

Formularul tipizat al actului de analiză a impactului de reglementare

Titlul analizei impactului (poate conține titlul propunerii de act normativ)	La proiectul de Lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Legea nr. 414-XVI din 22 decembrie 2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, Codul contravențional al Republicii Moldova nr.218-XVI din 24 octombrie 2008)
Data:	
Autoritatea administrației publice autor:	Ministerul Afacerilor Interne
Subdiviziunea:	Inspectoratul General al Poliției
Persoana responsabilă și informația de contact:	Alexei BATCO, șef al Secției acte normative a Direcției juridice a Inspectoratului General al Poliției, e-mail: alexei.batco@igp.gov.md, telefon: (022) 868-009 Viorel BULIMAGA, secretar executiv al CNSCR al Inspectoratului național de patrulare al Inspectoratului General al Poliției, e-mail: viorel.bulimaga@igp.gov.md, telefon: (022) 462-005

Componentele analizei impactului de reglementare

1. Stabilirea complexității analizei impactului de reglementare

Criteriul	Punctajul (de la 1 la 3)
Nivelul de interes public față de intervenția propusă	2
Gradul de inovație al intervenției propuse	2
Mărimea potențialelor impacturi ale inițiativei propuse	2
TOTAL	6

Argumentare/descifrarea succintă a punctajului atribuit:

a) Nivelul de interes public față de intervenția propusă:

2 – nivel de interes public mediu, corespunzător unor grupuri sociale distincte, restrânse, care nu reprezintă majoritatea societății sau o parte importantă a unui sector economic:

Proiectul vizează interesele proprietarilor/utilizatorilor vehiculelor implicate în accidente soldate doar cu pagube materiale. Conform statisticii Inspectoratului național de patrulare al IGP pentru anul 2016¹, numărul acestui tip de accidente a constituit 10.897 cazuri (gr.sp.60,0 din numărul total de 18.159 cazuri calificate conform prevederilor art.242 Cod contravențional), cu implicarea, conform unor estimări rezonabile a unui număr de două ori mai mare de vehicule, respectiv conducători auto – 21.974 (în fiecare accident participă 2 vehicule, respectiv 2 conducători auto). Această cifră este nesemnificativă în raport cu numărul de 920.204 (gr.sp. 2,4) vehicule, inclusiv remorci, înregistrate în țară, precum și cu numărul de 966.545 (gr.sp. 2,2) conducători de autovehicule, deținători ai permiselor de conducere, indicate în datele publice ale Ministerului Tehnologiei Informației și Comunicațiilor².

¹ Raport compartiment 1/01.01.2016 - 31.12.2016/Procese verbale din toată republica/ Subgrup inspectorii: RM * MAI2 * Inspectoratul General al Poliției, anexa nr.1

² Date statistice referitor la componența Registrului de stat al transporturilor în profil de tipul mijlocului de transport (starea la 1 iunie 2017) ; Date statistice referitor la componența Registrului de stat al conducătorilor de

În perioada ianuarie-decembrie 2016, de către asigurători au fost eliberate 573.225 certificate privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă a deținătorilor de autovehicule și vehicule electrice urbane, în baza cărora au fost achitate 11.799 (gr.sp.2,06) despăgubiri, inclusiv 11.724 (gr.sp.2,05) despăgubiri pentru prejudicii cauzate bunurilor³. Respectiv, în aceeași perioadă a anului 2016 de către asigurători au fost eliberate 316.780 certificate de asigurare de răspundere civilă în baza certificatelor internaționale "CARTE VERDE", în baza cărora au fost achitate 1.694 (gr.sp.0,53) despăgubiri, inclusiv 1.654 (gr.sp.0,52) despăgubiri pentru prejudicii cauzate bunurilor⁴.

b) Gradul de inovație al intervenției propuse:

2 – intervenția vine cu unele inovații parțiale care ar putea schimba în parte mecanismele/norme de bază existente în prezent:

Pct.13 din Regulamentul circulației rutiere, obligă conducătorii de vehicule implicați într-un accident soldat numai cu pagube materiale, în cazul în care au ajuns la o înțelegere reciprocă în aprecierea circumstanțelor acestui accident și dacă starea tehnică a vehiculelor permite garantarea securității traficului, sînt obligați să se deplaseze, în timp de cel mult 2 ore, la cel mai apropiat post de poliție rutieră pentru întocmirea actelor necesare, avînd completat formularul de constatare a accidentului aferent poliției de asigurare obligatorie de răspundere civilă a deținătorilor mijloacelor de transport auto sau, după caz, schița accidentului făcută în prealabil, care trebuie să fie semnate de cei implicați în accident.

Normele, nou-propuse prevăd instituirea procedurii benevole de constatare amiabilă de accident, în cazul în care au fost implicate doar două autovehicule soldate doar cu daune materiale, ambii șoferi implicați în accident avînd obligația de completare corectă și semnare a formularelor de constatare amiabilă eliberate de asigurător, iar asigurătorul în acest caz nu este în drept de a solicita documentarea accidentului de către Poliție. Elementul de noutate constă în faptul, că pe lângă schița accidentului participanții vor completa un șir de date suplimentare:

- data și locul producerii accidentului;
- datele de identificare ale șoferilor implicați;
- datele de identificare ale proprietarilor vehiculelor implicate;
- datele vehiculelor implicate;
- datele propriilor societăți de asigurare RCA;
- informații privind circumstanțele producerii accidentului (tipul manevrei efectuate).

c) Mărirea potențialelor impacturi ale inițiativei propuse:

2 – ar putea fi afectată neesențial o parte mai mare a societății sau a unui sector economic: Potrivit Raportului anual 2016 privind activitatea Comisiei Naționale a Pieței Financiare și funcționarea pieței financiare nebankare⁵, în domeniul asigurărilor și-au desfășurat activitatea 16 societăți, inclusiv 14 societăți care au desfășurat asigurări generale, o societate de asigurare a desfășurat activitate compozită și 1 societate de asigurare a desfășurat asigurări de viață. La situația din 31.12.2016, pe piața de asigurări au desfășurat activitate de intermediere 185 de agenți de asigurare persoane juridice și 1442 agenți de asigurare persoane fizice. Totodată, conform registrului brokerilor de asigurare și/sau reasigurare, la situația din 31.12.2016, pe piața asigurărilor desfășurau activitate de intermediere în asigurări și/sau reasigurări 70 de brokeri

vehicule în profil de categoriile conducătorilor de vehicule (starea la 1 iunie 2017) (<http://mtic.gov.md/cris-registru>), anexe nr.2-3 ;

³ Raportul „Indicatori de bază privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă a deținătorilor de autovehicule și vehicule electrice urbane pentru perioada ianuarie-decembrie 2016” (<http://cnpf.md/md/segas/>), anexa nr.4.

⁴ Raportul „Indicatorii de bază privind asigurarea de răspundere civilă în baza certificatelor internaționale "CARTE VERDE" pentru perioada ianuarie-decembrie 2016” (<http://cnpf.md/md/segas/>), anexa nr.5.

⁵ Raportul anual 2016 privind activitatea CNPF și funcționarea pieței financiare nebankare (<http://cnpf.md/file/Publicatii/Buletine/2017/Raport%20anual%202016%20FINAL.pdf>), pag.81, 91-92, anexa nr.6

licențiați și 40 de agenți bancassurance.

Conform raportului CNPF „I. Prime brute subscrise pe clase de asigurări”⁶, suma totală a primelor brute în sectorul de asigurări (cod rînd 010) constituie 1.380.126.204 lei, dintre care pentru asigurările de răspundere civilă auto (cod rînd 0210) – 656.375.234 (gr.sp.47,6) lei, inclusiv pentru asigurarea internă obligatorie (cod rînd 02101) – 326.952.549 (gr.sp.23,7) lei. În mod similar, raportul CNPF „II. Despăgubiri și indemnizații de asigurare plătite pe clase de asigurări”⁷ indică despăgubiri plătite în total (cod rînd 040) în sumă de 519.067.227 lei, dintre care pentru asigurările de răspundere civilă auto (cod rînd 0510) – 284.123.496 (gr.sp.54,7) lei, inclusiv pentru asigurarea internă obligatorie (cod rînd 05101) – 166.038.455 (gr.sp.32,0) lei. Analiza efectuată denotă că sumele brute subscrise în sectorul de asigurare internă obligatorie de răspundere civilă auto constituie 23,7% din suma brută totală în sectorul de asigurări, respectiv, sumele achitate ca despăgubire pentru acest tip de asigurări constituie 32,0% din totalul de despăgubiri din sectorul de asigurări.

2. Definirea problemei

1) Procedura excesiv de complicată și birocratizată, care trebuie urmată de Poliție și de către participanții la accident pentru documentarea accidentelor rutiere soldate doar cu pagube materiale, în vederea obținerii certificatului de accident necesar plasării în reparație a vehiculului, precum și al obținerii actului organelor și instituțiilor competente cu privire la producerea accidentului rutier, necesare pentru depunerea cererii de despăgubire la compania de asigurare.

2) **Legea nr. 414-XVI din 22 decembrie 2006** cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule prevede:

Art.18 alin.(1): (1) La producerea accidentului de autovehicul, asiguratul sau utilizatorul de autovehicul este obligat:

b) să notifice organele poliției sau alte organe de drept despre accidentul de autovehicul imediat după producerea lui, cerînd întocmirea actelor referitor la cauzele și circumstanțele producerii accidentului, precum și la consecințele lui;

e) să prezinte, personal sau prin reprezentantul său legal, la sediul asiguratorului ori al reprezentantului de despăgubiri, **actul organelor și instituțiilor competente cu privire la producerea accidentului rutier**, permisul de conducere valabil pentru categoria din care face parte autovehiculul condus, certificatul de înmatriculare și raportul de inspecție tehnică periodică a autovehiculului cu care a provocat accidentul. Documentele menționate se depun în copii certificate de către asigurat sau în original pentru efectuarea copiilor de către asigurator.

Art.19 alin.(1): (1) După ce a luat cunoștință de producerea accidentului, asiguratorul este obligat:

a) să deschidă dosar de daune;

b) să solicite organelor și instituțiilor competente (poliția, unitățile de pompieri, procuratura sau instituțiile medicale) informații despre accident și consecințele lui, stipulate la art.21 alin.(3) lit.a) dacă asiguratul sau persoana

⁶ Raportul „Încasări de prime de asigurare și plăți a despăgubirilor și sumelor asigurate - T/4, 2016”, compartimentul „I. Prime brute subscrise pe clase de asigurări” (<http://cnpf.md/md/segas/>), anexa nr.7

⁷ Raportul „Încasări de prime de asigurare și plăți a despăgubirilor și sumelor asigurate - T/4, 2016”, compartimentul „II. Despăgubiri și indemnizații de asigurare plătite pe clase de asigurări” (<http://cnpf.md/md/segas/>), anexa nr.8

păgubită nu a prezentat asigurătorului astfel de informații certificate în modul corespunzător.

Art.21 alin.(3): (3) În dosarul de daune se includ în mod obligatoriu:

a) copiile de pe documentele de constatare a faptului și a circumstanțelor în care s-a produs accidentul, întocmite de lucrătorii organelor afacerilor interne, ai unităților de pompieri, ai procuraturii, ai instituțiilor medicale.

3) Codul contravențional al Republicii Moldova nr.218-XVI din 24 octombrie 2008 prevede:

a) la art.242 alin.(1):

(1) Încălcarea de către conducătorul de vehicul a regulilor de circulație rutieră soldată cu deteriorarea neînsemnată a vehiculelor, a încărcăturilor, a drumurilor, a instalațiilor rutiere, a altor instalații sau a altor bunuri – se sancționează cu amendă de la 18 la 24 de unități convenționale cu aplicarea a 5 puncte de penalizare.

b) la art.243: Părăsirea de către vinovat a locului în care s-a produs accidentul rutier, dacă fapta nu constituie infracțiune, – se sancționează cu privarea de dreptul de a conduce vehicule pe un termen de la 2 la 3 ani sau cu arest contravențional pe un termen de la 10 la 15 zile.

c) la art.400: alin.(1), (3):

(1) Contravențiile prevăzute la art. 242 se examinează de poliție;

(4) Contravențiile prevăzute la art. 243 se constată de către angajații subdiviziunilor subordonate Ministerului Afacerilor Interne care exercită atribuțiile poliției.

4) Regulamentul circulației rutiere, aprobat prin Hotărîrea Guvernului nr.357 din 13 mai 2009, prevede la pct.13:

(13) Conducătorii de vehicule implicați într-un accident în traficul rutier soldat numai cu pagube materiale, în cazul în care au ajuns la o înțelegere reciprocă în aprecierea circumstanțelor acestui accident și dacă starea tehnică a vehiculelor permite garantarea securității traficului, sînt obligați să se deplaseze, în timp de cel mult 2 ore, la cel mai apropiat post de poliție rutieră pentru întocmirea actelor necesare, avînd completat formularul de constatare a accidentului aferent poliției de asigurare obligatorie de răspundere civilă a deținătorilor mijloacelor de transport auto sau, după caz, schița accidentului făcută în prealabil, care trebuie să fie semnate de cei implicați în accident.

5) Problema abordată vizează următoarele entități:

1) proprietarii/utilizatorii vehiculelor implicate în accident; 2) asigurătorii autorizați să practice asigurare obligatorie de răspundere civilă auto; 3) Poliția în calitate de instituție de constatare a faptului și a circumstanțelor în care s-a produs accidentul.

6) Strategia de dezvoltare a Poliției pentru anii 2016-2020, aprobată prin Hotărîrea Guvernului nr.587 din 12 mai 2016 prevede obiectivul specific 1.5. „Consolidarea capacităților Poliției în domeniul securității rutiere”, acțiunea 1.5.3. „Elaborarea și implementarea unui concept privind constatarea amiabilă a accidentelor rutiere ce nu au produs victime”.

Totodată, Strategia națională pentru siguranță rutieră, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 1214 din 27 decembrie 2010 recomandă, în scopul asigurării unui management eficient în domeniul siguranței traficului rutier, îmbunătățirea legislației rutiere reieșind din bunele practici aplicate de statele europene.

În acest context, în practica statelor comunitare este aplicată pe larg procedura de constatare amiabilă a accidentelor rutiere soldate doar cu pagube materiale, care implică completarea de către participanții la accident a unui formular tipizat cu privire la circumstanțele producerii acestuia și daunele aduse vehiculelor, iar stabilirea de către asigurător a dreptului la despăgubire este efectuată de sine stătător, fără implicarea Poliției. În acest caz participanții la accident sunt exonerati de la răspunderea contravențională.

7) Procedura actuală de documentare a accidentelor rutiere soldate doar cu daune materiale (în continuare – accidente neînsemnate), pe lângă faptul că este una anevoiasă și provoacă inconveniențe majore pentru participanții implicați, aceasta necesită implicarea unor resurse administrative considerabile din partea Poliției.

a) Impactul problemei asupra Poliției:

Deși pct.13 din Regulamentul circulației rutiere prevede posibilitatea documentării accidentului, fără deplasarea Poliției la fața locului (Conducătorii de vehicule implicați într-un accident soldat numai cu pagube materiale, după anunțarea poliției, sînt obligați să se deplaseze, în timp de cel mult 2 ore, la cel mai apropiat post de poliție pentru întocmirea actelor necesare) această modalitate de documentare este aplicată într-un număr redus de cazuri.

Este bine cunoscut că, de regulă, șoferii nu își recunosc de bunăvoie vinovăția, chiar și în cazurile evidente, pentru că aceasta atrage de la sine și o răspundere materială. De aceea și procedura de constatare amiabilă prevede în mod special că șoferii nu trebuie să își stabilească ei înșiși vinovăția, pentru că acest lucru nu s-ar întîmpla în practică.

Din cauza acestei obligații legale din Regulamentul circulației rutiere, 90% dintre accidentele rutiere de acest gen sunt soluționate de Poliție, care se deplasează la fața locului și efectuează o cercetare amănunțită, întocmește un întreg dosar contravențional, pentru a-l trimite la final societăților de asigurări⁸.

Astfel, potrivit unui Raport de audit intern al Inspectoratului General al Poliției privind cheltuielile suportate în cadrul documentării accidentelor rutiere fără traumatisme de către Serviciul documentare accidente rutiere al Direcției de poliție mun. Chișinău pentru o perioadă de 6 luni (2015/2016)⁹, s-a constatat că accidentele soldate doar cu daune materiale au constituit 91,2% în 6 luni 2016 (5.221 din 5.724 cazuri), respectiv – 89,7% în 6 luni 2015 (4.938 din 5.506 cazuri)

⁸ Raport de evaluare a capacităților poliției în domeniul rutier, 2017, Dumitru Jianu (expert în siguranță rutieră, România), pag.23, anexa nr.9.

⁹ Raport de audit intern „Determinarea cheltuielilor suportate în cadrul documentării accidentelor rutiere (în special soldate fără persoane traumatizate) de către Serviciul documentare accidente rutiere al Secției supraveghere transport și circulație rutieră a Direcției de poliție mun. Chișinău a Inspectoratului General al Poliției”, nr. 34/6 - 1347 din 19. 10. 2016, pag.5, anexa nr.10

din accidentele de circulație documentate.

Conform auditului, cheltuielile (salarizare, combustibil și de logistică) pentru documentarea unui accident rutier în cazul documentării cu deplasarea la locul producerii acestuia constituie 200,42 lei pentru 1 accident sau 1.046.392,82 lei pentru 5.221 accidente soldate fără persoane traumatizate produse în 6 luni 2016, respectiv – 209,22 lei pentru 1 accident sau 1.033.128,4 lei pentru 4.938 accidente soldate doar cu daune materiale produse în 6 luni 2015¹⁰.

Generalizarea datelor menționate, permite de a evalua cheltuielile anuale suportate de Poliție pentru documentarea accidentelor soldate cu daune materiale doar în mun.Chișinău la suma de circa 2,079 mln. lei. Reieșind din faptul că în mun.Chișinău se produc 60% din numărul total de accidente înregistrate în țară și documentate conform art.242 Cod contravențional (5.221 din 8.450¹¹ – în 6 luni 2016), extinderea costurilor evaluate la nivel național (prin împărțirea la 60% și înmulțirea cu 100%), indică o valoare de 3,465 mln. lei, fără a ține cont de faptul că cheltuielile de combustibil pentru deplasarea la locul accidentului în limita teritoriului unui raion al țării sunt net superioare celor suportate în limita unui municipiu.

Potrivit raportului statistic al Inspectoratului General al Poliției¹² pe anul 2016, din 18.159 cazuri accidente rutiere documentate ca contravenții (art.242 alin.(1) și (2) Cod contravențional), accidentele soldate doar cu pagube materiale prin deteriorarea neînsemnată a vehiculelor constituie 10.897 cazuri (art.242 alin.(1) Cod contravențional) sau **60,0%** din numărul total. În baza celor 10.897 cazuri documentate au fost aplicate 7.976 amenzi în sumă de 6.162.480 lei, dintre care au fost achitate 7.312 amenzi în sumă de **2.955.690** lei (utilizând dreptul de achitare a amenzii în jumătate în termen de 72 ore), sau 91,7% din numărul amenzilor aplicate.

Capacitățile insuficiente ale Poliției la capitolul documentării accidentelor rutiere conduc la tergiversarea instrumentării cauzelor contravenționale, fapt ce provoacă inconveniențe majore participanților la accident, reduc calitatea serviciilor prestate, afectând în final imaginea Poliției în opinia publică.

b) Impactul problemei asupra proprietarilor/utilizatorilor vehiculelor implicate în accident:

Procedura actuală de documentare a accidentelor provoacă inconveniențe majore nu doar proprietarilor/utilizatorilor vehiculelor implicate în accident, dar și altor participanți la trafic pe motivul blocării arterelor rutiere în perioada de așteptare a echipei mobile a Poliției, în condițiile unui trafic supraaglomerat.

Menționăm, că ambuteiajele și blocările de circulație condiționate de staționarea pe partea carosabilă a vehiculelor accidentate, au drept consecință:

¹⁰ Raport de audit intern „Determinarea cheltuielilor suportate în cadrul documentării accidentelor rutiere (în special soldate fără persoane traumatizate) de către Serviciul documentare accidente rutiere al Secției supraveghere transport și circulație rutieră a Direcției de poliție mun. Chișinău a Inspectoratului General al Poliției”, nr. 34/6 - 1347 din 19. 10. 2016, pag.8, anexa nr.10

¹¹ Raport compartiment 1/01.01.2016 - 30.06.2016/Procese verbale din toată republica/ Subgrup inspectori: RM * MAI2 * Inspectoratul General al Poliției, anexa nr.11

¹² Raport compartiment 1/01.01.2016 - 31.12.2016/Procese verbale din toată republica/ Subgrup inspectori: RM * MAI2 * Inspectoratul General al Poliției, anexa nr.1

- prejudicii cauzate bugetului de stat, persoanelor fizice și agenților economici prin creșterea consumului de combustibil condiționat de staționarea autovehiculelor în ambuteiaje și blocări de circulație;

- sporirea gradului de poluare a bazinului aerian cu emisii ale gazelor de eșapament de la autovehiculele staționate în ambuteiaje.

În raport cu proprietarii/utilizatorii vehiculelor implicate în accident, incomoditățile sunt următoarele:

- așteptarea îndelungată a intervenției Poliției la locul accidentului, deseori în condiții meteo nefavorabile;

- obligația de a trece testul de alcoolemie, care pe lângă faptul că este o procedură incomodă, deseori nejustificată în raport cu participantul nevinovat, această examinare se face contra plată în cadrul instituțiilor medicale, în condițiile de dotare precară a Poliției cu dispozitive etilotest;

- așteptarea îndelungată a audienței la sediul Poliției, în timp ce echipa de documentare este implicată în intervenții la alte cazuri de accident, deseori soldate doar cu pagube materiale;

- necesitatea deplasării repetate la Poliție, după finisarea examinării cazului, pentru a obține copiile de pe documentele de constatare a faptului și a circumstanțelor în care s-a produs accidentul.

Din cele 10.897 cazuri accidente soldate doar cu pagube materiale prin deteriorarea neînsemnată a vehiculelor documentate de poliție în anul 2016 (art.242 alin.(1) Cod contravențional), de către conducătorii de autovehicule sancționați au fost contestate în judecată 267 cazuri, ceea ce constituie **2,5%** din numărul celor documentate.

Modul de calcul al primei de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto este stabilit prin Regulamentului privind metoda de calcul a primei de asigurare de bază și a coeficienților de rectificare aferenți asigurării obligatorii de răspundere civilă auto, aprobat prin Horărîrea CNPF nr.26/10 din 13 iunie 2013 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2013, nr. 173-176, art.1208), cu modificările și completările ulterioare. Potrivit anexei nr.3 la Horărîrea CNPF nr.26/10 din 13 iunie 2013, prima de asigurare de bază pentru asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto internă este stabilită în mărime de **735 lei**.

