

SINTEZA
obiecțiilor și propunerilor (recomandărilor) la proiectul de lege
privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto
pentru prejudicii produse de vehicule

Participantul la avizare (expertizare)/consultare publică	Conținutul obiecției/ propunerii (recomandării)	Argumentarea autorului proiectului
AVIZARE PRIMARĂ		
MINISTERUL JUSTIȚIEI	În clauza de adoptare se va introduce textul Parlamentului adoptă prezenta lege organică. Cuprinsul se va exclude, deoarece acesta nu face parte din elementele constitutive ale actului normativ prevăzute de art. 41 alin. (1) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.	Se acceptă În clauza de adoptare s-a introdus textul <i>Parlamentul adoptă prezenta lege organică.</i>
	Cuprinsul se va exclude, deoarece acesta are un conținut voluminos, astfel facilitând procesul de cunoaștere (Legea nr.100/2017 și Legea nr.202/2017 similară sectorului bancar conțin cuprins). Cuprinsul nr.202/2017 similară structură existentă a legii și este destinat pentru detalierea mai clară a conținutului unei legi. La art. 2 alin. (2) menționăm că prevederile acestuia în coroborare cu articolele 4, 6, 7 și 8 nu stabilesc o claritate cu referire la obligația proprietarilor/utilizatorilor de autovehicule cu numere din regiunea Transnistreană de a dispune de o asigurare încheiată cu asigurătorii licențiați de către Comisia Națională a Pieței Financiare. Atenționăm că pericolul acestor autovehicule este că prin neasigurarea conformă a acestora, persoanele păgubite nu vor putea dispune de o despăgubire din partea unui asigurător/reasigurător licențiat în conformitate cu prezentul proiect de Lege, în rezultat un șir de persoane păgubite vor fi despăgubite din fondurile speciale a Biroului Național al Asigurătorilor de Autovehicule, lucru care va duce la diminuarea fondurilor speciale.	Se comentează Urmare a ședințelor, privind discutarea proiectului de lege între CNPF, BNAA și participanții profesioniști, alin.(2) din art.2 a fost exclus.

La art. 3 Definiția daună totală va fi expusă după cum urmează „daună totală – distrugerea sau avarierea întregului vehiculul în măsura în care recondiționarea sau înlocuirea părților componente avariate este egală sau depășește 75% din valoarea autovehiculului la data producerii accidentului;”	Se acceptă S-a reformulat și s-a expus în următoarea redacție <i>daună totală – distrugerea sau avarierea întregului vehiculul în măsura în care recondiționarea sau înlocuirea părților componente avariate este egală sau depășește 75% din valoarea autovehiculului la data producerii accidentului</i>
Definiția unitate de reparații va fi expusă după cum urmează „unitate de reparații – persoana juridică înregistrată în Republica Moldova, a cărei activitate de bază este menținerea și reparația vehiculelor și este autorizată pentru aceste activități în conformitate cu legislația;”	Se acceptă parțial Urmare a ședințelor comune (CNPFF, BNAA, participanți profesioniști) definiția a fost redactată și expusă în următoarea redacție: <i>unitate de reparații – persoana juridică înregistrată în Republica Moldova, a cărei activitate de bază este întreținerea și reparația vehiculelor și este înregistrată și autorizată pentru aceste activități în modul prevăzut de legislație;</i>
La art. 4 alin. (2) menționăm că prevederile acestuia necesită explicații în nota informativă.	Se comentează Urmare a ședințelor comune (CNPFF, BNAA, participanți profesioniști) definiția a fost redactată și expusă în următoarea redacție: <i>Art.4 alin.(2) Prin contractul de asigurare este acoperită de asemenea orice prejudiciu cauzat în cadrul limitelor teritoriale ale contractului de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto externă, în conformitate cu legislația în vigoare din alte state.</i> Totodată nota informativă a fost completată cu fraza: Scopul sistemului, cunoscut în mod comun ca – Sitemul Carte Verde - este acela de a facilita circulația internațională a vehiculelor prin asigurarea riscurilor de răspundere civilă auto ce decurg din folosirea acestora, iar în cazul în care se produc accidente, să garanteze despăgubirea părților prejudiciate în conformitate cu legislația și regulamentele acelei țări.
La art. 7 alin. (6) se va corecta expresia „reprezentantul de despăgubiri”	Se acceptă S-a rectificat în – <i>reprezentantului de despăgubiri</i>
La art. 8: La alin. (1) cuvintele „după cum este stabilit în” se vor substitui cu cuvintele „în conformitate cu”.	Se acceptă S-a substituit cu expresia - <i>în conformitate cu</i>

	La alin. (3) se va exclude textul „alin. (3)”, deoarece elementul structural la care se face referință (lit. a)) este din cadrul aceluiași alineat. La alin. (4) este necesar de a stabili expres dacă numărul nelimitat de persoane cuprinde doar angajații persoanei juridice sau numărul nelimitat oferă acoperire de asigurare și pentru persoanele neangajate. La alin. (5) este necesar de a menționa că dispoziția alineatului nu este clară și ar putea duce la interpretarea incorectă în instanță. În acest sens, recomandăm ca în nota informativă să fie aduse explicații sau dispoziția să fie reformulată.	Se comentează Urmare a ședințelor comune (CNPFF, BNAA, participanți profesioniști) alin.(3) a fost exclus. Proiectul prevede încheierea contractelor exclusiv pentru un număr nelimitat de utilizatori.
	La alin. (8) menționăm că nu este clar dacă prevederile articolului se vor aplica și în cazul întocmirii unei procuri de către proprietarul autovehiculului pentru o terță persoană și/sau de ultima pe o altă terță persoană (cazul de procură la procură).	Se comentează Urmare a ședințelor comune (CNPFF, BNAA, participanți profesioniști) art.8 alin.(8) a fost reformulat și expus: <i>În cazul înstrăinării vehiculului, asiguratul, cu informarea obligatorie a asiguratorului RCA, are opțiunea de a cesiona drepturile din contractul de asigurare noului proprietar sau de a rezoluna contractul de asigurare existent, dacă nu s-au plătit sau nu se datorează despăgubiri pentru evenimente produse în perioada de valabilitate a asigurării. Asiguratorul va ajusta prima de asigurare în baza factorului de risc respectiv al cumpărătorului.</i> Având în vedere că contractele de asigurare se vor încheia pentru un număr nelimitat de utilizatori, în cazul transmiterii vehiculului de la persoană fizică la altă persoană fizică prin procură, răspunderea civilă a acestora va fi acoperită.
	La alin. (13) dacă contractul va fi încheiat de o altă persoană care nu este proprietar al vehiculului, care nu cunoaște informațiile pe care conform alineatului menționat este obligat să le comunice proprietarului, nu este clar care vor fi acțiunile asiguratorului în coroborare cu art. 12 alin. (6).	Se comentează Urmare a ședințelor comune (CNPFF, BNAA, participanți profesioniști) art.8 alin.(13) a fost reformulat și expus: <i>La încheierea contractului de asigurare, proprietarul sau utilizatorul vehiculului va permite asiguratorului să verifice starea tehnică a vehiculului și să solicite istoricul daunelor</i> Se acceptă

	La art. 9 alin. (1) textul „alin. (2)-(4)” se va substitui cu textul „alin. (2), (3) și (4)”, deoarece dacă se face referință la trei elemente structurale consecutive, enumerarea trebuie să cuprindă numerele la toate elementele de structură. La alin. (4) sintagma „<i>in mod normal</i>” este neclară. Totodată, cuvintele „pe toată perioada aflării” pot duce la interpretări arbitrare, de exemplu dacă persoana intră în RM la data de 01.06.2020, dar se află pe teritoriul RM până pe 01.08.2020, dar asigurarea sa expiră la data de 01.07.2020, asigurarea trebuie încheiată pe toată perioada aflării pe teritoriul RM, în acest sens din 01.06.2020 până la 01.08.2020 sau doar din 01.07.2020 până la 01.08.2020? La alin. (5) sintagma „autorizație temporară de circulație” nu este reglementată de varianta actuală a Legii, din acest motiv necesită explicații în nota informativă sau definiții în proiectul de Lege	Urmare a ședințelor comune (CNP, BNAA, participanți profesioniști) art.9 alin.(1) a fost reformulat și expus: <i>Contractul de asigurare obligatorie RCA se încheie pe un termen de 12 luni, cu excepția cazurilor prevăzute la alin.(2)și (3).</i> Se acceptă Urmare a ședințelor comune (CNP, BNAA, participanți profesioniști) art.9 alin.(4) a fost reformulat și expus: <i>(4) Persoana care folosește pe teritoriul Republicii Moldova autovehicul înmatriculat în străinătate, dar neasigurat, sau al cărui termen de asigurare expiră în timpul aflării pe teritoriul Republicii Moldova încheie contract de asigurare RCA internă la intrarea autovehiculului pe teritoriul Republicii Moldova, la punctul de trecere a frontierei de stat, sau cel târziu în ultima zi de valabilitate a documentului de asigurare, în oficiul autorizat al asigurătorului. Contractul se încheie pe toată perioada aflării pe teritoriul Republicii Moldova, dar pe un termen nu mai mic de 30 zile.</i> Se acceptă Având în vedere regimul de înmatriculare reglementat prin Hotărârea Guvernului RM 1047/1999, art.9 alin.(5) a fost reformulat și expus după cum urmează: <i>Răspunderea asigurătorului începe:</i> <i>a) în cazul contractelor de asigurare RCA internă - nu mai devreme de ziua următoare celei în care s-a încheiat contractul, dar nu înainte de intrarea în vigoare a certificatului de înmatriculare temporară sau certificatului de înmatriculare permanentă a vehiculului, pentru vehiculele care au fost vândute sau urmează a fi înregistrate și încetează la ora 24.00 a ultimei zile de valabilitate înscrise în contractul de asigurare sau anterior acelei date, în momentul radierii din circulație a vehiculului de către autoritățile competente.</i>
--	---	---

La art. 10: La alin. (1) lit. c) menționăm că aceasta necesită a fi coroborată cu art. 8 alin. (8), sau necesită clarificări cine informează asigurătorul, în acest sens numai vânzătorul, numai cumpărătorul sau ambii subiecți.	Se comentează Urmare a ședințelor comune (CNPFF, BNAA, participanți profesioniști) și având în vedere că conceptul legii prevede asigurarea răspunderii doar pentru un număr nelimitat de utilizatori art.10 alin.(8), lit. c) și lit.f) a fost exclusă.
La alin. (1) lit. f) cuvintele „cadru normativ” se vor substitui cu cuvântul „legislație”.	Se acceptă expresia „cadru normativ” s-a substituit cu cuvântul „legislație”.
La alin. (3) menționăm că, varianta actuală a Legii prevede că asigurătorul este în drept să rețină din prima de asigurare pentru zilele de până la expirarea contractului, suma cheltuielilor sale, dar nu mai mult de 20% din prima de asigurare calculată spre restituire. Totodată, în proiectul propus această sumă a fost majorată până la 25%, iar în nota informativă nu se aduc explicații cu referire la motivul majorării sumei.	Se comentează Actualmente asiguratorii prezintă în adresa CNPFF raportul privind rezultatul tehnic la asigurarea RCA prin care se raportează inclusiv rata cheltuielilor. Respectiv, rata cheltuielilor raportată per piața la situația din 31.12.2019 a constituit 30,6 procente. Prin urmare, în proiect, consecință a analizei situației statistice, a fost propusă reținerea costurilor de până la 25%.
La alin. (5) nu este clară necesitatea depunerii plăcuțelor de înmatriculare la autoritățile care le-au eliberat. Totodată, nu este clară consecutivitatea acțiunilor, în acest sens va fi suspendat contractul și apoi vor fi depuse plăcuțele de înmatriculare, vor fi depuse plăcuțele de înmatriculare și apoi va fi suspendat contractul sau vor fi depuse plăcuțele de înmatriculare și va fi suspendat contractul în același timp.	Se comentează Urmare a ședințelor comune (CNPFF, BNAA, participanți profesioniști) art.10 alin.(5) a fost reformulat și expus după cum urmează: <i>(1)Contractul de asigurare RCA(internă și externă) poate fi suspendat la momentul depunerii cererii persoanei care a încheiat contractul de asigurare în următoarele circumstanțe:</i> <i>a)pe perioada suspendării dreptului de circulație a autovehiculului în conformitate cu prevederile legale;</i> <i>b)pe perioada în care persoana asigurată a depus sau i-au fost retrase legal plăcuțele de înmatriculare.</i>
La alin. (6) nu este clar de ce spațiul trebuie să fie privat, or, în cazul în care deținătorul mijlocului de transport nu dispune de spațiu proprietate privată, acesta va fi nevoit să plătească pentru chiria unui astfel de loc de parcare. Menționăm că cheltuielile pentru parcări private în cele mai multe cazuri depășesc prețul unui contract de	Se comentează Urmare a ședințelor comune (CNPFF, BNAA, participanți profesioniști) art.10 alin.(6) a fost reformulat și expus după cum urmează: <i>(2)Persoana asigurată are obligația ca, pe toată durata suspendării contractului RCA(internă și externă), să imobilizeze vehiculul într-un</i>

spațiu privat, în afara domeniului public. Neîndeplinirea acestei obligații este asimilată cu neîndeplinirea obligației de asigurare și conducerea unui vehicul fără număr de înmatriculare și se sancționează conform codului contravențional. Contravențiile stipulate mai sus se regăsesc în art.229 alin.(3) și art.230 alin.(2) din Codul Contravențional al RM.	asigurare calculat pentru perioada parcurii și astfel dreptul oferit de prezenta lege va fi un drept formal, pe asigurat îl va costa mai scump locul de parcare decât suma care o economisește pe faptul suspendării contractului de asigurare. În acest sens, raportând suma economisită de un asigurat cu clasa malus superioară la costul parcurii private norma nu va avea argumentul economic de a fi aplicată, cu atât mai mult, în cazul unui asigurat cu clasa bonus superioară. Totodată, asimilarea acestei fapte cu contravenția de neîndeplinire a obligației de asigurare nu este proporțională, respectiv propunem de exclus această asimilare. Mai mult, dacă o astfel de normă este necesară, aceasta trebuie să fie reglementată expres de Codul contravențional. La art. 12: La alin. (6) luând în considerare calitatea de consumator a asiguratului, recomandăm ca în nota informativă să fie expuse anumite exemple care vor duce la recalcularea și modificarea primei pentru asigurarea RCA.
Se comentează Concretizarea: cazurilor de rezoluțiune a contractelor s-a expus în alineatele imediat următoare: (11) În cazul în care informațiile furnizate de către asigurat nu corespund realității la momentul încheierii contractului RCA, prima de asigurare poate fi recalculată și modificată de către asiguratul RCA după notificarea prealabilă a asiguratului. (12) În cazul încălcării obligației de informare la data încheierii contractului de asigurare, pe parcursul derulării acestuia sau în cazul agravării riscului asiguratului poate rezolvi contractul RCA în termen de 20 de zile de la notificarea asiguratului, dacă asiguratul nu dă acordul pentru modificarea condițiilor contractuale în condițiile alin.(11). (13) În cazul producerii riscului în perioada de notificare asiguratului RCA poartă răspundere cu dreptul de încasarea a unei prime suplimentare.	La alin. (7) atenționăm că în conformitate cu art. 915 din Codul civil este utilizat termenul „rezoluțiune”.
Se acceptă Pe parcursul textului a fost utilizat termenul de <i>rezoluțiune</i>	

	La alin. (8) nu este clar dacă cadourile sau alte avantaje vor fi posibile sau nu, în cazul când vor fi oferite din alte mijloace decât cele din contul cheltuielilor de achiziții și/sau marjei de profit. La alin. (9) sintagma impune o mărire nefondată de preț pentru asigurat sau contractant, luând în considerare exemplul că personal asigurat are clasa bonus maximă însă cu autovehiculul au fost comise accidente în ultimii 5 ani. Astfel, menționăm că prețul depinde de persoană nu de automobil, ori când o persoană cu clasa bonus maxim cumpără un automobil anterior menționat, aceasta este pusă în situația unui dezavantaj economic nefondat. Totodată, acest fapt ar putea fi interpretat ca fiind o discriminare pentru persoanele care au vehicule noi, față de cele care au vehicule vechi, deoarece între două persoane cu clasa bonus-malus egală, prețul mai redus pentru polița de asigurare RCA îl va avea persoana care va dispune de un autovehicul nou La alin. (10) recomandăm următoarea formulare „La cererea autorității de supraveghere, asiguratorul RCA furnizează acesteia, următoarele informații.” La art. 13 alin. (2) se va indica corect sursa oficială de publicare a actelor normative: „Monitorul Oficial al Republicii Moldova”. La art. 14 alin. (2): La primul alineat se va exclude textul „alin. (1) și alin. (2)” ca fiind inutil, or, art. 13 are doar două alineate. La lit. e) menționăm că nu este clar dacă prețul pentru transportarea vehiculului se achită doar pentru o transportare sau pentru mai multe transportări, de exemplu dacă vehiculul a fost transportat la o unitate de specialitate pentru evaluare, apoi la altă unitate de specialitate pentru reparații, se va achita prețul doar pentru o transportare sau	Se comentează Urmare a ședințelor comune (CNPF, BNAA, participanți profesioniști) art.12 alin.(7) a fost exclus. Se comentează Propoziția de la alin.(9) prezumă utilizarea statisticii pentru o perioadă de 5 ani pentru determinarea cuantumului primei de asigurare și nicidecum la calcularea clase bonus malus, acesta fiind calculat în mod automat de către sistemul RCA data. Se acceptă S-a reformulat și expus după cum urmează: (3) <i>La cererea autorității de supraveghere, asiguratorul RCA furnizează acesteia, următoarele informații.</i> Se acceptă Se acceptă și se expune după cum urmează <i>Monitorul Oficial al Republicii Moldova</i> Se comentează Urmare a ședințelor comune (CNPF, BNAA, participanți profesioniști) art.13 a fost suplinit cu alineatele (3)-(7). Astfel este necesar de a menține referința din art. 14 alin.(2) la art.13 alin.(1) și alin.(2). Se comentează Urmare a ședințelor comune (CNPF, BNAA, participanți profesioniști) și întru clarificarea costurilor acoperite la prin asigurarea RCA art.14 alin.(2) lit.e a fost reformulat și expus după cum urmează:
--	---	---

	pentru ambele. Totodată, atenționăm că condiția iar asigurătorul nu asigură transportul poate fi interpretată abuziv de asigurători. În acest sens, este necesar de a specifica strict procedura când un asigurător este considerat că a putut asigura transportul și când nu, deoarece un asigurător va putea menționa rezerva de neachitare pentru evacuator, deoarece acesta a putut organiza transportul, însă păgubitul nu a cunoscut, sau nu a așteptat evacuatorul.	<i>e) costul aferent evacuării vehiculului avariāt, aparținând persoanei vătămate, de la locul accidentului la locația în care se găsește centrul de constatare a daunelor sau la unitatea de specialitate aleasă de persoana păgubită în vederea reparării vehiculului sau la cea mai apropiată de locul producerii accidentului sau de domiciliul persoanei vătămte, după caz, dacă respectivul vehicul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</i>
	La art. 16 alin. (1): La lit. c) (ii) menționăm că expresia „este utilizat, este neclară, recomandăm de a completa nota informativă cu referire la sensul expresiei menționate.	Se comentează Excepția prevăzută la alin.1 lit.c ii, se referă la bunurile avariate utilizate de proprietarul vehiculului asigurat, care a produs dauna. În acest sens utilizarea poate fi în baza unui contract de locațiune, contract de leasing sau alt act juridic întocmit în condițiile legii.
	La lit. m), cuvintele „directă legătură, se vor substitui cu cuvintele „legătură directă”.	Se acceptă S-a reformulat în <i>legătură directă</i>
	La art. 18 alin. (1): La lit. d) menționăm că semnul de punctuație „, ; ” se folosește la enumerări, astfel recomandăm substituirea acestuia cu punct și continuarea următoarei propoziții. Totodată, prevederile literiei menționate vor fi revăzute în conformitate cu sensul noimei.	Se acceptă Semnele de punctuație au fost revăzute și redactate
	La lit. g) atenționăm că nu este clar cui îi va fi oferită informația.	Se comentează Urmare a ședințelor comune (CNPF, BNAA, participanți profesioniști) lit.g) a fost exclusă
La art. 21: La alin. (3) lit. f) menționăm că pentru asigurător fotografiile la fața locului au importanță pentru stabilirea circumstanțelor în care s-a produs accidentul și evitarea fraudelor. În acest sens, propunem ca lit. f) să fie divizată în două litere după cum urmează „f) conducătorii de vehicule implicați în accident au posibilitatea tehnică de a face fotografii la locul accidentului rutier; g) conducătorii de vehicule implicați în accident au posibilitatea de a înregistra datele martorilor (dacă este posibil).”		Se acceptă Art.21 alin.(3) lit.f a fost modificat și expus în următoarea redacție: <i>e) conducătorii de vehicule implicați în accident au posibilitatea tehnică de a face fotografii la locul accidentului rutier;</i> <i>f) conducătorii de vehicule implicați în accident au posibilitatea de a înregistra datele martorilor (dacă este posibil).</i> Se comentează

