



92

CANCELARIA DE STAT A REPUBLICII MOLDOVA
CENTRUL DE ARMONIZARE A LEGISLAȚIEI

Nr. 31/02-69-6106

Chișinău

26 august 2021

Ministerul Finanțelor
cancelaria@mf.gov.md

Comisia Națională a Pieței Financiare
cnpf@cnpf.md

Copie: Cancelaria de Stat
cancelaria@gov.md

*Ref: scrisoarea nr. 16/2-03/101/707 din 19 august. 2021 / număr unic
304/MF/CNPF/2020*

Centrul de armonizare a legislației, analizând repetat proiectul Hotărârii Guvernului pentru aprobarea proiectului de lege privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse de vehicule, definitivat în baza avizelor autorităților interesate, în limita competențelor sale funcționale, comunică lipsa de obiecții și propuneri adiționale.

/Semnat electronic/

Șef Centru

Natalia SUCEVEANU

Executor: Anton Cebotari
Tel: 022-250-369

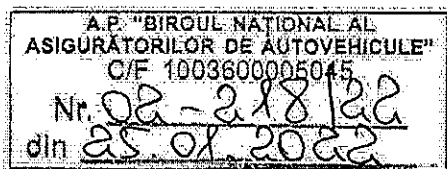
Digitally signed by Suceveanu Natalia
Date: 2021.08.26 13:55:52 EEST
Reason: MoldSign-Signature
Location: Moldova



Casa Guvernului,
MD-2033, Chișinău,
Republica Moldova

Telefon:
+ 373 22 250 229

MINISTERUL FINANTELOR AL REPUBLICII MOLDOVA	
MINISTERUL FINANTELOR AL REPUBLICII MOLDOVA	1
DATA - 26. AUG. 2021	
CODUL - 1385-2	



Ministerului Finanțelor al Rep. Moldova
e-mail: cancelaria@mf.gov.md

Comisiei Naționale a Pieței Financiare
e-mail: cnpf@cnpf.md

La nr.16/2-03/101/707 din 19.08.2021

Referință: Aviz repetat la proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea proiectului de lege privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse de vehicule

Biroul Național al Asiguratorilor de Autovehicule (în continuare Birou Național sau BNA), a examinat proiectul hotărârii Guvernului cu privire la aprobarea proiectului de lege privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse de vehicule (nr. unic 304/MF/CNPF/2020) remis spre avizare repetată prin demersul Ministerului Finanțelor nr.16/2-03/101/707 din 19.08.2021 și, potrivit competențelor funcționale, prezintă următoarele amendamente.

1. În denumirea legii și pe tot parcursul textului unde se face trimitere la denumire sau la sintagma asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru pagube produse..., după cuvântul „produse” propunem completarea cu sintagma „terților prin accidente” întrucât răspunderea civilă auto se activează în cadrul producerii accidentelor rutiere și se exercită față de terți (variante engleză: *motor third party liability insurance*).

2. Art.2 alin.(2) conține prevederi referitoare la „teritoriul pe care vehiculul staționează în mod obișnuit” similar reglementărilor din Directiva UE 2009/103. De menționat că această sintagmă „teritoriul pe care vehiculul staționează în mod obișnuit” se atribuie spațiului comunitar, în care concomitent cu libera circulație a vehiculelor înmatriculate în una din statele UE, aplicarea primei unice RCA (fără disociere în RCA internă și externă precum în țara noastră) funcționează și principiul achitării despăgubirilor RCA în baza plăcuței de înmatriculare a mijlocului de transport în statul său de reședință (sau teritoriul pe care vehiculul staționează în mod obișnuit), statele membre fiind semnatare ale Acordului Multilateral. Respectiv, Republica Moldova nefiind parte la Acordul Multilateral, nefiind implementat principiul primei unice RCA,

sintagma „teritoriul pe care vehiculul staționează în mod obișnuit” reieșind din semnificația de fond, nu are incidență și aplicabilitate pentru teritoriul Republicii Moldova. Totodată, pe parcursul textului de lege se constată că nu se mai regăsesc alte reglementări sau trimiteri la sintagma „teritoriul pe care vehiculul staționează în mod obișnuit” sau care să facă trimitere la această sintagmă, respectiv textul de la alin.(2) se prezintă cu un conținut preluat din reglementările europene fără legătură cu celelalte norme ale textului de lege. Astfel, propunem amendarea acestui alineat prin excluderea sintagmei sau inserarea altor reglementări pe parcursul textului de lege, cu referire/legătură la noțiunea de „teritoriul pe care vehiculul staționează în mod obișnuit”.

Totodată, prin aceste reglementări se acoperă situația generată de vehicule cu matricolă din regiunea transnistreană, de vehicule cu numere spre exemplu din Bulgaria și Lituania care circulă pe teritoriul Republicii Moldova fără asigurare RCA, și, totodată, radiate din evidența vehiculelor din statul lor de reședință. Deși BNAA acordă despăgubiri din Fondul FPVS pentru asemenea cazuri, menționăm că presiunea financiară asupra Fondului este una semnificativă, având în vedere că șansele de recuperare a resurselor utilizate sunt minime reieșind din dificultățile/impedimentele întâmpinate în raport cu executarea sumelor debitoare pe teritoriul din stânga Nistrului, dar și a deficiențelor de identificare a proprietarului în cazul vehiculelor radiate din străinătate. Prin urmare se impune necesitatea identificării unor mecanisme care să soluționeze problema vehiculelor menționate participante în traficul rutier fără număr de înregistrare și/sau fără o asigurare RCA valabilă și sunt implicate în accidente cauzatoare de prejudicii. Or, prin asemenea norme legale, se încurajează, deținătorii de vehicule cu numere din regiunea transnistreană, precum și cu numere din alte state, dar scoase de la evidență să nu dețină o acoperire de asigurare fiind conștienți de acoperirea eventualelor prejudicii pe care le pot cauza și răspundere minimă la care sunt supuși.