Totodată, Conform raportului CNPF „Indicatori de bază privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă a deținătorilor de autovehicule și vehicule electrice urbane pentru perioada ianuarie-decembrie 2016”¹³, pentru **573.225** certificate eliberate pentru asigurările de răspundere civilă auto, au fost calculate prime de asigurare în sumă de **326.952.550 lei**, ceea ce constituie în medie **570,4 lei** pentru un certificat de asigurare.

Constatul amiabil conduce, din perspectiva conducătorilor auto, la excluderea procedurii de cele mai multe ori birocratice, care trebuie urmată, ca și consecință a unui accident rutier. De asemenea, constatul amiabil conduce la scurtarea procedurilor de recuperare a prejudiciilor în caz de accidente de circulație

¹³ „Indicatori de bază privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă a deținătorilor de autovehicule și vehicule electrice urbane pentru perioada ianuarie-decembrie 2016”, anexa nr.4.

din care au rezultat numai pagube materiale si reprezintă o alternativa în soluționarea lor, protocolarea acestora de către Poliție rămânând în vigoare în condițiile legii.

c) Impactul problemei asupra asigurătorilor autorizați:

În condițiile procedurii existente de documentare a accidentelor, asigurătorii autorizați sunt obligați să solicite copiile de pe documentele de constatare a faptului și a circumstanțelor în care s-a produs accidentul, întocmite de lucrătorii de Poliție. În lipsa acestor copii, nu poate fi întocmit dosarul de daune. Mai mult ca atât, asigurătorii și reprezentanții acestora pentru despăgubire sunt impuși să efectueze un volum considerabil de lucru, alocând considerabile resurse umane și financiare, pentru a examina suplimentar calitatea materialelor de constatare întocmite de Poliție, în vederea prevenirii unor eventuale omisiuni importante pentru examinarea dosarului de daune sau eventuale tentative de fraudă.

Potrivit Raportului CNPF¹⁴, în anul 2016 numărul total al despăgubirilor de asigurare obligatorie de răspundere civilă a deținătorilor de autovehicule achitate a constituit 11.799 cazuri în sumă totală de 166.004.518 lei, totodată fiind declarate, dar nesoluționate (neachitate) alte 1.285 cazuri cu suma daunelor declarate, dar nesoluționate (neachitate) de 26.179.366 lei. Prin urmare pentru un număr total de cereri de despăgubire 13.084 declarate la asigurători, suma daunelor declarate a constituit 192.183.884 lei, ceea ce constituie în medie **14.688,5** lei pentru o cerere de despăgubire.

În cazul stabilirii directe a dreptului la despăgubire de către asigurători prin aplicarea procedurii de constatare amiabilă, volumul actelor de constatare necesar a fi examinate se va reduce considerabil, acordând posibilitate asigurătorilor să-și gestioneze mai eficient resursele umane și financiare. Adicional, creșterea aportului asigurătorilor în aprecierea circumstanțelor cazului și reducerea termenului de soluționare a dosarului de daune prin omiterea implicării Poliției, va contribui la sporirea calității serviciilor prestate către clienți.

3. Stabilirea obiectivelor

Reieșind din abaliza problemei abordate, se identifică următoarele obiective ale intervenției din partea statului:

1) Simplificarea procedurii de documentare a accidentelor rutiere soldate doar cu pagube materiale prin:

a) acordarea dreptului conducătorilor de vehicule implicate în accident de a documenta circumstanțele producerii acestuia și deteriorările vizibile aduse vehiculelor, prin completarea formularului de constatare amiabilă a accidentului și semnarea acestuia;

b) acordarea asigurătorilor a dreptului de a stabili dreptul la despăgubire, implicit a părții vinovate de producerea accidentului, prin cercetarea unui singur document de constatare – formularul de constatare amiabilă a accidentului, întocmit și

¹⁴ Raportul „Indicatori de bază privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă a deținătorilor de autovehicule și vehicule electrice urbane pentru perioada ianuarie-decembrie 2016”, anexa nr.4

- semnat de conducătorii vehiculelor implicate în accident;
- c) excluderea participării Poliției în stabilirea părții vinovate de producerea accidentului, respectiv a sancțiunii contravenționale pentru partea vinovată, obținând optimizarea utilizării resurselor instituționale;
- d) scutirea participanților la accident de obligația de așteptare a Poliției la locul accidentului, de deplasare la sediul Poliției, de procedura de audiere la Poliție, de incomoditățile și cheltuielile legate de trecerea examenului la alcoolemie, de așteptare a deciziei Poliției privind rezultatele examinării accidentului, de acumulare a copiilor de pe documentele de constatare a faptului și a circumstanțelor accidentului întocmite de Poliție și prezentarea acestora către asigurător;
- e) scutirea altor participanți la trafic de incomoditățile create de staționarea autovehiculelor în ambuteiaje și blocări de circulație cauzate de vehiculele accidentate, de consumul excesiv de combustibil și gazele de eșapament degajate în procesul staționării.

În rezultatul realizării obiectivelor vor fi atinse următoarele beneficii:

- 1) reducerea cu 60% a timpului de reacție al echipelor mobile ale Poliției la solicitările cetățenilor și sporirea calității serviciilor prestate, prin omiterea chemărilor la locul accidentului rutier soldat doar cu pagube materiale;
- 2) optimizarea cu 60% a cheltuielilor instituționale ale Poliției legate de deplasarea la locul accidentelor rutiere soldate doar cu pagube materiale ;
- 3) optimizarea timpului personal și cheltuielilor materiale ale conducătorilor de vehicule implicate în accidente neînsemnate, legate de așteptarea la locul accidentului, deplasarea la sediul Poliției, colectarea copiilor de pe materialele de constatare ale Poliției;
- 4) optimizarea timpului de serviciu al angajaților companiilor de asigurări prin reducerea volumului de documente de constatare examinate pentru stabilirea dreptului la despăgubire, reducerea timpului de așteptare a deciziei pentru solicitantii de despăgubiri, respectiv sporirea calității serviciilor prestate;
- 5) reducerea cu 60% a ambuteiajelor în trafic, respectiv, a costurilor legate de consumul excesiv de combustibil și a poluării aerului atmosferic cu emisii de noxe de la autovehicule.

4. Identificarea opțiunilor

În cadrul abordării problemei se identifică următoarele opțiuni:

- 1) opțiunea "a nu face nimic", prin documentarea accidentelor soldate cu pagube neînsemnate de către Poliție, cu deplasarea la locul accidentului;
- 2) opțiunea de intervenție prin modificarea legislației în vederea implementării procedurii de constatare amiabilă a accidentelor soldate cu pagube neînsemnate, prin excluderea implicării Poliției în documentarea acestui tip de accidente și a sancțiunii contravenționale și atribuirea către agenții economici-asigurători a dreptului de stabilire a dreptului la despăgubire, implicit a părții vinovate în accident;
 - a) Normele, nou-propuse prevăd instituirea procedurii benevole de

constatare amiabilă de accident, în cazul în care au fost implicate doar două autovehicule soldate doar cu daune materiale, ambii șoferi implicați în accident având obligația de completare corectă și semnare a formularelor de constatare amiabilă eliberate de asigurător, iar asigurătorul în acest caz nu este în drept de a solicita documentarea accidentului de către Poliție. Elementul de noutate constă în faptul, că pe lângă schița accidentului participanții vor completa un șir de date suplimentare:

- data și locul producerii accidentului;
- datele de identificare ale șoferilor implicați;
- datele de identificare ale proprietarilor vehiculelor implicate;
- datele vehiculelor implicate;
- datele propriilor societăți de asigurare RCA;
- informații privind circumstanțele producerii accidentului (tipul manevrei efectuate).

b) Formularul-tip de constatare amiabilă, completat în modul susmenționat se depune la asigurător, care, în baza acestuia, va elibera certificatul cu privire la înregistrarea accidentului de autovehicul, necesar plasării în reparație a autovehiculului.

Depunerea formularului-tip de constatare amiabilă de către oricare dintre cele două părți implicate în accidentul de autovehicul reprezintă cerere de despăgubire și obligă asigurătorul să efectueze constatarea pagubelor și să stabilească vinovăția.

În cazul în care accidentul a fost documentat corect de către conducătorii de autovehicule, prin completarea formularului-tip, atunci asigurătorul nu este în drept de a solicita documentarea accidentului de către Poliție.

c) Asigurătorul va avea obligația: să examineze formularul-tip de constatare amiabilă, completat în modul prevăzut depus de asigurat, ca cerere de despăgubire, și să elibereze neîntârziat certificatul cu privire la înregistrarea accidentului de autovehicul, necesar plasării în reparație a autovehiculului, să asigure cercetarea de către propriul comisar de accident în comun cu comisarul de accident al celuilalt asigurător (sau al Biroului Național al Asigurătorilor de Autovehicule, în cazul autovehiculului aflat în posesiunea unei persoane asigurate în străinătate) a circumstanțelor și stabilirea dreptului la despăgubire pentru proprietarii/utilizatorii vehiculelor implicate în accident, să efectueze constatarea pagubelor;

3) opțiunea de documentare a accidentului de către Poliție, fără deplasarea Poliției la locul accidentului (pct.13 din Regulamentul circulației rutiere – Conducătorii de vehicule implicați într-un accident soldat numai cu pagube materiale, după anunțarea poliției, sînt obligați să se deplaseze, în timp de cel mult 2 ore, la cel mai apropiat post de poliție pentru întocmirea actelor necesare).

5. Analiza și compararea opțiunilor

a) Pentru fiecare opțiune analizată, se descriu principalele costuri și beneficii. Pentru opțiunea recomandată și alternativă se descriu costurile și beneficiile adiționale în comparație cu situația din opțiunea "a nu face nimic". Descrierea va include un spectru cît mai larg de costuri și

beneficii confirmate prin dovezi și presupuneri argumentate, inclusiv cele economice (de exemplu, impactul asupra nivelului prețurilor, asupra exportului, importului, asupra bugetului de stat), sociale (cum ar fi impactul asupra locurilor de muncă, categoriile de populații care vor fi afectate, veniturilor și consumului populației, a sănătății și siguranței publice) și de mediu (gradul de afectare a mediului înconjurător).

b) Se identifică cele mai relevante/iminente riscuri care pot cauza eșecul intervenției preconizate și/sau opțiunii alternative (dacă aceasta este propusă) ori diminuarea substanțială a beneficiului net preconizat, corespunzător se explică care vor fi intervențiile necesare pentru reducerea probabilității apariției acestor riscuri și/sau diminuării consecințelor.

c) Se indică separat dacă, din totalul de costuri identificate, vor apărea costuri de conformare pentru întreprinderi (va apărea necesitatea unor investiții suplimentare pentru întreprinzători ca aceștia să nu activeze cu încălcarea cerințelor normative din proiect) sau dacă vor fi majorate costurile de conformare deja existente în urma adoptării intervenției propuse. Analiza costurilor se realizează considerând cel puțin următoarele tipuri de costuri ale întreprinzătorilor: administrative (de armonizare a intervenției propuse, deschiderea de noi subdiviziuni, schimbări în structura administrativă existentă, instruirea personalului), bugetare (finanțări suplimentare, costuri necesare de creare a subdiviziunilor, de restructurare, de instruire a personalului, de investiție în tehnologii, de retribuire a muncii, expunerea surselor de finanțare a costurilor). Se explică dacă sînt prevăzute măsuri de diminuare a acestor costuri.

d) Se identifică dacă există impacturi disproporționate asupra anumitor categorii de întreprinderi, inclusiv dacă se vor atesta schimbări cu privire la pozițiile concurențiale, și se explică dacă sînt propuse măsuri pentru a evita aceste impacturi. Totodată, se descrie separat, dacă este cazul, care vor fi costurile și beneficiile intervenției propuse asupra întreprinderilor micro și mici. În cazul existenței unui impact accentuat asupra acestor întreprinderi, se explică dacă sînt propuse scutiri sau cerințe mai lejere față de întreprinderile micro și mici și în ce măsură acestea vor reduce impacturile negative asupra întreprinderilor.

e) Beneficiile opțiunii recomandate trebuie să justifice costurile acesteia și beneficiile nete să fie mai mari față de alte opțiuni. În cazurile în care intervenția/acțiunea este clar prescrisă/indicată de către actele normative superioare sau documentele de politici, se demonstrează că opțiunea recomandată este mai eficientă în atingerea obiectivelor și mai ieftină în comparație cu celelalte opțiuni.

Suplimentar în analiza complexă:

f) Costurile și beneficiile se prezintă preponderent cuantificat. Pentru costurile și beneficiile care nu pot fi cuantificate se vor include suplimentar explicații cu privire la cauza imposibilității cuantificării, acestea fiind analizate din punct de vedere calitativ.

g) Se prezintă, sub formă de tabel, sumarul costurilor și beneficiilor economice, sociale și de mediu pentru opțiunile analizate; se recomandă o opțiune în baza comparației beneficiilor și costurilor din toate opțiunile.

1. Opțiunea „A nu face nimic” – documentarea accidentelor rutiere de către Poliție, cu deplasarea la locul accidentului.

a) Costuri și beneficii

- 1) Analiza locului accidentului rutier.
- 2) Stăbilirea cauzelor și condițiilor de producere a accidentului rutier.
- 3) Constatarea de către Poliție a persoanei vinovate de producerea accidentului rutier și aplicarea sancțiunii contravenționale, ca mijloc de prevenire contravențiilor din domeniul circulației rutiere.
- 4) Urmărirea statistică a accidentelor rutiere.
- 5) Disciplinarea conducătorilor auto și sporirea nivelului de siguranță în traficul rutier.

b) Cele mai relevante/iminente riscuri

- 1) O bună parte din timpul de serviciu al Poliției – instituție abilitată cu atribuții de monitorizare și impunere a respectării legislației în traficul rutier, este rezervat pentru documentarea accidentelor rutiere ușoare, soldate doar cu pagube materiale, anual fiind înregistrate circa 11 mii

asemenea accidente.

- 2) Autovehiculele accidentate crează obstacole pentru circulația rutieră în timpul așteptării a intervenției Poliției la locul accidentului rutier, ce constituie una din principalele cauze ale ambuteiajelor în trafic în orele de vîrf.
- 3) Așteptarea îndelungată a intervenției Poliției la locul accidentului, deseori în condiții meteo nefavorabile, precum și a audienței la sediul Poliției, constituie inconveniențe majore pentru persoanele implicate în accident;
- 4) Obligația de a trece testul de alcoolemie, care pe lângă faptul că este o procedură incomodă, deseori nejustificată în raport cu participantul nevinovat, această examinare se face contra plată în cadrul instituțiilor medicale, în condițiile de dotare precară a Poliției cu dispozitive etilotest;
- 5) Necesitatea deplasării repetate la Poliție, după finisarea examinării cazului, pentru a obține copiile de pe documentele de constatare a faptului și a circumstanțelor în care s-a produs accidentul.
- 6) Costuri considerabile suportate de Poliție pentru documentarea accidentelor soldate cu daune materiale, estimate la nivel național la circa 3,465 mln. lei anual.
- 7) Nivel redus al calității serviciilor prestate de Poliție, în condițiile unor capacități reduse de documentare a accidentelor rutiere și, ca urmare, nivel redus de încredere în poliție în opinia publică.
- 8) Dublarea de către asigurători a atribuțiilor Poliției privind examinarea materialelor de constatare a accidentelor și stabilirea dreptului la despăgubire, implicit, a părții vinovate, respectiv, reducerea calității serviciilor prestate către asigurați.
- 9) Prejudicii cauzate bugetului de stat, persoanelor fizice și agenților economici prin creșterea consumului de combustibil condiționat de staționarea autovehiculelor în ambuteiaje și blocări de circulație.
- 10) Sporirea gradului de poluare a bazinului aerian cu emisii ale gazelor de eșapament de la autovehiculele staționate în ambuteiaje.

c) Costuri de conformare pentru întreprinderi

Nu se identifică costuri de conformare pentru întreprinderi.

d) Impacturi disproporționate asupra anumitor categorii de întreprinderi

Pentru sporirea calității serviciilor prestate de Poliție, **sunt necesare alocații considerabile de la bugetul de stat** pentru consolidarea capacităților de documentare a accidentelor rutiere, prin:

- 1) Sporirea statelor de personal cu pînă la 50% unități, respectiv a fondului de salarizare;
- 2) Înnoirea și suplینirea parcului de automobile de serviciu, procurarea combustibilului și lubrifianților, deservirea tehnică;
- 3) Dotarea cu mijloace tehnice speciale de documentare a accidentelor.

e) Beneficiile opțiunii recomandate.

Nu se identifică beneficii financiare ale opțiunii examinate.

2. Opțiunea de intervenție prin modificarea legislației în vederea implementării procedurii de constatare amiabilă a accidentelor.

a) Costuri și beneficii

- 1) Optimizarea timpului personal și cheltuielilor materiale ale conducătorilor de vehicule implicate în accidente neînsemnate, legate de așteptarea la locul accidentului, trecerea testului de alcoolemie, audierea la sediul Poliției, colectarea copiilor de pe materialele de constatare ale Poliției, scutirea părții vinovate de sancțiunea contravențională.
- 2) Optimizarea timpului de serviciu al angajaților companiilor de asigurări prin reducerea volumului de documente de constatare examinat pentru stabilirea dreptului la despăgubire, reducerea timpului de așteptare a deciziei pentru solicitanții de despăgubiri, respectiv sporirea calității serviciilor prestate.
- 3) Optimizarea cu 60% a utilizării resurselor umane și instituționale ale Poliției legate de deplasarea la locul accidentelor rutiere soldate doar cu pagube materiale, în urma căreia vor fi salvate anual circa 3,465 mln. lei mijloace bugetare.
- 4) Reducerea cu 60% a timpului de reacție al echipelor mobile ale Poliției la solicitările

cetățenilor și sporirea calității serviciilor prestate, prin omiterea chemărilor la locul accidentului rutier soldat doar cu pagube materiale;

5) Reducerea cu 60% a ambuteiajelor în trafic, respectiv, a costurilor legate de consumul excesiv de combustibil și a poluării aerului atmosferic cu emisii de noxe de la autovehicule.

b) Cele mai relevante/iminente riscuri

1) Posibile abuzuri din partea asiguratorului prin nerecunoașterea sub diferite pretexte a vinovăției asiguratului și tergiversarea soluționării cererii de despăgubire.

Potrivit art. 2 al Legii nr. 414-XVI din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, autoritate de supraveghere (în domeniul asigurărilor) este – Comisia Națională a Pieței Financiare. Potrivit art.3 din Legea nr.192-XIV din 12.11.1998 privind Comisia Națională a Pieței Financiare, Comisia Națională are drept obiective de bază asigurarea stabilității, transparenței, siguranței și eficienței sectorului financiar nebancaar, prevenirea riscurilor sistemice și manipulării pe piața financiară nebancaară, protejarea drepturilor participanților la piața financiară nebancaară. Totodată, conform art.8, lit.c), în scopul realizării obiectivelor sale, Comisia Națională are următoarele atribuții:

(c) acordă, retrage, suspendă și reperfectează licențe și autorizații participanților profesioniști, precum și acordă autorizații de reorganizare a acestora, în conformitate cu legislația.

Prin urmare, CNPF în calitate de autoritate de supraveghere are suficiente pîrghii legale, pentru a preveni riscul de abuz din partea asiguratorilor.

2) Apariția premiselor pentru sporirea numărului cazurilor de fraude în asigurări prin simularea/denaturarea circumstanțelor producerii accidentelor rutiere.

Cazurile de fraudă din partea participanților la trafic prin înscenarea accidentelor rutiere, în cazul depistării, pot fi declarate la organele de poliție sau ale procuraturii, care posedă o practică suficientă de aplicare a legislației penale în materie de fraudare a asigurărilor (spre exemplu, cazul de fraudare cu implicarea avocatului Valerian Mînzat).

Totodată, fraudarea asiguratorilor, în cazul aflării unui dintre participanții la accident aflat în stare de ebrietate sau eschivare de la respectarea procedurii de documentare propusă în proiectul de lege, poate fi prevenită de către celălalt participant la accident prin chemarea Poliției la locul accidentului pentru documentarea cazului, ținînd cont de faptul că procedura propusă este una benevolă și nu obligatorie pentru participanții la accident.

Modul de verificare a faptului că semnătura persoanei vinovate de accident amplasată pe formularul de constatare amiabilă a accidentului este asigurat prin faptul, că ambele exemplare ale formularului (partea originală și cea autocopiativă) au aceeași valoare juridică, iar fiecare dintre participanții la accident este obligat să prezinte exemplarul său către asigurator (Art.I pct.3 – completarea art.18 alin.1) lit.b¹) din proiectul de Lege)¹⁵.

3) Excluderea din evidența statistică a Poliției a accidentelor cu pagube nesemnificative, cauzelor și condițiilor de producere a acestora, și trecerea acestora pe seama asiguratorilor.

4) Excluderea rolului educativ al sancțiunilor aplicate pentru încălcările normelor rutiere soldate cu accidente rutiere nesemnificative (atît amendă, cît și puncte de penalizare), singura sancțiune fiind penalizarea din partea asiguratorului prin majorarea primei de asigurare pentru anul următor (sistemul bonus-malus).

5) Reducerea eficienței acitivității Poliției de combatere a fenomenului de conducere a vehiculelor sub influența alcoolului, prin excluderea testului obligatoriu de alcoolemie.

6) Ratarea veniturilor la buget din contul amenzilor achitate pentru contravențiile privind comiterea accidentelor rutiere soldate doar cu pagube materiale prin deteriorarea neînsemnată a vehiculelor în sumă de circa 3 mln. lei anual.

c) Costuri de conformare pentru întreprinderi

a) Sporirea de costuri ale întreprinzătorilor, în special administrative, legate de schimbări în structura administrativă existentă, instruirea și retribuirea muncii personalului pentru examinarea

¹⁵ Proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Legea nr. 414-XVI din 22 decembrie 2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, Codul contravențional), anexa nr.14.

circumstanțelor producerii accidentelor, în baza formularului de constatare amiabilă. Astfel, fiecare asigurător va institui câte cel puțin un post de comisar de accident în subdiviziunile sale amplasate regional (13 regiuni – mun. Chișinău, 10 ex-județe și două unități teritoriale autonome (UTA Găgăuzia, UTA din stînga Nistrului)) sau în fiecare unitate administrativ-teritorială (47 unități – 32 de raioane, 13 municipii (Chișinău, Bălți, Bender, Cahul, Ceadâr-Lunga, Comrat, Edineț, Hîncești, Orhei, Soroca, Strășeni, Tiraspol și Ungheni) și două unități teritoriale autonome).

Costurile de instruire pentru un comisar de accident sunt estimate la circa 1200 lei, iar salariul lunar la circa 5300 lei. Respectiv fiecare asigurător va suporta anual costuri administrative suplimentare de la 980,2 mii lei (pentru 13 comisari de accident) și pînă la 3.543,8 mii lei (pentru 47 comisari de accident). Adicional, costurile totale anuale de confecționare a 890 mii formulare de constatare amiabilă de accident se estimează la circa 578,5 mii lei, sau raportate la cele 16 societăți de asigurare – 36,2 mii lei per societate.