	Totodată, recomandăm ca în cazul când formularul „Constatare amiabilă de accident” completat și semnat de către conducătorii de vehicule implicați în accident devine nul, iar accidentul rutier urmează a fi documentat de către organele competente, cel puțin formularul „Constatare amiabilă de accident” să fie anexat la dosarul accidentului rutier în scopul oferirii informațiilor agentului constator și eventual să fie stabilită o procedură simplificată sau mai rapidă de soluționare a accidentului rutier față de cea obișnuită. La alin. (7) recomandăm ca propoziția a doua să fie retrasă spre dreapta. La alin. (9) menționăm că nu este clar scopul oferirii dreptului de retragere a admiterii responsabilității pentru provocarea accidentului rutier a celui care deja a admis-o prin semnarea formularului „Constatare amiabilă de accident”. Totodată, dacă asigurătorul nu este de acord cu vinovăția asiguratului care conform formularului are calitatea de vinovat, și prin instanță recunoaște vinovăția celui alt participant, care conform formularului are calitatea de păgubit, nu este clar dacă ultimul va avea obligația de a reîntra în RCA sumă de despăgubiri primite. Adicional, la alin. (9) se va exclude cuvântul „calendaristice” aceasta fiind regula generală de curgere a termenului. La art. 22: La alin. (1) sintagma „dacă cazul asigurat conform prezentei legi survine” se va reformula. La alin. (3) nu este clar dacă acesta impune careva obligații asigurătorului, de exemplu formular special pe site-ul acestuia sau se referă la depunerea cererii prin semnătura electronică.	Observația în cauză nu este relevantă pentru proiectul în cauză. alin.(7) a fost corectat. Se acceptă Se comentează Cuvântul <i>calendaristice</i> a fost exclus. Totodată, obligația de a reîntra suma despăgubirii primite este reglementată la art.22, alin.4, lit.1) <i>Angajamentul scris prin care persoana păgubită se obligă să restituie despăgubirea în cazul anulării actelor perfectate de angajații organelor de poliție, ai unității de pompieri, ai procuraturii, ai instituțiilor medicale sau în cazul anulării formularului „Constatare amiabilă de accident, după caz.</i> Se comentează art. 22 alin. (1) a fost exclus. Se comentează Urmare a ședințelor comune (CNPF, BNAA, participanți profesioniști) art. 33 alin.3) a fost reformulat și expus în următoarea redacție: alin.(3) <i>Forma și conținutul cererii de despăgubire/indemnizație este unică pentru toți asigurătorii și se stabilește prin actele normative ale</i>
--	--	--

	<i>autorității de supraveghere. Cererea de despăgubire poate fi completată și prin utilizarea mijloacelor electronice.</i>	
La alin. (8) recomandăm că dacă obiecțiile sunt notate într-o anexă, direct în procesul-verbal se va face mențiunea că obiecții există, dar sunt notate în anexă. Totodată, recomandăm introducerea sintagmei „Reprezentantul asigurătorului este obligat să informeze păgubitul cu privire la dreptul ultimului de a avea rezerve sau obiecții.”	Se acceptă parțial Urmare a ședințelor comune (CNPF, BNAA, participanți profesioniști) art. 22 alin.8) a fost reformulat și expus în următoarea redacție: <i>Eventualele obiecții ale părților cu privire la evaluarea pagubelor constatate se menționează în procesul-verbal sau într-o anexă la acesta. Forma și conținutul procesului verbal de constatare a pagubelor este unică pentru toți asigurătorii și se stabilește prin actele normative ale autorității de supraveghere.</i>	
La art. 24 alin. (11) cuvântul „acestea” se va exclude.	Se acceptă Cuvântul „acestea” a fost exclus.	
La art. 25: La alin. (2) atenționăm că nu este clar ce presupune concursul ofertelor de prețuri. În acest sens, va presupune acesta o licitație publică cu anunțarea posibilității de participare în diferite surse de publicare sau va fi o licitație/concurs în cadrul companiei.	Se acceptă parțial Urmare a ședințelor comune (CNPF, BNAA, participanți profesioniști) art. 25 alin.2) a fost reformulat și expus în următoarea redacție: <i>În cazul daunei totale, valorile menționate la alin.(1) lit.b) sunt determinate de asigurator direct sau prin servicii externalizate.</i>	
La alin. (8) menționăm că condiția dintre paranteze este nefondată. Atenționăm că uneori nu toate piesele, materialele sau părțile componente pot fi găsite în comercializare pe teritoriul Republicii Moldova.	Se acceptă Urmare a ședințelor comune (CNPF, BNAA, participanți profesioniști) parantezele au fost excluse	
La art. 26 alin. (2) lit. d) cuvântul „nicio” se va substitui cu cuvintele „nici o,,	Se acceptă cuvântul <i>nicio</i> a fost înlocuit cu <i>nici una dintre</i>	
La art. 29: La alin. (2) din sintagma „din data sau” se va exclude cuvântul „sau”.	Se acceptă cuvântul <i>sau</i> a fost exclus	
La alin. (4) sintagma „creditorii persoanei cu asigurare RCA” nu este clară, motiv pentru care se va reformula sau se vor aduce explicații în nota informativă.	Se acceptă Urmare a ședințelor comune (CNPF, BNAA, participanți profesioniști) art. 29 alin.4) a fost reformulat și expus în următoarea redacție:	

			<i>„Despăgubirea și îndemnizația nu poate fi urmărită de către creditorii asiguratului sau persoanei păgubite”</i>
	La alin. (5) cuvintele „dacă în acordul dintre persoana păgubită și asigurător nu este stabilit altfel” se vor substitui cu cuvintele „dacă în acordul dintre persoana păgubită și asigurător persoana păgubită nu indică altfel”.		Se comentează Întru evitarea repetării sintagmei <i>persoana păgubită</i> se va menține redacția din proiect.
	La art. 43 alin. (6) cuvintele „în vigoare” se vor exclude.		Se acceptă Cuvintele „în vigoare” au fost excluse
	La art. 45: La alin. (1) la stabilirea datei intrării în vigoare a actului normativ urmează a se ține cont că, odată cu intrarea în vigoare a Legii nr. 100/2017 este aplicabilă norma imperativă, statuată la articolul 56, potrivit căreia „actele normative intră în vigoare peste o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova”. Potrivit alineatului (3) al aceluiași articol, intrarea în vigoare a actelor normative poate fi stabilită pentru o altă dată doar în cazul în care se urmărește protecția drepturilor și libertăților fundamentale ale omului, realizarea angajamentelor internaționale ale Republicii Moldova, conformarea cadrului normativ hotărârilor Curții Constituționale, eliminarea unor lacune din legislație sau contradicții între actele normative ori dacă există alte circumstanțe obiective. În acest context, este necesar ca în nota informativă să se justifice, prin argumente concludente, că prevederile actului normativ prezentat întrunesc condițiile articolului 56 alineatul (3) din Legea nr. 100/2017.		Se acceptă parțial Urmare a ședințelor comune (CNPF, BNAA, participanți profesioniști) art. 45 alin.1) a fost reformulat și expus în următoarea redacție: <i>Prezenta lege intră în vigoare la expirarea a 12 luni din data publicării în Monitorul oficial al Republicii Moldova</i>
MINISTERUL JUSTITIEI	Totodată, remarcăm că, potrivit alin. (4) din același articol din proiect, asigurătorii care, la data publicării prezentei legi, dețin licență pentru dreptul de a practica activitatea de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto își vor conforma activitatea până la data intrării în vigoare a prezentei legi. Astfel, subliniem că, potrivit proiectului, legea va intra în vigoare la data publicării, adică la data aducerii la cunoștință publicului. Prin urmare, asigurătorii nu vor avea posibilitatea să-și		Se acceptă parțial Urmare a reformulării alin.(1) asigurătorii vor avea 12 luni pentru conformarea activității.

	conformeze conduita la noile reglementări pînă la data intrării în vigoare. În acest context, este necesară rezervarea unui termen suficient de lung pentru ca subiecții legii să aibă posibilitatea să o cunoască și să-și conformeze activitatea.	
	La alin.(5) se va indica și sursa publicării actului normativ ce se propune a fi abrogat.	Se acceptă Art.45 alin.5) a fost reformulat și expus în următoarea redacție: <i>La data intrării în vigoare a prezentei legi, se abrogă Legea nr.414/2016 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru pagube produse de autovehicule(Republicată în Monitorul oficial al Republicii Moldova, 2016, nr.44-48, art.85).</i>
	La alin. (7) norma nu ține de dispoziții finale. Totodată, atenționăm că aceasta are caracter declarativ, or, faptele ce constituie infracțiuni se indică doar în Codul penal care este unica lege penală a Republicii Moldova.	Se comentează Urmare a coroborării normei din art.45 alin.(7) cu faptele ce constituie infracțiuni conform Codului penal, prevederea din proiect a fost reformulată și expusă în următoarea redacție: <i>(7) Confecționarea, deținerea, vânzarea sau folosirea polițelor de asigurare RCA și a certificatelor de asigurare „Carte Verde” false sau falsificate și/sau inducerea în eroare în privința naturii, calităților substanțiale ale materialelor, părților componente și ale pieselor înlocuite de către unitățile de reparații care reconstruiește vehicule avariate constituie o infracțiune care se pedepsește conform Codului penal.</i>
MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUC- TURII	La art. 12 alin. (9) sintagma ”ultimii 5 ani” de modificat cu sintagma ”ultimii 3 ani”.	Se comentează Întru obținerea unui calcul corect și fiabil, metodele actuariale presupun acumularea statisticii de 5 ani și mai mult, ceea ce este o perioadă reprezentativă.
	Sintagma ”sau persoanei asigurate” de modificat cu sintagma ”de către persoana asigurată”.	Totodată urmare a ședințelor comune (CNPF, BNAA, participanți profesioniști) <i>persoana asigurată</i> a fost înlocuită cu sintagma <i>asigurat</i>.
	La alin. (14) sintagma ”5 ani” de substituit cu sintagma ”3 ani”.	Se comentează Întru obținerea unui calcul corect și fiabil, metodele actuariale presupun acumularea statisticii de 5 ani și mai mult, ceea ce este o perioadă reprezentativă.

	Art. 12 de completat cu un nou aliniat (21) în următoarea redacție: ”La încheierea contractelor de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto internă cu persoane juridice care activează în domeniul transportului internațional de mărfuri și pasageri, încadrați în sistemul TIR-CARNET și INTER-BUS, asigurătorii pot acorda reduceri de până la 60% din prima de asigurare calculată, exclusiv în situația în care transportatorii internaționali fac dovada deținerii certificatului de asigurare “Carte Verde” valabil pentru o perioadă de 12 luni”.	Se comentează Reducerile se vor acorda în baza sistemului bonus malus. Astfel dacă persoana juridică nu va fi vinovată în producerea daunelor aceasta va beneficia de clasele de bonus(reducerea primei de asigurare). Informațiile aferente istoricului de daune se înregistrează în sistemul specializat RCA Data.
MINISTERUL AFACERILOR INTERNE	Ministerul Afacerilor Interne a examinat proiectul de hotărâre cu privire la aprobarea proiectului de Lege privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse de vehicule (număr unic 304/MF/CNPF/2020), și în limita competențelor funcționale comunică următoarele. 1. Structura actului normativ nu corespunde reglementărilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, care potrivit prevederilor art. 41 al Legii nr 100/2017, actul normativ este format din următoarele elemente constitutive: denumire, preambul, clauza de adoptare (clauza de armonizare pentru proiectele cu sigla UE în cazul dat), dispoziții generale, dispoziții de conținut, dispoziții finale sau tranzitorii, formula de atestare a autenticității actului. Actul normativ nu cuprinde elemente ca „Cuprins”, întrucât acesta nu este un manual juridic. 2. La art.1, se recomandă includerea în context a reglementărilor cu privire la scopul legii, întrucât denumirea acesteia include prevederi cu privire la obiectul și scopul legii, însă conținutul articolului reglementează doar dispoziții cu privire la obiectul acesteia.	Se comentează Cuprinsul este prezent deoarece legea are un conținut voluminos, astfel facilitând procesul de cunoaștere (Legea nr.100/2017 și Legea nr.202/2017 similară sectorului bancar conțin cuprins). Cuprinsul reflectă structura existentă a legii și este destinat pentru detalierea mai clară a conținutului unei legi.
	2. La art.1, se recomandă includerea în context a reglementărilor cu privire la scopul legii, întrucât denumirea acesteia include prevederi cu privire la obiectul și scopul legii, însă conținutul articolului reglementează doar dispoziții cu privire la obiectul acesteia.	Se comentează Din denumirea articolului a fost exclusă sintagma <i>scopul legii</i>
	Totodată, în cadrul alin.(2) lit.c) este necesară substituirea textului „sau nu mai corespunde cu vehiculul” cu cuvântul „vehiculului”, or potrivit art.54 alin.(1) lit.f) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, se evită folosirea cuvintelor și expresiilor idiomatice, care nu sunt utilizate sau cu sens ambiguu.	Se comentează Urmare a ședințelor comune (CNPF, BNAA, participanți profesioniști) din alin.2), lit.c) a fost exclusă.

3. La art.2 alin.(1), apare o neconcordanță între termenii utilizați în textul „daune/prejudicii și daune/prejudicii în sine”, astfel nu este clar sensul delimitării acestora prin bară, deoarece aceștia fiind explicați individual, exprimă același sens, or potrivit art.54 alin.(1) lit.h) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, în cadrul textului proiectului se utilizează, pe cât este posibil, noțiuni monosemantice, în conformitate cu terminologia juridică. Dacă un termen este polisemantic, sensul în care este folosit trebuie să decurgă cu claritate din text.	Se acceptă parțial Urmare a ședințelor comune (CNPFF, BNAA, participanți profesioniști) art. 2 alin.1) a fost reformulat și expus în următoarea redacție: <i>(1)Prezenta lege reglementează domeniul de aplicare a asigurării obligatorii de răspundere civilă auto, respectiv persoanele care au obligația de a încheia contracte și excepțiile de la această obligație, limitele teritoriale de aplicare, limitele de răspundere, drepturile și obligațiile asiguraților, drepturile și obligațiile asigurătorului, riscurile acoperite și excluderile, elementele privind stabilirea și plata despăgubirilor, verificarea asigurării, facilitățile și penalitățile aplicabile asiguraților și asigurătorilor, precum și instituțiile responsabile pentru gestionarea informațiilor despre daune/prejudicii.</i> Totodată explicăm că prin daune se înțeleg cele cauzate prin avariarea sau distrugerea de bunuri, iar prejudiciile sunt efectele negative suferite de persoana vătămată.
La fel, în cadrul alin.(3), sintagma „forțele armate” urmează a fi redată cu majuscule, or potrivit art.3 alin.(4) lit.a) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, proiectul actului normativ trebuie corelat cu prevederile actelor normative de nivel superior sau de același nivel cu care se află în conexiune.	Se acceptă Sintagma „forțele armate” a fost redată cu majuscule.
4. La art.3 este utilizată expresia „accident de vehicul” care se contrazice cu prevederile art.2 pct.1) din Legea nr.131/2007, unde se folosește noțiunea „accident în trafic rutier”(ATR), conform căruia ATR este eveniment produs ca urmare a încălcării normelor de siguranță a traficului rutier, în care au fost implicate unul sau mai multe vehicule aflate în circulație pe drum public, în urma căruia a rezultat vătămarea sănătății, integrității corporale, decesul uneia sau al mai multor persoane ori a fost cauzat un prejudiciu material.	Nu se acceptă Noțiunea „accident în trafic rutier” se limitează doar pentru accidente de circulație produse pe drumuri publice. Proiectul de lege are drept obiectiv acoperirea răspunderii civile pentru toate tipurile de evenimente neprevăzute în care a fost implicat cel puțin un vehicul, indiferent de locul producerii. Corespunzător, proiectul de lege transpune Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16.09.2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi, care în Preambul prevede că <i>victimelor accidentelor de circulație cauzate de autovehicule ar trebui să li se</i>