3. La Art.3 Definiții, noțiunea „Regulamentul general al Consiliului Birourilor” propunem să se substituie cu sintagma „Regulamentele interne ale Consiliului Birourilor” corespunzător denumirii în limba engleză: *Internal Regulations of Council of Bureaux*. Respectiv sintagma se ajustează pe tot parcursul textului de lege.

4. De asemenea, la Art.3 Definiții, propunem reglementarea noțiunii care se referă la mijloacele de transport utilizate în perioada recentă tot mai frecvent, cum ar fi: e-scooter, biciclete electrice, trotinete electrice, motocultoare, care de asemenea participă în traficul rutier și pot fi implicate în accidente cauzatoare de prejudicii. Începând cu anul 2021, CoB remite anual către toate birourile membre din sistem chestionare privind reglementările naționale aferente acestor mijloace de transport: dacă există obligativitatea înmatriculării acestora, a obligativității încheierii asigurării RCA, când survine obligativitatea încheierii asigurării RCA (odată cu înmatricularea

mijlocului de transport sau ulterior, la cererea utilizatorului), ce riscuri acoperă asigurarea RCA. Având în vedere tendința implementată treptat pe teritoriul statelor UE de a reglementa vehiculele electrice de tip nou, cu obligativitatea deținerii asigurării RCA la conducerea acestora, propunem de a examina și include în legislația Republicii Moldova reglementări corespunzătoare.

5. Art.5 alin.(2) prevede situațiile care nu sunt considerate cazuri asigurate, respectiv sunt excluse din acoperirea de asigurare. Totodată, sunt reglementate în articol separat excluderile de la acoperirea de asigurare de răspundere civilă auto (art.16), cazul culpei exclusive a persoanei păgubite regăsindu-se în ambele articole (art.5 alin.(2) lit.b și art.16 alin.(1) lit.b). Astfel, potrivit art.5 alin.(2) lit.b), culpa exclusivă a păgubitului nu se consideră caz asigurat, iar potrivit art.16 alin.(1) lit.b) acest caz cade sub incidența excluderilor din contractul de asigurare RCA. Respectiv, considerăm că acest caz, culpa exclusivă a păgubitului, urmează a fi reglementată fie ca excludere din riscurile acoperite de contractul RCA, fie nu se consideră caz asigurat, cu excluderea prevederilor fie de la art.5 alin.(2) lit.b), fie de la art.16 alin.(1) lit.b). Spre exemplu, în Legea nr.132/2017 a asigurărilor RCA din România, acest caz este redat într-un singur articol referitor la neacordarea despăgubirii de asigurare (excludere din contract, art.12 din lege).

6. Art.6 alin.(2) lit.d) prevede condiția obligatorie și cumulativă la alte cerințe pentru asigurătorul de asigurare obligatorie RCA externă de a dispune permanent de rata de solvabilitate 120%. Nu sunt reglementate consecințele în cazul în care asigurătorul nu dispune permanent de rata indicată de solvabilitate. Spre ex, situația financiară a asigurătorului RCA se înrăutățește și atestă scădere temporară a acestui indicator, sub limita minimă indicată. În acest sens, ar putea surveni mai multe scenarii, spre exemplu: rata de solvabilitate scade și se menține sub limita de 120% pentru o anumită perioadă, care ar fi consecințele pentru asigurător – limitare în subscriere de noi prime și/sau retragere licență? Dacă da, care este perioada minimă în acest sens? Asigurătorul singur se auto-sesizează sau intervine supraveghetorul. Ipotețic, necorespunderea la cerința ratei minime de solvabilitate a determinat retragerea licenței pentru asigurarea Carte Verde, dar în rezultatul acțiunilor întreprinse de asigurător, rata de solvabilitate a revenit la limita minimă, care sunt efectele asupra asigurătorului în asemenea caz? Licența pentru asigurarea Carte Verde se redobândește automat sau asigurătorul urmează a fi supus unei „perioade de probă” prin verificări/analize suplimentare întru asigurarea conformării la cerințele minime de solvabilitate și stabilitate financiară?

În conchidere, Biroul Național exprimă susținerea condiției pentru asigurătorul emitent Carte Verde de a avea rata de solvabilitate minim 120%, dar se denotă necesitatea reglementării consecințelor asupra asigurătorului, în cazul în care acest indicator ar

scade sub nivelul minim stabilit de 120%, dacă nu în proiectul de lege, prin act normativ subsidiar cu trimiterea corespunzătoare în textul legii.

7. La art.8 alin.2, ultimele două propoziții de la final au următorul conținut:
„.... În temeiul contractului de asigurarea obligatorie RCA este acoperit riscul oricărui utilizator de vehicul indiferent dacă este încheiat de persoana fizică sau juridică, cu excepțiile prevăzute de prezenta lege. În temeiul contractului de asigurare obligatorie RCA este acoperit riscul oricărui utilizator de vehicul, indiferent dacă a fost încheiat din numele unei persoane fizice sau juridice, cu excepțiile prevăzute de prezenta lege.”
Propozițiile finale exprimă practic același lucru referitor la acoperirea de asigurare în raport cu oricare utilizator de vehicul, cu diferența că contractul de asigurare a fost încheiat *de persoana fizică sau juridică* (penultima propoziție) sau *din numele unei persoane fizice sau juridice* (ultima propoziție). Propunem comasarea propozițiilor în una singură cu utilizarea sintagmei: *„indiferent dacă este încheiat de persoana fizică sau juridică”* și *„indiferent dacă a fost încheiat din numele unei persoane fizice sau juridice”* într-o singură sintagmă: *„indiferent dacă este încheiat de/din numele unei persoane fizice sau juridice”*.