Costurile administrative suplimentare ar putea fi optimizate cu 50%, prin delegarea atribuțiilor de comisar de accident personalului existent, fără a extinde statele de personal, cu acordarea unui spor corespunzător la salariu pentru cumularea atribuțiilor.

Prin urmare, luînd în considerație costurile administrative optimizate în modul susmenționat și costurile de confecționare a formularelor de constatare amiabilă de accident, chelutiile anuale suplimentare suportate anual per societate de asigurare vor constitui:

- de la 526,3 mii lei (pentru 13 comisari de accident) și
- pînă la 1.808,1 mii lei (pentru 47 comisari de accident).

În scopul compensării chelutiilor administrative suplimentare și menținerii nivelului actual de venituri, companiile de asigurări ar putea majora, prin coordonare cu CNPF, costurile primelor de asigurare pentru asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto. Aceste majorări de costuri vor constitui în total la nivel național:

- de la $(526,3 \text{ mii lei} + 36,2 \text{ mii lei}) * 16 = 9.000 \text{ mii lei}$ (pentru 13 comisari de accident) și
- pînă la $(1.808,1 + 36,2 \text{ mii lei}) * 16 = 29.508,8 \text{ mii lei}$ (pentru 47 comisari de accident).

Respectiv, costurile suportate suplimentar de către asigurați, pentru 573.225 certificate de asigurare eliberate anual, vor constitui:

- de la $9.000 \text{ mii lei} / 573.225 = 15,7 \text{ lei}$ (pentru 13 comisari de accident) și
- pînă la $29.508,8 \text{ mii lei} / 573.225 = 51,5 \text{ lei}$ (pentru 47 comisari de accident).

În condițiile implementării procedurii de constatare amiabilă, costurile primei de asigurare de bază pentru asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto internă vor crește de la 735 lei:

- la 750,7 lei sau cu 2,1% (pentru 13 comisari de accident) și
- pînă la 786,5 lei sau cu 7,0% (pentru 47 comisari de accident).

Respectiv, costurile primei medii de asigurare achitate de asigurați pentru asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto internă vor crește de la 570,5 lei:

- la 586,2 lei sau cu 2,8% (pentru 13 comisari de accident) și
- pînă la 622,0 lei sau cu 9,0% (pentru 47 comisari de accident).

d) Impacturi disproporționate asupra anumitor categorii de întreprinderi

Nu se identifică impacturi disproporționate asupra anumitor categorii de întreprinderi.

e) Beneficiile opțiunii recomandate.

Beneficiile opțiunii recomandate constau în preluarea de către companiile de asigurare a cheltuielilor legate de constatarea accidentelor rutiere soldate doar cu pagube materiale și scutirea de astfel de cheltuieli a Poliției, finanțată de la bugetul de stat. Costurile finale pentru beneficiari – proprietari/utilizatori de vehicule asigurați se vor majora cu doar de la 2,1% la 9,0%, în funcție de modul de gestionare a companiilor de asigurare a cheltuielilor administrative suplimentare de implementare a opțiunii.

3. Opțiunea de documentare a accidentului de către Poliție, fără deplasarea Poliției la locul accidentului

a) Costuri și beneficii

1) Optimizarea utilizării resurselor instituționale ale Poliției (combustibil și logistică) legate de

deplasarea la locul accidentelor rutiere soldate doar cu pagube materiale. Astfel, cheltuielile de documentare per accident soldat doar cu pagube materiale s-ar reduce de la 200,42 lei la 112,51 lei sau cu 43,9%.

Luînd în considerație ponderea de 60% a acestui tip de accidente în numărul total de accidente documentate conform art.242 Cod contravențional, optimizarea cheltuielilor per ansamblu constituie 26,3% ($43,9\% \cdot 0,6 = 26,34\%$).

2) Constatarea de către Poliție a persoanei vinovate de producerea accidentului rutier și aplicarea sancțiunii contravenționale, ca mijloc de prevenire contravențiilor din domeniul circulației rutiere.

3) Urmărirea statistică a accidentelor rutiere.

b) Cele mai relevante/iminente riscuri

1) Autovehiculele accidentate crează obstacole pentru circulația rutieră, pînă la obținerea permisiunii Poliției de a se deplasa de la locul accidentului rutier la sediul Poliției, ce servește una din principalele cauze ale ambuteiajelor în trafic în orele de vîrf.

2) Așteptarea îndelungată a audienței la sediul Poliției, constituie inconveniențe majore pentru persoanele implicate în accident;

3) Obligația de a trece testul de alcoolemie, care pe lîngă faptul că este o procedură incomodă, deseori nejustificată în raport cu participantul nevinovat, această examinare se face contra plată în cadrul instituțiilor medicale, în condițiile de dotare precară a Poliției cu dispozitive etilotest;

4) Necesitatea deplasării repetate la Poliție, după finisarea examinării cazului, pentru a obține copiile de pe documentele de constatare a faptului și a circumstanțelor în care s-a produs accidentul.

5) Dublarea de către asigurători a atribuțiilor Poliției privind examinarea materialelor de constatare a accidentelor și stabilirea dreptului la despăgubire, implicit, a părții vinovate, respectiv, reducerea calității serviciilor prestate către asigurați.

6) Prejudicii cauzate bugetului de stat, persoanelor fizice și agenților economici prin creșterea consumului de combustibil condiționat de staționarea autovehiculelor în ambuteiaje și blocări de circulație.

7) Existența premiselor pentru sporirea numărului cazurilor de fraude în asigurări prin simularea/denaturarea circumstanțelor producerii accidentelor rutiere

8) Sporirea gradului de poluare a bazinului aerian cu emisii ale gazelor de eșapament de la autovehiculele staționate în ambuteiaje.

c) Costuri de conformare pentru întreprinderi

Nu se identifică costuri de conformare pentru întreprinderi.

d) Impacturi disproporționate asupra anumitor categorii de întreprinderi

Pentru sporirea calității serviciilor prestate de Poliție, sunt necesare alocații considerabile de la bugetul de stat pentru consolidarea capacităților de documentare a accidentelor rutiere, prin:

1) Sporirea statelor de personal cu pînă la 25% unități, respectiv a fondului de salarizare;

2) Dotarea cu mijloace tehnice speciale de documentare a accidentelor.

e) Beneficiile opțiunii recomandate.

Accidentele soldate doar cu pagube materiale prin deteriorarea neînsemnată a vehiculelor constituie 10.897 cazuri (art.242 alin.(1) Cod contravențional) sau 60,0% din numărul total (18.159) de cazuri documentate ca contravenții. Respectiv, optimizarea cheltuielilor Poliției per ansamblu prin implementarea opțiunii recomandate va constitui 26,3%.

6. Implementarea și monitorizarea (se completează pentru analiza complexă)

7. Consultarea

1) În scopul respectării prevederilor Legii nr. 239-XVI din 13 noiembrie 2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul privind inițierea procesului de

elaborare a proiectului de lege a fost publicat spre consultare pe portalul oficial www.particip.gov.md¹⁶, începînd cu data de 28 martie 2017.

2) Concomitent, proiectul de lege a fost remis spre examinare și aviz autorităților interesate ale statului (Ministerul Finanțelor, Ministerul Tehnologiei Informaționale și Comunicațiilor, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor, Ministerul Economiei, Procuratura Republicii Moldova), inclusiv autorităților de reglementare și supraveghere a pieței (Comisia Națională a Pieței Financiare, Consiliul Concurenței), precum și reprezentanților mediului de afaceri, precum Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule, Compania de Asigurări „General Asigurări” SA.

3) Adicional, în scopul examinării și deciderii asupra propunerilor și obiecțiilor formulate în avizele autorităților publice și entităților interesate pe marginea proiectului, întru îmbunătățirea proiectului de act legislativ, la 30 mai 2017 a fost organizată o ședință de lucru¹⁷ cu participarea reprezentanților instituțiilor interesate, precum și ai mediului de afaceri vizati, precum CA „Donaris VIG” SA, CA „Grawe Carat Asigurări” SA, Biroul Național al Asigurătorilor Auto și experților pe domeniul reglementarea activității de întreprinzător din cadrul Camerei Americane de Comerț în Moldova.

4) Propunerile și obiecțiile entităților consultate, precum și decizia autorilor proiectului pe marginea acestora sunt expuse în Tabelul divergențelor anexat la proiect¹⁸.

5) În raport cu intervenția de reglementare propusă în proiectul de lege, entitățile consultate au expus următoarele poziții:

a) Ministerul Finanțelor: sesizează unele lacune ale proiectului și intervine cu propuneri de îmbunătățire a reglementărilor acestuia;

b) Ministerul Tehnologiei Informaționale și Comunicațiilor: sesizează unele lacune ale proiectului și intervine cu propuneri de îmbunătățire a reglementărilor acestuia;

c) Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor: susține proiectul, în cazul în care se va ține cont de propunerile înaintate;

d) Ministerul Economiei: consideră salutabilă de principiu inițiativa autorilor de a simplifica procedura de documentare a accidentelor rutiere neînsemnate, propune prezentarea proiectului însoțit de Analiza impactului de reglementare (AIR) spre expertizare Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător, precum și efectuarea expertizei anticorupție, sesizează unele lacune ale proiectului și intervine cu propuneri de îmbunătățire a reglementărilor acestuia;

e) Procuratura Republicii Moldova: susține în fond inițiativa legislativă, formulînd recomandări pentru îmbunătățirea proiectului;

f) Comisia Națională a Pieței Financiare: susține ideea de implementare a

¹⁶ <http://particip.gov.md/proiectview.php?l=ro&idd=4050>

¹⁷ Proces - verbal al ședinței de lucru pe marginea proiectului legii privind modificarea și completarea unor acte legislative (Legea nr. 414 din 22 decembrie 2006 cu privire la asigurarea de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, Codul contravențional), anexa nr.12

¹⁸ Tabelul divergențelor la proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Legea nr. 414-XVI din 22 decembrie 2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, Codul contravențional), anexa nr.13

constatului amiabil promovat prin proiectul de lege, consideră necesară examinarea acestuia într-un context mai larg, identifică unele riscuri cu impact social pe care le comportă implementarea procedurii în cauză, consideră util de a prevedea o etapă de tranziție pentru pregătirea atât a angajaților companiilor de asigurări, cât și a participanților la trafic, sesizează unele lacune ale proiectului și intervine cu propuneri de îmbunătățire a reglementărilor acestuia;

g) Consiliul Concurenței: sesizează unele lacune ale proiectului și intervine cu propuneri de îmbunătățire a reglementărilor acestuia;

h) Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule: admite necesitatea optimizării per ansamblu a procedurilor de documentare a accidentelor rutiere pe teritoriul Republicii Moldova, totuși, consideră necesară consultarea acestuia cu toți participanții la piața asigurărilor, sub aspectul impactului asupra activităților de instrumentare a dosarelor de daune RCA/Carte Verde, inclusiv prin organizarea ședințelor de lucru în comun cu autoritatea de supraveghere (CNPF), Ministerul Justiției, BNAA, asigurătorii emitenți RCA și Carte Verde, alte autorități/entități competente;

i) Compania de Asigurări „General Asigurări”: nu susține aprobarea proiectului în redacția propusă, propune efectuarea unui studiu de fezabilitate al posibilităților sistemului de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto de a suporta reglementările propuse, propune o perioadă-pilot a de testare a constatului amiabil, sesizează unele lacune ale proiectului și intervine cu propuneri de îmbunătățire a reglementărilor acestuia;

k) CA „Donaris VIG” SA: sesizează existența riscurilor de fraudare a sistemului de asigurări, în cazul implementării constatării amiabile de accident și plasarea la discreția asigurătorilor stabilirea părții vinovate, respectiv a celei păgubite, insuficiența mecanismelor de contestare de către asigurat a eventualelor abuzuri ale asiguratorilor, propune acordarea unui termen suficient asiguratorilor pentru a prezenta propunerile de rigoare pe marginea proiectului actualizat, care vor fi generalizate de CNPF;

l) CA „Grawe Carat Asigurări” SA: sesizează dificultățile asigurătorilor referitor la instruirea profesională a angajaților ce urmează a fi desemnați în calitate de comisar de accident;

m) Camera Americană de Comerț în Moldova: propune elaborarea Analizei impactului de reglementare, cu prezentarea acesteia spre examinare spre expertizare Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător, precum și includerea în lista autorităților pentru avizare a Ministerului Economiei, Consiliul concurenței, Procuratura generală, CNA și Ministerul Justiției.

Anexe:

1. Raport compartiment 1/01.01.2016 - 31.12.2016/Procese verbale din toată republica/ Subgrup inspectori: RM * MAI2 * Inspectoratul General al Poliției;
2. Date statistice referitor la componența Registrului de stat al transporturilor în profil de tipul mijlocului de transport (starea la 1 iunie 2017) ;
3. Date statistice referitor la componența Registrului de stat al conducătorilor de vehicule în

- profil de categoriile conducătorilor de vehicule (starea la 1 iunie 2017);
4. Raportul „Indicatori de bază privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă a deținătorilor de autovehicule și vehicule electrice urbane pentru perioada ianuarie-decembrie 2016”;
 5. Raportul „Indicatorii de bază privind asigurarea de răspundere civilă în baza certificatelor internaționale "CARTE VERDE" pentru perioada ianuarie-decembrie 2016”;
 6. Raportul anual 2016 privind activitatea CNPF și funcționarea pieței financiare nebankare;
 7. Raportul „Încasări de prime de asigurare și plăți a despăgubirilor și sumelor asigurate - T/4, 2016”, compartimentul „I. Prime brute subscrise pe clase de asigurări”;
 8. Raportul „Încasări de prime de asigurare și plăți a despăgubirilor și sumelor asigurate - T/4, 2016”, compartimentul „II. Despăgubiri și indemnizații de asigurare plătite pe clase de asigurări”;
 9. Raport de evaluare a capacităților poliției în domeniul rutier, 2017, Dumitru Jianu (expert în siguranță rutieră, România),
 10. Raport de audit intern „Determinarea cheltuielilor suportate în cadrul documentării accidentelor rutiere (în special soldate fără persoane traumatizate) de către Serviciul documentare accidente rutiere al Secției supraveghere transport și circulație rutieră a Direcției de poliție mun. Chișinău a Inspectoratului General al Poliției”, nr. 34/6 - 1347 din 19. 10. 2016
 11. Raport compartiment 1/01.01.2016 - 30.06.2016/Procese verbale din toată republica/ Subgrup inspecatori: RM * MAI2 * Inspectoratul General al Poliției;
 12. Proces - verbal al ședinței de lucru pe marginea proiectului legii privind modificarea și completarea unor acte legislative (Legea nr. 414 din 22 decembrie 2006 cu privire la asigurarea de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, Codul contravențional)
 13. Tabelul divergențelor la proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Legea nr. 414-XVI din 22 decembrie 2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, Codul contravențional)
 14. Proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Legea nr. 414-XVI din 22 decembrie 2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, Codul contravențional);
 15. Nota informativă la proiectul legii privind modificarea și completarea unor acte legislative (Legea nr. 414 din 22 decembrie 2006 cu privire la asigurarea de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, Codul contravențional al Republicii Moldova).

**șef al Secției acte normative a
Direcției juridice a
Inspectoratului General al Poliției**



Alexei BATCO

**Procesul - verbal nr. 4
al ședinței Grupului de lucru pentru reglementarea activității de
întreprinzător în Republica Moldova**

1 februarie 2018

Casa Guvernului, sala de ședințe, et.2, biroul 246

A prezidat: dl Vitalie IURCU, președintele Grupului de lucru, Secretar de Stat

Au participat:

Nr.	Numele	Instituția	Postul
Membru Grupului de lucru			
1	POPA Natalia	Confederația Națională a Patronatului	Reprezentant
2	Ion Leșan	Clubul oamenilor de afaceri „Timpul”	Director executiv
3	Valentina Chiper	Ministerul Economiei și Infrastructurii	Șef Secția reglementarea mediului de afaceri și IMM
4	Dan Donțier	Ministerul Economiei și Infrastructurii	Consultant superior, Secția reglementarea mediului de afaceri și IMM
5	Andrian Doros	Asociația Patronală în domeniul Conformității Produselor	Președintele Asociației
6	Elena Șova	Asociația Investitorilor Străini	Manager de Proiecte
7	Eugen Datco	Uniunea Transportatorilor și Drumarilor	Director executiv
8	Sergiu Chirică	Camera de Comerț Americană	Manager
9	Elena Gherbovțan	AP „Dismed”	Director executiv
10	Rodica Bivol	Camera de Comerț și Industrie	Șef al Secției învățământ dual
11	Ina Chiruța	Ministerul Finanțelor	Consultant principal, Direcția politici fiscale și vamale
INVITAȚI			
1	Tudor Copaci	Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică	Director general
2	Alexandru Mija	Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică	Șef al Departamentului tarife și analize economice
3	Alexandru Ursu	Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică	Șef secție, Departamentul tarife și analize economice
4	Veaceslav Turcanu	Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică	Consultant superior, Departamentul reglementări
5	Sergiu Codreanu	Union Fenosa	Reprezentant
6	Svetlana Bolocan	Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și a Mediului	Șef Direcție
7	Tamara Guvir	Ministerul Agriculturii, Dezvoltării Regionale și a Mediului	Expert
8	Anastasia Oceretnii	Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale	Secretar de Stat

9	Marina Stîrcu	Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale	Consultant principal
10	Nijole Mackeviciene	Ministerul Sănătății, Muncii și Protecției Sociale	Consilier UE de nivel înalt
11	Alexei Batco	Ministerul Afacerilor Interne	Șef Secție acte normative a Direcției juridice
12	Viorel Bulimaga	Ministerul Afacerilor Interne	Secretar executiv al Consiliului național securitate circulației rutiere
EXPERTI			
1	Oleg Chelaru	Unitatea de Implementare a Proiectului Băncii Mondiale de Ameliorare a Competitivității	Consultant, Secretariatul Evaluării Impactului de Reglementare
2	Natalia Crețu	Unitatea de Implementare a Proiectului Băncii Mondiale de Ameliorare a Competitivității	Consultant, Secretariatul Evaluării Impactului de Reglementare
3	Nicolae Boțan	Unitatea de Implementare a Proiectului Băncii Mondiale de Ameliorare a Competitivității	Consultant, Secretariatul Evaluării Impactului de Reglementare

Ședința a fost prezidată de către dl Vitalie Iurcu. Chestiunile nr. 1 și 5 au fost retrase din ordinea de zi la solicitarea autorilor.

Examinarea repetată a proiectului de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Legea nr.414-XVI din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru produse de autovehicule și Codul Contravențional), elaborat de către Ministerul Afacerilor Interne.

//Notă: Proiectul de lege a fost avizat negativ în cadrul ședinței GL din data de 22.11.2017.//

Opinia a fost prezentată de către dl Boțan N., consultant din cadrul Secretariatului Evaluării Impactului de Reglementare. Consultantul a menționat că autorii au inclus solicitările de îmbunătățire a proiectului de lege. Ca recomandare, rămîne elaborarea reperelor metodologice pentru Comisia Națională a Pieții Financiare pentru stabilirea valorii „daunelor neînsemnate”. În cadrul ședinței de către autori au fost clarificate ultimele modificări în proiectul de lege.

S-a decis:

De a aviza pozitiv proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative, cu luarea în considerare a opiniei consultantului.

Președintele Grupului de Lucru



Vitalie IURCU

OPINIE

examinat: proiectul legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Legea nr.414 din 2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, Codul Contravențional)

I. Introducere

Proiectul de act normativ a fost analizat prin prisma principiilor de reglementare ale activității de întreprinzător stabilite în Legea nr. 235 din 20.07.2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător și altor acte legislative aferente.

Proiectul a fost examinat în ședința din 22 noiembrie 2017 și este prezentat de către autori cu ajustările în corespundere cu obiecțiile și sugestiile înaintate.

II. Analiza proiectului de act normativ

În comparație cu varianta examinată anterior în cadrul GL, autorii au efectuat următoarele ajustări:

- Autorii au inclus specificarea expresă că părțile pot aplica constatarea amiabilă doar în cazul în care părțile implicate optează benevol pentru această procedură. Acest element este unul fundamental pentru ca procedura în cauză să fie una opțională.
- Spre deosebire de varianta anterioară, autorii propun un text puțin mai exact cu privire la definirea „daunelor neînsemnate”, stabilind cel puțin că valoarea acestora (și a cuantumului maxim de despăgubire) va fi identificată de CNPF. Totuși, având în vedere principiul stabilit la art.14 din Legea nr.235/2006, considerăm necesar ca legea să indice și niște repere generale metodologice atât la stabilirea pentru prima dată a valorii, cât și la ajustarea acesteia în timp, dar și să se refere la periodicitatea ajustării. Spre exemplu legea ar putea să indice că valoarea cuantumului maxim de despăgubire va fi stabilită în dependență de valoarea medie statistică de despăgubiri achitate anual și nu o poate de pași pe aceasta, fiind ajustată o dată pe an în dependență de rata inflației.
- La textul propus pentru art.19 au fost efectuate ajustările recomandate cu privire la documentele de procedură, așa încât acum este clar că asiguratorul emite imediat o dovadă de depunere a cererii și nu emite imediat un „certificat de constatare a accidentului”. Ceea ce corespunde cu procedurile stabilite de lege. La fel, conform recomandării înaintate anterior, s-a specificat că formularele sunt acordate gratuit de către asigurator.

Totodată, trebuie să menționăm că au rămas unele sugestii (obiecții) neabordate de către autori, care în opinia noastră necesită a fi clarificate. Proiectul propus nu clarifică cel puțin două situații care necesită a fi abordate în cazul aplicării constatului amiabil:

- În primul rând considerăm că proiectul trebuie să indice care sunt acțiunile persoanei implicate în accident în cazul în care acesta este angajatul unei întreprinderi (care la rândul ei este proprietarul automobilului și este persoana asigurată), în special având în vedere că în prezent interpretarea unei asemenea situații nu este univocă, odată ce Codul Civil stabilește clar răspunderea „posesorului” însă Legea nr.414 echivalează posesorul cu proprietarul.
- Un alt aspect care considerăm că necesită clarificare în situația aplicării constatării amiabile sunt cazurile de stare de ebrietate a unuia din persoanele implicate în accident, având în vedere că această circumstanță influențează aplicarea art.29 din Legea nr.414/2006 dar și dreptul de regres în principiu (între proprietar și posesorul automobilului). Nu este clar cum aceste cazuri se documentează sau cel puțin care este mecanismul de a se asigura că starea de ebrietate nu este prezentă. Atenționăm, cu referire la Codul Contravențional și modificările propuse la acesta, constatarea amiabilă în sine nu poate fi aplicată și necesită a fi întocmit proces-verbal în situațiile când are loc fapta prevăzută la art.233 CC (conducerea în stare de ebrietate). Astfel rămâne neclar cum se depășește situația de cumul de contravenții, cum se asigură că constatarea amiabilă a fost aplicată în mod valid, nemaivorbind de situația când ambii conducători sunt în stare de ebrietate.