		garanteze un tratament comparabil indiferent de locul în care a re loc accidentul.
	Totodată, în cadrul explicării termenului „asigurător RCA”, este necesară substituirea sintagmei „să desfășoare” cu sintagma „care desfășoară”, în vederea excluderii oricărui echivoc, or potrivit art.54 alin.(1) lit.a) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, conținutul proiectului se expune într-un limbaj simplu, clar și concis, pentru a se exclude orice echivoc. Complementar, în cadrul noțiunii de “expert/evaluator independent”, este necesară substituirea termenului “expert” cu termenul “specialist”, în vederea excluderii oricărui interpretării greșite, deoarece art.2 pct.(3) din Legea nr.68/2016 cu privire la expertiza judiciară și statutul expertului judiciar, expert judiciar este persoană calificată și abilitată, conform legii, să efectueze expertize și să formuleze concluzii în specialitatea în care este autorizată, cu privire la anumite fapte, circumstanțe, obiecte materiale, fenomene și procese, organismul și psihicul uman, și care este inclusă în Registrul de stat al experților judiciari. Adițional, este necesară excluderea noțiunii „birou național al asigurătorilor de autovehicule”, întrucât aceasta dublează explicația noțiunii „Biroului Național al Asigurătorilor de Autovehicule”. Mai mult ca atât, în cadrul art.3 este explicat termenul respectiv în contextul asigurării obligatorii de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse de vehicule în Republica Moldova. Noțiunea „persoană vătămată (păgubită)” urmează a fi revizuită, cu adăugarea sintagmei „victimă”. Așadar se propune expunerea acesteia într-o nouă redacție: „victima sau persoană vătămată (păgubită)”. Noțiunea „limitele teritoriale” a fost preluată din Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și	Nu se acceptă Sintagmei „să desfășoare” reflectă în mod explicit conținutul noime Se acceptă Urmare a ședințelor comune (CNPF, BNAA, participanți profesioniști) art. 2 alin.1) a fost definiția a fost exclusă. Se comentează Este necesară prezența a două definiții deoarece noțiunea „birou național al asigurătorilor auto” este definită în conformitate cu Regulamentul General al Consiliului Birourilor. Totodată noțiunea de Biroului Național al Asigurătorilor de Autovehicule precizează că pe teritoriul Republicii Moldova BNAA îndeplinește atribuțiile de birou național al asigurătorilor auto Se comentează Noțiunea de persoană vătămată a fost redată în conformitate cu Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16.09.2009(art.1) Se acceptă Urmare a ședințelor comune (CNPF, BNAA, participanți profesioniști) definiția s-a expus după cum urmează:

	controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi (în continuare Directiva 2009/103/CE), fără o adaptare coerentă. Textele conținute de lit.c) și lit.d) creează o stare de incertitudine juridică și nu corespund art.3 alin.(1) lit.d) și lit.e) din Legea nr.100/2017. Pentru menținerea în continuare în conținutul proiectului se recomandă revizuirea acestora.	- <i>limitele teritoriale de aplicare ale asigurării de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule:</i> a) <i>teritoriul Republicii Moldova în care vehiculul deține plăcuță de înmatriculare/înregistrare, indiferent dacă o astfel de plăcuță este permanentă sau temporară – asigurarea internă; sau</i> b) <i>teritoriile statelor în care sunt competente birourile naționale ale asigurătorilor auto membri ai Consiliului Birourilor – asigurarea externă;</i>
	Totodată, urmează a fi definită noțiunea „asigurare externă”, conținută de lit.b), pentru a stabili dacă aceasta include sau nu Cartea Verde. În cazul în care asigurarea externă nu cuprinde Cartea Verde, atunci urmează a fi stabilit mecanismul recunoașterii acestora de către Republica Moldova.	Se comentează Asigurarea externă se corelează cu noțiunea de Carte Verde - document internațional de asigurare emis eliberat în numele unui biroului birou național al asigurătorilor auto, care atestă existența asigurării obligatorii de răspundere civilă auto cu valabilitate în afara țării emitente(RCA externă), în conformitate cu Recomandarea nr.5 din 25 ianuarie 1949, adoptată de Subcomitetul de transporturi pe uscat din cadrul Comisiei Economice pentru Europa Organizației Națiunilor Unite.
	Noțiunea „sediu” urmează a fi revizuită, întrucât autorul proiectului face trimitere la Legea cu privire la activitatea de asigurare și reasigurare, însă aceasta nu există. Astfel se propune expunerea acesteia într-o nouă redacție: „sediu - oficiu de bază, subdiviziunea sau sucursala unei societăți de asigurare, care trebuie să fie amplasat într-o încăpere înregistrată conform legislației, situat într-o clădire administrativă sau la parterul unei clădiri cu destinație locativă ori în altă construcție capitală și dotat cu legătură telefonică, cu fax, safeu, aparat de casă cu memorie fiscală, computer cu conectare la rețeaua internet, software destinat tinerii evidenței contabile și/sau statistice”. Definiția „vehicul” urmează a fi revizuită, întrucât autorul proiectului nu face trimitere Legea nr.31/2007 cu privire siguranța traficului rutier. Astfel se propune expunerea acesteia într-o nouă redacție: „vehicul este sistem mecanic, cu sau fără autoproulsie, destinat	Se comentează Întru concretizarea normei s-a reformulat și s-a expus în următoarea redacție: <i>Sediu- oficiu de bază, subdiviziune sau sucursala unei societăți de asigurare, după cum este definit în legislația cu privire la activitatea de asigurare și reasigurare;</i> Se comentează Noțiunea de <i>vehicul</i> a fost redată în conformitate cu Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16.09.2009(art.1)

	transportului de persoane sau de bunuri ori echipat cu mecanisme care pot executa anumite lucrări”. Respectiv, din definiția poliței de asigurare RCA, se constată că documentul este eliberat pentru „pagube produse de autovehicule cu valabilitate în limitele teritoriului Republicii Moldova” fără a fi însă specificat că documentul este destinat doar autovehiculelor înmatriculate în Republica Moldova. Concomitent, în art. 3 lipsește definiția/noțiunea de „Asigurare de frontieră”, utilizată în art. 44, ca document distinct de polița de asigurare RCA, destinat, conform textului autorului, autovehiculelor înmatriculate într-un stat terț, or în art.44 se specifică doar scopul asigurării. La fel, se propune definirea clară și distinctă a acestor documente cu specificarea cărei categorii de autovehicule se atribuie după țara de înmatriculare, precum și substituirea expresiei „Asigurare de frontieră” cu expresia „Asigurare la frontieră”, ținând cont de caracterul de identificare după locul verificării asigurării.	Definiția definiția poliței de asigurare RCA, urmează a fi înțeleasă prin coroborarea normelor din art.1 alin 2 și definiția de <i>vehicul</i> și cu definiția de <i>limite teritoriale</i>.
	5. La art. 4 se vor exclude cuvintele „în vigoare”, ca fiind inutile, deoarece referințele la actele normative reprezintă doar referințe la legislația în vigoare, numai pentru excepții se specifică dacă este vorba despre legislația aplicabilă la un anumit moment. 6. La art.12 alin.(7), este necesară substituirea textului „poate rezolva contractul RCA în termen de 20 de zile” cu textul „are dreptul la rezoluțiunea asigurării în termen de o lună de la”, or potrivit art.1838 alin.(2) din Codul civil al Republicii Moldova, în caz de respingere a modificărilor contractuale propuse, asigurătorul are dreptul la rezoluțiunea asigurării în termen de o lună de la recepționarea notificării scrise de respingere din partea contractantului.	Se comentează Urmare a ședințelor comune (CNP, BNAA, participanți profesioniști) conceptul de referință a fost exclus din proiectul de lege. Cuvintele „în vigoare” au fost înlocuite cu <i>valabile</i> Se comentează Conform Codului civil art.3 alin. (2) <i>Actele normative subordonate legii se aplică la reglementarea raporturilor civile doar în cazurile în care sînt emise în temeiul legii și nu contravin ei.</i> Astfel Codul Civil nu conține o normă specială cu privire la forța juridică a acestuia. Rezultă că legiuitorul nu a acceptat conceptul privind forța juridică superioară a codului civil în raport cu alte legi. Deci, în caz de apariție a contradicțiilor dintre codul civil și alte legi adoptate de Parlament, contradicțiile vor fi soluționate în conformitate cu principiile:

		a) legea mai nouă abrogă legea mai veche; sau b) specialul derogă de la general.
	În context, se propune completarea art.12 cu un nou alineat după alin.(5) cu următorul conținut: „La încheierea contractului de asigurare, solicitantul asigurării trebuie să informeze asigurătorul despre împrejurările pe care le cunoaște sau ar trebui să le cunoască și care fac obiectul întrebărilor concrete puse lui de către asigurător. Împrejurările respective includ și pe cele pe care persoana care urmează a fi asigurată le cunoaște sau ar trebui să le cunoască”.	Se comentează Obligația de informare este prevăzută la art.1837 din Codul Civil al Republicii Moldova, din care motiv s-a evitat plasarea acesteia în proiect. În proiect a fost prevăzută consecința încălcării obligației de informare sau în cazul agravării riscului.
	Noțiunile conținute la alin.(13) al aceluiași articol și anume „baza de date aferentă asigurărilor obligatorii de răspundere civilă auto încheiate pe teritoriul Republicii Moldova” și „baza de date deținută de către direcția specializată a Ministerului Afacerilor Interne” urmează a fi substituite prin denumirea concretă a acestora. Astfel, potrivit Hotărârii Guvernului nr.133 din 27 februarie 2012 a fost instituit Sistemul informațional automatizat de stat în domeniul asigurărilor obligatorii de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, care este destinat înregistrării, colectării, acumulării, actualizării, controlului și analizei informației cu privire la contractele de asigurări, polițele RCA și „Carte Verde”. În partea ce ține de bazele de date deținute de direcția specializată a Ministerului Afacerilor Interne menționăm că, potrivit cadrului normativ, la moment autoritatea posedă/deține un șir de sisteme informaționale, urmînd ca autorul proiectului să determine cu celeritate sistemul informațional și cadrul normativ care îl reglementează. Sub alt aspect, produsul furnizat de sistemul bonus-malus, prin prisma normelor art.17 din Legea nr.133 din 08 iulie 2011 privind protecția datelor cu caracter personal, este o decizie individuală. Astfel, cerințele art.4, art.5 alin.(5), art.12-18 din Legea nr.133 din 08 iulie 2011 privind protecția datelor cu caracter personal, urmează a fi transpuse sub aspectul reglementării concise a normelor proiectului	Se acceptă parțial În scopul uniformizării conceptelor alineatul a fost redactat și expus în următoare redacție: <i>Criteriile de aplicare pentru sistemul bonus / malus sunt cele prevăzute în actul normativ al autorității de supraveghere. Clasa bonus / malus poate lua în calcul istoricul conducătorului auto. Informațiile privind istoricul conducătorului auto sunt cele înregistrate în sistemul informațional automatizat de stat în domeniul asigurărilor obligatorii de răspundere civilă auto încheiate pe teritoriul Republicii Moldova, împreună cu cele din sisteme informaționale deținută de către direcția specializată a Ministerului Afacerilor Interne.</i>

	de lege ce vizează, direct sau indirect, prelucrarea datelor cu caracter personal.	
	7. La art.14 alin.(1), se propune excluderea textului „partea prejudiciată pentru”, deoarece în context acesta este utilizat cu sens ambiguu, or potrivit art.54 alin.(1) lit.f) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, în cadrul actelor normative se evită folosirea cuvintelor și expresiilor idiomatice, care nu sunt utilizate sau cu sens ambiguu. 8. La art.15 alin.(3) noțiunea „utilizatori nemotorizați ai drumurilor” urmează a fi substituită, deoarece aceasta nu este definită în textul	Se comentează Pentru a exclude sensul ambiguu a fost reformulat și expus: <i>Asigurătorul RCA are obligația de a despăgubi persoana vătămată pentru prejudiciile suferite în urma accidentului produs prin intermediul de vehiculul în prvința căruia a fost încheiat un contract de asigurare.</i> Se comentează

	proiectului, sau se recomandă utilizarea noțiunilor statuate de Legea nr.131-XVI din 07 iunie 2007 privind siguranța traficului rutier.	Conceptul de utilizatori nemotorizați ai drumurilor a fost redat în conformitate cu Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16.09.2009(art.12 alin.3)
	9. La art.16 și art.41 alin.(1), este necesară revizuirea grupării elementelor structurale, astfel încât diviziunile literelor să fie însemnate succesiv cu numere ordinare, exprimate prin cifre arabe, urmate de punct, sau exprimate prin cifre romane mici, luate între paranteze, fie sunt precedate de liniuță și încep din rând nou, în strictă corespundere cu art.51 alin.(7) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.	Se acceptă art.16 și art.41 alin.(1) au fost revizuite
	10. La art. 20 alin. (1) lit. c), d) termenul „să încheie” se va substitui cu „să claseze” sau „să înceteze”.	Nu se acceptă Noțiunile „să claseze” sau „să înceteze” nu sunt proprii domeniului asigurărilor.
	11. Art.22 alin.(11) urmează a fi suplinit cu obligația persoanelor antrenate la constatarea inițială de a participa la procesul de constatare a pagubelor, inclusiv efectele juridice în cazul neprezentării acestora.	Se comentează Urmare a ședințelor comune (CNPFF, BNAA, participanți profesioniști) aliniatul a fost redactat și expus în următoarea redacție. <i>Orice modificare/schimbare a soluțiilor tehnice adopte sau dacă în timpul demontării sau reparației bunului avariat se descoperă și alte pagube produse de accident, care nu au putut fi constatate inițial, se încheie un proces-verbal suplimentar de constatare a pagubelor, cu evitarea persoanelor antrenate la constatarea inițială.</i> Totodată conform art.19 alin.8) Persoana păgubită sau reprezentantul ei legal este obligat să asigure, în termenul specificat la art.20 alin.(1) lit. d), accesul asiguratorului sau al reprezentantului de despăgubiri al acestuia la bunurile avariate prin accidentul de vehicul, astfel încât asiguratorul să poată constata valoarea reală a pagubelor.
	12. La art.24 alin.(5), se propune substituirea sintagmei „acțiunea penală” cu sintagma „urmărirea penală”, deoarece actul de împăcare a părților se realizează cu condiția că este pornită urmărirea penală, or potrivit art.109 alin.(2) din Codul penal, împăcarea este personală și produce efecte juridice din momentul pornirii urmăririi penale și până la retragerea completului de judecată pentru delibereare.	Se comentează Urmare a ședințelor comune (CNPFF, BNAA, participanți profesioniști) sintagma „acțiunea penală” a fost exclusă.

	Totodată, la alin.(6) expresia „legislația privind acoperirea cuantumului pagubelor aduse bunurilor”, urmează a fi substituită prin trimitere expresă la actul normativ, în conformitate cu prevederile art.55 din Legea nr.100/2017.	Se acceptă Alin 6) a fost rectificat și expus în următoare redacție: <i>În cazul avarierii sau distrugerii de bunuri, despăgubirea se stabilește în conformitate cu legislația privind acoperirea cuantumului pagubelor aduse bunurilor prezenta lege, ținându-se cont de pretențiile formulate de persoana păgubită, fără a se depăși diferența dintre valoarea acestor bunuri din momentul producerii accidentului și valoarea rămasă și limita maximă a despăgubirilor de asigurare prevăzută de prezenta lege.</i>
	13. Se constată că prevederile art. 25 nu sînt echitabile în raport cu proprietarii/posesorii vehiculelor, favorizând în mod evident asigurătorii, fapt care nu poate fi acceptat. La alin.(2) nu este clar ce semnifică „transmiterea integrală a vehiculului”. Rămîne doar de intuit că se subînțelege transmiterea în proprietate, fapt care nu poate fi admis la nivel de act normativ și nu răspunde cerințelor de calitate a unui act normativ. La alin.(8) prevederile primei propoziții contravin normelor statuate de propoziția a doua. Subsecvent, calcularea vechimii de exploatare a vehiculului în ani, prin rotunjirea acesteia defavorizează în mod vădit proprietarii acestora. Astfel, se propune instituirea unei formule care să fie bazată pe vechimea de exploatare reală a vehiculului.	Se acceptă Conceptul „transmiterea integrală a vehiculului” a fost exclus iar, iar alin.(2) a fost rectificat și expus în următoarea redacție: <i>În cazul daunei totale, valorile menționate la alin.(1) lit.b) sînt confirmate determinate de asigurător direct sau prin servicii externalizate. Persoana păgubită poate opta pentru repararea vehiculului în limita valorii determinate conform alin.(1) lit b), dacă cerințele tehnice permit repararea vehiculului sau pentru soluționarea cazului ca daună totală, prin plata diferenței dintre valoarea vehiculului și valoarea rămasă.</i>
	14. La art.26 alin.(2) lit.d), se propune substituirea termenului „prilejuite” cu termenul „pricinuite”, or potrivit art.54 alin.(1) lit.f) din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, se evită folosirea cuvintelor nefuncționale, care nu sunt utilizate sau cu sens ambiguu.	Se acceptă Termenul „prilejuite” a fost înlocuit cu termenul „pricinuite”.
	15. La art. 43 denumirea instituției „Inspectoratul Național de Patrulare” se substituie cu „Inspectoratul Național de Securitate Publică” (în conformitate cu Ordinul MAI nr. 202/20 „Cu privire la reorganizarea prin fuziune a unor subdiviziuni din subordinea	Se comentează Având în vedere reformele permanente în administrația centrală de specialitate și schimbarea denumirilor s-a propus următoarea redacție:

	Inspectoratului General al Poliției”) și „Poliția de Frontieră” se substituie cu „Inspectoratul General al Poliției de Frontieră”. Complementar, la alin. (2), în scopul excluderii interpretării eronate și/sau abuzive, propunem a expune lit. b) în următoarea redacție: „b) deținerea de către utilizatorii de vehicule înmatriculate în Republica Moldova, la ieșire din țară, a certificatelor de asigurare „Carte Verde” și a valabilității acestora pentru țara de destinație, eliberate de asigurătorii licențiați din Republica Moldova”. 16. La art. 44 alin. (9) este redată ambiguu norma care ar urma să fie aplicată de facto prin nepermiterea traversării frontierei de stat în lipsa poliției de asigurare sau lipsa acesteia pe întreaga perioadă de aflare a mijlocului de transport în Republica Moldova, totodată textul nu stipulează clar impunerea neautorizării trecerii frontierei de stat în acest caz, respectiv, având în vedere că astfel de situații în mare parte sunt tipice pentru a escalada în conflicte între conducătorii auto și poliștii de frontieră. În cadrul aceluiași articol se propune examinarea includerii faptului că pe teritoriul Punctelor de Trecere a Frontierei de Stat să fie create oficii ale Biroului Național al Asigurărilor de Autovehicule, care vor deservi persoanele ce doresc să încheie contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto atât la intrare, cât și la ieșire în/din Republica Moldova, asigurând astfel operativitate și comoditate la traversarea Frontierei de Stat.	<i>Instituțiile subordonate ale Ministerului Afacerilor Interne vor exercita, în punctele de trecere a frontierei de stat a Republicii Moldova, funcția de control privind:</i> Se acceptă S-a reformulat după redacția propusă Se comentează Urmare a ședințelor comune (CNPF, BNAA, participanți profesioniști) alin. (9) a fost exclus.
	17. Interpretarea art. 45 alin. (6) poate crea incertitudine și dificultăți, întrucât anexele unui act normativ se consideră parte a acestuia, iar odată cu abrogarea actului se abrogă și documentele anexă. Astfel nu se necesită o abrogare expresă a acestora, după cum e menționat în conținutul articolului enunțat. La fel, se atrage atenția că, alin.(5) anul aprobării Legii cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule este 2006, dar nu 2016.	Se comentează Abrogarea expresă nu presupune abrogarea totală, din care considerent rămâne formularea din proiect. Se acceptă S-a redactat