8. La art.9 alin.(4), opinăm că intrarea în vigoare a asigurării RCA *din ziua următoare celei în care s-a încheiat contractul de asigurare obligatorie RCA pentru persoanele care nu aveau o asigurare obligatorie RCA valabilă la momentul încheierii noii asigurări* este injustă față de anumite persoane care din motive obiective nu au reușit contractarea acestei asigurări (plecarea în străinătate, caz de boală cu regim de spitalizare, etc). Deși este menită a fi o măsură de disciplinare a conducătorilor auto prin încheierea în timp util a asigurării RCA, sugerăm de a indica ca excepție cazul persoanelor care, cu documente justificative, pot argumenta obiectiv omiterea încheierii asigurării RCA anterior ultimei zile de valabilitate a acesteia.

9. Cum se aplică principiul achitării despăgubirii în cote egale stabilit la art.11 alin.(1), în cazul în care pentru același vehicul, la data producerii accidentului, mai multe contracte de asigurare obligatorie RCA sunt în vigoare, dintre care un contract este încheiat de persoana fizică și alt contract încheiat de persoana juridică, ambele utilizând același vehicul, însă prima de asigurare încasată de asigurător fiind diferită.

10. La art.12 alin.(14), nu este clară aplicarea coeficientului bonus-mallus în cazul persoanelor juridice luând în calcul istoricul conducătorului auto, întrucât calitatea de asigurat o are persoana juridică, iar conducător auto poate fi orice persoană admisă la volan de către persoana juridică. Considerăm oportun de a elimina din proiect propoziția a doua care stabilește luarea în calcul istoricul conducătorului auto, cu reglementarea detaliată a normelor privind aplicarea sistemului bonus-mallus prin act normativ al CNPF.

11. La Art.14 alin.(3), propunem a menționa că se referă la asigurarea RCA internă reieșind din aspectul de aplicare teritorială a normei (*Indiferent de locul în care s-a produs accidentul de vehicul - pe drumuri publice, pe drumuri care nu sunt deschise circulației publice, în încăperi și în orice alte locuri, atât în timpul deplasării, cât și în timpul staționării vehiculului*). Referitor la lit.e), se ridică întrebarea dacă în dauna provocată părților terțe prin intermediul altui lucru antrenat de deplasarea vehiculului se încadrează situațiile când sar pietrele de sub roțile vehiculului din față și sparg parbrizul vehiculului din spate? Practica europeană, dar și a statelor din est (Rusia de exemplu) atestă acoperirea unor asemenea cazuri.

12. Nu este clară legătura/coerența ideii din alin.(4) al art.15 cu celelalte alineate din articol. Pare a fi rupt dintr-un alt context, fără legătură cu alineatele precedente.

13. Art.18 alin.(1) lit.d), propunem ca cuvântul „vinovatului” să se substituie cu cuvântul „vinovăției” (*Indiferent de rezultatele constatării vinovăției...*).

14. Propunem reglementarea cazurilor privind daunele provocate prin avarierea/distrugerea obiectelor de importanță socială cum ar fi: semafoare, piloni de electricitate, parapet de la marginea drumurilor, alte obiecte care se referă la securitatea traficului rutier, care se înlocuiesc imediat producerii accidentului, fiind imposibilă așteptarea termenului de până la 5 zile pentru constatarea deteriorărilor de către expertul/reprezentantul asigurătorului responsabil în plata daunelor/BNAA după caz, iar ulterior se constată deficiențe la identificarea obiectului deteriorat și compensarea prejudiciului suportat. Astfel, la art.19, propunem completarea cu un alineat final, art.19 alin.(12), spre exemplu cu următorul conținut, cu operarea îmbunătățirilor necesare de către legiuitor, dacă este cazul:

“(12) Derogare de la alin.(9) și (10) se admite și în cazul bunurilor de importanță socială și/sau securitate a traficului rutier (de ex: piloni de electricitate, instalații de gaz, parapet de la marginea carosabilului, semafor, alte obiecte care privesc securitatea traficului rutier) avariate și înlocuite imediat urmare a producerii accidentelor rutiere, cu condiția preluării imaginilor foto/video panoramice și în detaliu a obiectului/părților avariate și depozitarea ulterioară a obiectului avariat într-un spațiu corespunzător pentru examinarea și determinarea întinderii pagubelor de către asigurătorul responsabil în plata daunelor/BNAA după caz.”