III. Concluzii

În varianta actuală, proiectul în mare parte este racordat la principiile de reglementare a activității de întreprinzător, însă, pentru a facilita aplicarea acestuia considerăm că sunt necesare unele completări.



MD 2012, mun Chișinău, bd. Ștefan cel Mare, 77
Tel: (373 22) 859 401, Tel/fax: (373 22) 859 505
e-mail: cnpf@cnpf.md

MD 2012, мун. Кишинэу, пр. Штефан чел Марэ, 77
Тел: (373 22) 859 401, Тел/факс: (373 22) 859 505
e-mail: cnpf@cnpf.md

Nr. 04-1246 din 04.05 2017
La nr. 34/2-737 din 24.03.2017

Inspectoratul General de Poliție
al Ministerului Afacerilor Interne

Dr. A. Bateo
J. Purcaru
05.05.2017

Comisia Națională a Pieței Financiare (CNPF) susține ideea de implementare a constatului amiabil promovat prin proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Legea nr.414-XVI din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule și Codul contravențional) și, în acest sens, amintește că prin scrisoarea nr.04-545 din 11.02.2015 (se anexează) a solicitat crearea unui grup de lucru în scopul identificării soluției optime pentru funcționarea cu succes a unui important element de infrastructură a pieței asigurărilor.

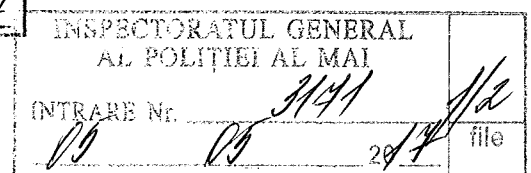
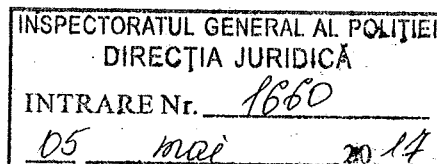
Reiterăm poziția expusă și propunem de a organiza o întâlnire de lucru cu reprezentanții CNPF și ai participanților profesioniști la piața asigurărilor pentru a discuta modul de promovare a obiectivului dat și a cadrului legislativ aferent.

Totodată, menționăm că, implementarea acestui mecanism necesită instruirea suplimentară a personalului asigurătorilor și informarea consumatorilor și în acest sens, considerăm util de a prevedea o etapă de tranziție pentru pregătirea atât a angajaților companiilor de asigurări cât și a participanților la trafic.

Anexă: 2 file

Cu respect,

Valeriu Chițan
Valeriu CHIȚAN,
Președinte



Republica Moldova
Comisia Națională a Pieței
Financiare



Республика Молдова
Национальная комиссия
по финансовому рынку

MD 2012, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare, 77
Tel: (373 22) 859 401, Tel/fax: (373 22) 859 505
e-mail: cnpf@cnpf.md

МД 2012, мун. Кишинэу, пр. Штефан чел Маре, 77
Тел: (373 22) 859 401, Тел/факс: (373 22) 859 505
e-mail: cnpf@cnpf.md

Nr.04- 545 din 11.02 2015
La nr. INP/10786 din 22. 12. 2014

Domnului Dorin RECEAN,
Ministrul în exercițiu al Afacerilor
Interne al Republicii Moldova

Stimate domnule ministru,

Comisia Națională a Pieței Financiare (CNPF) a examinat proiectul Legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Legea nr.414-XVI din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule și Codul Contravențional al Republicii Moldova) și comunică următoarele.

Deși conceptul de documentare a accidentelor rutiere prin procedura constatării amiabile este susținut de CNPF, totuși considerăm că oportunitatea punerii în aplicare la etapa actuală a acestei proceduri necesită a fi examinată într-un context mai larg.

Astfel, în forma în care este propus, conceptul riscă să nu-și atingă scopul, întrucât nu prevede o perioadă de pregătire pentru punerea în aplicare a procedurii de constatare amiabilă, iar la moment, nu toți angajații companiilor de asigurare, dar mai ales conducătorii de autovehicule, au aptitudinile necesare în materie de documentare a accidentelor rutiere și de întocmire a schiței de accident.

Pe de altă parte, autorul nu s-a referit în nota informativă a proiectului la cel puțin câteva riscuri cu impact social pe care le comportă implementarea la moment a procedurii în cauză și anume:

- 1) riscul de abuz din partea asigurătorului prin nerecunoașterea sub diverse pretexte vinovăției asiguratului său și tergiversarea cererii de despăgubire, purtând persoanele păgubite prin instanța de judecată, în condițiile în care instanțele moldovenești, în virtutea diferitor circumstanțe, examinează cauzele în termeni nu tocmai rezonabili;
- 2) riscul de fraudă din partea participanților la trafic prin înscenarea accidentelor rutiere, în condițiile în care nu este formată o practică de aplicare a legislației penale în materie de fraudare a asigurărilor, fapt ce se va răsfrânge asupra creșterii neîntemeiate a primei de asigurare pentru toți conducătorii auto;
- 3) riscul de subminare a efortului cu rezultate vizibile ale poliției de combatere a fenomenului de conducere a autovehiculului sub influența alcoolului, or, în opinia noastră, teama de a nu nimeri în accident rutier în calitate de păgubit constituie unul din factorii de reținere a conducătorilor auto în a conduce autovehiculul sub influența alcoolului.

De asemenea, considerăm că și redacția proiectului necesită examinare suplimentară, inclusiv prin completare cu prevederi conforme cu Legea nr.414-XVI din

22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule.

De exemplu, la pct.4 din proiect, cu referință la art.18¹ alin.(1), sintagma „soldate cu daune materiale, și care dețin” urmează a fi revizuită, întrucât autovehiculului îi pot fi provocate doar deteriorări, dauna însă fiind provocată posesorului acestuia, respectiv asigurarea, fiind de răspundere civilă, o poate deține posesorul și nu autovehiculul.

Totodată, nu susținem, cel puțin pentru început, aplicarea procedurii de constatare amiabilă în cazul când unul din conducătorii auto deține certificat de asigurare Carte Verde, dat fiind faptul că de obicei acești conducători sunt din străinătate și urmează să părăsească țara în scurt timp după accident, respectiv indisponibilitatea acestora va crea mari impedimente asigurătorului sau BNAA în documentarea circumstanțelor accidentului și implicit situații problematice pentru persoanele păgubite. Dacă însă autorul proiectului s-a referit la Cartea Verde eliberată de asigurătorii autohtoni, propunerea cu atât mai mult nu poate fi susținută, or odată ce răspunderea în cazul unei astfel de asigurări survine doar urmare a accidentelor produse în afara Republicii Moldova, este cert că documentarea acestora se efectuează conform legislației din țările în care au avut loc cazurile asigurate.

În proiect autorul face referință la certificatul de plasare în reparație a autovehiculului, astfel, în opinia noastră subiectul certificatelor de plasare în reparație necesită a fi dezvoltat prin amendarea cadrului legal aferent, inclusiv cu introducerea obligației și răspunderii pentru neeliberarea certificatului (de către asigurători și, după caz, de poliție) dar și pentru prestarea de către reparatori a lucrărilor fără un astfel de certificat.

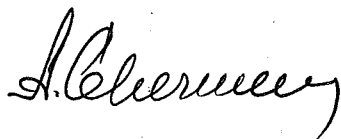
Un alt aspect al proiectului, care este privit critic, se referă la limitarea dreptului părților implicate în accident de a alege între procedura constatării amiabile de documentare a accidentului de autovehicul și procedura standard, cu implicarea poliției. Chiar și în țările cu practici mai bogate în materie de constatare amiabilă, de exemplu România, această procedură este opțională.

În aceeași ordine de idei, considerăm inacceptabilă punerea în sarcina CNPF elaborarea „Metodologiei de stabilire a vinovăției în accidente rutiere”, fie și cu avizul poliției, întrucât o astfel de metodologie implică cunoștințe speciale în materie de expertiză cu profil tehnic și în materie de reglementare a circulației rutiere, fapt ce este în afara competențelor autorității de supraveghere stabilite prin lege.

În conchidere, având în vedere și avizele de care dispunem ale asigurătorilor la proiectul înaintat (Donaris Vienna Insurance Grup S.A. și Victoria Asigurări S.A.), propunem revizuirea acestuia ulterior dezbaterii în cadrul unui grup de lucru, inclusiv cu participarea experților străini, în scopul identificării soluției optime pentru funcționarea cu succes al unui important element de infrastructură a pieței asigurărilor din Republica Moldova.

Cu respect,

Președinte



Artur GHERMAN

Ex.: V. Știrbu
Tel.: 022 859 480



MINISTERUL TEHNOLOGIEI INFORMAȚIEI ȘI COMUNICAȚIILOR AL REPUBLICII MOLDOVA
MINISTRY OF INFORMATION TECHNOLOGY AND COMMUNICATIONS OF THE REPUBLIC OF MOLDOVA

Bd. Ștefan cel Mare și Sfânt, 134, MD-2012 Chișinău

MD2012, 134 Ștefan cel Mare și Sfânt blvd., Chișinău

Tel.: +373 22 25 11 02; Fax: +373 22 25 11 64; e-mail: mtic@mtic.gov.md; web: www.mtic.gov.md

07.04.17 nr. 01/416

La nr. 34/2-737 din 24.03.2017

dl. A. Balca
pentru sistematizare
[Signature] 11.04.2017

Inspectoratul General al Poliției

Cu referire la adresarea nr. 34/2-737 din 24.03.2017 cu privire la examinarea și avizarea proiectului de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Legea nr.414-XVI din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule și Codul contravențional), Ministerul Tehnologiei Informației și Comunicațiilor prezintă următoarele propuneri și sugestii.

De regulă, accidentele rutiere survin ca urmare a încălcării regulilor de circulație rutieră. Respectiv, ținând cont de conceptul proiectului dat, participanții la trafic ca urmare a încălcării legislației rutiere, care duc la accident, cauzând doar daune materiale sunt exonați de răspunderea contravențională, dacă semnează un acord amiabil de constatare a accidentului cu participantul la trafic, căruia i s-a adus paguba, pe când participanții la trafic, încălcările cărora nu au cauzat accidente, dar au căzut în vizorul organului constatator vor răspunde contravențional. Astfel, pentru aceeași încălcare, dar cu circumstanțe agravante (accident ce a cauzat pagube materiale) făptașii sunt exonați de răspundere contravențională.

Având în vedere prevederile art.I punctul 4 și 5 ale proiectului dat și anume prin formularea propusă la alineat. 7 și 8 ale art.18¹ cu care se completează legea precum și prevederile punctului 5 din proiect ce aduce modificări la art.19 al aceleiași legi, asigurătorului i se atribuie calitatea de agent constatator, calitate improprie agenților economici privați.

Viceministru

[Signature]

Vitalie TARLEV

INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI	
DIRECȚIA JURIDICĂ	
INTRARE Nr.	1382
11.04.	2017

INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI AL MAI	
INTRARE Nr.	1382
11.04.	2017
	file

**BIROUL NAȚIONAL AL
ASIGURĂTORILOR DE
AUTOVEHICULE**

B.N.A.A.

Membri al Consiliului Birourilor
Member of Council of Bureaux

**NATIONAL BUREAU
OF MOTOR INSURERS
OF MOLDOVA**

A.P. "BIROUL NAȚIONAL AL
ASIGURĂTORILOR DE AUTOVEHICULE"
C/F 1003600005045
Nr. 02-620/17
din 03. APR. 2017

Bateo

Dlul Gheorghe CAVCALIUC
Șef adjunct al IGP al MAI
mun. Chișinău, str. Tiraspol 11/1
alexei.batco@igp.gov.md
igp@igp.gov.md

INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI
DIRECȚIA JURIDICĂ
INTRARE Nr. 1264
05 april 2017

copie: Comisia Națională a
Pieței Financiare
AL POLIȚIEI AL MAI cnpf@chnpf.md

INSPECTORATUL GENERAL
AL POLIȚIEI AL MAI
INTRARE Nr. 04 1288
19
file

Stimate Domn,

Prin prezenta, vă informăm că, Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA) a examinat proiectul privind modificarea și completarea unor acte legislative (Legea nr.414-XVI din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule și Codul contravențional) expediat prin scrisoarea IGP din subordinea MAI nr.34/2-737 din 24.03.2017.

BNAA a reținut că prin proiectul de amendare a legislației în vigoare se intenționează optimizarea și debirocratizarea procedurii de documentare a circumstanțelor producerii accidentelor rutiere soldate cu doar pagube materiale, reieșind din practicile europene în materie.

În context, menționăm că, în baza demersului IGP nr.34/1-1276 din 16.08.2016, BNAA a desemnat reprezentanți pentru grupul de lucru inter-instituțional inițiat (scrisoarea nr.02-2171/16 din 24.08.2016) în vederea revizuirii cadrului juridic național în scopul menționat, ședințe absolut necesare pentru analizarea și discutarea tuturor aspectelor, procedurilor în vigoare și ajustarea corespunzătoare a legislației la standarde internaționale.

În această ordine de idei, considerăm că perioada de timp alocată pentru avizarea amendamentelor/promovarea ulterioară a acestora este insuficientă în contextul modificărilor/completărilor legislative conceptuale elaborate. Totodată, considerăm imperios necesar în acest proces implicarea și consultarea asigurătorilor licențiați pentru asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto care operează pe piața de asigurări și asupra activității cărora se răsfrâng direct amendamentele inițiate. Astfel, vă informăm că BNAA a expediat un demers membrilor săi în vederea examinării și expunerii asupra proiectului elaborat.

La examinarea preliminară a proiectului prezentat, BNAA opinează că:

1. Prin prisma amendamentelor inițiate, constatarea amiabilă nu reprezintă un act de recunoaștere a vinovăției, ci o expunere a circumstanțelor producerii accidentului rutier, urmând a fi elaborată o metodologie în baza căreia asigurătorii/BNAA vor stabili culpa în cazul comiterii unui accident rutier, element esențial pentru deschiderea și instrumentarea unui dosar de daune: art.15 alin.(1) din Legea nr.414/2006 – „Asigurătorul acordă despăgubiri dacă prejudiciile s-au produs din culpa asiguratului sau a utilizatorului de autovehicul, precum și în cazul în care...”.

Având în vedere scopul urmărit: facilitarea procedurilor de documentare a accidentelor rutiere soldate cu pagube materiale și de despăgubire a persoanelor prejudiciate în consecință, considerăm că prin actul de constatare amiabilă părțile implicate în accident urmează să convină și asupra elementului de vinovăție, opozabil ulterior asigurătorului RCA. În caz contrar, când părțile contestă responsabilitatea în cauzarea prejudiciului, este necesară intervenția organelor poliției rutiere, competentă în aprecierea obiectivă a circumstanțelor producerii accidentului și stabilirea vinovăției în consecință. Astfel, procedura de constatare amiabilă trebuie să fie una opțională, nu obligatorie (în situația în care părțile implicate în accident nu dispută vinovăția în comiterea acestuia); în mod corespunzător, răspunderea contravențională nu poate fi definitiv eliminată.

De asemenea o situație posibilă în acest sens este recunoașterea de către ambii conducători auto a răspunderii în proporții egale (50/50), nefiind prevăzut în legislația în vigoare conceptul culpei comune și a răspunderii partajate, ceea ce urmează a fi examinat în procesul de amendare a cadrului legislativ inițiat.

2. În cazul în care, la prezentarea constatării amiabile de accident, se va pune în sarcina asigurătorilor/BNAA stabilirea vinovăției în cauzarea prejudiciului, companiile de asigurări/BNAA urmează în consecință să dispună de personal suficient cu cunoștințe tehnice în materie (experți tehnici), eventual, să majoreze numărul de angajați cu atribuții de securitate/prevenire fraude în asigurări, care să aprecieze cauzele și circumstanțele producerii accidentelor, precum și existența legăturii de cauzalitate între acestea și prejudiciul pretins. Respectiv, sarcinile suplimentare vor atrage cheltuieli suplimentare, care nemijlocit se vor răsfrânge în costul final al primei de asigurare.

De asemenea, în acest caz, actul de constatare amiabilă nu poate fi echivalată cu o cerere de despăgubire, iar la prezentarea acestuia asigurătorul/BNAA nu poate fi obligat să deschidă dosar de daune, deoarece prin acest act părțile convin asupra circumstanțelor producerii accidentului rutier, nefiind stabilită persoana responsabilă de cauzarea prejudiciului și persoana îndreptățită să solicite compensarea prejudiciului (conform proiectului).

3. Prin proiectul înaintat, nu este stabilit statutul juridic al formularului constantului amiabil de accident (document cu regim special sau document departamental) și care este răspunderea pentru falsificarea datelor înscrise în acesta de către persoanele implicate în accident.

4. Implementarea constatului amiabil la documentarea producerii accidentelor rutiere, în lipsa unui sistem de condiții clar definite și inflexibile ce urmează a fi respectate de conducătorii autovehiculelor implicate în aceste accidente, creează premise pentru sporirea numărului cazurilor de fraude în asigurări prin simularea/denaturarea circumstanțelor producerii accidentelor rutiere, ceea ce poate genera mai multe controverse în soluționarea cererilor de despăgubire de asigurare, dispute/conflicte între asigurători și persoane păgubite și respectiv va îngreuna procedurile de regularizare a daunelor.

În context, comunicăm că, **Biroul Național continuă să se afle în procedură de monitorizare strictă în cadrul Sistemului de asigurare „Carte Verde”**, în luna iunie 2016 fiind decisă revocarea sancțiunii de suspendare a Biroului din Sistem, a cărei aplicare a fost amânată în repetate rânduri. În cadrul procedurii de monitorizare, menționăm că, o cerință menținută în vigoare este prezentarea periodică de către BNAA a informațiilor pe rezultatele/finalitatea procedurilor de investigare a cazurilor de fraudă, inclusiv cu simularea circumstanțelor producerii accidentelor rutiere, supuse spre examinare organelor de drept. Referitor la acest aspect, evidențiem cazurile de fraude în asigurări înregistrate pe segmentul de asigurare Carte Verde, cu participarea, spre regret, a persoanelor din cadrul organelor poliției rutiere și prezentarea de către conducătorii auto a certificatelor de asigurare Carte Verde emise în Elveția/Bulgaria. Cazurile respective sunt cunoscute Consiliului Birourilor Carte Verde de la Bruxelles în baza procedurilor de mediere inițiate pe marginea acestora,

birourile/colegii din străinătate invocând și prezentând probe privind elemente vădite de fraudă prin simularea cauzelor/circumstanțelor producerii accidentelor rutiere. Totodată, cazurile invocate au fost supuse atenției Procuraturii Generale a Republicii Moldova și organelor MAI, iar până în prezent, BNAA nu a recepționat de la organele de drept informații privind finalizarea anchetei pe marginea acestora.

În conchidere, menționăm că, deși BNAA admite necesitatea optimizării per ansamblu a procedurilor de documentare a accidentelor rutiere pe teritoriul Republicii Moldova, totuși, promovarea proiectului în conținutul prezentat este prematură la etapa curentă, necesar a fi consultat în mod obligatoriu cu toți participanții la piața asigurărilor, precum și coroborat cu toate prevederile legale în materie având în vedere impactul direct asupra activităților de instrumentare a dosarelor de daune RCA/Carte Verde.

În acest scop, considerăm util și constructiv întrunirea grupului de lucru inter-instituțional creat, planificarea și organizarea ședințelor de lucru în comun cu autoritatea de supraveghere (CNPFF), Ministerul Justiției, BNAA, asigurătorii emitenți RCA și Carte Verde, alte autorități/entități competente în vederea examinării multietapuale a situației curente privitor la accidentele rutiere, precum și stabilirii etapelor de elaborare/implementare a proiectului legislativ inițiat.

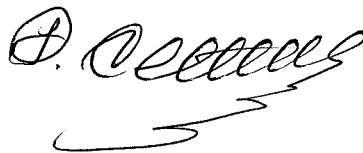
De asemenea, evidențiem că activitatea Biroul Național și a pieței de asigurări „Carte Verde” din Moldova este strict și atent monitorizată/analizată de structurile de conducere din cadrul Consiliului Birourilor „Carte Verde” de la Bruxelles, iar asigurarea stabilității pieței de asigurări este primordială pentru menținerea calității de membru a Biroului Național în Sistemul „Carte Verde”, aspect care include neadmiterea premiselor care ar contribui la sporirea fenomenului de fraudă în asigurări.

Totodată, în contextul procedurii pendinte de monitorizare strictă, relevăm că BNAA în comun cu CNPFF și Guvernul Republicii Moldova și-au asumat angajamentul implementării Planului de acțiuni înaintat de organele de conducere de la Bruxelles, iar prima sarcină indicată este raportarea către Consiliul Birourilor a oricăror amendamente inițiate asupra legislației din domeniul asigurărilor obligatorii de răspundere civilă auto. Având în vedere cele expuse la capitolul cazurilor de fraudă în asigurări, BNAA exprimă cu rezervă probabilitatea acceptării de către Consiliul Birourilor Carte Verde a implementării procedurii de constatare amiabilă a circumstanțelor producerii accidentelor rutiere pe teritoriul Republicii Moldova.

Suplimentar, menționăm că Biroul Național va reveni cu sugestii suplimentare pe marginea proiectului inițiat, reieșind din opiniile recepționate pe parcurs de la membrii emitenți RCA și Carte Verde.

Cu respect,

Director adjunct



Pavel CATER

Ex: Diana Morteau
Tel: 0 22 221 970

Adresa oficiu: MD 2001, str. M.Kogălniceanu, 16 Chișinău, Republica Moldova
tel.: + 373 22 221 970, fax: + 373 22 221 971, e-mail: bnaa@mdl.net

A. Batco

MINISTERUL FINANTELOR
AL REPUBLICII MOLDOVA



МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВ
РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА

MD-2005, mun. Chişinău, str. Constantin Tănase, 7
www.mf.gov.md, tel.(022) 26-25-23, fax 022-26-25-17

10.04.2017 Nr. 19-06/462

d. A. Batco
J. Furcanu / 13.04.2017

Ministerul Afacerilor Interne
mun. Chişinău, bd. Ştefan cel Mare 75
Inspectoratul General de Poliţie
mun. Chişinău, str. Tiraspol 11/1

✓ copie pentru informare: Inspectoratul General de Poliţie

Ministerul Finanţelor a examinat proiectul de lege privind modificarea şi completarea unor acte legislative (Legea cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule nr. 414 din 22.12.2006 şi Codul contravenţional), parvenit prin scrisoarea Inspectoratului General de Poliţie nr. 34/2-737 din 24.03.2017 şi în limita competenţei sale funcţionale comunică următoarele.

În primul rând autorul proiectului menţionează că proiectul de lege este înaintat ca rezultat al iniţiativei legislative, însă nu anexează iniţiativa legislativă înaintată.

