASCO și au limitat nivelul comisioanelor, ceea ce nu a dus însă la o scădere a subscrierilor pe acest segment.

Până în anul 2006, toți asigurătorii membrii BAAR aveau asigurarea CASCO numai cu acoperire internă (adică pentru daune produse pe teritoriul României) și extindeau aceste acoperiri în afara țării, la cererea asiguratului. Acest lucru se realiza prin plata unei prime suplimentare sau gratuit, dacă asiguratul achiziționa polița Carte Verde de la același asigurător.

De la 1 ianuarie 2007, urmare a “unificării” celor două tipuri de asigurări, respectiv Carte Verde și RCA, extinderea riscurilor acoperite în polița CASCO se face numai dacă asiguratul CASCO deține și asigurarea RCA la același asigurător.

Finalizarea unei baze de date comună, capabilă să faciliteze evaluarea riscurilor individuale pentru asigurările auto, astfel încât să poată fi aplicat sistemul Bonus-Malus, este o necesitate stringentă pentru piața asigurărilor auto din România. De realizarea acestui deziderat depinde, în mare măsură, și introducerea constatării amiabile. În absența practicării sistemului Bonus-Malus la scara întregii piețe, asigurătorii nu vor dispune de nici un mijloc de a descuraja tentativele de fraudă posibile în condițiile constatării amiabile.

### **Asigurarea locuințelor**

După cum se știe, România este una dintre țările europene expuse în mod semnificativ la dezastre naturale, cu deosebire la cutremure, inundații și alunecări de teren.

Guvernul a aprobat un proiect de lege<sup>8</sup> care prevede asigurarea obligatorie a locuințelor împotriva dezastrelor naturale. Suma maximă pe care proprietarii de locuințe o vor plăti anual pe noile asigurări obligatorii va fi de 20 de euro pentru locuințele de tip A și, respectiv, 10 euro pentru locuințele de tip B. Persoanele fizice și juridice vor fi obligate să-și asigure împotriva dezastrelor naturale toate construcțiile cu destinație de locuință aflate în proprietatea lor, înregistrate în evidențele

---

<sup>8</sup> Acest proiect de lege a fost adoptat de Senat în ședința din 05 noiembrie 2007, cu respectarea prevederilor art. 76 alin. (1) din Constituția României, republicată.

organelor fiscale. În cazul persoanelor fizice beneficiare de ajutor social, prima obligatorie se suportă din bugetele locale, din sumele defalcate din venituri ale bugetului de stat.

În conformitate cu prevederile acestui proiect de lege, suma asigurată obligatoriu este echivalentul în lei, la cursul de schimb valutar comunicat de BNR la data încheierii contractului de asigurare obligatorie a locuinței, a 20.000 Euro pentru fiecare locuință de tip A<sup>9</sup> și a 10.000 Euro, pentru fiecare locuința de tip B<sup>10</sup>. În cazul în care o locuință face obiectul unui contract de leasing financiar, încheierea contractului de asigurare este în sarcina locatorului. De asemenea, în cazul construcțiilor cu destinație de locuință aflate în coproprietate, se va încheia câte un singur contract de asigurare obligatorie în condițiile prezentei legi, pentru fiecare astfel de construcție în parte, indiferent de numărul coproprietarilor. În acest caz, se va plăti o singură primă obligatorie iar procentul din aceasta, datorat de fiecare persoană coasigurată, se stabilește în raport de cota-parte din coproprietate care revine persoanei respective.

Contractul de asigurare obligatorie a locuințelor se încheie numai cu asiguratorii asociați în Poolul de Asigurare Împotriva Dezastrelor Naturale (PAID - constituită ca societate comercială de asigurare - reasigurare) și care sunt autorizați să încheie astfel de contracte.

În ceea ce privește plata primelor subvenționate parțial sau total, aceasta se va face în contul PAID de la bugetele locale, din sumele virate cu destinație specială de la bugetul de stat.

Despăgubirea, în cazul producerii unuia dintre riscurile asigurate obligatoriu, se realizează în baza unei cereri de despăgubire, care se poate face numai de către beneficiarii poliței de asigurare împotriva dezastrelor.

În plus, legea crează unele facilități cu caracter social pentru persoanele care ocupă locuințe sociale, respectiv pentru cele beneficiare de ajutor social, în sensul că, pentru acestea, prima de asigurare se suportă integral sau, după caz, parțial, de către autoritățile locale.

Nerespectarea, de către persoanele fizice și juridice, a obligației de asigurare a locuințelor constituie contravenție și se sancționează cu amendă de la 100 la 500 lei. Refuzul asiguratorului autorizat de a încheia, la cererea unui proprietar de locuință, contractul de asigurare obligatorie a locuințelor se sancționează cu amendă de la 500 la 1.000 lei.

### **Asigurările medicale pentru călătorii - Cardul European de Sănătate**

A trecut un an de când se aplică cu succes principiului liberei circulații a persoanelor în spațiul Uniunii Europene și de când asigurarea medicală de călătorie în străinătate nu mai este obligatorie la ieșirea din țară. La sfârșitul anului 2006 și începutul anului 2007, marea majoritate a specialiștilor din piață estimau o scădere destul de mare a vânzărilor acestui tip de asigurare, pe de o parte datorită eliminării obligativității și, pe de altă parte, datorită introducerii Cardului European de Sănătate. După un an de integrare europeană, vânzările acestei forme de asigurare nu au scăzut deloc.