15. Reiterăm obiecția expusă în avizul precedent referitor la art.21 alin.(3) lit.d). Considerăm că condiția aplicării procedurii de constatare amiabilă de accident *proprietarii sau utilizatorii vehiculelor implicați în accident dețin, la data producerii accidentului rutier, polița de asigurare RCA valabilă și emisă cu cel puțin 24 de ore înainte de momentul producerii accidentului* nu este coroborată cu art.9 alin.(4) care prevede începutul răspunderii asigurătorului în cazul vehiculelor noi înmatriculate sau în cazul vehiculelor înmatriculate în străinătate ale căror asigurare Carte Verde expiră și

conducătorii auto contractează o asigurare RCA internă, nici cu situația deținătorilor de Carte Verde din străinătate care ar fi implicați în accidente rutiere minore chiar în prima zi de valabilitate a acoperirii de asigurare. Ar rezulta că, conducătorii auto nu ar putea aplica procedura constatării amiabile de accident în prima zi a eliberării asigurării RCA, respectiv a certificatului Carte Verde, deși aceasta este inclusă în perioada de asigurare, ceea ce este o restrângere nejustificată a drepturilor părților implicate în accidentul rutier. În sinteza obiecțiilor s-a indicat că acest articol se aplică doar pentru polițele de asigurare RCA internă, ceea ce este incorect întrucât procedura de constatare amiabilă de accident este aplicabilă și sectorului de asigurare Carte Verde. Or, condiția emiterii cu 24 ore înainte a asigurării RCA nu poate fi impusă deținătorilor de asigurare Carte Verde din străinătate. Prin urmare, întru eliminarea discordanțelor și a restrângerilor nejustificate a drepturilor participanților într-un accident rutier, se impune ajustarea normei de la art.21 alin.(3) lit.d) și coroborarea cu art.9 alin.(4).

16. Reieșind din dificultățile întâmpinate de persoanele păgubite privind recuperarea despăgubirilor în situații când în procesul instrumentării dosarului de daune și evaluării daunei se constată depășirea limitei prevăzute de actul normativ al CNPF subsidiar (actualmente, 15.000 lei), propunem completarea în proiectul de lege a procedurii de constatare amiabilă cu norme care să reglementeze situația în care quantumul despăgubirii depășește limita maximă prevăzută, care sunt posibilitățile/soluțiile pe care păgubitul le poate utiliza pentru a primi compensarea integrală a prejudiciului suferit sau reglementarea acestor proceduri în actul normativ subsidiar, cu trimiterea la aceste norme în proiectul de lege.

17. La art.21 alin.(7) se prevede că *Refuzul asigurătorului de a achita despăgubirea de asigurare nu limitează dreptul părților de a se adresa la organele sau instituțiile competente pentru stabilirea circumstanțelor accidentului rutier și de a înainta, în baza documentelor de constatare întocmite de aceste organe sau instituții, o cerere suplimentară de despăgubire în modul prevăzut de prezenta lege.* De menționat că, în practică, pe parcursul instrumentării dosarului de daune deschis în baza procedurii de constatare amiabilă de accident, se constată deseori situații când nu se întrunește una din cerințele cumulative prevăzute pentru aplicarea acestei proceduri (spre exemplu, asigurarea RCA nu este valabilă sau este emisă într-un timp mai scurt decât 24 ore prevăzute la art.21 alin.3 lit.d)), păgubiții fiind refuzați în achitarea despăgubirii, urmând a solicita întocmirea dosarului la organele poliției rutiere și cu depunerea unei noi cereri întru recuperarea daunelor suportate. Aici practica arată că păgubiții întâmpină impedimente, întrucât organele poliției rutiere refuză de a întocmi dosar contravențional argumentându-se cu art.26 lit.f) din Codul contravențional care prevede *înlăturarea răspunderii contravenționale în cazul documentării accidentului rutier prin procedura constatării amiabile de accident.* În aceste cazuri, BNAA opinează referitor la interpretarea eronată a legislației de către organele poliției rutiere, or, accidentul

rutier nu poate fi considerat documentat *de jure* prin procedura de constatare amiabilă de accident având în vedere nevalabilitatea / nulitatea acestei proceduri în ansamblu și a formularului de constat aferent. Astfel, opinăm asupra necesității reglementării în finalitatea articolului a unor norme de precizare în sensul celor invocate, spre ex: *Instituțiile competente pentru stabilirea circumstanțelor accidentului rutier nu sunt în drept de a refuza întocmirea dosarului contravențional cu invocarea art.26 lit.f) din Codul contravențional, având în vedere nulitatea procedurii de constatare amiabilă de accident și a formularului de constat în consecință.*

18. Art.22, alin.(1) prevede posibilitatea persoanei păgubite de a aplica procedura de decontare directă prin adresarea la propriul asigurător RCA. La art.21 alin.(6), în cazul procedurii de constatare amiabilă de accident prevede persoana păgubită se adresează la asigurătorul RCA al persoanei culpabile, deducându-se imposibilitatea adresării cu cerere către asigurătorul său RCA, respectiv imposibilitatea aplicării procedurii de decontare directă în cazul constatării amiabile de accident, ceea ce este o restrângere nejustificată a drepturilor persoanei păgubite. Astfel, art.21 alin.(6) urmează a fi coroborat cu art.22 alin.(1) întru posibilitatea aplicării procedurii de decontare directă și în cazul constatării amiabile de accident.

19. Art.29 alin.(1) prevede că plata despăgubirii se efectuează în termen de 5 zile lucrătoare de la data emiterii deciziei cu privire la soluționare cererii. De asemenea, în termen de 5 zile lucrătoare de la data adoptării deciziei asigurătorul aduce la cunoștința păgubitului decizia asupra cererii de despăgubire, cu posibilitatea contestării. Respectiv, nu poate fi acordat exact același termen pentru informare și pentru plată, or de la data informării, păgubitul urmează a se deplasa la asigurător pentru încheierea acordului întru plata despăgubirii sau pentru a-și exprima dezacordul referitor la suma despăgubirii. Astfel, opinăm că acești termeni urmează a fi corobați, respectiv cu acordarea unui termen mai lung pentru efectuarea plății, spre exemplu 10 zile lucrătoare.