La fel, în adresa Ministerului Finanţelor nu a parvenit solicitarea în original dar copia acesteia, urmînd a fi atrasă atenţia că în adresa autorităţilor publice adresările se expediază în original.

Suplimentar, ţinînd cont că potrivit hotărîrii Guvernului cu privire la aprobarea Regulamentului privind organizarea şi funcţionarea Ministerului Afacerilor Interne, structurii şi efectivului-limită ale aparatului central al acestuia nr. 778 din 27.11.2009 competenţe şi atribuţii în partea elaborării şi avizării actelor normative este aptitudinea Ministerului Afacerilor Interne, răspunsul în original se expediază în adresa Ministerului Afacerilor Interne, o copie pentru informare fiind expedită în adresa Inspectoratului General de Poliţie.

În acelaşi timp şi dacă este să ne referim la fondul proiectului considerăm necesar ca, pe tot parcursul Art. I din proiectul de Lege, la textele ce indică faptul că sunt pasibile constatările amiabile doar acele accidente rutiere în care sunt implicate doar două autovehicule, după cuvintele "soldate doar cu daune materiale" să fie completate cu cuvintele "neînsemnate pentru vehiculele implicate în accident", pentru a forma o normă clară şi o certitudine juridică. Aceeaşi propunere este valabilă şi pentru modificările propuse la art. 243 din Codul contravenţional. Pe cale de consecinţă, toate normele legale referitor la constatarea amiabilă a accidentelor de autovehicule vor avea acelaşi conţinut şi înţeles.

INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI
DIRECȚIA JURIDICĂ
INTRARE Nr. 1414
13.04.2017

INSPECTORATUL GENERAL
AL POLIȚIEI AL MAI Pagina 1 din 4
INTRARE Nr. 2643
13.04.2017

De fapt, introducerea cuvântului **“neînsemnate”**, intervine ca efect al faptului că, în cazul accidentelor rutiere mai grave, șoferul vinovat reprezintă un grad de pericol sporit pentru siguranța traficului rutier, urmînd a fi atras la răspundere contravențională cu aplicarea punctelor de penalizare, pentru ca, în cazul săvîrșirii repetate a asemenea fapte, acesta să fie lipsit de dreptul de a conduce mijloace de transport, în conformitate cu legislația în vigoare. Această propunere rezultă din principiile și scopurile stabilite de Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131-XVI din 07.06.2007 și Hotărîrea Guvernului cu privire la aprobarea Strategiei naționale pentru siguranță rutieră nr. 1214 din 27.12.2010. Aceleași completări urmînd a fi operate și în modificările propuse la Codul contravențional.

La fel, prin proiectul de lege se propune completarea art. 19 alin. (1) lit. b) și art. 21 alin. (3) lit. a) din Legea nr. 414 din 22.12.2006 cu textul **“cu excepția accidentelor pasibile documentării prin procedura de constatare amiabilă”**. Considerăm necesar ca la completarea propusă să fie adăugate cuvintele **“și dacă această procedură a fost respectată”**, rezultînd din faptul că, dacă accidentul rutier nu a fost documentat prin procedura de constatare amiabilă, asiguratorul nu poate dispune de date și informații referitor la accidentul rutier. Astfel, în lipsa informațiilor ce sunt deținute de terțe persoane, asiguratorul va fi în imposibilitate să completeze dosarul de daune cu informațiile necesare.

Atragem atenția că, din modificările și completările propuse prin proiectul de lege, nu se reglementează cazurile în care unul din șoferii implicați în accident refuză completarea și/sau semnarea formularului-tip de constatare amiabilă, sau cazul în care formularul-tip nu este întocmit în modul corespunzător. Totodată, din proiectul de lege rezultă că formularul-tip urmează a fi prezentat asiguratorului în vederea documentării cazului, obținerii certificatului de înregistrare a accidentului, constatării pagubelor, stabilirea vinovăției și acordării prejudiciilor. Însă, rezultînd din faptul că, în Republica Moldova pe piața de asigurări își desfășoară activitatea mai multe companii, sunt posibile situațiile în care șoferii implicați în accidente rutiere să dețină contracte încheiate cu diferiți asiguratori. Astfel, atragem atenția referitor la necesitatea completării proiectului de lege cu texte normative ce ar reglementa procedura ce urmează a fi respectată de către șoferi dacă celălalt refuză completarea și/sau semnarea formularului-tip, procedura depunerii formularului-tip (persoana avînd libera alegere ori urmează să depună formularul la compania cu care are încheiat contractul de asigurare), modul și termenul de stabilire a persoanei vinovate în producerea accidentului de către ambii asiguratori.

La fel, deoarece prin proiectul de Lege nu sunt prevăzute cazurile în care unul din șoferii implicați în accident refuză să întocmească și/sau să semneze formularul-tip de constatare amiabilă, neexistînd alternative în acest sens, unul din șoferi va fi impus în situația să someze organele de poliție.

Pe de altă parte, monitorizarea traficului pe drumurile publice, asigurarea respectării de către participanții la traficul rutier a legislației și sancționarea persoanelor vinovate în vederea prevenirii săvîrșirii unor asemenea acțiuni pe viitor (scopul sancționării persoanei), este de competența și atribuțiile organelor de poliție (art. 21 din Legea cu privire la

activitatea Poliției și statutul polițistului nr. 320 din 27.12.2012 coroborat cu art. 400 Cod contravențional). Prin urmare, chiar și un accident rutier soldat doar cu daune materiale reprezintă o încălcare a legislației rutiere și atentează la siguranța traficului rutier, este evidentă necesitatea intervenirii organelor poliției.

Din nota informativă nu rezultă în ce măsură mărirea primei de asigurare de către asigurător în comparație cu aplicarea amenzii contravenționale și a punctelor de penalizare vor facilita educarea persoanelor și mărirea gradului de siguranță în traficul rutier, or, o parte a strategiei pentru siguranța traficului rutier, adoptată prin Hotărârea Guvernului nr. 1214 din 27.12.2010, presupune educarea societății și impunerea respectării legislației de către participanții la trafic, inclusiv și prevenirea încălcărilor pe viitor.

În prezent, prin sancționarea persoanelor conform legii contravenționale și aplicarea punctelor de penalizare, se urmărește scopul excluderii (pe un termen stabilit de legislație) de la traficul rutier a persoanelor ce sunt vinovate de încălcarea siguranței rutiere și prevenirea încălcărilor viitoare prin educarea acestora.

Menționăm că, din Nota informativă nu rezultă care vor fi efectele economice al implementării proiectului de Lege propus, obligație prevăzută de art. 20 lit. b) din Legea privind actele legislative nr. 780-XV din 27.12.2001.

La caz, autorii proiectului propun excluderea sancțiunii contravenționale, unica sancțiune fiind mărirea primei de asigurare de către asigurător. Astfel, nu este motivată rezonabilitatea excluderii încasărilor la Bugetul de Stat prin aplicarea sancțiunii contravenționale pentru încălcarea regulilor de circulație și mărirea primei de asigurare de către asigurători.

Pe cale de consecință, urmează a fi efectuată o analiză a efectelor proiectului de Lege asupra Bugetului de Stat, cât și rezonabilitatea transferării încasării sancțiunii pecuniare către asigurători. La fel, urmează a fi motivată soluția privind obligarea prezentării formularul-tip de constatare amiabilă asigurătorului (cu majorarea primei de asigurare ulterior), fiind posibilă și soluția încheierii formularului-tip de către șoferi, fără deplasarea echipajului de poliție la locul comiterii accidentului, pentru ca ulterior acesta să fie prezentat agentului constator în vederea stabilirii persoanei vinovate (cu stabilirea sancțiunii ce urmează să fie încasate la Bugetul de Stat).

Din acest punct de vedere Ministerul Finanțelor nu poate fi de acord cu efectele negative ale proiectului de lege asupra bugetului de stat

Astfel, se vor obține aceleași efecte (echipajul de poliție nu se va deplasa la locul comiterii accidentului, se vor exclude ambuteiajele, etc.), însă efectele sancționării persoanelor vinovate vor fi încasate în Bugetul de Stat, fapt ce va corespunde principiului stabilit la art. 3 lit. c) din Legea privind siguranța traficului rutier nr. 131-XVI din 07.06.2007, care prevede că, principiile de bază privind garantarea siguranței traficului rutier sînt respectarea intereselor persoanei, ale societății și ale statului în activitatea de garantare a siguranței traficului rutier.

În nota informativă a proiectului de Lege se indică că, în urma modificărilor propuse se va exclude sancționarea contravențională a persoanelor vinovate în producerea accidentelor rutiere, unica sancțiune fiind majorarea primei de asigurare.

Atenționăm că sancțiunea contravențională trebuie să intervină în orice situație în care a fost încălcată legea, acesta fiind scopul principal și final al legii de a sancționa comportamentul neconform al subiectului și nu sancționarea selectivă.

La caz, menționăm că, art. 242 din Codul contravențional prevede sancționarea conducătorilor de vehicule pentru încălcarea regulilor de circulație rutieră soldată cu deteriorarea bunurilor materiale ori cu cauzarea de leziuni corporale ușoare.

Astfel, deoarece modificările și completările propuse nu exclud sancțiunea contravențională prevăzută de art. 242 Cod contravențional, persoana poate fi supusă unei răspunderi repetate pentru fapta săvârșită, fapt interzis de lege prin principiul general de drept *nemo debet bis puniri pro uno delicto* (nimeni nu trebuie să fie pedepsit de două ori pentru o singură infracțiune).

Prin urmare, autorii proiectului urmează să atragă atenție la faptul că, pe de o parte persoana poate fi sancționată repetat, iar pe de altă parte, legea contravențională va prevedea o sancțiune pentru o faptă anumită, însă aceasta nu va fi sancționată, devenind caducă va cădea în desuetudine, îngreunând astfel cadrul legal cu norme inaplicabile în practică.

La fel, este evidentă situația că persoanele ce vor încheia contracte de asigurare, pînă la intrarea în vigoare a prezentei legi și a aprobărilor de către Comisia Națională a Pieței Financiare la formularul-tip de constatare amiabilă și la metodologia de stabilire a vinovăției părților implicate în accidentul rutier, la eliberarea copiei contractului de asigurare nu vor primi formularul-tip de constatare amiabilă, ca efect, în caz de accident rutier vor fi în imposibilitate să soluționeze cauza pe această cale. Prin urmare, autorii proiectului urmează să identifice o soluție a acestei situații.

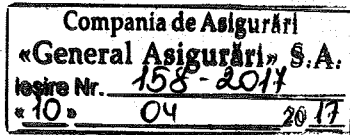
În vederea respectării principiului securității juridice, a accesibilității, previzibilității și asigurării interpretării unitare a legii, inclusiv și în vederea neadmiterii prejudicierii bugetului de stat prin diminuarea încasărilor, Ministerul Finanțelor nu susține proiectul de lege promovat.

Cu respect,

MINISTRU



Octavian ARMAȘU



Biroului Național al Asiguratorilor de Autovehicule
mun.Chişinău, str.Mihail Kogălniceanu, nr.16

Ministerului Afacerilor Interne
mun.Chişinău, bd.Ştefan cel Mare și Sfint, nr.75

Comisiei Naționale a Pieții Financiare
mun.Chişinău, bd.Ştefan cel Mare și Sfint, nr.77

Uniunii Asiguratorilor din Republica Moldova
mun.Chişinău, bd.Ştefan cel Mare și Sfint, nr.3

Cu referire la scrisoarea Biroului Național al Asiguratorilor de Autovehicule primită prin intermediul poștei electronice la data de 31.03.2017 prin care ne-ați solicitat obiecții și propuneri asupra proiectului de Lege cu privire la modificarea și completarea unor acte legislative „Legea nr.414 din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule; Codul Contravențional” (în continuare **Proiect de Lege**) și în conformitate cu articolele 10-12 din Legea nr.239-XVI din 13.11.2008 cu privire la transparența în procesul decizional, Vă comunicăm că **nu susținem aprobarea acestuia în redacția propusă**, din următoarele motive.

I. MOTIVE CONCEPTUALE

Menționăm că modificările propuse prin acest Proiect de lege în scopul armonizării legislației Republicii Moldova cu cea Europeană în domeniul asigurărilor obligatorii de răspundere civilă auto, în fond, sunt necesare. Însă pentru a opera asemenea modificări de amploare și „revoluționare” în Legea nr.414 din 22.06.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule (în continuare Legea nr.414 din 22.12.2006) în ce privește introducerea „*Constatului Amiabil*” și „*Procedurii Constatului Amiabil*” **se impune efectuarea unui studiu de fezabilitate** al posibilităților sistemului de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto de a le suporta.

Este benefic ca în acest studiu să fie implicate toate părțile cointeresate, cum ar fi asiguratorii autohtoni care practică activitatea de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto internă, Comisia Națională a Pieții Financiare, ministerele de resort, precum și reprezentanții societății civile, spre exemplu, cele care protejează drepturile consumatorilor.

Ori utilizarea cu succes în spațiul european a *constatului amiabil* nu garantează același succes în aplicarea acestui instrument și în sistemul de drept al Republicii Moldova.

Suplimentar, prin acest Proiect de lege se încearcă de a transmite un șir de atribuții și obligații importante de constatare și regularizare de la agenții de stat către persoanele private implicate în accidente rutiere (completarea cu strictețe a formularului tipizat de Constat Amiabil) și asiguratorii, ceea ce necesită atât abilități cât și cunoștințe speciale teoretice și practice în domeniul legislației rutiere.

INSPECTORATUL GENERAL AL POLITIEI	BIRoul AFACERILOR INTERNE	DIRECȚIA DOCUMENTARE A MAI
INTRARE Nr. 14	1048	11 " 04 2017
04		4
C.A. „GENERAL ASIGURĂRI” S.A.		
IDNO: 101660035165; capital social: 25 000 000		
IBAN: MD68AG00000022513005905, BC „Moldova Agroindbank” S.A., SWIFT: AGRNMD2X		
		INTRARE Nr. 1605
		file

În acest context venim cu a doua propunere să fie prevăzută o perioadă-pilot a *constatului amiabil* când persoanele implicate să poată alege unul din modurile de soluționare a consecințelor accidentului rutier: fie prin apelarea poliției de patrulare fie prin *constatul amiabil*. Pilotarea a mai fost utilizată în sistemul de drept al Republicii Moldova.

Un alt aspect important care este de natură să zădărnicească implementarea *constatului amiabil* propus prin Proiectul de lege - pregătirea insuficientă a companiilor de asigurări la o asemenea novație juridică. Potrivit la art.18¹ alin.(7) din Proiectul de lege este conferită obligația companiilor de asigurări de a determina care este persoana vinovată de producerea accidentului. Cu alte cuvinte, asigurătorii de răspundere civilă vor substitui agenții constatatori care sunt abilitați actualmente conform Codului Contravențional. Pentru a avea o atare calitate este absolut necesar de a fi operate și modificările de rigoare în Codul Contravențional la Cartea II Titlul I Capitolul III „Autoritățile competente să soluționeze cauzele contravenționale”.

Mai mult ca atât, nu toate companiile de asigurări licențiate pentru practicarea asigurării de răspundere civilă obligatorie auto dispun de personal calificat pentru a exercita și activitatea de a constatare vinovăției/culpei în producerea accidentului și/sau de acoperire națională prin rețeaua de subdiviziuni – similară Inspectoratului de patrulare. Acest aspect, poate impune cheltuieli suplimentare majore companiilor de asigurare, ceea ce necesită evaluarea impactului economic asupra întregii piețe financiare nebankare.

Suplimentar la argumentele invocate mai sus, ținem să adăugăm că prin acceptarea de moment la introducerea *constatului amiabil* în legislația cu privire la asigurări obligatorii de răspundere civilă, se creează mecanisme și posibilități nelimitate de fraudare a asigurătorilor. Formularea incompletă a alin.(1) art.18¹ din Proiectul de Lege acordă posibilitatea constatării amiabile a accidentului de autovehicule și obligă asigurătorii să repare paguba cauzată un urma accidentului rutier indiferent de mărimea ei. Iar lăsînd în sarcina subiecților implicați în accidentul rutier la completarea formularului tipizat de constare amiabilă, există riscul de manipulare a elementului vinovăție/culpă în scopul ca asigurătorii să suporte cele mai oneroase cheltuieli pentru repararea pagubei cauzate de proprii asigurați.

În concluzie, Proiectul de lege propus este mult prea echidistant față de realitatea existentă în interiorul sistemul asigurărilor de răspundere civilă auto din Republica Moldova. Iar armonizarea legislației Republicii Moldova la prevederile legislației europene în domeniu asigurărilor obligatorii de răspundere civilă auto urmează a fi efectuată treptat pentru ca modificările să corespundă realității și condițiilor din Republica Moldova.

II. CONSIDERENTE CONCRETE

1. Sub aspectul de tehnică legislativă Proiectul de lege conține un șir de curențe și neconcordanțe în raport cu Legea nr.414 din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagubele produse de autovehicule per ansamblu, cu Codul Contravențional al Republicii Moldova și cu însuși Nota informativă (anexă la Proiectul de Lege).

2. La pct.3 din Proiectul de lege propunem expunerea alin.(2) în următoarea redacție:
„(2) Nerespectarea de către asigurat sau de către utilizatorul autovehiculului a prevederilor alin.(1) lit.b, b)¹ și c) nu îl scutește pe asigurator de obligația de a plăti despăgubirea, acesta fiind însă în drept să înainteze împotriva asiguratului acțiune de regres”. Consecință neexecutării de către asigurați a obligației prevăzute de lege, propunem forma de regres similară art.29 din Legea nr.414 din 22.12.2006, deoarece condiția pentru înaintarea regresului care actualmente se regăsește

în art.18 alin.(2) nu funcționează și asigurătorii nu pot înainta nici un regres. Însă în cazul *constatului amiabil* neexecutarea obligației de către asigurat va avea impact mult mai grav pentru asigurătorul RCA, deoarece documentele întocmite de partea opozantă cu participarea asigurătorului acestuia cu siguranță se vor solda cu plata despăgubirii din partea asigurătorului care n-a participat la documentarea cazului din motivul că asiguratul nu a respectat prevederea art.18 alin.(1) lit.b)¹.

3. Din Nota informativă asupra Proiectului de lege se deduce că scopul *constatului amiabil* este de a ușura procedura de documentare și constatare a vinovăției în cazul accidentelor rutiere ușoare. Prin esența termenului „*accident rutier ușor*”- se înțelege un accident rutier soldat doar cu daune materiale minore, neînsemnate aduse autovehiculelor implicate în accident. Însă din conținutul art.18¹ alin.(1) și alin.(2) din Proiectul de lege rezultă că procedura de constatare amiabilă a accidentului de autovehicule se aplică numai în cazul în care, în accident sunt implicate două autovehicule, soldate cu daune materiale, și care dețin la data producerii accidentului polița de asigurare RCA sau certificat de asigurare „Carte Verde” valabile. Respectiv, potrivit acestei formulări putem considera că orice categorie de accident cu implicarea a două autovehicule care sunt asigurate RCA, unde lipsesc vătămări corporale ale persoanelor implicate în accident și nu sunt deteriorate material și alte bunuri, cu excepția autovehiculelor implicate în accident poate fi supusă procedurii *constatului amiabil*, inclusiv și în cazul distrugerii totale a unuia dintre autovehicule implicate în accident. Ori în cazul în care autovehiculele implicate în accident sunt deteriorate astfel încât nu mai pot fi supuse reparației, putem considera/cataloga accidentul dat ca accident de categorie ușoară?

Pentru a înlătura această contradictorialitate, propunem ca art.18¹ din Proiectul de lege de a fi completat cu un aliniat prin care să se individualizeze două sau trei condiții pentru a cataloga și individualiza accidentele ușoare pasibile de a fi documentate conform *constatului amiabil*. Respectiv, se propune ca prevederile art.18¹ alin.(1) din Proiectul de Lege să fie expus în următoarea redacție „*Procedura de constatare amiabilă a accidentului de autovehicul se aplică numai în cazul în care, în accident sunt implicate două autovehicule, soldate cu daune materiale (până la 3 elemente vizibile ușor deteriorate), și care dețin la data producerii accidentului polița de asigurare RCA sau certificatul de asigurare „Carte Verde” valabile și riscul utilizatorului de autovehicule să fie asigurat.*”

De asemenea apreciem critic formularea alin.(7) al art.18¹ din Proiectul de lege prin care se pune în sarcina asigurătorilor de a stabili vinovăția persoanelor implicate în accidentul rutier susceptibil de a fi examinat în baza *constatului amiabil*. Ori potrivit proceduri descrise în Proiectul de lege nu se stabilește la momentul completării formularului tipizat de constatare amiabilă, iar rolul asigurătorului în acest caz este de a verifica corectitudinea completării formularului de către subiecții implicați în accidentul rutier și ca efect verificarea dacă a fost determinată corect vinovăția. Respectiv ceea dea doua parte a alin.(7) art.18¹ din Proiectul de lege din start nu va fi aplicabilă. Iar revenind la argumentele invocate mai sus este mult prea periculos de a lăsa pe seama asiguraților de a determina de comun acord și amiabil persoana vinovată de producerea accidentului, deoarece persistă probabilitatea mare de fraudare a asigurătorilor.

În această ordine de idei, se propune ca prevederile art.18¹ alin.(3), alin.(5), alin.(6), alin.(7) să fie expuse în următoarea redacție: „ (3) *Procedura de constatare amiabilă constă în completarea, semnarea și prezentarea asigurătorului, de către conducătorii de autovehicule implicați în accident, a formularului-tip de strictă evidență vizînd circumstanțele producerii accidentului, datele personale de identificare ale conducătorilor și autovehiculelor implicate, datele polițele de*

asigurare RCA sau certificatul de asigurare „Carte Verde”, precum și datele despre daunele vizibile aduse autovehiculelor, datele despre circumstanțele producerii accidentului, locul producerii accidentului, orice mijloc de probă ce atestă producerea accidentului și vinovăția acestuia.

(5) Formularul-tip de constatare amiabilă este de strictă evidență și conține două pagini autocopiative, ambele avînd aceeași valoare juridică și se eliberează asiguratului de către asigurator, odată cu polița de asigurare RCA sau certificatul de asigurare „Carte Verde”.

(6) Formularul-tip de constatare amiabilă, completat în modul prevăzut la alin.(3) se depune la asigurator odată cu depunerea cererii de despăgubire, care, în baza acestor acte, va elibera extrasul din dosarul de daune.