CENTRUL DE ARMONIZARE A LEGISLAȚIEI	18. Pe tot parcursul proiectului, este necesară excluderea textului „Legea cu privire la activitatea de asigurare și/sau reasigurare”, deoarece autorul proiectului face trimitere la un act normativ inexistent.	Se acceptă S-a redactat pe tot parcursul textului.
	19. Subsidiar, evidențiem faptul că autorul proiectului urmează a se conforma prevederilor art.54 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative și este necesară revizuirea conținutului proiectului din punct de vedere redacțional, în vederea eliminării greșelilor gramaticale comise și respectării ortografiei. Se recomandă scrierea corectă a cuvintelor ce au în conținutul său litera „i” și litera „â” în conformitate cu prevederile Ordinului Ministrului Educației nr. 872 din 17 octombrie 2016 cu privire la punerea în aplicare a Hotărârilor Consiliului Suprem pentru Știință și Dezvoltare Tehnologică nr. 167 din 07 iulie 2016 și nr. 205 din 25 iulie 2016 și înlăturarea erorilor gramaticale.	Se comentează Textul urmează a fi redactat.
	20. Cu privire la compartimentul 6 din cadrul Notei informative, se evidențiază faptul că mai există un act normativ și anume Legea nr.414/2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru prejudicii produse de autovehicule, care include prevederi asemănătoare celor incluse în proiectul respectiv. Astfel, se solicită completarea compartimentului vizat cu argumentarea necesității modificării/abrogării legii respective.	Se comentează Proiectul de lege a fost elaborat în vederea armonizării și convergenței practicilor în materie cu cele europene (Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16.09.2009)
	Clauza de armonizare a proiectului național nu reflectă cele mai recente amendamente aduse Directivei 2009/138/CE. Astfel, în conformitate cu pct. 30 din Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene, clauza de armonizare a proiectului național se va expune în redacția următoare: Prezenta Lege transpune 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 (Text cu relevanță pentru SEE),	Se acceptă Clauza de armonizare a proiectului național s-a expus în redacția propusă: <i>Prezenta Lege transpune 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 (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Comunității Europene L 263 din 07 octombrie 2009; art. 21 (2) și art. 181 (3) din Directiva 2009/138/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind accesul la</i>

I.M. C.A. GRAWE CARAT ASIGURARI SA	publicată în Jurnalul Oficial al Comunității Europene L 263 din 07 octombrie 2009; art. 21 (2) și art. 181 (3) din Directiva 2009/138/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind accesul la activitate și desfășurarea activității de asigurare și de reasigurare (Solvabilitate II) (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 335 din 17 decembrie 2009, așa cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2018/843 a Parlamentului European și a Consiliului din 30 mai 2018. Concluzii: În urma evaluării proiectului național din perspectiva compatibilității cu legislația UE relevantă, apreciem că acesta și-a atins finalitatea urmărită în ceea ce privește transpunerea Directivei 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi, precum și transpunerea selectivă a Directivei 2009/138/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind accesul la activitate și desfășurarea activității de asigurare și de reasigurare (Solvabilitate II). Totodată, urmează a fi înlăturate deficiențele referitoare la clauza de armonizare formulate în pct. III al prezentei Declarații de compatibilitate.	activitate și desfășurarea activității de asigurare și de reasigurare (Solvabilitate II) (Text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 335 din 17 decembrie 2009, așa cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2018/843 a Parlamentului European și a Consiliului din 30 mai 2018.
	art. 12 privind Primele de asigurare am următoarele comentarii: Au fost operate modificări în 2 puncte care contraveneau metodologiei curente, dar a mai rămas un punct care încă nu a fost modificat și anume: (2) Autoritatea de supraveghere, potrivit alin.(2) va calcula primele minime de referință. Prima de asigurare aplicată de asigurători nu poate fi mai mică decât prima de referință calculată de autoritatea de supraveghere. Propunem următoarea variantă pentru acest punct: (3) Autoritatea de supraveghere, potrivit alin.(2) va calcula primele de referință. Prima de asigurare aplicată de asigurători, ce au o marja	Se comentează Redacția propusă la art.12 din proiect a fost coordonată cu experții Băncii Mondiale în cadrul proiectului de asistență tehnică „Reforma pieței de asigurări din Moldova”. Din considerentele că piața de asigurări autohtonă (în special pe segmentul auto) urmează a fi consolidată și restartată, în contextul crizei pandemice și celei economice, convingerea autorilor se rezumă că o <i>liberalizare</i> imediată, cu un <i>diapazon</i> tarifar (<i>prima de referință minimă</i>) va conduce la minimizarea consecințelor <i>liberalizării</i> tarifar (în multe cazuri, cu impact nefast – atât pentru asigurați, cât și pentru

	de solvabilitate mai mică de 120%, nu poate fi mai mică decât prima de referință calculată de autoritatea de supraveghere.	asigurători) într-un șir de țări (și în cazul piețelor dezvoltate, și în celor în tranziție). În această ordine de idei, pentru perioada imediat următoare piața are nevoie de o gestiune predictibilă, politica tarifară per domeniu fiind una corelată la evoluția social-economică de ansamblu, respectiv la macro- și micronivel.
	De modificat art. 20 alin. (2) din Proiect cu excluderea sintagmei “și să achite” din conținutul articolului varianta propusă fiind “Asigurătorul RCA este obligat să ia o decizie cu privire la soluționarea cererii de despăgubire de asigurare în cel mult 1 lună din data depunerii cererii de despăgubire în cazul dosarului de daune complet și cel mult 3 luni în cazul dosarului de daune incomplet..” Necesitatea excluderii acestei sintagme survine ca urmare a faptului că achitarea dosarului de daună nu ține doar de voința asigurătorului dar și de persoana păgubită, astfel dacă persoana păgubită nu a prezentat nici rechizite bancare și la informare privind decizia luată pe marginea dosarului nu reacționează din diferite motive (ex. placat peste hotare) asigurătorul nu poate îndeplini prevederile stabilite în varianta propusă în proiect.	Nu se acceptă sintagma “și să achite” din conținutul alin.(2) este utilizată pentru a asigura o garanție în plus consumatorului că va primi în termen despăgubirea de asigurare. Situația în care nu sunt prezentate careva documente(de ex. rechizitele bancare), va fi tratată ca dosar incomplet.
	Articolul 20 alin.(4) Dacă asigurătorul RCA nu își îndeplinește obligațiile în termenul prevăzut la alin. (2) sau și le îndeplinește necorespunzător, inclusiv dacă diminuează nejustificat despăgubirea, se aplică o penalitate de 0,1% pentru fiecare zi de întârziere, calculată pe baza sumei totale de despăgubire cuvenită sau a diferenței de sumă neachitată. Plata penalităților se face odată cu plata despăgubirii. În primul rând penalitatea poate fi calculată de la o sumă certă, în al doilea rând dacă asigurătorul diminuează nejustificat despăgubirea, atunci care este mecanismul care stabilește nejustificarea si cum poate fi achitata penalitatea odată cu despăgubirea?	Se acceptă parțial Dacă asigurătorul RCA nu își îndeplinește obligațiile în termenul prevăzut la alin. (2) sau și le îndeplinește necorespunzător, inclusiv dacă diminuează nejustificat despăgubirea, se aplică o penalitate de 0,1% pentru fiecare zi de întârziere.

	De modificat din art. 25 alin. (3) a Proiectului, sintagma „Costul reparației vehiculului se stabilește pe baza documentelor eliberate de unitatea de reparații selectată de părți.” cu varianta „Costul reparației vehiculului se stabilește pe baza documentelor eliberate de unitatea de reparații acceptată de părți.”. De exclus sintagma “inclusiv din străinătate” din art. 25 alin. (5) astfel, varianta propusă fiind: „Prețurile materialelor, părților componente și ale pieselor înlocuite sînt cele practicate de unitățile de reparații.” Dacă nu se exclude această sintagmă intră în contradicție cu prevederile art. 25 alin. (6) care spune “În astfel de cazuri, costul părților componente, al pieselor sau al materialelor (cu condiția că acestea sînt comercializate în Republica Moldova) nu va depăși prețul de vânzare practicat de unitățile de reparații din Republica Moldova.” Prevederile art. 25 alin. (8) sunt inaplicabile atunci cînd persoana pîgubită refuză reparația autovehiculului și solicită calculul în baza alin. (10) “Indiferent de vechimea vehiculului și parcursul acestuia, în cazul în care despăgubirea de asigurare se solicită fără prestarea serviciilor de reparație, costul reparației se stabilește folosind unul din sistemele de evaluare specializate: Audatex, DAT-(Dautsche Automobil Treuhand) sau Eurotax pentru prețurile materialelor, părților componente și ale pieselor înlocuite.” deoarece sistemele de evaluare menționate mai sus folosesc doar prețurile la piese noi originale și nici decum de licență sau foste în folosință.	Se acceptă S-a redactat și s-a expus în următoarea redacție: <i>art. 25 alin. (3) Costul reparației vehiculului se stabilește pe baza documentelor eliberate de unitatea de reparații acceptată de părți</i> Se acceptă S-a redactat și s-a expus în următoarea redacție: <i>Prețurile materialelor, părților componente și ale pieselor înlocuite sînt cele practicate de unitățile de reparații.</i> Se acceptă S-a redactat și s-a expus în următoarea redacție:
CA „GENERAL ASIGURĂRI” SA	Articolul 25. Stabilirea despăgubirilor în cazul avariei sau distrugerii vehiculului (8) În procesul evaluării pagubei, atunci cînd este necesară înlocuirea părților componente și a pieselor, în cazul achitării despăgubirii prin virament în contul bancar al unității de reparații, cuantumul despăgubirii de asigurare urmează a fi stabilit de asigurator ținînd cont de următoarele:	Se comentează Urmare a ședințelor comune cu participanții profesioniști ai pieței asigurărilor s-a redactat art.25 din proiect.

	a) pentru vehicule cu o vechime de pînă la 3 ani de la anul producerii și un parcurs de pînă la 100000 km, costul reparației. Vehiculului se stabilește pe baza documentelor emise de către unitatea de reparații acceptată de părți sau cea indicată în certificatul de garanție valabil la momentul producerii accidentului. În acest caz, la reparația vehiculului se vor utiliza părți componente și piese originale noi; b) pentru vehicule cu o vechime de peste 3 ani de la anul producerii și/sau un parcurs mai mare de 100000 km, costul reparației vehiculului se stabilește pe baza documentelor emise de către unitatea de reparații acceptată de părți. În acest caz, la reparația vehiculului se vor utiliza părți componente și piese noi fabricate în bază de licență (piese after market) sau originale foste în folosință care sunt disponibile pe piața autohtonă. În cazul când părțile componente și piesele noi fabricate în bază de licență sau cele originale foste în folosință nu sînt disponibile pe piața autohtonă, costul reparației pentru vehicule se va determina conform prețului la părțile componente și piesele originale noi. În cazul în care părțile nu ajung la un acord comun cu privire la unitatea de reparație, despăgubirea de asigurare se va determina conform alin.(10) - (13) și se va achita persoanei păgubite. (9) În scopul prevăzut la alin.(8) la calculul vechimii de exploatare a vehiculului se vor lua în considerație un număr întreg de ani calculați de la 01 ianuarie din anul producerii vehiculului pînă la data survenirii riscului asigurat. (10) Indiferent de vechimea vehiculului și parcursul acestuia, în cazul în care despăgubirea de asigurare se solicită în numerar sau prin virament în contul bancar al persoanei păgubite, cuantumul despăgubirii de asigurare se stabilește luînd în calcul prețurile medii practicate de minimum trei unități de specialitate propuse de asigurător pentru manopera și pentru materialele aferente reparației sau înlocuirii părților componente și pieselor avariate, precum și
--	--

	pentru părți componente și piese noi fabricate în bază de licență sau originale foste în folosință care sunt disponibile pe piața autohtonă. În cazul când părțile componente și piesele noi fabricate în bază de licență sau cele originale foste în folosință nu sînt disponibile pe piața autohtonă, costul reparației pentru autovehicule se va determina ținînd cont de sistemele de evaluare specializate ce corespund cerințelor stabilite în actele normative ale Autorității de supraveghere, pentru prețurile materialelor, părților componente și ale pieselor înlocuitoare. Valoarea tarifului orei de muncă este stabilită prin actul normativ al Autorității de supraveghere în condițiile aplicabile Republicii Moldova. (11) În cazul dezacordului persoanei păgubite pe marea cunoscutei despăgubirii de asigurare stabilit conform alin.(10), costul reparației pentru autovehicule se va determina ținînd cont de sistemele de evaluare specializate ce corespund cerințelor stabilite în actele normative ale Autorității de supraveghere, pentru prețurile materialelor, părților componente și ale pieselor înlocuitoare. Valoarea tarifului orei de muncă este stabilită prin actul normativ al Autorității de supraveghere în condițiile aplicabile Republicii Moldova. La determinarea valorii de reparație conform prezentului alineat, nu se vor aplica cheltuielile de transport, taxele vamale și taxa pe valoare adăugată. (12) Orice expertiză judiciară sau extrajudiciară care are drept scop stabilirea costului de reparație a vehiculului trebuie efectuată în mod obligatoriu în strictă conformitate cu prevederile prezentei articole. (13) Orice act ce determină valoarea despăgubirii de asigurare întocmite fără respectarea prevederilor prezentului articol nu pot servi drept temei pentru achitarea despăgubirii de asigurare.	
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	La Art.1 Obiectul legii, prevederile alin.(2) reglementează obiectul asigurării. Propunem inserarea acestor prevederi într-un articol separat și detaliat, întrucît <u>obiectul asigurării</u> nu poate să se regăsească în <u>obiectul legii</u>. De regulă, în articolul destinat obiectului	Se acceptă parțial Urmare a revizuirii denumirii art. 1, acesta a fost redenumit în <i>Obiectul Art.1 Obiectul</i>

	legii se indică categoriile de raporturi juridice care cad și care nu cad sub incidența legii respective. În proiectul inițial remis spre avizare, este prevăzută noțiunea de „<i>Acord multilateral</i>” ca fiind <i>acordul între birourile naționale ale asigurătorilor din statele membre ale Uniunii Europene sau părți la Acordul privind Spațiul Economic European și ale altor state asociate ale Uniunii Europene în ceea ce privește controlul asigurării de răspundere civilă auto, intrat în vigoare pentru biroul național din Republica Moldova</i>. De menționat că Biroul Național din Moldova nu este parte la Acordul multilateral (<i>Multilateral Agreement</i>) care reprezintă un mecanism de cooperare în cadrul Sistemului de Asigurări „Carte Verde”, încheiat la data de 29.05.2008 între statele membre ale Spațiului Economic European și alte state asociate (Serbia, Bosnia Herțegovina și Andorra), cu amendamentele de rigoare pe parcurs. În baza <u>Acordului multilateral</u>, părțile semnatare garantează în mod reciproc acoperirea tuturor prejudiciilor care pot fi pretinse conform Regulamentului general al Consiliului Birourilor Carte Verde (CoB) rezultate din accident de vehicul înregistrat în mod obișnuit pe teritoriul statului pentru care fiecare birou semnatar este competent în mod corespunzător, indiferent dacă vehiculul implicat în <u>accidentul rutier este asigurat de răspundere civilă auto sau nu</u> (a se vedea Constituția Consiliului Birourilor „Carte Verde”, - <i>Articles of Association</i> și Regulamentul general al CoB - <i>Internal Regulations of CoB</i>, Secțiunea III). Prin urmare, dacă ar fi semnat la Acordul multilateral, BNAA ar trebui să garanteze plata despăgubirilor pretinse de un păgubit urmare a producerii unui accident pe teritoriul oricărui stat semnatar, indiferent dacă mijlocul de transport înregistrat în Republica Moldova deține o asigurare de răspundere RCA valabilă la data accidentului sau nu, mecanism care nu este implementat în Republica Moldova.	Se acceptă Având în vedere statutul actual al Republicii Moldova în cadrul SIA Carte Verde precum și argumentele invocate, noțiunea de <i>Acordul multilateral</i>, inclusiv referințele la acesta au fost excluse din Proiectul de lege
--	---	---

	Totodată, în cazul în care se intenționează aderarea la acest sistem de cooperare, atunci legiuitorul trebuie să ia în considerație reglementările CoB care stabilesc o serie de criterii necesar de îndeplinit, la nivel de țară, la înaintarea unei cereri de aderare¹. Prima pre-condiție <i>sine qua non</i> se referă la <u>stabilirea și perceperea unei prime de asigurare unice</u>, valabilă atât pe teritoriul Republicii Moldova cât și pe teritoriul tuturor statelor semnatare ale Acordului multilateral. În același timp, pentru a fi admis la Acordul Multilateral, trebuie îndeplinite în mod cumulativ și alte condiții, precum: - structura, finanțarea, calitatea și performanța generală a Biroului trebuie să fie una pozitiv apreciată de CoB; - existența unui Centru de informare care să furnizeze informații de încredere privind vehiculele înregistrate/asigurate emise, vehiculele exonerate de obligația de asigurare RCA, etc. (gestionat de Biroul Național); - nivel adecvat (înalt) al acoperirii de asigurare în raport cu parcul de vehicule înregistrate. Se consideră un nivel adecvat de un grad de acoperire de cel puțin 95%, (actualmente în Republica Moldova se înregistrează un grad de acoperire de 65%, dacă raportăm numărul de contracte RCA internă încheiate la numărul de vehicule înregistrate în Registrul de stat al vehiculelor, evident că acest indicator comportă un caracter rezervat, deoarece acuratețea datelor reflectate nu este cunoscută, în contextul în care există mașini scoase din uz, dar sunt reflectate în Registrul); - reglementarea unor proceduri clare de înregistrare și radiere a vehiculelor;
--	---

¹ A se vedea Criteriile necesar a fi satisfăcute de către un Birou care intenționează să adere la Acordul multilateral aprobate de Adunarea generală a CoB din 02 iunie 2016, Tallinn Estonia.