20. La art.30, regresul asigurătorului RCA:

- Alin.(1) lit.b) prima liniuță, sintagma "*accidentul a fost produs cu intenție*" Întrucât situația accidentului care a fost produs din intenție constituie temei de exercitare a dreptului de regres, opinăm că intenția care se referă la producerea accidentului trebuie demonstrată, în baza unor probe pertinente și concludente, din care să rezulte clar intenția de producere a accidentului cauzator de prejudicii, or, există riscul de încadra în aceste prevederi, în mod arbitrar, orice situații, de genul: deplasarea la culoarea roșie a semaforului, încălcarea liniei duble, etc. Respectiv, norma urmează a fi completată cu reglementări de precizare corespunzătoare, cum ar fi.

- Alin.(1) lit.b) a treia liniuță. Un alt temei de regres constituie încălcarea regulilor privind permisul de conducere. Opinăm că acest temei poate fi invocat pentru situațiile prevăzute expres în art.231 din Codul contravențional, adică pentru situații care privesc fondul dreptului de conducere reflectat în anumite reguli privind permisul de conducere (conform Codului contravențional), nu și pentru nerespectarea unor reguli care privesc elemente de procedură/formă/format al permisului stabilite prin decizii ale autorității de stat competente în eliberarea permiselor de conducere (ASP), întrucât în asemenea cazuri lipsește legătura de cauzalitate între fapta comisă, vinovăție și prejudiciul cauzat. Respectiv, propunem completarea acestui temei de exercitare a dreptului de regres cu trimiterea la prevederile Codului Contravențional, spre exemplu cu sintagma "în condițiile prevăzute de Codul contravențional".

Referitor la reglementările aferente Biroului Național al Asigurătorilor de Autovehicule, expunem următoarele:

Ab initio, se constată că în raport cu BNAA și activitatea sa au fost introduse prevederi noi care nu s-au regăsit în proiectul inițiat avizat, iar în raport cu unele dintre acestea se propun următoarele amendamente.

21. La art.33 alin.(1), la lit.c), propunem substituirea cuvântului „lichidează” cu cuvântul „soluționează”, precum și completarea sintagmei ”prin intermediul corespondenților” cu sintagma ”/agenților”, pentru că BNAA poate numi și agenți de regularizare daune care să soluționeze anumite cazuri de accident.

Alin.(3) lit.c) instituie în sarcina BNAA prezentarea către autoritatea de supraveghere o dată la doi ani a unui raport privind evaluarea solvabilității, rezervelor tehnice și activelor asigurătorilor licențiați pentru asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto externă efectuat de către o entitate de audit cu experiență și renume internațional. Ținem să menționăm că aceste norme nu s-au regăsit în proiectul de lege inițial și, conceptual, BNAA exprimă lipsa de susținere pentru promovarea acestor prevederi.

Această sarcină în responsabilitatea BNAA a fost propusă spre instituire prin alt proiect de modificare a Legii actuale privind asigurarea RCA nr.414/2006, în raport cu care BNAA a exprimat aviz negativ și care se reiterează și de această dată, cu anexarea la prezentul aviz (scrisoarea BNAA nr.02-1902 din 20.10.2020 se anexează).

Reiterăm că, potrivit atribuțiilor legale, Biroul Național, în calitate de membru al Sistemului Internațional de Asigurări Carte Verde”, monitorizează membrii prin prisma exercitării drepturilor și respectării obligațiilor aferente asigurării obligatorii RCA externă „Carte Verde” și îndeplinește misiunea de Birou Regularizator, Birou Garant și Gestionar al Fondului de Protecție a Victimelor Străzii.

Respectiv, BNAA are rol de supraveghere a activităților care rezultă strict din portofoliul de asigurare "Carte Verde" subscris de piață, fiind un garant al angajamentelor asumate de Birou și piața de asigurări în cadrul Sistemului "Carte Verde". Or, evaluarea asigurătorilor emitenți "Carte Verde" prin prisma solvabilității, rezervelor tehnice de asigurare și activelor, a conformării acestora la indicatorii de solvabilitate și stabilitate financiară excede cadrul legal de competență al Biroului, Comisia Națională a Pieței Financiare fiind unica autoritate publică autonomă cu atribuții de reglementare, autorizare a activității participanților la piața financiară nebanară, precum și supraveghere a respectării legislației de către ei conform Legii cadru nr.192/1998.

Totodată, practica europeană atestă că auditul de supraveghere per piață se efectuează de către și sub controlul Autorităților de supraveghere.

În conchidere, BNAA propune excluderea prevederilor de la art.33 alin.(3) lit.c) din proiect.

22. La art.34:

- La alin.(3) lit.c) prevede competența Adunării generale a membrilor BNAA de a confirma entitatea de audit cu aprobarea prealabilă a autorității de supraveghere în condițiile actelor sale normative și stabilește onorariul de audit. Se denotă că norma în cauză se referă, prin coroborare, la art.33 alin.(3) lit.b) și lit.c) din proiect.

De menționat că, prevederile art.33 alin.(3) lit.c) au fost obiectate și propuse spre excludere din proiectul de lege.

Totodată, subliniem că la solicitarea CoB, auditul extern al BNAA, este efectuat de către o companie de audit recunoscută la nivel internațional, deoarece BNAA face parte dintr-un sistem internațional. În atare circumstanțe, BNAA ar putea fi pus în imposibilitate de a contracta o companie de audit cu reputație înaltă și internațional recunoscută, deoarece autoritatea de supraveghere, prin actele sale normative, nu poate restrânge accesul companiilor de audit locale. Astfel, insistăm pentru excluderea acestei norme din proiect.

- De asemenea, prevederile lit.f) și lit.g) propunem a fi comasate într-o singură literă:

„f) decide cu privire la alte chestiuni care intră în sfera de competență a adunării generale a membrilor stabilite prin statut.”