(7) La cerere de despăgubire se depune în mod obligatoriu ambele exemplare ale formularului-tip de constatare amiabilă de către oricare dintre cele două părți implicate în accidentul de autovehicul reprezintă cerere de despăgubire, explicațiile părților despre modul în care a fost produs accidentul rutier, schițele grafice de reconstituirea accidentului rutier și restul documentelor prevăzute la art.18, 19 21 din Lege. și obligă asiguratorul să efectueze constatarea pagubelor și să stabilească vinovăția, iar în caz de imposibilitate să remită materialele poliției în termen de 24 ore”

Suplimentar, Proiectul de lege în redacția propusă deși acordă posibilitatea asiguratorilor de a verifica corectitudinea completării formularului tipizat de constatare amiabilă, în cazul în care se vor constata unele greșeli, abateri sau chiar stabilirea vinovăției în mod greșit, asiguratorii nu dispun de careva mijloace legale directe de a contesta aceste greșeli, de a solicita de la asigurați corectarea erorilor, de a solicita documentarea accidentului de către poliție sau de a contesta pe cale judecătorească incertitudinile depistate în formularele tipizate de constatare amiabilă a accidentelor rutiere.

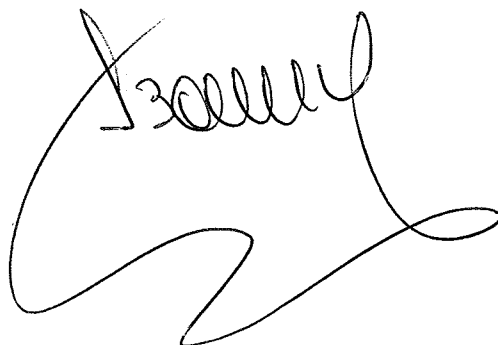
Cu referire la modificările propuse în Codul Contravențional ținem să atenționăm că se necesită ca în acest Proiect de lege să fie operate și modificări în Codul Penal al Republicii Moldova, în vederea introducerii a două componente de infracțiuni „**Înscenarea accidentelor rutiere în baza constatului amiabil**” și respectiv „**Recunoașterea vinovăției în producerea accidentului rutier în baza constatului amiabil în schimbul unei remunerații**”, necesare de combatere și curma intenția de a fraudă asiguratorii de răspundere civilă în baza constatului amiabil.

Un aspect problematic neelucidat în Proiectul de lege este lipsa unei reglementări pentru situația de imposibilitate de determinare a asiguratorul de răspundere civilă la momentul producerii accidentului. Astfel, în cazul în care subiecții implicați în accidentul rutier nu vor putea determina în baza documentelor de care dispun care este asiguratorul de răspundere civilă a autovehiculelor sau persoana vinovată nu dispune la moment de polița de asigurare, dar susține că deține această poliță, se creează situația de imposibilitatea aplicării constatului amiabil și totodată imposibilitatea chemării organelor de poliției.

Cu respect,

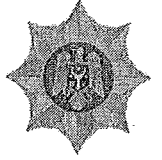
Vitalie BANARU
Director General

Ex.: I. Cazaciu
Tel.: 068958555





Ministerul Afacerilor Interne al Republicii Moldova
Ministry of Internal Affairs of the Republic of Moldova
Direcția politici în domeniul ordinii și securității publice



MD 2012, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare, 75 tel. (373-22) 255-324, fax. (373-22) 255-324

Nr. 37/65 din „14” 02 2018

d. L. Coziciuș
a se anexa la dosarul
proiectului de lege

[Signature]
15.02.2018

Domnului Alexandru PÎNZARI
Șef al IGP
comisar-șef

Prin prezenta, se expediază extrasul din procesul-verbal nr. 4 al ședinței Grupului de lucru pentru reglementarea activității de întreprinzător în Republica Moldova, pe marginea proiectului de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Legea nr. 414-XVI din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule și Codul contravențional).

Anexă: 3 file.

1. Extrasul procesului-verbal pe 2 file;
2. Opinia consultantului din SEIR pe 1 filă.

Cu respect,

Anatolie DĂNILĂ
Șef al DPDOSP

[Signature]

INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI DIRECȚIA JURIDICĂ INTRARE Nr. <u>466</u> <u>15 februarie 2018</u>
--

INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI AL MAI INTRARE Nr. <u>1436</u> <u>15</u> <u>02</u> <u>2018</u>	<u>1/3</u> file
---	--------------------



REPUBLICA MOLDOVA
COMISIA NAȚIONALĂ a PIETEI FINANCIARE

Nr. 04-2744 din 29.09 2017

DL S. Turcanu
DL H. Bozincă copie
DL C. Groza copie

dl. A. Batco
04.10.2017

Ministerul Afacerilor Interne
Dlui Alexandru PÎNZARI,
Șeful Inspectoratului General de Poliție

Domnule colonel,

Comisia Națională a Pieței Financiare a examinat proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative și, potrivit competențelor conferite de legea cadru, remite proiectul în versiune ajustată având în vedere obiecțiile și sugestiile recepționate de la asiguratorii autorizați să practice asigurare obligatorie de răspundere civilă auto pe piața autohtonă.

În acest context, CNPF este predispusă pentru colaborare și asistență adițională în vederea identificării soluțiilor optime aferente implementării conceptului de constatare amiabilă la documentarea accidentelor rutiere.

Respectiv, CNPF stăruie asupra continuării comunicării interinstituționale pentru afirmarea exigențelor aferente viabilității asiguratorilor, implicit, protecției consumatorilor serviciilor de asigurare și a persoanelor păgubite în accidente rutiere.

Anexă: pe 2 file

Cu respect,

Valeriu CHITAN
Valeriu CHITAN,
PREȘEDINTE

N. Bordea, (373 22) 859 482
e-mail: natalia.bordea@cnpf.md

INSPECTORATUL GENERAL AL POLITIEI DIRECȚIA JURIDICĂ	INSPECTORATUL GENERAL AL POLITIEI AL MAI
INTRARE Nr. <u>3410</u>	INTRARE Nr. <u>108413</u>
<u>04 octombrie</u> 20 <u>17</u>	<u>14</u> file

Lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Articolul I. – Legea nr. 414-XVI din 22 decembrie 2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.32-35, art.112), cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. Articolul 2:

după noțiunea Consiliul Birourilor Sistemului Internațional de Asigurări „Carte Verde” (în continuare – Consiliul Birourilor), se completează cu noțiunea constatare amiabilă a accidentului de autovehicul (în continuare – constatare amiabilă) și noțiunea daune materiale minore, cu următorul cuprins:

„constatare amiabilă a accidentului de autovehicul (în continuare – constatare amiabilă) – procedură simplificată de documentare a accidentului de autovehicul survenit pe teritoriul Republicii Moldova soldat doar cu daune materiale minore, care constă în completarea și semnarea, de către conducătorii de autovehicule implicați, a formularului – tip stabilit de autoritatea de supraveghere, dacă vinovăția unuia din participanții în accidentul de autovehicule este evidentă și există consensul ambilor participanți privind documentarea accidentului prin procedura de constatare amiabilă. Procedura de constatare amiabilă este o opțiune pentru conducătorii de vehicule, fără a exclude posibilitatea implicării organelor de poliție în documentarea accidentului rutier.”

„daune materiale minore – daune care pot fi evaluate vizual și nu depășesc limita de 15 000 lei”.

2. Articolul 8 :

alineatul (5), după sintagma „contractului de asigurare,” se completează cu textul „a formularului – tip de constatare amiabilă de accident,” și în continuare după text.

3. Articolul 14:

Alineatul (2) se completează cu lit.c) cu următorul cuprins:

„c) 15 000 lei - la avarierea sau distrugerea de bunuri, în cazul aplicării procedurii de constatare amiabilă”

Articolul se completează cu alin.(7) în următoarea redacție:

(7) Dacă întinderea pagubelor cauzate în urma accidentului rutier documentat prin procedura constatării amiabile depășește suma de 15 000 de lei, despăgubirile se acordă în limita stabilită la alin.(2) lit.c).

4. Articolul 18 :

Alin.(1) se completează cu litera a¹) cu următorul conținut:

„a¹) în cazul aplicării procedurii de constatare amiabilă, să se asigure că sunt respectate cumulativ toate condițiile prevăzute în art.18¹; să facă poze la fața locului cu panorama generală a accidentului, detaliile avariate ale autovehiculelor, urmele, după caz, numerele de înmatriculare ale autovehiculelor implicate; să

aduse autovehiculelor prin accidentul produs, orice mijloc de probă ce atestă producerea accidentului și vinovăția acestuia.

(3) Conținutul formularului-tip de constatare amiabilă și modul de eliberare, completare a acestuia se aprobă de autoritatea de supraveghere, cu avizul organelor de poliție. Asigurătorii autorizați să practice asigurare obligatorie de răspundere civilă auto internă au obligația de a tipări și de a distribui asiguraților formularul de constatare amiabilă de accident. Este interzis ca pe formular să se inscripționeze denumirea sau sigla asigurătorului.

(4) Formularul-tip de constatare amiabilă conține două pagini autocopiative, ambele având aceiași valoare juridică și se eliberează asiguratului de către asigurător, odată cu polița de asigurare RCA sau la cerere. Se interzice asigurătorilor, la eliberarea poliței de asigurare RCA și a formularului de constatare amiabilă, îndrumarea părților pentru documentarea accidentului de către organele de poliție.

(5) Formularul-tip de constatare amiabilă se completează într-un singur exemplar și se depune de către oricare dintre cele două părți implicate în accidentul de autovehicul, în termen de 48 ore din momentul producerii accidentului la asigurătorul de răspundere civilă al persoanei vinovate, care, în baza acestuia, va elibera confirmare de înregistrare a dosarului de daune necesară regularizării acestuia. Instrumentarea dosarului de daună deschis urmare a accidentului rutier documentat prin procedura de constatare amiabilă se instrumentează conform procedurii generale.

(6) În cazul în care accidentul produs a fost documentat prin completarea formularului-tip de constatare amiabilă, cu încălcarea procedurii stabilite de prezenta lege sau cu includerea unor date incomplete, eronate sau contradictorii, asigurătorul, cu înștiințarea asiguratului, constată formularul nevalabil și îl remite organelor de poliție pentru stabilirea vinovăției în termen de 5 zile lucrătoare de la recepționarea acestuia. Dacă stabilirea vinovăției de către organele de poliție este imposibilă, asigurătorul este în drept de a refuza în despăgubirea de asigurare, iar pagubele cauzate prin accidentul rutier vor fi acoperite în conformitate cu legislația civilă. Remiterea formularului de constatare amiabilă organelor de poliție pentru stabilirea vinovăției nu va suspenda termenii stabiliți în art.19 pentru soluționarea cererii de despăgubire.

6. Articolul 19 :

alineatul (1), se completează cu litera a¹), cu următorul cuprins:

„a¹) să examineze formularul-tip de constatare amiabilă, completat în modul prevăzut la art. 18¹ alin.(2) și să efectueze constatarea pagubelor în termenii stabiliți de prezentul articol”;

7. Articolul 21:

alineatul (3) se completează cu litera a¹), cu următorul cuprins:

„ a¹) formularul de constatare amiabilă și anexele prevăzute de prezenta lege, în cazul documentării accidentului rutier prin procedura de constatare amiabilă”;

8. Articolul 29:

Se completează cu lit.b¹) cu următorul cuprins:



REPUBLICA MOLDOVA
COMISIA NAȚIONALĂ a PIETEI FINANCIARE

Nr. 04-3529 din 21.12 2017

dl. Alexei Botea
pentru sistematizare
Furcanu
26.12.2017

Inspectoratul General al Poliției
str. Tiraspol 11/1, mun. Chișinău, MD-2012

Re: proiectul de Lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Legea 414/2006 și Codul Contravențional)

Comisia Națională a Pieței Financiare – autoritate publică responsabilă de reglementarea pieței financiare nebankare, inclusiv a pieței de asigurări – prin prezenta, prezintă textul proiectului de Lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Legea 414/2006 și Codul Contravențional), completat cu amendamentele propuse de CNPF și participanții profesioniști pe piața asigurărilor, în cadrul ședinței de lucru desfășurate la 05.12.2017.

Modificările recomandate sunt elaborate, în special, în scopul stabilirii modului și circumstanțelor în care poate fi aplicată procedura de constatare amiabilă, precum și în vederea protecției consumatorilor serviciilor de asigurare.

Anexă: pe 6 file

Cu respect,


Valeriu CHITAN,
PREȘEDINTE

INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI DIRECȚIA JURIDICĂ INTRARE Nr. <u>4428</u> <u>26</u> <u>decembrie</u> 20 <u>17</u>
--

INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI AL MAI INTRARE Nr. <u>8634</u> <u>26</u> <u>12</u> 20 <u>17</u> file

L.Cojocari, 022 85-94-94
e-mail: liliana.cojocari@cnpf.md

GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÎRE nr. _____
_____20_____

**Cu privire la aprobarea proiectului de lege pentru modificarea și completarea
unor acte legislative**

Guvernul **HOTĂRĂȘTE:**

Se aprobă și se prezintă Parlamentului spre examinare proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative.

Prim-ministru

Pavel FILIP

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul economiei și infrastructurii

Octavian Calmîc

Ministrul afacerilor interne

Alexandru Jizdan

Ministrul justiției

Vladimir Cebotari

Lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Articolul I. – Legea nr. 414-XVI din 22 decembrie 2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.32-35, art.112), cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. Articolul 2:

după noțiunea *Consiliul Birourilor Sistemului Internațional de Asigurări „Carte Verde”* (în continuare – *Consiliul Birourilor*), se completează cu noțiunile *constatare amiabilă a accidentului de autovehicul* (în continuare – *constatare amiabilă*), *comisar de accident* și *daune materiale ne semnificative*, cu următorul cuprins:

„*constatare amiabilă a accidentului de autovehicul* (în continuare – *constatare amiabilă*) – procedură simplificată și benevolă de documentare a accidentului de autovehicul soldat doar cu daune materiale ne semnificative prin completarea și semnarea, de către conducătorii de autovehicule implicați, a formularului – tip stabilit de autoritatea de supraveghere;

daune materiale ne semnificative – daune cauzate prin avarierea sau distrugerea de bunuri în rezultatul accidentului de autovehicul, suma cărora nu depășește cuantumul maxim de despăgubire stabilit prin actele normative ale autorității de supraveghere în cazul aplicării procedurii de constatare amiabilă;”.

2. Articolul 8:

alineatul (5), după sintagma „contractului de asigurare,” se completează cu textul „ formularul – tip de constatare amiabilă de accident,” și în continuare după text.

3. Articolul 14:

Se completează cu alineatul (2¹) și se expune în următoarea redacție:),:

„2¹) În cazul aplicării procedurii de constatare amiabilă a accidentului de autovehicul, limita răspunderii asigurătorului este stabilită prin actele normative ale autorității de supraveghere.

4. Articolul 16:

Aliniatul (1) lit.a), după sintagma „art.14 alin.(2)” se completează cu sintagma „cu alin.(2¹)”

5. Articolul 18:

la alineatul (1) litera b), după sintagma „despre accidentul de autovehicul”, se completează cu sintagma „(cu excepția accidentelor pasibile documentării prin procedura de constatare amiabilă)”, și în continuare după text;

se completează cu litera b¹) cu următorul cuprins :

„b¹) În cazul aplicării procedurii de constatare amiabilă, să documenteze imediat circumstanțele producerii accidentului rutier prin completarea Formularului său de constatare amiabilă semnat de ambele părți, să facă poze la

fața locului (panorama generală a accidentului, detaliile avariate ale autovehiculelor, urmele, locul, numerele autovehiculelor implicate), să înștiințeze imediat asiguratorul care a emis polița de asigurare RCA despre producerea accidentului, sau certificatul de asigurare „Carte Verde”(Biroul Național al Asiguratorilor de Autovehicule, în cazul autovehiculului aflat în posesiunea unei persoane asigurate în străinătate), să prezinte asiguratorului în termen de 2 zile lucrătoare din data producerii accidentului, formularul său de constatare amiabilă completat și semnat de ambii participanți la accident;” ;

la alineatul (2), după cuvintele „prevederilor alin.(1) lit.b)” se completează cu sintagma „, b¹)”.

6. După articolul 18, se completează cu art.18¹, cu următorul cuprins:

„**Articolul 18¹**. Constatarea amiabilă a accidentului de autovehicul

(1) Procedura de constatare amiabilă a accidentului este o soluție de constatare a faptelor, circumstanțelor și a persoanei vinovate de producerea accidentului rutier, alternativă procedurii aplicate de către angajații organelor afacerilor interne, ai unităților de pompieri și ai procuraturii, și este aplicabilă doar cu condiția exprimării benevole a voinței părților de a recurge la aceasta.

(2) Procedura de constatare amiabilă a accidentului de autovehicul se aplică cu respectarea cumulativă a următoarelor condiții:

- a) în accident sunt implicate doar două autovehicule;
- b) utilizatorii autovehiculelor dețin, la data producerii accidentului rutier, polițe de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto valabile nu mai puțin de 48 ore de la data emiterii;
- c) accidentul nu s-a soldat cu vătămări corporale și /sau deteriorarea altor bunuri decât autovehiculele implicate în accidentul rutier;
- d) vinovăția este recunoscută și există consimțământul ambilor participanți privind documentarea accidentului prin procedura de constatare amiabilă;
- e) accidentul este soldat cu daune materiale nesemnificative;
- f) persoanele implicate în accidentul rutier au posibilitatea tehnică de a fotografia locul accidentului rutier.

Dacă lipsește cel puțin una din condițiile indicate mai sus, accidentul rutier va fi documentat de către organele competente.

(3) Procedura de constatare amiabilă constă în recunoașterea vinovăției, completarea, semnarea de către utilizatorii de autovehicule implicați în accident, a formularului-tip și prezentarea acestuia asiguratorului persoanei vinovate.

(4) Forma și conținutul formularului-tip de constatare amiabilă, normele privind utilizarea formularului de constatare amiabilă, se aprobă de autoritatea de supraveghere, cu avizul Poliției și se eliberează asiguratului în mod gratuit. Se interzice inscripționarea altor informații pe formularul tip de constatare amiabilă decât cea prevăzută în actele normative ale autorității de supraveghere.

(5) Formularul-tip de constatare amiabilă prevede în mod obligatoriu informații despre circumstanțele producerii accidentului, datele personale de identificare ale conducătorilor și autovehiculelor implicate, datele din polițele de asigurare RCA sau certificatul de asigurare „Carte Verde” (în cazul autovehiculului aflat în posesiunea unei persoane asigurate în străinătate), datele

despre daunele vizibile a autovehiculului deteriorat precum și alte informații prevăzută în formularului-tip de constatare amiabilă, conține două pagini autocopiative, ambele având aceeași valoare juridică și se eliberează asiguratului de către asigurător, odată cu polița de asigurare RCA sau la cerere.

(6) Formularul-tip de constatare amiabilă, completat corespunzător, se depune la asigurătorul persoanei vinovate în original, care, în baza acestuia va deschide dosarul de daune.

(7) În cadrul procedurii de constatare amiabilă, cererea de despăgubire se va depune de persoana păgubită cu anexarea Formularului-tip de constat amiabil întocmit în condițiile prezentului articol.

(8) În cazul accidentului rutier documentat prin procedura de constatare amiabilă, unde nu au fost întrunite condițiile prevăzute de alin.(1) al prezentului articol, cu excepția lit.e) unde asigurătorul achită despăgubirea în limita prevăzută la art.14 alin.(2¹) din prezenta lege, asigurătorul este în drept să refuze în achitarea despăgubirii de asigurare. Refuzul asiguratorului nu limitează părțile din dreptul de a se adresa la organele sau instituțiile competente pentru stabilirea circumstanțelor accidentului rutier și repararea prejudiciului material cauzat.

(9) Asigurătorul nu poate refuza în achitarea despăgubirii de asigurare pentru situațiile în care formularului-tip de constatare amiabilă a fost completat greșit, incomplet, eronat sau conține date contradictorii, cu excepția în care dacă asiguratul sau păgubitul nu a contribuit la înlăturarea acestora, și asiguratorul este în imposibilitate de a le înlătura.

(10) În cazul în care asiguratorul nu este de acord cu vinovăția recunoscută de asiguratul său în baza constatului amiabil, acesta achită despăgubirea de asigurare în termenele stabilite de prezenta lege, fiind în drept să solicite instanței judecătorești anularea formularului tip de constatare amiabilă și stabilirea vinovăției.

(11) Dosarul de daună deschis urmare a accidentului rutier documentat în procedura de constatare amiabilă se instrumentează conform procedurii generale prevăzută de prezenta lege.

7. Articolul 19:

alineatul (1), se completează cu litera a¹), cu următorul cuprins:

„a¹) să examineze formularul-tip de constatare amiabilă, completat în modul prevăzut la art. 18¹ de persoana păgubită, anexat la cerere de despăgubire, și să elibereze neîntârziat dovada cu privire la recepționarea și înregistrarea cererii de despăgubire.

8. Articolul 20

alineatul (5), după cuvintele „răspundere civilă auto”, se completează cu cuvintele „, inclusiv la aplicarea procedurii de constatare amiabilă cu nerespectarea condițiilor prevăzute la art.18¹ alin.(2) lit.b), ”.

9. Articolul 21:

alin.(3), litera a), se completează în final cu textul ”(cu excepția accidentelor documentate cu respectarea procedurii de constatare amiabilă)”.

La alin.(3) lit.m) după sintagma „**instituțiilor medicale**” se completează cu următoarea sintagmă „**formularului tip de constat amiabil**” și după text.

2. Articolul II.- Codul contravențional al Republicii Moldova nr.218-XVI din 24 octombrie 2008 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2009, nr.3-6, art.15), cu modificările și completările ulterioare, se modifică și se completează după cum urmează:

1. **Articolul 26**, se completează cu litera „f)” cu următorul cuprins:
„f) constatării amiabile a accidentului rutier.”.

2. Se completează cu articolul 31¹ cu următorul cuprins:

„**Articolul 31¹**. Constatarea amiabilă a accidentului rutier

(1) Constatarea amiabilă a accidentului rutier se aplică în contravențiile prevăzute la art.242 alin.(1) în cazul în care, în accident sunt implicate două vehicule, soldate numai cu deteriorarea nesemnificativă a vehiculelor, fără cauzare de leziuni corporale victimei, iar posesorii și/sau utilizatorii cărora dețin la data producerii accidentului polița de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto sau certificatul de asigurare „Carte Verde”(în cazul vehiculului aflat în posesiunea unei persoane asigurate în străinătate) valabile.

(2) Procedura de constatare amiabilă nu se aplică în cazurile în care, în rezultatul accidentului au fost aduse pagube și altor structuri (ex. instalații rutiere, piloni, garduri, clădiri, etc.).

(3) Procedura de constatare amiabilă constă în completarea, semnarea și prezentarea asigurătorului, de către conducătorii de vehicule implicați în accident, a formularului de constatare amiabilă de accident, conform prevederilor Legii nr.414-XVI din 22 decembrie 2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule.

(4) Constatarea amiabilă a accidentului rutier înlătură răspunderea contravențională.”

3. **Articolul 242**, alineatul (1) în dispoziție se completează în final cu textul „ori cu cauzarea de vătămări corporale neînsemnate victimei”.