	- calitatea executării funcțiilor de control a asigurărilor la punctele de trecere a frontierei de stat; - rolul și intervenția Fondului de garantare în cazul vehiculelor cu plăcuțe de înmatriculare care nu corespund cerințelor; - cazurile de insolvabilitate a asigurătorilor din ultimii 10 ani și cota de piață a acestora; - program adecvat de reasigurare; - aprobarea Comitetului de Monitorizare al CoB; - rolul autorităților de supraveghere asupra capacității decizionale a Biroului Național; - situația economică și politică în țară. Respectiv, reglementarea în proiectul de lege supus avizării publice a divizării acoperirii teritoriale prin asigurarea RCA (internă - cu valabilitate pe teritoriul Republicii Moldova și externă - cu valabilitate pe teritoriul statelor membre ale Sistemului Carte Verde), cu perceperea unor prime de asigurare diferite, exclude din start posibilitatea apartenenței Republicii Moldova la Acordul Multilateral pentru necorespondere la cerința <i>sine-qua-non</i> sus-menționată. De asemenea, contextul economic general, inexistența unui Fond național de garantare în asigurări sau a unui Centru de Informare în sensul prevederilor legislației europene în materie (Directiva UE nr.2009/103 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi), procentul semnificativ de neacoperire prin asigurarea obligatorie RCA a mijloacelor de transport înregistrate², etc., nu constituie premise de satisfacere a criteriilor invocate supra.
--	--

² în perioada anilor 2015-2019, gradul de cuprindere a autovehiculelor în asigurarea RCA internă reflectă menținerea nivelului de acoperire la un prag nesatisfăcător, între 61% - 67%, ceea ce impune întreprinderea unor măsuri, de comun cu autoritățile competente, în vederea creșterii acestui indicator, care este în directă interdependență cu acuratețea datelor reflectate în Registrul de stat al Transporturilor deținut de Agenția Servicii Publice.

	În completare menționăm că mai bine de 15 ani, Republica Moldova s-a aflat în procedură specială de monitorizare în cadrul CoB, cu necesitatea îndeplinirii unor criterii și garanții financiare stabilite de CoB. Deși anul curent, factori de decizie din cadrul Consiliului Birourilor au înaintat propunerea de ridicare a sancțiunii de monitorizare a Biroului Național din Moldova în Sistemul „Carte Verde”, o decizie finală în acest sens urmează a fi adoptată de forul suprem al CoB, în septembrie 2020. Astfel, Biroul Național opinează că, prealabil și în procesul reglementării cadrului legislativ, asemenea prevederi conceptuale sunt necesar a fi discutate și coordonate cu participanții profesioniști la piața de asigurări și instituțiile de stat competente întru abordarea unei atitudini comune și asumate de către toți participanții la proces, inclusiv sub aspect social și politic. În conchidere, definiția „<i>Acord multilateral</i>” urmează a fi exclusă din proiectul legii. Totodată, toate aspectele reglementate pe parcursul proiectului de lege remis spre avizare care derivă din conceptul Acordului multilateral, urmează a fi amendate în mod corespunzător (excludere/modificare), cu luarea în considerare a prevederilor Sistemului Internațional de Asigurări „Carte Verde” (Regulamentul general al CoB, alte reglementări pertinente).	
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	La noțiunea „birou național al asigurătorilor auto (în continuare birou național)”, întru corespunderea cu noțiunea din Constituția CoB, propunem completarea după sintagma „Organizației Națiunilor Unite” cu sintagma „și a legislației naționale privind asigurarea de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse de vehicule”, iar sintagma finală „de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule” de modificat cu sintagma „obligatorie RCA”.	Se acceptă parțial Noțiunea „birou național al asigurătorilor auto (în continuare birou național)” a fost reformulat și expus: <i>birou național al asigurătorilor auto (în continuare birou național)</i> – o organizație profesională constituită în conformitate cu Recomandarea nr. 5 din 25 ianuarie 1949 adoptată de Subcomitetul pentru transport rutier al Comitetului pentru transport pe uscat din cadrul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite și a legislației naționale privind asigurarea RCA, care reunește societățile de asigurare care sunt autorizate într-un stat să practice activitatea de asigurare obligatorie RCA.

	La definiția „Biroul Național al Asiguratorilor de Autovehicule” propunem completarea, în paranteză, după sintagma „în continuare” cu sintagma „Biroul Național sau”, precum și menținerea cuvântului „licențiați” și nu „autorizați”. Art.24 din Legea nr.407-XVI din 21.12.2006 cu privire la asigurări reglementează activitatea de licențiere a activității de asigurare (reasigurare), iar potrivit art.32 din Legea nr.414-XVI din 22 decembrie 2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, calitatea de membru BNAA se obține de către asigurător din momentul în care este licențiat pentru asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto internă sau pentru asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto internă și externă. După sintagma „îndeplinește atribuțiile de birou național” să fie completat cu sintagma „în Sistemul Internațional de Asigurări „Carte Verde”.	Se acceptă parțial Definiția „Biroul Național al Asiguratorilor de Autovehicule” a fost redactat și expus: <i>Biroul Național al Asiguratorilor de Autovehicule (în continuare BNAA)</i> – o asociație profesională independentă și autonomă a tuturor societăților de asigurare, care sunt licențiate în baza legii, să practice în Republica Moldova activitatea de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și care îndeplinește atribuțiile de birou național în Sistemul Internațional de Asigurări „Carte Verde”, de organism de plată a despăgubirilor, precum și alte atribuții conferite de prezenta lege; Totodată sintagma <i>(în continuare BNAA)</i> nu va fi completată cu <i>Biroul Național sau</i>, din considerentul că pe parcursul legii nu se mai utilizează textul <i>Biroul Național</i> cu majuscule.
Biroul Național al Asiguratorilor de Autovehicule (BNAA)	Noțiunea de „Carte Verde” urmează a fi reglementată în corespundere cu prevederile Constituției CoB (Articles of Association): „Carte Verde” - document internațional de asigurare corespunzător oricărei din modelele aprobate de Consiliul Birourilor”. Respectiv, din noțiunea „Carte Verde”, sintagma finală reglementată „cu valabilitate în afara țării emitente, în conformitate cu Recomandarea nr.5 din 25 ianuarie 1949, adoptată de Subcomitetul de transporturi pe uscat din cadrul Comisiei Economice pentru Europa Organizației Națiunilor Unite”, propunem să se substituie cu sintagma „în conformitate cu oricare din modelele aprobate de Consiliul Birourilor”.	Se acceptă Definiția „Carte Verde” s-a redactat și s-a expus – „Carte Verde” - document internațional de asigurare eliberat în numele unui birou național al asiguratorilor auto, care atestă existența asigurării obligatorii RCA în conformitate cu oricare din modelele aprobate de Consiliul Birourilor.
	La definiția „Consiliul Birourilor Sistemului Internațional de Asigurări „Carte Verde” (în continuare - Consiliul Birourilor)” propunem completarea acesteia cu prevederi din noțiunea reglementată în Constituția CoB (Articles of Association): „Asociație - „Consiliul Birourilor”, abreviat CoB, o asociație internațională non-profit organizată în conformitate cu legislația din Belgia”. Respectiv, în noțiunea din proiectul de lege, după sintagma „asociație internațională” de completat cu sintagma „non-profit” și după	Se acceptă Definiția „Consiliul Birourilor Sistemului Internațional de Asigurări „Carte Verde” (în continuare - Consiliul Birourilor)” s-a modificat și s-a expus: <i>Consiliul Birourilor Sistemului Internațional de Asigurări „Carte Verde” (în continuare - Consiliul Birourilor)</i> – asociație internațională non profit a birourilor naționale din statele membre ale Sistemului Internațional de Asigurări „Carte Verde”, organizată în conformitate

	sintagma „Sistemului Internațional de Asigurări „Carte Verde” de completat cu sintagma „organizată în conformitate cu legislația din Belgia”. Întrucât în textul proiectului s-au propus amendamente care conțin noțiunea de „corespondent”, propunem completarea articolului cu această definiție: „corespondent - orice societate de asigurare și/sau reasigurare sau altă persoană juridică desemnată de către una sau mai multe societăți de asigurare și/sau reasigurare nerezidente ale Republicii Moldova, cu aprobarea prealabilă a Biroului Național al Asigurătorilor de Autovehicule, în scopul soluționării cererilor de despăgubire rezultate din accidente de autovehicule produse pe teritoriul Republicii Moldova pentru care societatea sau societățile de asigurare și/sau reasigurare nerezidente au emis o poliță de asigurare de răspundere civilă auto valabilă pe teritoriul Republicii Moldova”. Prevederile referitoare la noțiunea „limitele teritoriale de aplicare ale asigurării de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule” urmează a fi revizuite astfel încât să fie fără echivoc și clar principiul aplicării asigurării ori având la bază principiul teritorialității ori principiul plăcuței de înmatriculare. În denumire, cuvântul „aplicare” de substituit cu cuvântul „acțiune”. Asigurarea obligatorie RCA internă poate fi achiziționată și de un vehicul cu plăcuța din străinătate și invers, un vehicul cu plăcuța din MD va avea asigurarea Carte Verde valabilă în străinătate. Respectiv, reglementările de la lit.a și lit.b) din noțiune urmează a fi îmbunătățite prin luarea în considerare în ambele cazuri atât a plăcuțelor de înmatriculare a vehiculului, cât și a efectelor contractului de asigurare obligatorie RCA, precum și cu reglementarea clară a valabilității teritoriale în cazul RCA internă – teritoriul Republicii Moldova, precum și în cazul RCA externă – teritoriul statelor membre ale Sistemului internațional de asigurare „Carte Verde”, la care este parte și Republica Moldova.	cu legislația din Belgia, care este responsabil pentru administrarea și coordonarea relațiilor între birourile naționale privind asigurarea de răspundere civilă auto. Nu se acceptă Noțiunea de „corespondent” este reglementată în Proiectul de lege cu privire la activitatea de asigurare/reasigurare. Întru evitarea repetării (Legea nr.100/2017) se propune de a nu include noțiunea în proiectul legii referitor la RCA.
	Se acceptă parțial Având în vedere excluderea conceptului Acord Multilateral lit.c) și d) din definiție se exclud Noțiunea la care s-a făcut referință a fost modificată și s-a expus: <i>limitele teritoriale de acțiune ale asigurării de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule:</i> a) teritoriul Republicii Moldova – asigurarea internă; sau b) teritoriile statelor membre ale Sistemului Internațional de Asigurări „Carte Verde” – asigurarea externă;	Având în vedere excluderea conceptului Acord Multilateral lit.c) și d) din definiție se exclud Noțiunea la care s-a făcut referință a fost modificată și s-a expus: <i>limitele teritoriale de acțiune ale asigurării de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule:</i> a) teritoriul Republicii Moldova – asigurarea internă; sau b) teritoriile statelor membre ale Sistemului Internațional de Asigurări „Carte Verde” – asigurarea externă;

	De asemenea, lit.c) și lit.d) din definiția cum este redată în proiectul inițial și care operează cu prevederi specifice Acordului multilateral urmează a fi excluse.	
	La Art.4 alin.(2) , sintagma finală „din alte state” propunem să se modifice cu sintagma „din statul unde a avut loc accidentul”. Legislația altor state se va aplica în acord cu regula locului accidentului, aplicabilă în fiecare caz separat.	Se acceptă sintagma finală „din alte state” a fost modificată cu sintagma „din statul unde a avut loc accidentul”.
	Art.6 alin.(2) , care reglementează exigențele față de asigurătorul de răspundere civilă auto externă, propunem completarea la început cu lit.a), cu renumerotarea literelor: „a) practică de cel puțin 2 ani asigurarea RCA internă” Această condiție derivă din prevederile Art.5 al Constituției CoB (Articles of Association) care stipulează criteriile de admisibilitate a unui Birou Național la Sistemul „Carte Verde” și Proceduri Standard de Operare (Standard Operating Procedures) elaborate în completarea Constituției, Art. 2.4.18, care prevăd condiția ca statul care intenționează să fie membru al Sistemului „Carte Verde” trebuie să implementeze, de cel puțin 2 ani, legislația care reglementează asigurările RCA.	Se acceptă parțial Art.6 alin.(2) , se completează cu lit.a), cu următorul conținut: <i>a) sa dispună de experiență de cel puțin 2 ani în asigurarea obligatorie RCA;</i> În proiect nu va fi pusă condiția de dispunere a unei experiențe de 2 ani în asigurarea RCA internă din considerentul că este posibilă situația când pe piața internă poate să apară o companie internațională (sucursală acesteia) care este în imposibilitatea deținerii practicii RCA internă (pe teritoriul RM dar să dețină o practică RCA în statul de origine). La litera c) cuvântul „cerință” a fost substituit cu cuvântul „recomandarea”,
	De asemenea, la lit.c), cuvântul „cerință” propunem să se substituie cu cuvântul „recomandarea”, având în vedere că, în practică, aceste cerințe referitoare la garanțiile financiare sunt înaintate de CoB cu titlu de recomandare.	Se acceptă Cuvântul „reprezentant” s-a completat cu sintagma „de despăgubiri”
	La Art.7 alin.(1) , după cuvântul „reprezentant” propunem a se completa cu sintagma „de despăgubiri” întru clarificarea acestei noțiuni, astfel cum este prevăzut la alin.(2) al aceluiași articol.	Se acceptă Urmare a propunerilor alin.6) a fost modificat și expus după cum urmează:
	De asemenea, la alin.(6) , sintagma „numele și prenumele, data nașterii” urmează să fie modificată cu sintagma „datele de identificare” sau sintagma „data nașterii” să fie substituită cu sintagma „IDNP” având în vedere irelevanța datei nașterii a	

	reprezentantului de despăgubiri persoana fizică, precum și în cazul reprezentantului de despăgubiri persoana juridică, suplimentar denumirii și sediului acesteia, de completat cu datele privind IDNO.	<i>Asiguratorul RCA este obligat să informeze autoritatea de supraveghere cu privire la numele și prenumele, numărul de identificare de stat a reprezentantului de despăgubiri, adresa (sursalei/subdiviziei asiguratorului RCA) în care acesta va desfășura activitatea, în cazul în care reprezentantul este o persoană fizică, sau cu privire la denumire, sediu, numărul de identificare de stat/codul fiscal, în cazul în care reprezentantul de despăgubiri este o persoană juridică, precum și cu privire la toate modificările în privința reprezentanților, în termen de 7 zile lucrătoare de la numire ori modificare.</i>
	La Art.8 alin.(2), propunem excluderea sintagmei finale din paranteze „(număr nelimitat de utilizatori)”, or, proiectul de lege nu mai prevede opțiunea de contract cu număr limitat de utilizatori.	Se comentează Odată cu modificarea conceptului și operarea cu noțiuni noi, se menține necesitatea păstrării sintagmei „(număr nelimitat de utilizatori)”
	De asemenea, se impune reformulare prevederilor de la alin.(7) care sunt ambigue. Nu sunt clare consecințele neinformării asiguratorului în cazul înstrăinării vehiculului și cesionării drepturilor contractuale ale fostului asigurat.	Se comentează În art.8 alin.7) statuează obligația de informare a asiguratorului RCA în cazul înstrăinării vehiculului. Consecințele neinformării (în cazul trecerii dreptului de proprietate de la persoana fizică la persoana juridică sau de la persoana juridică la firmele de taxi/rent a car) sunt prevăzute în art.8 alin.3) și 4) și art.30. Din motiv că proiectul prevede conceptul de „(număr nelimitat de utilizatori)”, nu este necesară prevederea unor consecințe, fiind prezentă doar obligația de informare.
	La Art.9 alin.(3) propunem ca sintagma „în oficiul autorizat al asiguratorului” să fie modificată, spre exemplu, cu sintagma „prin cerere adresată asiguratorului” întru excluderea posibilității de încheiere a contractului RCA doar prin prezența fizică a solicitantului în oficiul autorizat al asiguratorului, dar și prin înaintarea unei cereri	Se acceptă parțial Art.9 alin.(3) s-a modificat și s-a expus în următoarea redacție: <i>Persoana care folosește pe teritoriul Republicii Moldova vehicul înmatriculat în străinătate, dar neasigurat, sau al cărui termen de asigurare expiră în timpul aflării pe teritoriul Republicii Moldova încheie contract de asigurare obligatorie RCA internă cu asiguratorul</i>

	cu emiterea asigurării RCA în regim on-line, în coroborare cu art.8 alin.(1) din proiect. De asemenea, considerăm că prevederile art.9 alin.(4) lit. a) – c) sunt discriminatorii față de unele persoane, cum ar fi cele care nu au încheiat o asigurare RCA valabilă la data solicitării (de exemplu, din motive obiective de nefolosință a bunului, plecare peste hotare) și, respectiv, rezultă că data respectivă nu este acoperită prin asigurarea RCA, spre deosebire de persoanele care achiziționează vehicule noi și sunt supuse înmatriculării pentru prima dată, asigurarea RCA contractată de aceștia fiind valabilă din data respectivă. Din considerentele expuse, în situație inechitabilă ar fi și un conducător auto cu un vehicul înmatriculat în străinătate care intenționează să intre pe teritoriul Republicii Moldova și respectiv să solicite încheierea unei asigurări RCA internă la punctul de trecere a frontierei de stat având în vedere expirarea certificatului său de asigurare Carte Verde. Sunt prevederi care lasă loc de interpretare disproporționat în defavoarea anumitor consumatori, inclusiv a consumatorului străin, care nu are o asigurare valabilă pe teritoriul Republicii Moldova. De asemenea, determinarea începerii răspunderii/efectelor asigurării din ziua următoare încheierii contractului sau emiterii poliței RCA, este contrară art. 1835 alin. (1) din Codul Civil al Republicii Moldova. Prin urmare, se impune revizuirea reglementărilor de la lit. a), b) și c) privind intrarea în vigoare a acoperirii de asigurare prin contractul de asigurare RCA internă, iar ultima literă din alineat care indică începerea răspunderii în cazul contractelor de asigurare obligatorie RCA externă trebuie să fie renumerotată în dependență de modificările efectuate.	<i>RCA la intrarea vehiculului pe teritoriul Republicii Moldova, la punctul de trecere a frontierei de stat, sau cel târziu în ultima zi de valabilitate a documentului de asigurare.</i> Se comentează În cadrul discuțiilor pe marginea proiectului companiile emitente a asigurărilor RCA au pledat pentru începerea răspunderii asigurătorului din ziua următoare. Acest fapt a fost dictat de începerea educării consumatorului și pentru evitarea unor ilegalități cu polița de asigurare RCA. Începerea răspunderii cu ziua următoare a contractului RCA, nu este contrară art.1835 alin.1 Cod Civil, deoarece la final prevede – <i>dacă legea sau contractul nu prevede altfel.</i> Prin urmare, s-au revizuit reglementările de la lit. a)-c) și s-au expus după cum urmează: <i>(4) Răspunderea asigurătorului începe:</i> <i>a) în cazul contractelor de asigurare obligatorie RCA internă:</i> - din ziua următoare celei în care expiră valabilitatea contractului de asigurare obligatorie RCA anterior, pentru asiguratul care își îndeplinește obligația încheierii asigurării cel mai târziu în ultima zi de valabilitate a acesteia; - 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; - din momentul eliberării contractului de asigurare obligatorie RCA, dar nu mai devreme de data intrării în vigoare a certificatului de înmatriculare temporară sau certificatului de înmatriculare permanentă a vehiculului, pentru vehiculele comercializate care urmează să fie înmatriculate. - din momentul eliberării contractului de asigurare obligatorie RCA, pentru persoanele care folosesc pe teritoriul Republicii Moldova vehicul înmatriculat în străinătate;
--	---	--

	Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA) Art.10 alin.(4) lit.b) prevede decesul asiguratului persoană fizică ca temei pentru posibilitatea de rezoluțiune a contractului de asigurare RCA, dar cu respectarea unui termen de notificare prealabilă de 30 zile până la data rezoluțiunii. Acest termen este inaplicabil pentru acest temei, nefiind cunoscută data potențială a decesului asiguratului în cadrul unui contract sau se are în vedere că moștenitorii care intră în succesiune după 6 luni de la deces au posibilitatea de a înainta cerere de rezoluțiune a contractului de asigurare? Totodată, chiar în cazul admiterii posibilității de rezoluțiune, nu este clar cine înaintează cererea de rezoluțiune a contractului. În fond, întrucât contractul de asigurare RCA acoperă nr. nelimitat de utilizatori, el poate fi menținut în vigoare de utilizatorii (moștenitorii) din continuare a bunului.	b) în cazul contractelor de asigurare obligatorie RCA externă – din data indicată în contract. Se acceptă Prevederea decesul asiguratului persoană fizică a fost plasat la alin.6) care prevede încetarea contractului de asigurare.
	Alin. (5) prevede că contractele de asigurare obligatorie RCA externă cu valabilitatea de o lună sau mai mică, pot fi rezoluționate fără aplicarea notificării, dar până la data începerii perioadei de asigurare. Totodată, un alt temei de rezoluțiune fără respectarea termenului ar fi pentru asigurații care nu sunt autorizați să traverseze frontiera de stat din alte motive decât cele care țin de asigurare. Astfel, există situații când perioada de asigurare a început, dar personale nu au utilizat produsul de asigurare, respectiv aceste prevederi sunt inechitabile în raport cu persoanele care nu utilizează asigurarea, ceea ce impune revizuirea acestor prevederi. În același context, urmează de reglementat în așa fel cazurile de rezoluțiune a asiguraților Carte Verde, încât să nu se facă un abuz din partea cetățenilor care au ieșit din țară, au beneficiat de protecție de asigurare, iar la revenire solicită rezoluțiunea contractului.	Se comentează Din lipsa certitudinii că după începerea perioadei de asigurare contractul de asigurare RCA externă nu va fi folosit, nu se acceptă rezoluțiunea contractelor după data începerii perioadei de asigurare. Majoritatea temeiurilor de imposibilitate a traversării frontierei de stat pot fi cunoscute până la începerea perioadei de asigurare.
Biroul Național al Asigurătorilor	La alin.(6) lit.b), încetarea contractului RCA urmare a lichidării asiguratului persoană juridică este inoportună în cazul lichidării	Se comentează În cazul lichidării prin reorganizare (fuziune sau absorbție) conform prevederilor codului civil, va fi necesară înregistrarea de stat a noilor

de Autovehicule (BNAA)	acesteia prin reorganizare cum ar fi fuziune sau absorbție. Prin urmare se impune precizarea normelor, cu excepțiile în cauză. La Art.12 alin.(4) nu este clar mecanismul aplicării sistemului bonus-malus. Din normele proiectului de lege rezultă că încheierea unui contract RCA prezumă un număr nelimitat de utilizatori, respectiv, în cazul persoanei fizice, care este unul din utilizatorii vehiculului, care are nu are în istoric, daune înregistrate, dar alți utilizatori ai vehiculului înregistrează daune în istoric, atunci la stabilirea cuantumului primei de asigurare se ia în calcul istoricul căruia conducător auto? care are calitate de utilizator sau asigurat? Prin urmare, considerăm că mecanismul sistemului bonus-malus trebuie reglementat fără ambiguități și în așa fel încât să fie funcțional. De asemenea, nu este clar în cazul persoanei juridice, istoricul cărei persoane se ia în calcul, dacă conducători auto al vehiculului pot fi diverse persoane fizice admise la conducerea acesteia. Respectiv, în acest caz, urmează a fi luat în calcul istoricul daunelor comise la conducerea vehiculului care aparține persoanei juridice, cu reglementarea corespunzătoare a cazului. Respectiv, sugerăm a fi consultată practica altor state în domeniu. Art.14 alin.(2) lit.b), nu este clar la ce se referă costurile de radiere care se acoperă prin asigurarea RCA	persoane juridice. Astfel se vor modifica coeficienții de rectificare aferenți persoanelor juridice nou formate. Se comentează Conform art.12 criteriile de aplicare pentru sistemul bonus / malus vor fi prevăzute în actul normativ al autorității de supraveghere. Clasa bonus / malus poate lua în calcul istoricul conducătorului auto. Actualmente, autoritatea de supraveghere prin Hotărârea CNPF nr.22/3/2015 reglementează aplicarea sistemului bonus malus în funcție de istoricul daunelor, în conținutul căruia detaliat este specificată procedura. După intrarea în vigoare a proiectului autoritatea de supraveghere prin act normativ va detalia procedura de aplicare a sistemului bonus malus.	Se acceptă S-a redactat și s-a expus: Art.14 alin.(2) lit.b), <i>daune materiale, inclusiv costuri de radiere a vehiculului și cheltuieli de diminuare a daunelor;</i> Se comentează Prevederile art.16 alin.3 se referă la excluderea posibilității de despăgubire dublă, iar formularea <i>nici cele care au urcat de bunăvoie în vehiculul condus de către persoana vinovată pentru producerea accidentului, dacă se dovedește că acestea știau că pentru vehiculul respectiv nu era în vigoare un contract de asigurare obligatorie RCA</i> este preluată din art.10 alin.2 din Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009
---------------------------	--	---	---

	Întrucât și asigurarea RCA este un produs de asigurare obligatoriu reglementat prin lege pentru care s-a încasat o primă de asigurare, sunt confuze raționamentele pentru care persoanele păgubite nu pot fi despăgubite în baza acestui produs, ci urmează să beneficieze de despăgubiri în baza altor asigurări facultative/obligatorii sau pot pretinde compensarea prejudiciului în baza legii. Or, în asemenea cazuri, considerăm că este restrâns în mod nejustificat dreptul acesteia de a se adresa unui subiect a cărui răspundere este angajată la producerea cazului asigurat. De asemenea, prevederile acestui alineat sunt în contradicție cu normele reglementate în art.24 alin.(9) care stipulează: „Dacă, la data producerii accidentului de vehicul, persoana păgubită are în vigoare un contract de asigurare de bunuri pentru bunurile avariate sau distruse prin accidentul de vehicul, proprietarul acestor bunuri poate opta pentru a fi despăgubit în temeiul acelui contract sau în temeiul contractului de asigurare obligatorie RCA.” și care, de facto, prevede dreptul de opțiune al persoanei păgubite. Propunem amendarea prevederilor alineatului menționat, astfel încât păgubitul să poată beneficia de despăgubiri, cu înaintarea pretențiilor către subiectul plătit în baza opțiunii voluntare (asigurătorul RCA/asigurătorul CASCO/altă persoană de drept), cu informarea acestuia din urmă despre existența celorlalte posibilități de recuperare a prejudiciului. Respectiv, se impune coroborarea prevederilor art.16 alin.(3) cu art.24 alin.(9) din proiect. Totodată, este dificil a proba în practică faptul cunoașterii de către un pasager a deținerii sau nu de către conducătorul auto vinovat în producerea accidentului rutier a unei asigurări RCA valabile la acest moment. Întrucât păgubitul, în cazul adresării către Biroul Național pentru compensarea prejudiciului, urmează a fi refuzat în achitarea despăgubirii, considerăm aceste prevederi inechitabile în raport cu partea prejudiciată care astfel trebuie să suporte consecințele omisiunii unei alte persoane, în acest caz – conducătorul auto	privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi. Art. 16 alin.3 are drept scop evitarea dublei despăgubiri și nu necesită a fi coroborat cu art.24 alin.9 din proiect.
--	--	---

	neasigurat RCA, vinovat în producerea accidentului rutier. Astfel, propunem excluderea părții finale „și nici cele care au urcat de bunăvoie în vehiculul condus de către persoana vinovată pentru producerea accidentului, dacă se dovedește că acestea știau că pentru vehiculul respectiv nu era în vigoare un contract RCA.”	
Biroul Național al Asiguratorilor de Autovehicule (BNAA)	La Art.18 alin.(1) lit.d), considerăm că asiguratul Carte Verde din străinătate urmează să înștiințeze Biroul Național despre producerea accidentului rutier în care este implicat pe teritoriul Republicii Moldova, or nu poate fi stipulat în obligația sa de a înștiința, în termen de 48 ore asiguratorul din străinătate. Respectiv se propune a se amenda textul normei cu prevederi corespunzătoare, prin completarea după sintagma „polița de asigurare RCA” cu sintagma „sau BNAA în cazul unui asigurat care deține certificat de asigurare „Carte Verde” pentru accidente produse pe teritoriul Republicii Moldova. De asemenea, propunem a se exclude sintagma „trebuie să anunțe asiguratorii respectivi și BNAA fiind”, întrucât obligația de notificare este deja în prima parte a propoziției. La alin.(3), care stabilește că refuzul asiguratului de a se prezenta la solicitarea asiguratorului nu îngrădește dreptul persoanei vătămate de a fi despăgubită, sugerăm o reformulare a prevederilor în cauză, întrucât faptul că nu se îngrădește dreptul la daună al persoanei vătămate nu presupune ca asiguratorul nu este în drept să refuze în plata daunei în caz de refuz al asiguratului să se prezinte la asigurator și să contrasemneze, spre exemplu, dosarul de daună. Art.19 alin.(7), Drepturile persoanei păgubite într-un accident provocat de vehicule obținute pe cale ilicită dar neasigurate în baza unui contract de asigurare RCA urmează a fi coroborate cu prevederile art.16 alin.(1) lit.c) și anume cazul de exonerare a răspunderii asiguratorului RCA în cazul în care accidentul a fost produs din culpa exclusivă a unei terțe persoane. Or, prin prisma acestor reglementări, cazul furtului unui vehicul de către o terță	Se acceptă Art.18 alin.(1) lit.d), a fost modificat și expus: <i>d) să înștiințeze, în 48 de ore din momentul producerii accidentului, asiguratorul care a emis polița de asigurare RCA sau BNAA în cazul unui asigurat care deține certificat de asigurare „Carte Verde” pentru accidente produse pe teritoriul Republicii Moldova. Participanții la accident care dețin polițe de asigurare RCA și/sau certificate de asigurare „Carte Verde”, indiferent de rezultatele constatării vinovatului, sînt obligați să nu întreprindă de sine stătător măsuri de înlăturare a pagubelor;</i> Se comentează Alin.3 precizează că, dreptul persoanei vătămate de a fi despăgubită este realizat în condițiile legii și nu poate fi afectat de refuzul asiguratului de a se prezenta la solicitarea asiguratorului. Dosarul de daune respectiv va fi regularizat stric în condițiile legale. Se acceptă Alin.7 a fost modificat și expus: (7) <i>Drepturile persoanei păgubite într-un accident provocat de vehicule se exercită față de BNAA, iar despăgubirile se achită în limitele de răspundere stabilite în art.13 și în condițiile art.39 alin.(3) în următoarele cazuri:</i> <i>a) dacă vehiculul a fost identificat, dar nu a respectat obligația de încheiere a contractului de asigurare obligatorie RCA;</i>

	persoană și comiterii unui accident de către aceasta la conducerea vehiculului respectiv în raport cu care un asigurător RCA a emis o asigurare valabilă cade sub incidența atât a exonerării de răspundere din partea asigurătorului RCA pentru temeiul menționat, cât și din partea BNAA având în vedere emiterea unei asigurări valabile la conducerea vehiculului obținut ilicit și respectiv, neîntruirea cerinței referitoare la omiterea încheierii asigurării. Prin urmare, este oportună concretizarea și eliminarea incertitudinilor privind posibilitatea persoanei păgubite de a-și recupera pagubele suferite eventual conform speței descrise. Aceleași precizări se impun și la art.39, cu coroborarea temeiurilor de achitare din Fondul de Protecție a Victimelor Străzii.	b) <i>dacă vehiculul a rămas neidentificat;</i> c) <i>dacă vehiculul a fost obținut pe cale ilicită;</i> d) <i>în caz dacă accidentul are loc în perioada suspendării contractului de asigurare obligatorie RCA pentru vehicul, indiferent de persoana care l-a cauzat. În aceste cazuri, drepturile și obligațiile aferente dosarului de daune, constatarea pagubelor, stabilirea și plata despăgubirilor, prevăzute de prezenta lege pentru asigurător, se vor atribui și BNAA.</i> Corespunzător s-au făcut precizări în art 39 alin.3 lit.c) după cum urmează: c) <i>dacă vehiculul a fost obținut pe cale ilicită, despăgubirea se plătește pentru vătămări corporale sau deces, iar pentru prejudiciul material adus persoanei vătămate ca echivalentul în lei a sumei ce depășește 250 EUR calculat cu aplicarea cursului oficial al leului moldovenesc comunicat de Banca Națională a Moldovei pentru ziua producerii accidentului;</i>
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	Art.22 alin.(4) lit.f) prevede că în dosarul de daune se include în mod obligatoriu devizul cheltuielilor de reparație și/sau de înlocuire a părților sau pieselor avariate, cu indicarea prețurilor <u>întocmit de un expert independent</u> sau de o unitate de reparații acceptat/acceptată de părți. Pe parcursul textului de lege expertul independent nu apare ca parte în procesul de regularizare a daunelor, respectiv nu este clar care este rolul său în această situație. Alin.(4), lit.k) prevede confirmarea persoanei păgubite sau a reprezentantului său referitor la achitarea despăgubirii de asigurare. Această practică nu se atestă în cazul se propune transfer la contul bancar al persoanei păgubite sau al unității de reparații a cuantumului despăgubirii. Prin urmare, se propune amendarea prevederilor în cauză cu confirmarea referitor la cuantumul despăgubirii nu la achitarea acesteia în baza acordului încheiat cu asigurătorul. De asemenea, cazurile în care persoana păgubită exprimă angajamentul ca să restituie despăgubirea de asigurare indicate la	Se acceptă Sintagma - <i>întocmit de un expert independent</i>- a fost exclusă. Totodată întru coroborarea art.22 alin.4) lit.f) cu prevederile art.25 alin. 10) a fost introdus textul - <i>sistemul de evaluare specializat</i>. Se comentează Având în vedere propunerea înaintată și faptul că persoana păgubită nu achită despăgubirea dar o încasează, lit. k) a fost reformulată și expusă: <i>confirmarea scrisă a persoanei păgubite privind încasarea despăgubirii și lipsa pretențiilor față de asigurător</i> Se comentează

	alin.(4) lit.) urmează a fi incluse ca într-un alineat separat cu caracter imperativ. Din practica deținută, pentru o valoare și o forță juridică indiscutabilă în instanță, angajamentul respectiv, urmează a fi reglementat separat. La Art. 24, propunem ca procedura recuperării de către asiguratorul CASCO, în ordine de subrogare în drepturile persoanei păgubite, a despăgubirii de asigurare de la asiguratorul RCA stabilită la alin.(9) – (12) să fie completată cu norme derogatorii privind aplicabilitatea art.19 alin.(8) și (9) din proiect în procedurile de recuperare pe plan extern de către asiguratorii CASCO din străinătate a regreselor înaintate către asiguratorii RCA din Republica Moldova. Normele derogatorii ar putea fi indicate și în continuarea Art.19, la un eventual alin.(10), etc., la discreția autorilor proiectului de lege. Astfel, în practica Biroului Național se atestă frecvente cazuri în care asiguratorii CASCO din străinătate, exercitând dreptul de subrogare în drepturile persoanei păgubite și înaintând cerere de recuperare a despăgubirilor achitate, urmare a accidentelor produse pe teritoriul Republicii Moldova, cu anexarea documentelor justificative privind evaluarea și achitarea pagubei, sunt refuzați de asiguratorii RCA din Republica Moldova în soluționarea pozitivă a cererii, motivul invocat de asiguratorii autohtoni fiind imposibilitatea examinării tehnice a vehiculului avariat și în consecință a evaluării pagubei, având în vedere traversarea de către acesta a hotarelor țării și cu invocarea astfel a temeiurilor prevăzute la art. 19 alin.(8) și (9) citate. Or, asemenea impedimente nu se atestă în cazul în care asiguratorii CASCO autohtoni își revendică dreptul de regres în ordine de subrogare de la asiguratorii RCA din străinătate, în cazul accidentelor produse în străinătate. Prin urmare, dacă asiguratorul CASCO din străinătate a regularizat dauna în baza contractului încheiat cu asiguratul său și a revendicat de la asiguratorul RCA din Republica Moldova recuperarea despăgubirilor achitate cu anexarea tuturor actelor justificative în	Întru accentuarea obligativității includerii în dosarul de daune a documentelor specificate la alin.4) inclusiv la litera l), s-a completat cu sintagma <i>în mod obligatoriu</i>. Se acceptă Art.19 a fost completat cu un nou alineat după cum urmează: <i>(11) Prin derogare de la alin.(9) și alin.(10) în cazul în care în drepturile persoanei prejudiciate urmare a accidentului produs pe teritoriul republicii Moldova s-a subrogat asiguratorul de bunuri din străinătate, asiguratorul RCA constată daunele în baza documentelor justificative prezentate de asiguratorul din străinătate.</i>
--	--	--

	acest sens, o asemenea cerere urmează a fi soluționată pozitiv, fără careva impedimente legale, în baza principiului încrederii și a reciprocității care guvernează relațiile în domeniul asigurătorilor. Art.26 alin.(1) urmează a fi completat și corelat cu prevederi corespunzătoare care să permită încheierea acordului dintre păgubit și asigurător respectiv, Biroul Național, atât în cazul despăgubirilor pentru avarierea/distrugerea de bunuri cât și a vătămarilor corporale, prin intermediul mijloacelor electronice, în mod similar prevederilor Art.24 alin.(1) din proiect.	
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	Se comentează Art. 24 conține o prevedere generală care cuprinde atât despăgubirea(pentru avarierea și distrugerea de bunuri) cât și îndemnizația pentru vătămări corporale sau deces. Este prevăzut exhaustiv încheierea acordului în formă scrisă și prin mijloace electronice.	
	Se comentează a) Serviciile externalizate sunt atrase de asigurător doar pentru determinarea daunei specificate la alin.1 lit.b) - <i>diferența dintre valoarea vehiculului la data producerii accidentului și valoarea rămasă;</i> Suplimentar pentru a concretiza specificul alin.2 a fost modificat și expus în următoarea redacție: <i>În cazul daunei totale, valorile menționate la alin.(1) lit.b) sunt determinate de asigurător direct sau prin servicii externalizate efectuate de o entitate înregistrată și autorizată.</i>	
	Art.25 alin.(2), referitor la determinarea valorii despăgubirii în cazul daunei totale, diferența dintre valoarea vehiculului la data producerii accidentului și valoarea rămasă se determină de asigurător direct sau prin servicii externalizate, nu este stabilit în mod cert și concis cum se determină valoarea daunei totale și ce act justificativ stă la baza calculelor efectuate, cine poate presta servicii externalizate de stabilire a valorii vehiculului și a valorii rămase. Considerăm că norma este ambiguă și nefuncțională în aplicare practică, inclusiv nu este clar mecanismul de stabilire a despăgubirii în acest caz care trebuie să fie reglementat în așa fel încât să fie înțeles și acceptat de către păgubit, iar în caz de dezacord nu este clar ce act se va prezenta drept dovadă în instanța de judecată. De asemenea, printre opțiunile persoanei păgubite se stabilește posibilitatea recondiționării vehiculului în limita diferenței dintre valoarea vehiculului la data producerii accidentului și valoarea rămasă, dacă cerințele tehnice permit repararea vehiculului. Astfel, nu este clar cine stabilește dacă cerințele tehnice permit repararea bunului și cine oferă garanția privind corespunderea ulterioară a vehiculului normelor de securitate rutieră pentru a fi admis în trafic.	
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	Se comentează Dispozițiile care prevăd <i>intenția</i> nu sunt excesive și urmăresc contracararea/preîntâmpinarea unor acțiuni ilegale săvârșite de către participanții la trafic.	