Asigurările medicale private pentru călătorii în străinătate nu pot fi înlocuite de Cardul European de Sănătate. Deși atât Cardul European de Sănătate, cât și asigurarea medicală privată pentru călătorii în străinătate, sunt instrumente de acoperire a cheltuielilor medicale, între acestea există diferențe fundamentale, beneficiile asigurării medicale fiind net superioare. Astfel:

- Cardul European de Sănătate este valabil doar în Spațiul Economic European plus Elveția, spre deosebire de asigurările medicale private pentru călătorii în străinătate care pot fi valabile în oricare stat al lumii, în funcție de nevoile persoanei care se asigură;

- Cardul European de Sănătate poate fi folosit doar dacă posesorul se adresează unui furnizor de servicii medicale acoperit de sistemul de securitate socială potrivit legii din statul gazdă; spre deosebire de acesta, o asigurare privată acoperă inclusiv cheltuielile medicale realizate în sistemul privat;

- Cardul European de Sănătate are o acțiune limitată, tipurile de îngrijiri suportate fiind prestațiile în natură care devin necesare pe motive medicale în timpul șederii pe teritoriul unui alt stat

---

<sup>9</sup> Construcție cu structura de rezistență din beton armat, metal ori lemn sau cu pereți exteriori din piatră, cărămidă arsă sau din orice alte materiale rezultate în urma unui tratament termic și/sau chimic

<sup>10</sup> Construcție cu pereți exteriori din cărămidă nearsă sau din orice alte materiale nesupuse unui tratament termic și/sau chimic.

membru, ținând cont de natura prestațiilor și de durata de ședere preconizată. Aceste prestații sunt acordate pentru ca persoana asigurată să nu fie forțată să se întoarcă acasă și să-și poată continua șederea în străinătate în condiții medicale sigure;

- spre deosebire de Card, o asigurare medicală privată acoperă, suplimentar, cheltuielile aferente repatrierii sanitare, cheltuielile cu repatrierea în caz de deces, toate cheltuielile de spitalizare, accidente de orice fel întâmplare în perioada șederii pe teritoriul țării respective, alte cheltuieli medicale; Cardul European de Sănătate conferă posesorului drepturile oferite de sistemul public similare cu cele ale rezidenților statului pe care îl vizitează;

- de asemenea, în anumite state membre, există posibilitatea ca, un posesor de Card, să fie nevoit să achite pe loc contravaloarea prestațiilor medicale, urmând ca cererea de rambursare a banilor să o facă către Casa locală de Asigurări de Sănătate; în cazul în care o persoană are o asigurare privată, toate cheltuielile sunt preluate și plătite direct către furnizorii de servicii medicale din afara țării, astfel încât asiguratul să nu fie nevoit să scoată această sumă din propriul buzunar;

- nu în ultimul rând, trebuie menționat faptul că, în plus, Cardul European de Sănătate poate fi obținut doar de persoanele care au achitate la zi contribuțiile la sistemul public de asigurări de sănătate, spre deosebire de asigurarea medicală privată pentru călătorii în străinătate pentru încheierea căreia nu este impusă o astfel de condiție.

În concluzie, datorită diferențelor importante care există între cele două instrumente prezentate sintetic mai sus, Cardul European de Sănătate nu poate substitui o asigurare medicală pentru călătorii în străinătate. De altfel, experiența statelor din Uniunea Europeană, unde sistemul de carduri de asigurare funcționează de ani buni, arată că toți posesorii unui asemenea Card de Sănătate dețin și o asigurare de călătorie în străinătate încheiată la o companie privată de asigurare.

O dată cu creșterea pieței unice europene la sfârșitul secolului XX și cu tendința de globalizare a economiei, companiile de asigurări au intrat într-o serie de activități intense de fuziuni și achiziții, cu scopul unei concentrări sub forma marilor grupuri de asigurări, a căror capacitate de a oferi servicii financiare și de asigurări la nivel mondial să poată rezista competiției globale și, în același timp, să beneficieze de o diversificare mult mai adecvată a riscurilor.

Lupta pentru cât mai mult teritoriu în Europa Centrală și de Est se întetește, observându-se un tot mai mare interes al grupurilor internaționale de profil pentru potențialul ridicat al unor țări precum Cehia sau Polonia, dar mai ales al noilor state member UE, România și Bulgaria.

Concentrarea afacerilor este principala tendință care se va manifesta în viitor în domeniul asigurărilor, determinate de interesul crescut al investitorilor strategici internaționali de a intra pe piața românească a asigurărilor sau de a-și consolida poziția aici. Presiunea concurenței determinate de accesul liber pe piața autohtonă și de intrarea în România a unui număr mare de firme europene va genera semnificative regrupări de forțe, fuziuni, alianțe și achiziții între operatorii locali. Practic, în viitorul apropiat, industria de profil se va așeza, adică vor rămâne în piață numai societăți de asigurare eficiente, multe internaționale. Prin venirea lor, concurența va fi din ce în ce mai mare iar rezultatul final pentru client, cumpărătorul de asigurări, va fi o îmbunătățire a serviciilor pe care le accesează. Eforturile de dezvoltare a unor produse noi de asigurare, interesul în diversificarea portofoliului asigurătorilor în direcția claselor non-auto, dezvoltarea unei rețele teritoriale puternice și a unor canale alternative de distribuție reprezintă măsuri a căror implementare va contribui negreșit la maturizarea industriei de asigurări din România.