- La alin.(9) lit.a), după cuvântul „asigurarea” propunem a se completa cu cuvântul „îndeplinirii”.

- La lit.c), se completează la final cu sintagma „a BNAA”.

- Alin.(11) prevede cerințele pentru numirea în funcție a directorului executiv al BNAA. Propunem menținerea prevederilor generale de corespundere a Directorului executiv la cerințele stabilite pentru persoanele cu funcție de conducere stabilite în

legislația cu privire la activitatea de asigurare și reasigurare și în actele normative ale autorității de supraveghere, cu detalierea condițiilor în actele normative ale CNPF. Astfel, propunem excluderea din proiectul de lege și inserarea propoziției finale "Candidatul la funcția de Director executiv trebuie să dovedească cunoașterea limbii engleze prin prezentarea actelor de studii confirmative" în act normativ al autorității de supraveghere.

- Alin.(13) lit.c) prevede că Autoritatea de supraveghere este în drept să retragă avizul și/sau să prescrie Adunării generale a membrilor BNAA destituirea din funcție a persoanei care deține funcția de director executiv și desemnarea altei persoane, *dacă titularul funcției a comis încălcări grave a prevederilor legislației*. Norma în cauză este redată cu un text prea general și neclar referitor la aplicarea în practică. La ce încălcări se referă și din ce domeniu, cine constată gravitatea încălcărilor, cine sesizează Supraveghetorul asupra încălcărilor admise etc. Întru a nu admite aplicarea arbitrară a acestei norme, opinăm că urmează de detaliat aceste aspecte în actul normativ al CNPF, care prevede în ce condiții poate fi retras un aviz eliberat către o persoană cu funcție de răspundere.

Totodată, potrivit dispozițiilor legale, Directorul executiv este numit în funcție cu avizul Autorității de supraveghere, care se acordă cu condiția îndeplinirii anumitor cerințe normative de către persoana numită în funcția respectivă conform Regulamentului CNPF 13/3 din 03.04.2008 cu privire la cerințele față de persoanele cu funcție de răspundere ale asigurătorilor/reasigurătorilor și intermediarilor în asigurări și/sau în reasigurări. Odată cu constatarea necorespunderii persoanei cu funcție de răspundere (în acest caz, Directorul executiv BNAA) la una din cerințele normative, aprobarea dată anterior își pierde valabilitatea, conform pct.66 din Regulamentul CNPF nr.13/3, respectiv autoritatea de supraveghere își retrage avizul eliberat. Or, prescrierea Adunării generale a BNAA de a destitui Directorul executiv cu desemnarea altei persoane constituie o supra-reglementare în raport cu mandatul Directorului executiv. Totodată, se aduce atingere principiului unei limite minime de autonomie în activitatea de care Biroul trebuie să dispună și care decurge din statutul de membru al Sistemului Carte Verde (a se vedea pct.2.4.8 din *Standard Operating Procedures* ale CoB).

Totodată, *Standard Operating Procedures* ale CoB prevăd:

"Organisation of the National Bureau

2.4.7 All MTPL insurers active on the market of the National Bureau that are authorised to issue Green Cards under the National Bureau's authority shall mandatorily be member of the National Bureau.

2.4.8 The articles of association of the National Bureau and the legal context within which the National Bureau operates shall safeguard that the National Bureau can function autonomously and independently.

2.4.9 In accordance with the provisions of the Internal Regulations, the National Bureau shall respect the obligations resulting from Green Cards issued under the National Bureau's authority.

2.4.10 The National Bureau shall guarantee all its members' obligations resulting from the Internal Regulations, also in case of liquidation, bankruptcy, withdrawal of license or winding up.

2.4.11 The National Bureau shall have the possibility to impose sanctions on their members, including the suspension or termination of a member insurer.

2.4.12 The National Bureau shall have the power to conclude bilateral or multilateral agreements with other National Bureaux and/or with the Association."

23. La art.39 alin.(3) lit.b) și lit.c) prevede reținerea unei franșize de 500 EUR și, respectiv, 250 EUR din suma despăgubirii acordate pe componentă materială a dosarului de daune, aceste norme regăsindu-se și în Directiva UE privind asigurările RCA. La franșiză se face trimitere și în art.38 alin.(5) din proiect. Pe de altă parte, art.25 alin.(1) lit.a) prevede că despăgubirea pentru avarierea sau distrugerea vehiculului nu poate depăși valoarea pagubei real suportate, or valoarea pagubei real suportate include și cuantumul franșiza. Astfel, rezultă o discordanță legislativă între normele indicate și deschide calea spre mai multe interpretări, ceea ce impune coroborarea acestora.

De asemenea opinăm că urmează de examinat și limita stabilită pentru franșiză, în mărime de 500 EUR, care o considerăm semnificativă în raport cu cuantumul despăgubirilor achitate pentru vătămări corporale. Or, această revizuire a cuantumului poate fi justificată prin indicatorii statistici prezentați la CNPF.

- La alin.(3) lit.d), similar prevederilor de la literele precedente propunem completarea normei la final cu prevederi referitoare la despăgubirile care se achită, „despăgubirea se plătește pentru distrugerea de bunuri și vătămările corporale sau deces”.

24. La art.41 alin.(1) lit.c), propoziția finală referitoare la furnizarea informațiilor în corespundere cu prevederile legislației privind prelucrarea datelor cu caracter personal se regăsesc și în alin.(3) al aceluiași articol. Respectiv, întru evitarea dublei reglementări, propunem menținerea prevederilor doar la alin.(3), cu excluderea ultimei propoziții de la alin.(1) lit.c).