incidența acestei norme, inclusiv la ce se referă intenția și cum ar putea fi probată aceasta. Or, comiterea majorității accidentelor de circulație este în legătură cauzală directă cu intenția (starea de ebrietate, deplasarea pe contrasens, depășirea în viteză, neacordarea priorității pietonilor, deplasarea la culoarea roșie a semaforului, ignorarea semnului rutier cedează trecerea) și ar îndreptați astfel asigurătorul să revindică în mod abuziv recuperarea despăgubirilor achitate. Prin urmare, propunem excluderea acestui temei de regres din proiectul de lege.	Mai mult, analiza legislațiilor țărilor europene (inclusiv România) prevăd acest temei de înaintare a regresului ca unul important, din care motiv nu acceptăm excluderea lui.
Referitor la reglementările aferente Biroului Național al Asigurătorilor de Autovehicule Atribuția Biroului Național din Art.33 alin.(1) lit.j) privind tipărirea și eliberarea asigurătorilor licențiați pentru asigurarea obligatorie RCA externă a certificatelor de asigurare Carte Verde sau autorizarea membrilor să le tipărească, aceasta urmează a fi coroborată și completată cu inițiativa de digitalizare a emiterii certificatelor de asigurare „Carte Verde” lansată în cadrul Sistemului Internațional de Asigurări Carte Verde . O primă etapă în acest sens a fost pusă în aplicare prin Recomandarea nr.1 a Consiliului Birourilor Carte Verde aprobată în cadrul Adunării generale a Membrilor CoB din iunie 2019, Marrakesh Maroc, care constă în autorizarea Birourilor Naționale Carte Verde, pe bază de opțiune voluntară, să recurgă la posibilitatea oferită de Comisia Economică pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite, în cadrul celei de-a 113-a sesiuni din Geneva din perioada 16-18 octombrie 2018, de a emite certificate de asigurare „Carte Verde” (IMIC-uri) în format negru pe alb și de a permite în acest scop piețelor de asigurări interesate să trimită asiguratului, direct și/sau electronic, prin e-mail sau orice alt mod, fișiere PDF, care ulterior pot fi imprimate în negru pe alb. Piețele de asigurări care doresc să păstreze emiteria IMIC-urilor în culoarea verde nu vor fi împiedicate în acest sens, însă vor trebui să accepte de la vizitatorii străini certificatele de asigurare	Se comentează Mențunea la art.30 lit.b) din Legea privind actele legislative la care se face referire este depășită, deoarece actul dat normativ a fost abrogat. Respectiv conform actului normativ de referință în vigoare, Legea cu privire la actele normative nr.100/2017, în art.48 stipulează că dispozițiile tranzitorii trebuie să asigure aplicabilitatea normelor pe o perioadă determinată de timp. Respectiv alin.2 nu face referire la o perioadă determinată de timp, ci doar indică o condiție de la care se vor alipici <i>certIFICATELE DE ASIGURARE „Carte Verde” în format electronic (cu imprimarea pe suport de hîrtie alb negru)</i> Cu referire la emiteria polițelor în format electronic la art.8 alin.1 <i>Asigurarea obligatorie RCA se realizează nemijlocit prin încheierea unui contract de asigurare între proprietarul sau utilizatorul vehiculului și asiguratorul licențiat pentru asigurarea obligatorie RCA care se perfectează pe suport de hîrtie și/sau prin mijloace tehnice electronice în regim on-line, în conformitate cu actele normative ale autorității de supraveghere.</i>

	imprimare alb-negru. Birourile Naționale care doresc să adere la acest sistem voluntar de emitere a IMIC-urilor în negru pe alb vor informa conducerea CoB, care ulterior va comunica celorlalte state membre despre aceste schimbări. Modificările expuse au intrat în vigoare de la 1 iulie 2020. Acest sistem voluntar de emitere a IMIC-urilor în alb-negru va fi transformat într-un sistem obligatoriu la o data recomandată de Comitetul de Management și adoptată ulterior de Adunarea Generală a CoB. Prin urmare, este necesar a se completa proiectul de lege remis spre avizare cu prevederi care să reglementeze posibilitatea emiterii certificatelor de asigurare Carte Verde pe suport de hârtie, negru pe alb, în conformitate cu Recomandarea expusă, cu menținerea valabilității certificatelor de asigurare Carte Verde în formatul existent până la o dată care va fi decisă ulterior. Conținutul Art.33 alin.(2): <i>Atribuția BNAA menționată la alin.(1) lit.k) decade din data de la care asigurătorii licențiați pentru asigurarea obligatorie RCA externă vor fi autorizați să emită/ să transmită asiguraților certificatele de asigurare „Carte Verde” în format electronic (cu imprimarea pe suport de hârtie alb negru) conform modelelor aprobate de Consiliul Birourilor. Certificatele de asigurare „Carte Verde” eliberate în condițiile alin.1, lit.(k) vor fi valabile pînă la expirarea perioadei de acoperire a asigurării se consideră mai oportun a fi reglementat la Capitolul dispoziții finale și tranzitorii, corespunzător art.30 lit.b) din Legea privind actele legislative.</i>
Se acceptă parțial Conform Statutului Consiliului Birourilor ca organe de conducere sunt prevăzute Supervisory Board și Managing Director. Avînd în vedere faptul că competențele acestora coincid competențelor atribuite prin proiect Consiliului de Administrație și Directorului Executiv, se	în ceea ce privește Organele de conducere ale BNAA (Art.34 din proiect), propunem ca „Consiliul de Administrație” să fie redenumit în „Consiliu de Supraveghere”, iar „Directorul executiv” redenumit în „Manager general”, conform noilor reglementări ale Constituției CoB, respectiv, cu ajustarea acestor denumiri pe tot parcursul textului de lege.

	Totodată, competența Adunării Generale a Membrilor BNAA privind alegerea cenzorilor urmează a fi exclusă din proiect având în vedere necesitatea revizuirii structurii organelor de control ale BNAA cu substituirea atribuțiilor acesteia de către de audit intern De asemenea, alegerea auditului intern expusă în proiect ca atribuție a Adunării generale, propunem a fi reglementată ca atribuție a Consiliului BNAA.	consideră oportun de a modifica denumirea consiliului de administrație în consiliu de supraveghere. Reieșind din propunerea înaintată, alegerea cenzorilor a fost exclusă din atribuțiile adunării generale. Corespunzător, confirmarea auditului intern a fost atribuită consiliului de administrație, alin.4 al art. 34 fiind completat cu o nouă propoziție.
	La art.36 alin.(3) se prevede că mărimea cotizației de înscriere a membrului BNAA se stabilește în statutul BNAA și nu poate depăși suma de 3000 (trei mii) lei. Având în vedere că această sumă nu a fost revizuită mai mult de 5 ani, propunem majorarea acestui cuantum până la mărimea de cel puțin 5000 lei. În ceea ce privește reglementările privind calitatea Biroului Național de Organism de plată a despăgubirilor, Organism de compensare sau Centru de Informare, din proiectul inițial prezentat considerăm că acestea urmează a fi amendate și ajustate din considerentele expuse în continuare. În Conformitate cu prevederile legislației UE - Directiva 2009/103 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi, fiecare stat membru trebuie să prevadă un organism de plată a despăgubirilor care să intervină și să despăgubească persoanele prejudiciate urmare a accidentelor rutiere provocate de vehicule la conducerea cărora nu s-a eliberat o asigurare RCA, de vehicule furate sau obținute ilicit, sau de vehicule neidentificate. Spre exemplu în România, organismul de plată a despăgubirilor (Biroul Asiguratorilor Auto din România - BAAR) intervine în următoarele situații: a. dacă vehiculul sau tramvaiul a fost identificat, dar nu era asigurat pentru RCA, se acorda despăgubiri atât	Se acceptă art.36 alin.(3) s-a modificat după cum urmează: <i>mărimea cotizației de înscriere a membrului BNAA se stabilește în statutul BNAA și nu poate depăși suma de 3000 (trei mii) lei.</i>
	În ceea ce privește reglementările privind calitatea Biroului Național de Organism de plată a despăgubirilor, Organism de compensare sau Centru de Informare, din proiectul inițial prezentat considerăm că acestea urmează a fi amendate și ajustate din considerentele expuse în continuare. În Conformitate cu prevederile legislației UE - Directiva 2009/103 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi, fiecare stat membru trebuie să prevadă un organism de plată a despăgubirilor care să intervină și să despăgubească persoanele prejudiciate urmare a accidentelor rutiere provocate de vehicule la conducerea cărora nu s-a eliberat o asigurare RCA, de vehicule furate sau obținute ilicit, sau de vehicule neidentificate. Spre exemplu în România, organismul de plată a despăgubirilor (Biroul Asiguratorilor Auto din România - BAAR) intervine în următoarele situații: a. dacă vehiculul sau tramvaiul a fost identificat, dar nu era asigurat pentru RCA, se acorda despăgubiri atât	Se comentează <i>Urmare a ședințelor comune, cu reprezentanții asiguratorilor, secțiunea 2 Competențe BNAA art.38-41 au fost resetate și expuse după cum urmează:</i> <i>Articolul 38. Competențele BNAA în calitate de organism de plată a despăgubirilor</i> <i>(1) Obiectivul de bază al BNAA este de a asigura protecția intereselor persoanelor păgubite în accidente de vehicule și de a promova stabilitatea și dezvoltarea asigurării obligatorii de răspundere civilă auto pentru prejudiciile cauzate persoanelor terțe urmare a utilizării vehiculelor.</i> <i>(2) Pentru îndeplinirea acestui obiectiv, BNAA garantează despăgubirea persoanelor vătămate:</i> <i>a) pe teritoriul statelor membre ale Sistemului Internațional de Asigurări „Carte Verde” pentru daunele cauzate de vehiculele înmatriculate în Republica Moldova, în cazul în care asiguratul deține un certificat de asigurare “Carte Verde” eliberat în numele unui asigurator membru al BNAA.</i>

	pentru daune materiale, cat si pentru vătămarea integrității corporale sau sănătății ori pentru deces; b. daca vehiculul sau tramvaiul rămâne neidentificat, se acorda despăgubiri doar pentru vătămarea integrității corporale sau sănătății ori pentru deces, se acorda despăgubiri si pentru daune materiale cu aplicarea unei franșize de 500 de euro in echivalent lei la cursul comunicat de Banca Națională a României la data producerii accidentului, daca in urma unui astfel de accident a rezultat decesul unei persoane sau s-a pricinuit integrității corporale sau sănătății unei persoane o vătămare care necesita pentru vindecare îngrijiri medicale mai mult de 60 de zile; accidentul produs de un vehicul care a rămas neidentificat este accidentul in care respectivul vehicul a intrat in coliziune directa cu persoana accidentata sau cu bunul pe care l-a avariat, după care a părăsit locul accidentului; c. în situația producerii riscului pe perioada suspendării contractului RCA, conform art. 6 alin. (6). Persoanele care au dreptul sa beneficieze de despăgubiri de la Organismul de plata a despăgubirilor: BAAR garantează fără a avea beneficiu de discuțiune despăgubirea persoanelor prejudiciate, rezidenți ai statelor membre, prin accidente produse pe teritoriul României sau pe teritoriul unui alt stat membru decât statul lor de rezidenta, prin intermediul unor vehicule sau tramvaie care staționează in mod obișnuit pe teritoriul României sau pe teritoriul unui stat al cărui birou național auto nu a semnat Acordul multilateral, neasigurate RCA cu toate ca, in conformitate cu prevederile legii, pentru acestea trebuia încheiată asigurarea RCA sau prin intermediul unor vehicule neidentificate. Constituția CoB prevede că organismul de compensare trebuie să fie recunoscut în această calitate în conformitate cu legislația UE - Directiva 2009/103 privind asigurarea de răspundere civilă auto și	b)pe teritoriul Republicii Moldova pentru daunele cauzate de vehiculele înmatriculate în statele membre ale Sistemului Internațional de Asigurări „Carte Verde”, utilizatorii dețin un certificat de asigurare „Carte Verde” eliberat de un asigurator membru al biroului național din țara de reședință în condițiile și în limita stabilite de prezenta Lege, cu recuperare ulterioară a cheltuielilor suportate din contul asiguratorului persoanei vinovate în cauzarea prejudiciului. c)pe teritoriul Republicii Moldova pentru prejudiciile cauzate persoanelor terțe, în accidente de vehicule utilizatorii cărora nu au încheiat contracte de asigurare obligatorie RCA, sau conducători auto sunt neidentificați, de vehicule neînregistrate sau care nu au fost supuse înmatriculării pe teritoriul Republicii Moldova, precum și de vehicule obținute pe cale ilicită dar neasigurate RCA. (3)În calitate de organism de plată a despăgubirilor, BNAA utilizează mijloacele Fondului de Protecție a Victimelor Străzii și ale Fondului de compensare în conformitate cu prevederile prezentei legi și ale actelor normative ale autorității de supraveghere. (4) Nici o persoană de drept public sau privat care a despăgubit în orice fel persoanele păgubite sau a oferit acestora servicii în legătură cu prejudiciile suferite, nu are dreptul să solicite de la BNAA recuperarea cheltuielilor efectuate. (5) BNAA nu poate plăti despăgubiri pentru prejudiciile cauzate într-un singur accident, care să depășească limitele de răspundere ale asiguratorului RCA, prevăzute de legislația în vigoare la momentul producerii accidentului în Republica Moldova sau de legislația în vigoare a celorlalte state pe teritoriul cărora s-a produs accidentul, din care va fi dedusă, după caz, franșiza prevăzută de lege. Articolul 41. Competențele BNAA privind informarea despre accidente (1)BNAA are următoarele atribuții privind informarea despre accidente:
--	---	--

	controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi. Totodată, este necesară aderarea Biroului Național la Acordul privind organismele de compensare, ceea ce pentru Biroul din Moldova nu este implementat. Organismul de compensare (https://www.cobx.org/article/49/eu-mid-bodies): Fiecare stat membru SEE este obligat să înființeze sau să aprobe un organism de compensare care este responsabil pentru compensarea victimelor pentru accidente cauzate într-un alt stat membru SEE decât statul în care victima își are reședința, în 4 situații următoare: ➤ <i>Niciun reprezentant al despăgubirilor nu a fost numit:</i> în cazul în care o companie de asigurări a omis (contrar obligațiilor Directivei 2009/103) să numească un reprezentant al despăgubirilor într-un anumit stat membru, rolul acestuia din urmă în statul membru respectiv va fi preluat de un Organism de compensare. Prin urmare, victima poate prezenta o cerere către organul de despăgubire. ➤ <i>Neprezentarea unui răspuns motivat într-o perioadă de 3 luni:</i> Organul de compensare va interveni în cazul în care asigurătorul vehiculului responsabil și / sau reprezentantul său pentru despăgubiri nu a prezentat un răspuns motivat în termen de 3 luni de la data la care victima a prezentat cererea de despăgubire. ➤ <i>Neidentificarea vehiculului responsabil pentru accident.</i> ➤ <i>Neidentificarea asigurătorului acestui vehicul în termen de 2 luni de la accident.</i> Centrul de informare în accepțiunea Directivei UE nr.2009/103 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de
a) furnizează informația și actele solicitate de birourile naționale asigurătorii/corespondenții nominalizați din străinătate cu privire la asigurări, asigurătorii RCA, certificatele de asigurare „Carte Verde” (cum ar fi existența unui contract de asigurare pentru un anumit vehicul indicat la o anumită dată, confirmarea valabilității certificatului de asigurare „Carte Verde”, după caz), vehiculul înregistrat în Republica Moldova și plăcuțele cu numere de înmatriculare; b) date privind reprezentantul de despăgubiri/corespondentul nominalizat pe teritoriul Republicii Moldova al asigurătorului RCA din străinătate; c) acordă la cererea persoanelor păgubite care prezintă un interes legitim, date privind proprietarul/utilizatorul de vehicul culpabil în producerea accidentului rutier, informație despre vehiculul înregistrat în Republica Moldova implicat în accident de vehicul produs în afara hotarelor ei, informație despre vehiculul înregistrat în străinătate implicat în accident pe teritoriul Republicii Moldova precum și asigurările obligatorii RCA deținute de acestea; dovada existenței interesului legitim este în sarcina persoanei care face solicitarea; furnizarea acestei informații se face în conformitate cu prevederile legislației privind prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date. (2) BNAA primește și/sau furnizează structurilor competente din subordinea Ministerului Afacerilor Interne, Agenției Servicii Publice cu atribuții de organizare și coordonare a activității de evidență și eliberare a certificatelor de înmatriculare și a plăcuțelor cu numere de înmatriculare, datele referitoare la accidente rutiere și vehiculele la conducerea cărora au fost emise asigurări RCA. (3) Furnizarea de date cu caracter personal se face în conformitate cu prevederile legislației privind protecția datelor cu caracter personal, cu modificările ulterioare, ce se referă la prelucrarea și libera circulație a acestor date.	