4. **Articolul 243:**

în dispoziție se completează în final cu textul „, cu excepția accidentului rutier documentat prin procedura de constatare amiabilă de accident, prevăzută de Legea nr.414-XVI din 22 decembrie 2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule”.

5. **Articolul 446:**

alineatul (1), litera c) cifrele „20–31” se substituie cu cifrele „20-31¹”;

alineatul (2):

litera b) se completează la final cu textul „, cu excepția contravențiilor soluționate în modul prevăzut la art.29 și art.31¹;

la litera d), cuvintele „și 228–245” se substituie cu cuvintele ”228-241 și 243-245”.

3. Articolul III.

(1) Prezenta lege intră în vigoare în termen de 12 luni de la data publicării pentru reglementările procedurii de constatare amiabilă în asigurările obligatorii de

răspundere civilă auto internă și în termen de 24 luni pentru reglementările procedurii de constatare amiabilă în asigurările obligatorii de răspundere civilă auto externă (Carte Verde)

(2) Guvernul, în termen de 6 luni de la data publicării prezentei legi, va aduce actele sale normative în concordanță cu aceasta.

(3) Comisia Națională a Pieței Financiare, în termen de 6 luni de la data publicării prezentei legi:

a) va aproba conținutul formularului-tip de constatare amiabilă de accident, normele privind utilizarea formularului de constatare amiabilă de accident și cuantumul maxim de despăgubire în cazul aplicării procedurii de constatare amiabilă de accident;

b) va stabili modul de confecționare și distribuire de către asiguratorii autorizați să practice asigurare obligatorie de răspundere civilă auto a numărului necesar de formulare de constatare amiabilă de accident către asigurați.

Președintele Parlamentului

CONSILIUL
CONCURENȚEI



СОВЕТ ПО
КОНКУРЕНЦИИ

MD-2001, Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt, 73/1
tel: (00 373 22) 27 34 43; fax: (00 373 22) 27 06 06
E-mail: office@competition.md
www.competition.md

МД- 2001, Кишинэу, бул. Штефан чел Марэ ши Сфынт, 73/1
тел: (00 373 22) 27 34 43; факс: (00 373 22) 27 06 06
E-mail: office@competition.md
www.competition.md

25 august 2017 nr. DJ-06/ 401 - 1938
la nr. 34/2-1534 din 15.06.2017

Ministerul Afacerilor Interne

Plenul Consiliului Concurenței, în cadrul ședinței din 24 august 2017, a examinat în temeiul prevederilor art. 39 lit. c) și art. 41 alin. (1) lit. d) ale Legii concurenței nr. 183 din 11 iulie 2012, proiectul Legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Legea nr. 414-XVI din 22.12.2016 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule și Codul contravențional) și, comunică următoarele.

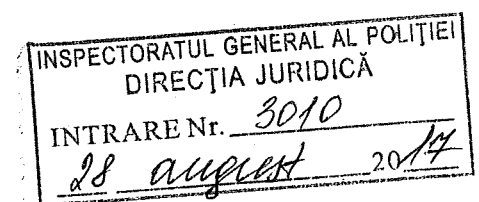
Cu referire la art. I pct. 3-4 din proiect menționăm că, în redacția proiectului nu este stabilit un cadru juridic clar cu privire la reglementarea relațiilor ce țin de raporturile ce apar la constatare amiabilă, în cazul în care în accident este implicat un deținător al certificatului de asigurare "Carte Verde".

În acest context, în scopul neadmiterii lezării drepturilor persoanelor asigurate, considerăm necesar reglementarea detaliată în proiect a prevederilor privind constatarea amiabilă a accidentului în care este implicată persoana care deține certificatul de asigurare "Carte Verde" sau excluderea acestor reglementări din proiect.

Președinte

Viorica CĂRARE

Ex.: A. Musteață
Tel. 022 27 34 43





MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII DRUMURILOR
AL REPUBLICII MOLDOVA

Nr. 07-03/346

Chișinău

„28” 06 2017

La nr. _____ din _____

d. S. Cosciuc
pentru sistematizare
[Signature]
04.07.2017

Inspectoratul General al Poliției

La nr.34/2-1534 din 15.06.2017, vă comunicăm că, proiectul de Lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Legea nr.414 din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule și Codul contravențional) a fost examinat.

Astfel, în limita competenței funcționale, vă înaintăm următoarele propuneri:

1. Articolul I:

Pct.6 Articolul 21 alin.(3) lit.a) trebuie de reformulat, deoarece nu este clar în baza cărui act de constatare asigurătorul va despăgubi persoana păgubită.

2. Articolul II:

Pct.3 Articolul 242 alin.(1) de exclus, deoarece, conform art.31¹ alin.(1) din proiectul de Lege, se prevede expres că, „Constatarea amiabilă a accidentului rutier se aplică în contravențiile prevăzute la art.242 alin.(1) în cazul în care, în accident sunt implicate două vehicule, soldate numai cu daune materiale, fără cauzarea de leziuni corporale victimei..”.

Prin urmare, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor susține proiectul înaintat spre avizare, în cazul în care se va ține cont de propunerile înaintate.

Viceministru

[Signature]

Anatol USATÎI

INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI		
DIRECȚIA JURIDICĂ		
INTRARE Nr.	2442	
04	iulie	20 17

INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI AL MAI		
INTRARE Nr.	4832	1
04	07	file

MINISTERUL ECONOMIEI
AL REPUBLICII MOLDOVA



МИНИСТЕРСТВО ЭКОНОМИКИ
РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА

MD-2033, Chișinău, Piața Marii Adunări Naționale, 1
tel. +373-22-25-01-07, fax +373-22-23-40-64
E-mail: mineconcom@mec.gov.md
Pagina web: www.mec.gov.md

МД-2033, Кишинэу, Пляца Марий Адунэрь Национале, 1
тел. +373-22-25-01-07, факс +373-22-23-40-64
E-mail: mineconcom@mec.gov.md
Веб страница: www.mec.gov.md

29.06 2017 nr. 11 - 3699

d. L. Cosciuc
pentru sistematizare
04.07/2017

Ministerul Afacerilor Interne

La nr.34/2-1534 din 15.16.2017

Ministerul Economiei, în limita competenței funcționale deținute, a examinat proiectul Legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Legea nr.414 din 22.12.2006 cu privire la asigurarea de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule și Codul contravențional al Republicii Moldova) și pe marginea acestuia comunică următoarele.

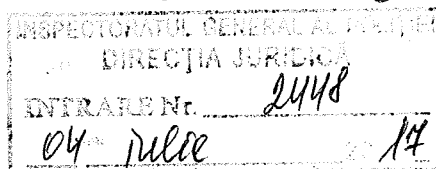
Este salutară de principiu inițiativa autorilor de a simplifica procedura de documentare a accidentelor rutiere neînsemnate, totodată, proiectul Legii în cauză urmează a fi ajustat la rigorile Legii nr.780 din 27.12.2001 privind actele legislative.

Astel, întru respectarea prevederilor art.19 al Legii nominalizate (*fraza se construiește conform normelor gramaticale, astfel încât să exprime corect, concis și fără echivoc ideea, să fie înțeleasă ușor de orice subiect interesat*) și evitarea interpretării eronate a cadrului legal, precum și a dificultăților de aplicare, la Art.I alin.(3) al proiectului Legii urmează de concretizat semnificațiile cuvintelor „imediat” și „neîntârziat”, sau utilizarea acestora urmează a fi substituită cu termene (perioade de timp) concrete de înștiințare al asiguratorului și de documentare a circumstanțelor producerii accidentului.

O reconsiderare/concretizare necesită și prevederile relatate la Art.I. alin.(4) (art.18 alin.(1)) – „deteriorare neînsemnată a acestora” și Art.I. alin.(5) (art.19 alin.(1) lit.a¹) – „să elibereze neîntârziat certificatul cu privire la înregistrarea accidentului”.

De asemenea, ținând cont de specificul novației procedurale de constatare amiabilă, și în temeiul prevederilor art.3 alin.(12) al Legii nr.64 din 31.05.1990 cu privire la Guvern (*asigură legalitatea, ordinea publică, drepturile și libertățile cetățenilor*), formularul-tip de constatare amiabilă, precum și normele privind utilizarea formularului de constatare amiabilă de accident, urmează a fi aprobate de Guvern. În acest sens, necesită a fi operate modificările corespunzătoare la Art.I alin.(4) și Art.III al proiectului Legii.

Articolul I alin.(4) pct.(7) la sfârșit urmează a fi completat cu sintagma „conform înțelegerii amiabile a părților”.



De asemenea, proiectul Legii urmează a fi completat cu prevederi care ar specifica *dreptul de contestare* a persoanei (șoferului) care obiectează, precum și prevederi care ar reglementa *modalitatea de contestare* a actelor procedurale în cauză, fapt care va asigura o protecție adecvată a persoanei împotriva riscurilor de abuzuri, care la etapa inițială nu pot fi excluse totalmente.

Totodată evocăm că conform art.20 al Legii nr.780 din 27.12.2001 privind actele legislative, concomitent cu elaborarea proiectului de act legislativ, se întocmește o notă informativă care, printre altele, include: (i) condițiile ce au impus elaborarea proiectului, inclusiv necesitatea armonizării actului legislativ cu reglementările legislației comunitare, finalitățile urmărite prin implementarea noilor reglementări; (ii) referințele la reglementările corespondente ale legislației comunitare și nivelul compatibilității proiectului de act legislativ cu reglementările în cauză.

În acest context, luînd în calcul că autorii proiectului, în nota informativă anexată la proiect, operează doar cu *referințe generale* la „*bunele practici aplicate de statele europene*”, este necesar ca aceștia (referințele) să fie consolidate cu date/informații concrete vis-a-vis de subiectul abordat (*țările concrete, practica elocventă a acestora, legislația comunitară pertinentă, etc.*), astfel fiind excluse *aspectele declarative al conținutului notei* în cauză.

Mai remarcăm că proiectul include norme ce vor produce impact activității de întreprinzător (în special a asigurătorilor) și în acest sens urmează a fi conformat stipulărilor art.13 al Legii nr.235-XVI din 20 iulie 2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător și art. 20 al Legii nr.780-XV din 27.12.2001 privind actele legislative, privind obligativitatea elaborării *Analizei impactului de reglementare* (AIR), care va reprezenta argumentarea, în baza evaluării costurilor și beneficiilor, necesității adoptării actului legislativ și analiza de impact al acestuia asupra activității de întreprinzător. În AIR urmează să fie cercetate și potențialele riscuri ale intervenției propuse, deoarece acest mecanism poate avea ca afect creșterea primelor de asigurare la RCA (răspundere civilă auto) și Cartea Verde ca rezultat al creșterii despăgubirilor de asigurare achitate de asigurători.

Creșterea daunelor poate fi generată de majorarea adresărilor persoanelor implicate în accidente auto către asigurători ca efect al înțelegerilor ilegale privind circumstanțele efective ale accidentelor. La fel este importantă o *evaluare a costurilor* necesare pentru asigurători legate de crearea unei noi baze de date ale accidentelor care au fost despăgubite pe baza constatării amiabile și a creșterii numărului de persoane care vor avea sarcina de investigare (comisar de accident), evident și beneficii pentru buget cum ar fi reducerea agenților de patrulare și reducerea costurilor legate de investigarea de către poliție a accidentelor. Autorii urmează să includă în AIR și altă informație prevăzută de Metodologia de analiză a impactului de reglementare și de monitorizare a eficienței actului de reglementare aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.1230 din 24.10.2006.

De subliniat că potrivit pct.5 al Hotărârii Guvernului nr.1030 din 03.10.2005 cu privire la Registrul actelor oficiale de reglementare a activității de întreprinzător organele centrale de specialitate ale administrației publice, alte autorități

administrative centrale, pînă la prezentarea spre examinare Guvernului a proiectelor de legi și de hotărîri, precum și pînă la aprobarea actelor normative ramurale ce se referă la reglementarea activității de întreprinzător, vor supune aceste proiecte unei expertize juridice, financiare, economice și de alt gen prin intermediul *Grupului de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător*.

Concomitent remarcăm, că conform art.22 alin.(3) al Legii nr.780 din 27.12.2001 privind actele legislative, proiectul Legii în cauză urmează a fi supus, în mod obligatoriu, unei *expertize anticorupție* din partea Centrului Național Anticorupție, pentru a se verifica dacă corespunde standardelor anticorupție naționale și internaționale, precum și pentru a preveni apariția de noi reglementări care favorizează sau pot favoriza corupția.

În cele din urmă enunțăm că întru consolidarea relațiilor de cooperare a autorităților publice cu societatea civilă precum și asigurarea *transparenței în procesul decizional*, conform prevederilor art.9 alin.(1) al Legii nr.239 din 13.11.2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul Legii necesită a fi consultat inclusiv cu reprezentanții societății civile.

**Viceprim-ministru,
ministru**



Octavian CALMÎC

A. Batco



Procuratura Republicii Moldova

Republica Moldova, MD-2005, mun. Chișinău, str. Mitropolit Bănulescu-Bodoni, 26,
tel. (022) 22-50-75, fax (022) 21-20-32, e-mail: proc-gen@procuratura.md

05 iulie 2017 nr.28-2d/17-213
la nr. 34/2-1534 din 15.06.2017

Domnului Alexandru PÎNZARI,
Șef al Inspectoratului General al
Polizei, comisar-șef

al. A. Batco
pentru sistematizare
TUFORALL
19.07.2017

Stimate domn,

Procuratura Generală a examinat proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative, cu privire la constatarea amiabilă a unor categorii de accidente de circulație și răspunderea civilă pentru pagube produse de autovehicule în rezultatul unor astfel de categorii de accidente rutiere.

În fond, susținem această inițiativă legislativă, formulând următoarele recomandări pentru îmbunătățirea proiectului:

- Cu referire **la art. I din proiect** privind modificarea și completarea Legii nr. 414-XVI din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule:

Prevederile propuse nu exclud posibilitatea utilizării noilor reglementări în diferite scopuri meschine, îndreptate spre fraudarea companiilor de asigurare. În scopul prevenirii unor situații de acest gen, ar fi utilă completarea art.18¹ din proiect cu un aliniat nou cu următorul conținut:

9) *Declarația necorespunzătoare adevărului, despre producerea unui accident de circulație în scopul inițierii procedurii de constatare amiabilă a acestuia, atrage după sine răspunderea penală în temeiul art. 352¹ Cod penal.*

De asemenea, recomandăm la elaborarea viitorului formular-tip de constatare amiabilă a accidentului de circulație să fie luată în considerație propunerea de mai sus și să fie inclusă în formular o rubrică, ce ar conține o declarație pe proprie răspundere cu privire la veridicitatea datelor prezentate și asumarea de răspundere în acest sens.

- Cu referire **la art. II din proiect** privind modificarea și completarea Codului contravențional:

Prevederile propuse la **art. 31¹ Cod contravențional** – constatarea amiabilă a accidentului rutier, care va constitui una din cauzele ce va înlătura răspunderea contravențională pentru fapta ce conține elementele constitutive ale contravenției, **nu coroborează cu prevederile art. 446 Cod contravențional** - cazurile în care nu se încheie proces-verbal cu privire la contravenție și anume: potrivit alin. (1) al acestei norme "În cazul constatării unui act contravențional, agentul constatator nu încheie proces-verbal cu privire la contravenție dacă: [...] c) răspunderea contravențională a fost înlăturată conform art. 20-31", iar alin. (2) indică cazurile în care prevederile art.446 nu se aplică: lit. b) - în cazul în care prin contravenție s-a cauzat un prejudiciu

INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI
DIRECȚIA JURIDICĂ
INTRARE Nr. 2526
19. 07. 20 17

material și lit. d) - când sînt săvîrșite contravențiile prevăzute de art. 220–226 și 228–245 (constatarea amiabilă a accidentului rutier, potrivit conceptului, va fi aplicabilă față de faptele contravenționale prevăzute la art. 242).

Reieșind din cele expuse *supra*, sunt necesare completări la proiectul de lege în sensul modificării art. 446 Cod contravențional, pentru a asigura funcționalitatea practică a viitorului instrument juridic.

De asemenea, pentru a garanta posibilitatea de a interveni în cazurile în care a fost aplicată neîntemeiat procedura de constatare amiabilă a accidentului rutier (de exemplu, ulterior s-a constatat cauzarea de vătămări corporale victimei) sau în cazul existenței unor motive întemeiate pentru dezacordul participanților cu procedura de constatare amiabilă aplicată, la art. 31¹ din proiect propunem completarea cu un alineat nou, cu următorul conținut:

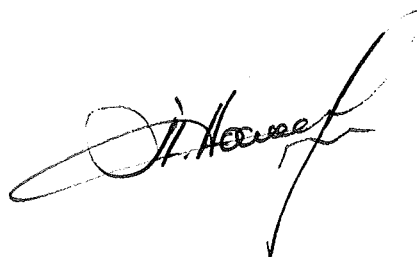
(5) Autoritatea competentă să soluționeze cauza contravențională, din oficiu sau la solicitarea uneia din părțile implicate în accidentul de circulație soluționat în procedura de constatarea amiabilă sau a companiei de asigurare interesată, motivat, poate dispune constatarea și examinarea cazului în procedură generală, dar nu mai tîrziu de 1 an de la data producerii faptei.

• În final menționăm că, proiectul de lege necesită redactare în corespundere cu regulile de tehnică legislativă, inclusiv prin prisma folosirii uniforme a termenilor, ortografiei și punctuației utilizate, pentru a corespunde prevederilor art. 5 alin. (2) lit. a) și lit. b), art. 19 din Legea nr.780 din 27.12.2001 privind actele legislative. De exemplu, proiectul operează cu noțiunile „constatarea amiabilă a accidentului de autovehicul”, „constatarea amiabilă de accident” și „constatarea amiabilă a accidentului rutier”, Codul contravențional în redacția actuală conține atît noțiunea de „accident rutier”, cît și de „accident de circulație”, iar pentru a corespunde celor trei criterii de calitate – accesibilitate, previzibilitate și claritate – norma de drept trebuie să fie formulată cu suficientă precizie, terminologia utilizată în actul elaborat trebuie să fie constantă și uniformă ca și în celelalte acte legislative, utilizându-se unul și același termen dacă este corect, iar folosirea lui repetată exclude confuzia.

Alte propuneri sau obiecții la proiect nu sunt.

Cu respect,

Procurorul General



Eduard HARUNJEN



REPUBLICA MOLDOVA
COMISIA NAȚIONALĂ a PIEȚEI FINANCIARE

Nr. 11-1796 din 20.06 2018

La nr.34/2-1640 din 12.06.2018

Inspectoratului General al Poliției
mun. Chișinău, str. Tiraspol, 11/1

copie: **Ministerului Afacerilor Interne**
dlui Dorin PURICE
Secretar de stat

Comisia Națională a Pieței Financiare (CNPF) a examinat interpelarea Dvs. și în limitele competențelor funcționale comunică următoarele.

La 15.05.2018 Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule, urmare a examinării suplimentare a proiectului Legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Legea nr.414-XVI din 22 decembrie 2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule și Codul Contravențional), a prezentat CNPF propuneri și obiecții aferente proiectului Legii în cauză.

În vederea analizării avizului parvenit, a fost organizată o platformă de discuții cu participarea CNPF, BNAA și a unor reprezentanți ai companiilor de asigurări. În cadrul dialogului, având drept scop concretizarea unor aspecte redacționale, precum și eliminarea interpretărilor legale sistemice care s-ar fi materializat urmare a implementării mecanismului de constatare amiabilă, au fost agreeate amendamente suplimentare la proiectul de Lege promovat (Proiectul de Lege cu amendamente se anexează).

Astfel, propunerile de completare rezidă, în principal, în următoarele.

1. Procedura de documentare a accidentului de autovehicule prin constatare amiabilă, adițional condițiilor stipulate în proiect, să fie aplicată doar în cazurile când conducătorii de autovehicule implicați nu se află în stare de ebrietate sau sub influența stupefiantelor.
2. Excluderea noțiunii de "posesor" de autovehicul, pentru operarea pe tot parcursul textului cu noțiunea de "proprietar" și/sau "utilizator".
3. Excluderea obligativității de încheiere a contractului de asigurare cu/fără indicarea persoanelor admise să utilizeze autovehiculul pentru care se încheie contractul (număr limitat/nelimitat de utilizatori). Această necesitate de amendare derivă din existența numeroaselor litigii care se ivesc la instrumentarea dosarelor de daună, care afectează considerabil persoanele îndreptățite să beneficieze de despăgubiri de asigurare. În practică se înregistrează multiple cazuri în care aceste norme legale pot fi interpretate. Astfel, se produc situații în care utilizatorii culpabili de producerea coliziunilor de autovehicule nu posedă acoperire prin

asigurare de răspundere civilă auto din diverse motive (a primit în posesie autovehiculul și nu a încheiat o asigurare, ori nu este inclus în contractul încheiat de proprietarul asigurat) sau, răspunderea civilă este contractată de către o persoană cu risc scăzut, iar autovehiculul este exploatat de către persoane în condiții de risc major (cedare în locațiune persoană fizică – persoană juridică, persoană juridică - persoană juridică), etc. Or, în cazul recurgerii la procedura de constatare amiabilă, menținerea acestui principiu în redacția actuală ar crea și mai multe situații ambigue. Concomitent, acest amendament conduce treptat la unificarea practicii de încheiere a contractelor de asigurare de răspundere civilă auto internă cu contractele de asigurare de răspundere civilă auto externă "Carte Verde".

4. Excluderea din competența BNAA a obligației de despăgubire a persoanei care a aplicat procedura de constatare amiabilă fără a fi respectată condiția deținerii unei polițe de asigurare valabile, având în vedere că proiectul de lege statuează că "dacă lipsește cel puțin una din condițiile indicate, accidentul rutier va fi documentat de către organele competente".

Având în vedere că opțiunile pieței sunt relevante domeniului de specialitate, respectiv sunt susținute de Autoritatea de reglementare/supraveghere, prin prezenta solicităm autorităților poliției și autorilor a ține cont de acestea la definitivarea și promovarea proiectului inițiativei legislative în cauză, potrivit sintezei anexate. Concomitent, suntem predispuși pentru organizarea unei ședințe de lucru cu participarea tuturor entităților interesate, în scopul determinării acțiunilor viitoare aferente completării și promovării proiectului de Lege vizat.

Anexă: 13 file.

Cu respect,


Valeriu CHIȚAN,
PREȘEDINTE

S. Lupașcu, (373 22) 859 582
e-mail: svetlana.lupascu@cnpf.md



**MINISTERUL JUSTIȚIEI
AL REPUBLICII MOLDOVA**

str. 31 August 1989, nr. 82
MD- 2012, mun. Chișinău,
tel.: 0 22 23 47 95, fax: 0 22 23 47 97
www.justice.gov.md

04/3519 din 26.03.2018
La nr. 34/2-766 din 02.03.2018

Ministerul Afacerilor Interne

Examinând proiectul Legii pentru modificarea și completarea unor acte legislative (*Legea nr. 414-XVI din 22 decembrie 2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule și Codul contravențional*), comunicăm următoarele.