25. La art.43:

- La alin.(3) lit.b), a doua liniuță, propunem substituirea conjuncției „sau” cu conjuncția „sub”;
- La alin.(8), după cuvântul „false”, propunem de completat cu cuvântul „neautorizate”, în corespundere cu noțiunea utilizată în Regulamentele interne ale CoB.

Cu respect,

Director executiv

Digitally signed by Osolianu Alina
Date: 2022.01.25 16:00:14 EET
Reason: MoldSign-Signature
Location: Moldova



Alina OSOLIANU



Telefon de contact:
+373 22 60 57 60

Pagină web:
www.abar.md

Mun. Chișinău
11.01.2022

Comisiei Naționale
a Pieței Financiare din R.M.,
Mun. Chișinău,
bd. Ștefan cel Mare și Sfânt 77;

Propuneri
la proiectul de lege privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto
pentru prejudicii produse de vehicule

Conținutul proiectului de lege	Conținutul obiecției/propunerii (recomandării)	Argumentare
1. Articolul 3, noțiunea de: asigurător RCA (societatea de asigurare) – asigurător licențiat să desfășoare activitate de	asigurător RCA (societatea de asigurare) – asigurător licențiat/autorizat, într-un stat să	Potrivit pct. 2 din Regulamentul General al Consiliului Birourilor: "Asigurător" înseamnă orice societate autorizată să practice asigurarea obligatorie de răspundere

COMISIA NAȚIONALĂ
A PIEȚEI FINANCIARE
10/01/2022

<p>asigurare obligatorie RCA;</p>	<p>practice activitate de asigurare obligatorie RCA</p>	<p>civilă față de terți ce decurge din utilizarea autovehiculelor”.</p> <p>Potrivit art. 2 pct. 2 al Deciziei Comisiei din 28 iulie 2003 privind aplicarea Directivei 72/166/CEE a Consiliului privind controlul asigurării de răspundere civilă auto: „asigurător”: orice societate autorizată să tranzacționeze asigurări obligatorii de răspundere civilă auto. Suplimentar și Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi prezintă o noțiune concisă: „întreprindere de asigurare”: o întreprindere care a primit autorizația administrativă în conformitate cu articolul 6 sau cu articolul 23 alineatul (2) din Directiva 73/239/CEE.</p> <p>Considerăm important introducerea în textul proiectului claritate la noțiunea de asigurător RCA, din motiv de a nu fi interpretate greșit normele legale din proiect și să se înțeleagă că asigurătorul RCA este afit Asiguratorul din Republica Moldova cît și cel din străinătate.</p>
-----------------------------------	---	---

<p>2. Art. 19 alin. (4) „Drepturile persoanei păgubite prin accident produs pe teritoriul Republicii Moldova de vehiculul aflat în proprietatea sau utilizarea unei persoane asigurate în străinătate se exercită față de asigurătorul acestei persoane prin intermediul BNAA dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute la art. 4 alin. (4) lit. b)”.</p>	<p>„Drepturile persoanei păgubite prin accident produs pe teritoriul Republicii Moldova de vehiculul aflat în proprietatea sau utilizarea unei persoane asigurate în străinătate se exercită față de asigurătorul acestei persoane direct sau prin intermediul BNAA, dacă sunt îndeplinite condițiile prevăzute la art. 4 alin. (4) lit. b)”.</p>	<p>Articolul 18 al Directivei 2009/103/CE, Dreptul de acțiune direct: „Statele membre se asigură că persoanele vătămate în urma unui accident cauzat de un vehicul acoperit de asigurarea menționată la articolul 3 dispun de un drept de acțiune directă împotriva întreprinderii de asigurare care acoperă răspunderea civilă a persoanei responsabile”.</p> <p>Proiectul de lege transpune nu doar prevederile Directivei 2009/103/CE dar și prevederile Directivei Parlamentului European și a Consiliului UE 2000/26/CE din 16 mai 2000 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la asigurarea de răspundere civilă auto și de modificare a Directivelor Consiliului 73/239/CEE și 88/357/CEE în articolul 3 statuează: „Fiecare stat membru urmărește ca părțile vătămate menționate în art. 1, prejudiciate în urma unor accidente menționate în sensul prezentei dispoziții, să dispună de un drept de acțiune directă împotriva societății de asigurare, drept care cuprinde răspunderea civilă a persoanei responsabile”.</p> <p>Iar articolului 4 pct. 4 al aceleiași Directive prevede că: „... Obligația de a desemna un reprezentant nu exclude dreptul părții vătămate sau al societății de asigurare să inițieze proceduri directe împotriva persoanei care a provocat accidentul sau a societății sale de asigurare”.</p> <p>Potrivit art. 1 pct. 4 din A Doua Directivă a Consiliului din 30 decembrie 1983 privind apropierea legislațiilor statelor membre privind asigurarea de răspundere civilă</p>
--	---	--