La Art. I (*Legea nr. 414-XVI din 22 decembrie 2006*):

1. Potrivit art. 41 alin. (4) din *Legea nr. 780-XV din 27 decembrie 2001 privind actele legislative*, trimiterile la actul legislativ republicat conțin formula „Republicat în Monitorul Oficial al Republicii Moldova nr... din ...”. Prin urmare, la articolul dat se va indica sursa de republicare a *Legii nr. 414-XVI din 22 decembrie 2006* (obiecție valabilă și pentru Art. II din proiect).

2. La art. 14 alin. (2)¹, remarcăm că, acesta dublează prevederea de la art. 14 alin. (2) lit. c) din proiect, care prevede limitele răspunderii asigurătorului în cazul aplicării procedurii de constatare amiabilă a accidentului de autovehicul. Prin urmare, propunem excluderea propunerii de completare a art. 14 cu alin. (2)¹ din proiect. În acest context, se vor exclude și referințele la art. 14 alin. (2)¹ din restul propunerilor de amendare a *Legii nr. 414-XVI din 22 decembrie 2006* din proiect.

3. La art. 18 alin. (1) lit. b¹), întru corectitudinea redactării, cuvintele „conducători de vehicule” se vor substitui cu cuvintele „conducători de autovehicule”.

4. La propunerea de completare a legii cu art. 18¹ nu este necesară precizarea „După articolul 18,” acest fapt fiind subînțeles.

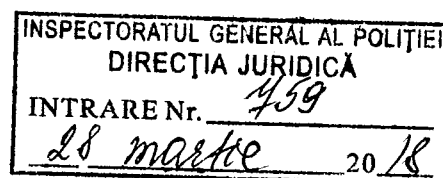
5. La art. 18¹:

a) Nu este prevăzută situația când persoana care a recunoscut vina, ulterior nu este de acord cu vina recunoscută și solicită anularea formularului constatării amiabile a accidentului semnat.

b) La alin. (2) lit. a) se va reexamina limitarea aplicării procedurii de constatare amiabilă a accidentului de autovehicul la doar două autovehicule, or, un accident cu daune materiale nesemnificative poate fi produs și de mai multe autovehicule (spre exemplu accident în lanț), iar persoana răspunzătoare de producerea accidentului recunoaște vinovăția.

c) La alin. (2) cuvintele „indicate mai sus” se vor substitui cu cuvintele „indicate în prezentul alineat”.

d) Se va ține cont că, potrivit regulilor tehnicii legislative verbele se utilizează, de regulă, la timpul prezent (obiecție valabilă și pentru restul cazurilor similare din proiect).



6. La art. 19 alin. (1) lit. a¹) se vor exclude cuvintele „și să deschidă dosar de daune”, deoarece obligația asigurătorului de a deschide dosar de daune este prevăzută la lit. a) al aceluiași alineat.

7. La art. 19 alin. (1) lit. b) se vor exclude cuvintele „în final” ca fiind inutile (obiecție valabilă și pentru restul cazurilor similare din proiect).

8. La art. 20 alin. (5) se va revedea completarea propusă, întrucât alineatul dat se referă la situațiile în care autorul și/sau autovehiculul au rămas neidentificați, procedura de constatare amiabilă a accidentului de autovehicul nefiind aplicabilă. De altfel, nerespectarea condiției de la art. 18¹ alin. (2) lit. c) ar trebui să atragă nulitatea formularului de constatare a accidentului, or, art. 18¹ alin. (2) din proiect stabilește că, dacă lipsește cel puțin una din condițiile indicate la alin. (2) accidentul rutier se documentează de către organele competente.

9. La art. 21 alin. (3) considerăm necesară precizarea că, în dosarul de daune se include și formularul de constatare a accidentului, în cazul accidentelor documentate cu respectarea procedurii de constatare amiabilă.

La Art. II (*Codul contravențional*):

10. În contextul adresei Guvernului nr. 1506-686 din 13 septembrie 2016, prezentarea propunerilor, ce vizează amendarea *Codului contravențional*, urmează a fi remise în adresa Ministerului Justiției, care va asigura elaborarea și definitivarea proiectului unic de modificare și completare a Codului contravențional, cu promovarea ulterioară a acestuia.

11. La art. 31¹ alin. (4) se va revedea propunerea de înlăturare a răspunderii contravenționale pentru încălcarea de către conducătorul de vehicul a regulilor de circulație rutieră soldată cu deteriorarea neînsemnată a vehiculelor, întrucât se consideră una nejudicioasă.

Astfel, vom fi în situația când încălcarea de către conducătorul de vehicul a regulilor de circulație rutieră fără cauzarea daunelor va fi sancționată contravențional, pe când încălcarea de către conducătorul de vehicul a regulilor de circulație rutieră soldată cu deteriorarea neînsemnată a vehiculelor în cazul împăcării conducătorilor de autovehicule implicate în accident nu va fi sancționată contravențional.

La Art. III întru corectitudinea redactării, textele „în termen de 12 luni” și „în termen de 24 luni” se vor substitui cu textele „la expirarea a 12 luni” și respectiv „la expirarea a 24 luni”.

Secretar de stat



Nicolae EȘANU



CENTRUL NAȚIONAL
ANTICORUPȚIE AL
REPUBLICII MOLDOVA



НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР
ПО БОРЬБЕ С КОРРУПЦИЕЙ
РЕСПУБЛИКИ МОЛDOVA



MD-2004, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt 198
Tel. (+373) 22-25-72-94

Nr. 06/2-1309 din 23.02 2018
La nr. 34/2-473 din 05.02.2018

Dr. Stere

Rog Bogdan Zumbreanu
27.02.18

Ministerul Afacerilor Interne

Prin prezenta, Vă remitem atașat raportul de expertiză anticorupție asupra proiectului lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Legea nr.414/2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule; Codul contravențional nr.218/2008).

Anexă: Raportul de expertiză anticorupție – 4 file.

Director

Bogdan Zumbreanu

Bogdan ZUMBREANU

dl. A. Bateș
pentru sistematizarea
proiectului. Asigurați
prelucrarea Raportului de
expertiză cu preluarea de
proceduri de promovare a proiectului
S. J. Macovei
28.02.2018

INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI
DIRECȚIA JURIDICĂ
INTRARE Nr. 584
28 Februarie 2018

INSPECTORATUL GENERAL
AL POLIȚIEI AL MAI
INTRARE NR. 1583
27 02 18 114
file

Ex.: V. Macovei
Tel.: /022/ 257-424

Bateș

DT



RAPORT DE EXPERTIZĂ ANTICORUPȚIE

Nr. ELO18/4786 din 22.02.2018

la proiectul de lege pentru modificarea și completarea unor acte legislative (Legea nr.414/2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule; Codul contravențional nr.218/2008)

Prezentul raport de expertiză anticorupție a fost întocmit de Centrul Național Anticorupție al Republicii Moldova în baza Legii nr.780/2001 privind actele legislative, a Legii nr.1104/2002 cu privire la Centrul Național Anticorupție, a Legii integrității nr.82/2017 și a Metodologiei de efectuare a expertizei anticorupție a proiectelor de acte legislative și normative, aprobată prin Hotărârea Colegiului Centrului nr.6 din 20 octombrie 2017.

I. Analiza riscurilor de corupere a procesului de promovare a proiectului

I.1. Pertinența autorului, categoriei propuse a actului și a procedurii de promovare a proiectului

Autor al inițiativei legislative este Guvernul RM, iar autor nemijlocit este Ministerul Afacerilor Interne, ceea ce corespunde art.73 din Constituția Republicii Moldova și art.47 alin.(3) din Regulamentul Parlamentului, aprobat prin Legea nr.797/1996.

Categoria actului legislativ propus este Lege organică, ceea ce corespunde art.72 din Constituție și art.6-11 din Legea nr.780/2001 privind actele legislative.

I.2. Respectarea rigorilor de transparență în procesul decizional la promovarea proiectului

Conform art.8 al Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional "etapele asigurării transparenței procesului de elaborare a deciziilor sunt:

a) informarea publicului referitor la inițierea elaborării deciziei;

- b) punerea la dispoziția părților interesate a proiectului de decizie și a materialelor aferente acestuia;
- c) consultarea cetățenilor, asociațiilor constituite în corespundere cu legea, altor părți interesate;
- d) examinarea recomandărilor cetățenilor, asociațiilor constituite în corespundere cu legea, altor părți interesate în procesul de elaborare a proiectelor de decizii;
- e) informarea publicului referitor la deciziile adoptate."

La momentul efectuării expertizei anticorupție, anunțul privind organizarea consultărilor publice, textul proiectului și nota informativă la acesta au fost publicate pe pagina web oficială a Ministerului Afacerilor Interne (în continuare MAI), cu respectarea termenului legal de 10 zile lucrătoare, fiind astfel asigurat dreptul persoanelor interesate de a se expune pe marginea proiectului dat.

I.3. Scopul anunțat și scopul real al proiectului

Potrivit notei informative: „Proiectul este elaborat în scopul asigurării unui management eficient în domeniul siguranței traficului rutier care include îmbunătățirea legislației rutiere reieșind din bunele practici aplicate de statele europene.”

Analizând textul proiectului se constată că, acesta prevede instituirea procedurii de constatare amiabilă a accidentului rutier. Scopul constatării amiabile fiind simplificarea procesului în cazul unui accident rutier fără victime și soluționarea situației fără intervenția Poliției.

Prin urmare, constatăm că, prevederile proiectului corespund scopului și argumentelor descrise de autor în nota informativă.

I.4. Interesul public și interesele private promovate prin proiect

Proiectul promovează pe de o parte interesele instituționale ale subdiviziunii competente din domeniul traficului rutier din cadrul MAI, pe de altă parte, a persoanelor păgubite în urma accidentului rutier soldat cu pagube nesemnificative. Promovarea proiectului va permite implementarea adecvată și calitativă a prevederilor Legii nr. 414-XVI din 22 decembrie 2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, ceea ce, în consecință, va contribui la realizarea drepturilor persoanelor păgubite prin accidente de autovehicule, la evitarea barierelor birocratice create între solicitanții de despăgubire, Poliție și companiile de asigurări.

Promovarea proiectului respectă interesul public.

I.5. Justificarea soluțiilor proiectului

I.5.1. Suficiența argumentării din nota informativă.

În conformitate cu art.20 al Legii nr.780/2001 privind actele legislative, proiectele de acte legislative sunt însoțite de "nota informativă care include:

- a) condițiile ce au impus elaborarea proiectului, inclusiv necesitatea armonizării actului legislativ cu reglementările legislației comunitare, finalitățile urmărite prin implementarea noilor reglementări;
- b) principalele prevederi, locul actului în sistemul legislației, evidențierea elementelor noi, efectul social, economic și de altă natură al realizării lui;

c) referințele la reglementările corespondente ale legislației comunitare și nivelul compatibilității proiectului de act legislativ cu reglementările în cauză."

Nota informativă conține o serie de argumente cu referire la necesitatea promovării proiectului.

Potrivit autorului: „O bună parte din timpul de serviciu al Poliției - instituție abilitată cu atribuții de monitorizare a respectării legislației în traficul rutier, este rezervat pentru documentarea accidentelor rutiere neînsemnate, soldate doar cu pagube materiale, anual fiind înregistrate circa 11 mii asemenea accidente.

De asemenea, autorul menționează că: „În practica europeană este aplicată pe larg constatarea amiabilă, în cazul unui accident în care au fost implicate două vehicule și care s-a soldat doar cu pagube materiale. În acest caz, ambii șoferi implicați în accident vor completa și vor semna formularul de constatare amiabilă de modelul stabilit, cu prezentarea ulterioară a acestuia către asigurător, nefiind necesară prezentarea șoferilor pentru documentarea accidentului la Poliție, eliminându-se astfel și sancțiunea contravențională."

În nota informativă autorul susține că: „Procedura propusă de constatare amiabilă reduce timpul pe care cei implicați în accident îl petrec la locul accidentului, iar ulterior, între Poliție și asigurător, pentru a acumula toate actele necesare reparației autovehiculului.

În timpul așteptării intervenției Poliției la locul accidentului rutier, autovehiculele implicate creează obstacole pentru circulație rutieră, servind una din principalele cauze ale ambuteiajelor în trafic în orele de vârf.

Pe de altă parte, efectivul Poliției, nefiind implicat la documentarea accidentelor neînsemnate, va fi reamplasat pentru monitorizarea circulației rutiere, menținerea ordinii și securității publice pe sectoarele complicate, sporind astfel receptivitatea Poliției față de necesitățile concrete ale comunității.

Scopul constatării amiabile este simplificarea procesului în cazul unui accident rutier fără victime și soluționarea situației fără intervenția Poliției. În această ordine de idei, atragem atenția că constatarea amiabilă nu este echivalentă cu recunoașterea vinovăției, ci exprimă consensul participanților la accident despre cum s-a desfășurat evenimentul și reprezintă documentul

1.5.2. Argumentarea economică-financiară.

Conform art.20 lit.d) al Legii nr.780/2001 privind actele legislative, nota informativă trebuie să conțină "d) fundamentarea economico-financiară în cazul în care realizarea noilor reglementări necesită cheltuieli financiare și de altă natură".

Analizând argumentarea notei informative se evidențiază că odată cu implementarea prevederilor proiectului, se vor economisi mijloace financiare, cheltuite pentru deplasarea la fața locului a efectivului poliției.

Potrivit notei informative: „Implementarea proiectului de lege nu presupune alocări financiare din contul bugetului de stat, contribuind totodată la optimizarea utilizării resurselor administrative ale Poliției. Astfel, potrivit unui Raport de audit intern al Inspectoratului General al Poliției privind cheltuielile suportate în cadrul documentării accidentelor rutiere fără traumatisme de către Serviciul

documentare accidente rutiere al Direcției de poliție mun. Chișinău pentru o perioadă de 6 luni (2015/2016), s-a constatat că accidentele soldate doar cu daune materiale au constituit 91,2% în anul 2016 (5.221 din 5.724 cazuri documentate), respectiv - 89,7% în anul 2015 (4.938 din 5.506 cazuri) de accidente de circulație.

Conform auditului, cheltuielile (salarizare, combustibil și de logistică) pentru documentarea unui accident rutier în cazul documentării cu deplasarea la locul producerii acestuia constituie 200,42 lei pentru 1 accident sau 1.046.392,82 lei pentru 5.221 accidente soldate fără persoane traumatizate produse în anul 2016, respectiv - 209,22 lei pentru 1 accident sau 1.033.128,4 lei pentru 4.938 accidente soldate doar cu daune materiale produse în anul 2015.

Generalizarea datelor menționate, permite de a evalua chetuielile anuale suportate de Poliție pentru documentarea accidentelor soldate cu daune materiale doar în mun. Chișinău la suma de circa 2,079 mln. lei. Reieșind din faptul că în mun. Chișinău se produc 60% din numărul total de accidente neînsemnate înregistrate în țară (5.221 din 8.450 - în 6 luni 2016), extinderea costurilor evaluate la nivel național (prin împărțirea la 60% și înmulțirea cu 100%), indică o valoare de 3,465 mln. lei, fără a ține cont de faptul că cheltuielile de combustibil pentru deplasarea la locul accidentului în limita teritoriului unui raion al țării sunt net superioare celor suportate în limita unui municipiu."

II. Analiza generală a factorilor de risc ale proiectului

II.1. Limbajul proiectului

Potrivit art.19 al Legii nr.780/2001 privind actele legislative "textul proiectului de act legislativ se elaborează [...] cu respectarea următoarelor reguli: [...]

c) se utilizează termeni adecvați [...] și de o largă circulație; [...]

e) terminologia utilizată în actul elaborat este constantă și uniformă ca și în celelalte acte legislative și în reglementările legislației comunitare; se va utiliza unul și același termen dacă este corect, iar folosirea lui repetată exclude confuzia; [...]

g) se evită folosirea [...] cuvintelor și expresiilor [...] neutilizabile și/sau cu sens ambiguu;

h) se evită tautologiile juridice; [...]"

Textul proiectului corespunde tehnicii legislative și normative, regulilor limbajului și expresiei juridice.

II.2. Coerența legislativă a proiectului

În textul proiectului nu au fost identificate norme contradictorii sau conflicte dintre prevederile acestuia cu reglementările altor acte legislative sau normative în vigoare.

II.3. Activitatea agenților publici și a entităților publice reglementată în proiect

Prevederile proiectului nu reglementează în mod direct activitatea agenților publici și a entităților publice.

Din punct de vedere procedural, prevederile proiectului tangențiază cu activitatea agenților constatori ai Poliției pe segmentul circulației rutiere, fiind instituită procedura de constatare

amiabilă a accidentului rutier care va duce la simplificarea procesului în cazul unui accident rutier fără victime și soluționarea situației fără intervenția Poliției.

II.4. Atingeri ale drepturilor omului care pot fi cauzate la aplicarea proiectului

Prevederile proiectului nu aduc atingere drepturilor fundamentale ale omului consacrate de Constituția Republicii Moldova, Declarația Universală a Drepturilor Omului și Convenția Europeană a Drepturilor Omului.

III. Analiza detaliată a factorilor de risc și a riscurilor de corupție ale proiectului

- 1 -	
Art. I Pct. 6 alin. (8) <u>(8) Asiguratorul nu este în drept să refuze achitarea despăgubirii de asigurare în cazul în care formularul Constatare amiabilă de accident a fost completat în mod neciteț, incomplet, conține date contradictorii sau eronate, cu excepția cazului în care asiguratorul sau păgubitul nu au contribuit la înlăturarea erorilor și asiguratorul este în imposibilitatea de a le înlătura.</u>	
Obiecții: Atenționăm asupra faptului că regulile generale de întocmire a actelor oficiale sunt obligatorii pentru orice instituție privată/sau publică. În cazul de față, formularul de constatare amiabilă a producerii accidentului rutier, reprezintă un act de constatare oficial, predispus să producă efecte juridice din momentul semnării acestuia. În condițiile în care, actul de constatare a fost întocmit cu încălcarea regulilor de redactare, și mai grav, de conținut, acest factor face dificilă sau imposibilă identificarea criteriilor/trăsăturilor esențiale (nume, prenume, număr de înmatriculare, circumstanțele producerii evenimentului, datele personale de identificare, datele vehiculelor implicate). În ipoteza dată, este irațional, obligarea asiguratorului să achite despăgubirea. Or, pentru a achita o despăgubire, în primul rând este necesar a fi identificată persoana căreia i se achită, ceea ce nu poate fi îndeplinit în condițiile în care actul de constatare din motivul completării incorecte nu permite acest lucru.	
Recomandări: Alin. (8) a se expune în următoarea formă: „(8) Asiguratorul este în drept să refuze achitarea despăgubirii de asigurare în cazul în care formularul Constatare amiabilă de accident a fost completat în mod neciteț, incomplet, conține date contradictorii sau eronate, cu excepția cazului în care asiguratul sau păgubitul au contribuit la înlăturarea erorilor și asiguratorul a avut/are posibilitatea de a le înlătura.”	
Factori de risc: <ul style="list-style-type: none">● Cerințe excesive pentru exercitarea drepturilor/Obligații excesive	Riscuri de corupție: <ul style="list-style-type: none">● Generale

Art.I Pct.6 alin.(9)

(9) În cazul în care asiguratorul nu este de acord cu vinovăția recunoscută de asiguratul său în baza formularului de constatare amiabilă de accident, acesta achită despăgubirea de asigurare în termenele stabilite de prezenta lege fiind în drept să solicite instanței judecătorești examinarea în fond a formularului Constatare amiabilă de accident și stabilirea vinovăției.

Obiecții:

În condițiile în care, asiguratorul nu este de acord cu vinovăția recunoscută de asiguratul său, obligarea acestuia de a achita despăgubirea constituie o obligație excesivă. Or, în forma propusă, norma poate fi aplicată abuziv de către persoanele interesate de a obține despăgubirea de la asigurator. Mai mult persistă riscul, unor înțelegeri prealabile dintre două persoane de a provoca în mod intenționat accidentul rutier, pentru ca în baza actului de constatare amiabilă să dispună de plata de asigurare.

În aceste condiții, se consideră imperios stabilirea unui termen, în care asiguratorul va contesta Constatarea amiabilă în instanța de judecată, fără a fi impus să achite despăgubirea. În situația respectivă, despăgubirea urmând a fi achitată după constatarea vinovăției de către instanța de judecată. Acest fapt, va garanta egalitatea de arme în apărarea drepturilor persoanei.

Recomandări:

Pct. 9) a se expune după cum urmează:

„(9) În cazul în care asiguratorul nu este de acord cu vinovăția recunoscută de asiguratul său în baza formularului de Constatare amiabilă de accident, acesta este în drept să solicite în termen de [...] zile, instanței judecătorești examinarea în fond a formularului Constatare amiabilă de accident și stabilirea vinovăției.

În cazul în care, în termen de [...] zile, asiguratorul nu solicită examinarea în fond a formularului Constatare amiabilă, acesta achită despăgubirea de asigurare în termenele stabilite de prezenta lege.”

Factori de risc:

- Cerințe excesive pentru exercitarea drepturilor/Obligații excesive
- Lipsa/ambiguitatea procedurilor administrative
- Lipsa unor termene concrete/termene nejustificate/prelungirea nejustificată a termenilor
- Temeiuri neexhaustive pentru survenirea răspunderii

Riscuri de corupție:

- Generale
- Încurajarea sau facilitarea actelor de:
 - escrocherie

IV. Concluzia expertizei

Proiectul este elaborat de către Ministerul Afacerilor Interne cu respectarea rigorilor privind transparența decizională și prevede instituirea procedurii constatării amiabile care va duce la simplificarea procesului în cazul unui accident rutier fără victime și soluționarea situației fără intervenția Poliției.

Promovarea proiectului va permite implementarea adecvată și calitativă a prevederilor Legii nr. 414-XVI din 22 decembrie 2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, ceea ce, în consecință, va contribui la realizarea drepturilor persoanelor păgubite prin accidente de autovehicule, la evitarea barierelor birocratice create între solicitanții de despăgubire, Poliție și companiile de asigurări.

În proiect au fost identificate deficiențe care vor face dificilă aplicarea normelor din proiect. În special, se atrage atenția asupra faptului că anumite norme din proiect impun cerințe excesive față de asigurator în condițiile achitării despăgubirii. În sensul respectiv, asiguratorul este obligat să achite plata de despăgubire chiar dacă actul de constatare amiabilă este întocmit eronat, incoerent, conține erori, precum și în cazul în care acesta nu este de acord cu acceptarea vinovăției de către asiguratul său.

În consecință, se constată că proiectul este necesar și oportun, deși, urmează a fi revizuit prin prisma obiecțiilor și recomandărilor formulate în compartimentul III al prezentului Raport de expertiză anticorupție.

22.02.2018

Expert al Direcției legislație și expertiză anticorupție:
Vera MACOVEI, Inspector