			<p>pentru pagubele produse de autovehicule (84/5/CEE) :</p> <p><i>"Victima se poate în orice caz adresa direct organismului care, pe baza informațiilor furnizate de către victimă la cererea sa, este obligat să-i dea un răspuns motivat cu privire la plata oricărei despăgubiri".</i></p> <p>Legislația UE susține persoana vătămată și îi acordă dreptul de a iniția o acțiune directă în justiție împotriva societății de asigurare (art. 6 pct. 1).</p>
3.	<p>Art. 19 alin. 9: „Persoana păgubită este obligată să asigure, în termenul specificat la art. 20 alin. (1) lit. d), accesul asiguratului partii vinovate sau al reprezentantului de despăgubiri al acestuia la bunurile avariate sau să prezinte actul de constatare a pagubelor eliberat de experții entităților înregistrate și autorizate să efectueze expertize auto merceologice, auto tehnice sau ale unităților de reparații pentru constatarea pagubelor, fără a prezenta asiguratului bunurile avariate.</p>	<p>Persoana păgubită este obligată să asigure, în termenul specificat la art. 20 alin. (1) lit. d), accesul asiguratului partii vinovate sau al reprezentantului de despăgubiri al acestuia la bunurile avariate sau să prezinte actul de constatare a pagubelor eliberat de experții entităților înregistrate și autorizate să efectueze expertize auto merceologice, auto tehnice sau ale unităților de reparații pentru constatarea pagubelor, fără a prezenta asiguratului bunurile avariate.</p>	<p>Ținând cont de faptul că, domeniul asigurărilor este în continuă dezvoltare, procedura de despăgubire este la fel în continuă evoluție, ceea ce a dus la optimizarea documentării dosarului de daune și estimării pagubelor.</p> <p>Astfel, în prezent, Societățile de Asigurări, ținând cont de faptul că sunt motivați să soluționeze cât mai rapid cazul asigurat, oferă posibilitatea de a estima paguba la unitățile de reparații pentru constatarea pagubelor efectuate de către experți ai entităților înregistrate și autorizate să efectueze expertize auto merceologice, auto tehnice sau ale unităților de reparații pentru constatarea pagubelor, cât și, adițional, acceptă posibilitatea estimării pagubele în baza înregistrărilor foto și a actului de constatare a pagubelor prezentate Asiguratorului persoanei vinovate de către persoana păgubită sau reprezentantul acestuia.</p>

<p>4. Art. 20 alin. 1 lit. (d), După ce a luat cunoștință de producerea accidentului, asiguratorul RCA este obligat să examineze bunurile avariate sau bunurile avariate și să încheie, în termen de 5 zile lucrătoare de la data primirii cererii de la persoana păgubită privind despăgubirea de asigurare, un proces-verbal de constatare a pagubelor</p>	<p>„După ce a luat cunoștință de producerea accidentului, asiguratorul RCA este obligat să examineze bunurile avariate sau pozile corecte însoțite de un act de constatare a pagubelor eliberat de experții entităților înregistrate și autorizate să efectueze expertize auto merceologice, auto tehnice sau ale unităților de reparații pentru constatarea pagubelor și să încheie, în termen de 5 zile lucrătoare de la data primirii cererii persoanei păgubite privind despăgubirea de asigurare, un proces-verbal de constatare a pagubelor”.</p>	<p>În vederea modernizării modelelor de comerț și aliniindu-se în procesul globalizării asigurătorii mențin și dezvoltă activitatea sa profesională bazată pe directivele UE.</p> <p>Procedura de despăgubire este bazată pe flexibilitate, previziune, inovare, comunicare și transparență care duc la soluționarea cu succes a cazurilor asigurate chiar și fără prezentarea fizică la sediul asiguratorului automobilului spre examinare.</p> <p>Asfel, susținem poziția autorului proiectului și venim cu inițiativa de a crea un suport juridic care ar corespunde cerințelor pieței și care să nu creeze impedimente și un impact negativ asupra drepturilor și obligațiilor stabilite între Asigurator și persoana păgubită.</p>
--	---	---

Evoluțiile din piața asigurărilor RCA au un impact rapid și semnificativ asupra unor categorii largi de consumatori și operatori economici, precum și pentru faptul că evoluția legislației naționale și comunitare, ce reglementează această formă de asigurare impune reformarea sistemului asigurărilor RCA din R.Moldova și alinierea acestuia la practicile validate de experiența mai multor state membre ale Uniunii Europene. Proiectul urmează să contribuie la creșterea încrederii în ceea ce privește activitatea desfășurată de asiguratorii RCA, în special în relația cu asigurații și/sau cu beneficiarii produselor de asigurare RCA.

Necesitatea implementării propunerilor aduse la proiectului de lege rezultă din lipsa transparenței din conținutul proiectului referitoare la drepturile și obligațiile persoanelor păgubite.

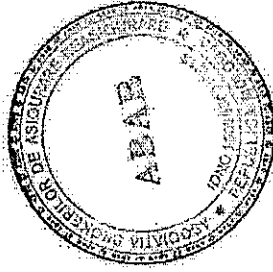
Mai mult ca atât, prevederile care se conțin în proiect urmează să fie aduse în concordanță cu Directivele Parlamentului European și a Consiliului UE referitoare la asigurarea de răspundere civilă auto, și anume la *dreptul discreționar a persoanei păgubite de a se adresa cu*

cererea de despăgubire direct la asigurator.

Totodată în proiectul propus spre avizare, se lezează dreptul persoanei pagubite prin accident produs pe teritoriul Republicii Moldova de vehiculul aflat în proprietatea sau utilizarea unei persoane asigurate în străinătate, și anume, de a se adresa direct către asiguratorul persoanei vinovate, deoarece în art. 19 alin. (4) din proiect se indică expres adresarea în vederea despăgubirii *doar prin intermediul BNAA.*

Considerăm intervenirea BNAA trebuie să fie de alternativă și nu una obligatorie, persoana pagubită avînd dreptul să aleagă modalitatea de depunere a cererii de despăgubire în dependență de circumstanțele accidentului rutier, (chiar și conform statutului, BNAA este o organizație care vine în susținerea persoanelor pagubite în urma accidentului rutier), și nu poate servi drept unica modalitate de adresare a cererii de despăgubire.

Cu respect,
Președintele A.B.A.R.



Anton CABA