	asigurare a acestei răspunderi trebuie să dețină/gestioneze un Registru cu date referitoare la vehiculele înregistrate (plăcuțele de înmatriculare), polițele de asigurare emise și asigurătorii emitenți, vehiculele exceptate de la obligația de asigurare, etc, cu stocarea datelor și păstrarea acestora pentru un termen de 7 ani. Totodată, este necesară recunoașterea acestei calități din partea statelor membre ale Sistemului de asigurare Carte Verde, precum și apartenența la Acordul privind Centrele de Informare. Centrul de informare (https://www.cobx.org/article/49/eu-mid-bodies): Pentru a permite victimei unui accident rutier să solicite despăgubiri, Centrul de Informații este responsabil pentru: ➤ Păstrarea registrelor pentru țara în cauză pentru o perioadă de 7 ani (după încetarea înregistrării vehiculului sau a contractului său de asigurare, cum ar fi: numărul de înmatriculare al vehiculului (plăcuțe de înmatriculare), numărul poliței sale de asigurare cu răspundere civilă (RCA), companiile de asigurări și reprezentanții lor de despăgubiri, lista vehiculelor scutite de asigurarea obligatorie RCA și detaliile caroseriei care acoperă aceste vehicule (dacă este cazul) ➤ Coordonarea stocării și difuzării acestui tip de informații; ➤ Asistența persoanelor îndreptățite (victime, asigurători, organe de compensare, fonduri de garantare ...) să aibă acces la aceste tipuri de informații. Or, luând în considerare competențele Centrului de informare conform legislației europene, Biroul Național din Moldova nu corespunde acestora întrucât nu este administrator al Registrului privind evidența vehiculelor înregistrate în Moldova, și nici nu este	(4)BNAA nu poate prelucra datele cu caracter personal la care are acces în alte scopuri decât cele prevăzute de prezenta lege.
--	--	---

	gestionar al Sistemului informațional RCA Data care conțin informațiile privind asigurările eliberate și asigurătorii emitenții. De asemenea, în conformitate cu prevederile legislației europene, menționăm că: Fondul de garantare (https://www.cobx.org/article/49/eu-mid-bodies) Fondul de garantare este instituit în fiecare stat membru al SEE, în conformitate cu a 2-a Directivă nr.84/5/CEE și trebuie să ofere o compensație pentru daunele provocate bunurilor sau bunurilor personale cauzate de un vehicul a cărui identitate sau asigurător nu poate fi urmărită (vehicul neidentificat) sau pentru care nu a fost îndeplinită obligația de asigurare (vehicule neasigurate). În plus, statele membre sunt, desigur, libere să încredințeze alte sarcini Fondurilor de garantare. În conchidere, susținem reglementarea atribuțiilor BNAA în complex și luând în considerație realitatea existentă în piața de asigurări din Republica Moldova. BNAA, se expune pentru racordarea la standardele de funcționare europene a unui Birou Național. Or, în fapt, este imposibilă atribuirea unor competențe Biroului Național care nu pot realizate prin prisma normelor stabilite în același proiect de lege, care contravin sau care nu sunt corelate cu atribuțiile care se conferă, inclusiv prin prisma reglementărilor de piață.	
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	Biroul Național susține excluderea din proiect, în redacția inițială, a prevederilor referitoare la Asigurarea de frontieră, aceasta fiind o asigurare de răspundere civilă auto emisă de statele membre UE și valabilă pe teritoriul statelor membre ale UE. Ținem să precizăm că, în conformitate cu Sistemul de Asigurare la Frontieră (intrat în vigoare la 31 decembrie 1996) emiterea polițelor de Asigurare la Frontieră este permisă doar pentru mijloacele de transport înmatriculate în state non-UE la intrarea și ulterioara circulație a acestora pe teritoriul unui stat-membru al UE, în cazul în care posesorii autovehiculelor nu dețin o asigurare de răspundere	Se acceptă În cadrul ședințelor comune cu asigurătorii prevederile referitoare la asigurarea de frontieră au fost excluse.

civilă auto valabilă eliberată sub autoritatea biroului din țara de înmatriculare a mijlocului de transport sau asigurarea expiră în perioada șederii în UE. Eliberarea certificatelor de <i>Asigurare la Frontieră</i> de companiile de asigurări ale unui stat-membru al UE este permisă doar în limitele teritoriale ale acestui stat sau la frontieră. Totodată, în conformitate cu prevederile art.7.2. și art.7.3. al Regulamentelor Interne ale Consiliului Birourilor Carte Verde, emiterea certificatelor de asigurare "Carte Verde" sau a <i>Asigurărilor de Frontieră</i> de către companiile de asigurări ale unui stat-membru al CoB nu este permisă pentru autovehiculele înmatriculate pe teritoriul altor state-membre ale CoB, decât doar în cazurile când aceste companii dețin autorizații/licențe respective pentru aceste state. De menționat că, companiile de asigurare din alte state membre ale Sistemului Internațional de Asigurări Carte Verde nu sunt și n-au fost autorizate pentru emiterea <i>Asigurărilor la Frontieră</i> pe teritoriul Republicii Moldova. Totodată, în Republica Moldova sunt înregistrate și licențiate 9 asigurători pentru practicarea asigurării tip „Carte Verde”, inclusiv cu valabilitate teritorială pentru toate statele membre ale Sistemului Carte Verde (majoritatea din acestea fiind membre ale UE), sub garanția Biroului Național al Asigurătorilor de Autovehicule, fiind interzisă eliberarea pentru autovehiculele cu numere de înmatriculare autohtone a altor documente internaționale de asigurare, sub garanția Birourilor din străinătate. Prin urmare, un autovehicul înmatriculat în Republica Moldova poate deține o <i>Asigurare la frontieră</i> doar în cazul staționării și circulații pe teritoriul statelor membre UE, perioadă în care a expirat asigurarea Carte Verde eliberată de un asigurător membru al Biroului Național. Respectiv, un conducător auto al unui vehicul cu plăcuțe de înmatriculare din străinătate, va contracta o asigurare obligatorie RCA internă fie la punctul de trecere a frontierei de stat, fie pe	
---	--

teritoriul Republicii Moldova, prin cerere adresată asigurătorului RCA, dacă nu deține sau expiră între timp asigurarea Carte Verde.		
Aspecte tehnice de redactare/completare/modificare Corespunzător art.19 lit.e) din Legea privind actele legislative, terminologia utilizată în actul elaborat trebuie să fie constantă și uniformă și cu utilizarea unuia și același termen. Astfel, prioritar sugerăm menținerea pe tot parcursul textului legii a sintagmei de „vehicul” și nu „autovehicul”, „unitate de reparații” în loc de „unitate de specialitate” sau „atelier de reparații”, „vehicul utilizatorul căruia deține asigurarea RCA” în loc de „vehicul asigurat”, „indemnizație de asigurare” și nu „îndemnizație de asigurare”, „certificat de asigurare „Carte Verde” sau „poliță de asigurare „Carte Verde”, „primă de asigurare de referință” și nu „primă de asigurare de bază”.		
La Art.1 alin.(2), Art.4 alin.(1) și în alte reglementări din proiect unde se face referire la indemnizația de asigurare pentru vătămări corporale ca concept general, de completat după sintagma „vătămare corporală” cu sintagma „deces”.		
La Art.2 alin.(1), cuvântul „reglementează” a substituit cu cuvântul „determină”;		
La alin.(2) – după sintagma „Regulamentului general al Consiliului Birourilor Sistemului Internațional de Asigurări „Carte Verde” de completat la final cu sintagma „sau alte reglementări aferente.”;		
La alin.(3), sintagma „legii date” se substituie cu sintagma „prezentei legi”;		
	teritoriul Republicii Moldova, prin cerere adresată asigurătorului RCA, dacă nu deține sau expiră între timp asigurarea Carte Verde.	
	Aspecte tehnice de redactare/completare/modificare Corespunzător art.19 lit.e) din Legea privind actele legislative, terminologia utilizată în actul elaborat trebuie să fie constantă și uniformă și cu utilizarea unuia și același termen. Astfel, prioritar sugerăm menținerea pe tot parcursul textului legii a sintagmei de „vehicul” și nu „autovehicul”, „unitate de reparații” în loc de „unitate de specialitate” sau „atelier de reparații”, „vehicul utilizatorul căruia deține asigurarea RCA” în loc de „vehicul asigurat”, „indemnizație de asigurare” și nu „îndemnizație de asigurare”, „certificat de asigurare „Carte Verde” sau „poliță de asigurare „Carte Verde”, „primă de asigurare de referință” și nu „primă de asigurare de bază”.	Se acceptă Sintagmele la care s-a făcut referință au fost modificate sau înlocuite.
	La Art.1 alin.(2), Art.4 alin.(1) și în alte reglementări din proiect unde se face referire la indemnizația de asigurare pentru vătămări corporale ca concept general, de completat după sintagma „vătămare corporală” cu sintagma „deces”.	Se acceptă La Art.1 alin.(2), Art.4 alin.(1) conceptele au fost înlocuite.
	La Art.2 alin.(1), cuvântul „reglementează” a substituit cu cuvântul „determină”;	Nu se acceptă Conform Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative art.2 <i>actul normativ</i> este – act juridic adoptat, aprobat sau emis de o autoritate publică, care are caracter public, obligatoriu, general și impersonal și care stabilește, modifică ori abrogă norme juridice care reglementează nașterea, modificarea sau stingerea raporturilor juridice și care sînt aplicabile unui număr nedeterminat de situații identice. La fel în art.10 se utilizează – <i>domeniile de reglementare</i> .
	La alin.(2) – după sintagma „Regulamentului general al Consiliului Birourilor Sistemului Internațional de Asigurări „Carte Verde” de completat la final cu sintagma „sau alte reglementări aferente.”;	Se acceptă La alin.(2) la final s-a completat cu sintagma „sau alte reglementări aferente.”.
	La alin.(3), sintagma „legii date” se substituie cu sintagma „prezentei legi”;	Se acceptă La alin.(3), sintagma „legii date” s-a substituit cu sintagma „prezentei legi”.

Prevederile alin.(4), sunt mai potrivite la Art.3 ca o reglementare explicativă, întrucât nu ține de domeniul de aplicare a legii și nu se încadrează în art.2 din proiect.	Nu se acceptă Alin.4 vine să uniformizeze aplicarea conceptului de despăgubire/indemnizație și nu definește nici unul din domeniile aplicabile în proiectul legii.
La Art.3 Definiții La noțiunea de <i>asigurare obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse de vehicule</i> (în continuare – <i>asigurare obligatorie RCA</i>), după sintagma „poliță de asigurare RCA” de completat cu cuvântul „internă”, iar după sintagma „prin accident de vehicul” de completat cu cuvântul „produs”.	Se acceptă La noțiunea de <i>asigurare obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse de vehicule</i> (în continuare – <i>asigurare obligatorie RCA</i>), după sintagma „poliță de asigurare RCA” s-a completat cu cuvântul „internă”, iar după sintagma „prin accident de vehicul” s-a completat cu cuvântul „produs”.
La noțiunea <i>asigurător RCA</i> (<i>societatea de asigurare</i>), de exclus prepoziția „de”.	Se acceptă La noțiunea <i>asigurător RCA</i> (<i>societatea de asigurare</i>), s-a exclus prepoziția „de”.
La noțiunea <i>asiguratul</i>, de exclus cuvântul „contractual”, iar prepoziția „din” de substituit cu prepoziția „prin”;	Se acceptă La noțiunea <i>asiguratul</i>, s-a exclus cuvântul „contractual”, iar prepoziția „din” de substituit cu prepoziția „prin”.
Art.8 alin.(1), sintagma „a eliberat” de substituit cu sintagma „și-a exprimat”.	Se acceptă Art.8 alin.(1), sintagma „a eliberat” a fost substituită cu sintagma „și-a exprimat”.
Art.10 alin.(7), de completat la începutul propoziției înainte de cuvântul „încetarea” cu sintagma „rezoluțiunea”, iar după cuvântul „rezoluțiunii” de completat cu sintagma „încetării” pentru a fi mai clar calculul primei de asigurare spre returnare în ambele cazuri.	Se acceptă Art.10 alin.(7), s-a completat la începutul propoziției înainte de cuvântul „încetarea” cu sintagma „rezoluțiunea”, iar după cuvântul „rezoluțiunii” s-a completat cu sintagma „încetării”.
La Art.12 alin.(8), trimiterea la condițiile alin.(11) nu este corectă întrucât este un alineat inexistent în articol.	Se acceptă A fost corectată trimiterea
La Art.13 alin.(1) lit.c), întru o expunere mai corectă propunem substituirea sintagmei „produse pe” cu sintagma „revendicate în”. Totodată, se impune schimbarea ordinii prevederilor de la lit.b) și c), respectiv să fie urmărit un fir consecutiv pentru limitele pentru prejudicii materiale, apoi pentru vătămări corporale/deces.	Se acceptă La Art.13 alin.(1) lit.c), a fost substituită sintagma „produse pe” cu sintagma „revendicate în”. Referitor la schimbarea ordinii prevederilor de la lit.b) și c), nu se acceptă, deoarece este vorba despre situația specială prevăzută pentru Constatarea amiabilă de accident.
La art.15 alin.(2) se impune o redactare/formulare mai clară a prevederilor reglementate referitor la beneficiarii acoperirii de	Se acceptă

art.15 alin.(2) a fost reformulat și expus: Membrii familiei asiguratului, conducătorului auto sau a oricărei alte persoane a cărei răspundere civilă este angajată într-un accident de vehicul și este acoperită de asigurarea obligatorie RCA nu sînt excluși de la beneficiul asigurării pentru propriile lor vătămări corporale.	asigurare prin contractul RCA și ce anume acoperă contractul de asigurare în cazul acestora, cum este expus în mod similar la alin.(1) și (3) din același articol.	
La Art.16 alin.(2), cuvântul „intenteze” s-a substituit cu cuvântul „înainteze”.	La Art.16 alin.(2), cuvântul „intenteze” se substituie cu cuvântul „înainteze”.	Se acceptă
Art. 19 alin.(3) și la alin. (5), după sintagma „asiguratorul RCA” s-a completat cu sintagma „al persoanei culpabile”.	Art. 19 alin.(3) și la alin. (5), după sintagma „asiguratorul RCA” de completat cu sintagma „al persoanei culpabile”, întru expunerea mai clară a posibilității de exercitare a drepturilor persoanei păgubite.	Se acceptă
La Art.20 alin.(3) a fost reformulat și s-a expus în următoarea redacție: În situația în care asiguratul și-a exercitat dreptul prin înaintarea unei cereri în instanță de judecată în legătură cu accidentul de vehicul și informează asiguratorul RCA cu privire la aceasta, asiguratorul RCA este în drept de a suspenda instrumentarea dosarului de daună până la emiterea hotărârii definitive de confirmare a culpei.	La Art.20 alin.(3) se impune de asemenea o formulare fără echivoc a normelor reglementate.	Se acceptă
La art.22 alin.(3) trimiterea s-a făcut la alin.(4).	La art.22 alin.(3) ,trimiterea trebuie să se facă la alin.(4) și nu (5), prin urmare se impune corectarea în redactare.	Se acceptă
Art.25 alin.(9), trimiterea la alin.(11) a fost făcută la alin.(10).	Art.25 alin.(9), trimiterea la alin.(10) nu e corectă, trebuie făcută la alin.(8) care se referă la stabilirea vechimii vehiculului în procesul evaluării pagubei.	Se acceptă
Art.38 alin.(1) lit.c), anterior cuvântului „conducători auto” s-a completat cu sintagma „vehicule”.	Art.38 alin.(1) lit.c), anterior cuvântului „conducători auto” de completat cu sintagma „vehicule”.	Se acceptă
La Art.40 alin.(3), sintagma „și repartizare” a resurselor Fondului de compensare, la plata despăgubirilor de asigurare. Conceptul a repartiza presupune a împărți conform unor reguli sau principii de aceea este mai adecvat a fi utilizat în norma dată.	La Art.40 alin.(3), nu este clar la ce se referă sintagma „și repartizare” a resurselor Fondului de compensare, la plata despăgubirilor de asigurare. Se impune reformularea și precizarea aspectului dat.	Se acceptă
La Art.41 alin.(3), de exclus sintagma „cu modificările ulterioare”.	La Art.41 alin.(3), de exclus sintagma „cu modificările ulterioare”.	Se acceptă

	La Art.41 alin.(3), a fost exclusă sintagma „cu modificările ulterioare”. Se acceptă La Art.43 alin.(2), atât timp cât structurile Ministerului Afacerilor Interne sunt investite cu atribuții de supraveghere a deținerii de către utilizatorii de vehicule a asigurării RCA internă, propunem completarea cu prevederi care să se răsfrângă și asupra asigurărilor „Carte Verde”, pentru autovehicule înmatriculate în străinătate.	La Art.41 alin.(3), a fost exclusă sintagma „cu modificările ulterioare”. Se acceptă La Art.43 alin.(2), atât timp cât structurile Ministerului Afacerilor Interne sunt investite cu atribuții de supraveghere a deținerii de către utilizatorii de vehicule a asigurării „RCA internă”, pentru ca norma să se răsfrângă și asupra asigurărilor „Carte Verde”, pentru autovehicule înmatriculate în străinătate, s-a exclus cuvântul „internă”. Conform definiției de <i>asigurare obligatorie RCA</i> (art.3) – aceasta cuprinde contract de asigurare, probat prin polița de asigurare RCA internă și/sau certificat de asigurare „Carte Verde”.
AVIZARE REPETATĂ		
MINISTERUL JUSTIȚIEI	Reiterăm necesitatea excluderii Cuprinsului, deoarece nu este parte componentă a unui act normativ. Pe tot parcursul proiectului cuvintele „după cum este stabilit în” sau „după cum este prevăzut” se vor substitui cu cuvintele „în conformitate cu”. În procesul primei avizări a proiectului au fost menționate obiecții la art.2 alin.(2), în acest sens că prevederile acestuia în coroborare cu articolele 4, 6, 7 și 8 nu stabileau o claritate cu referire la obligația proprietarilor/utilizatorilor de autovehicule cu numere din regiunea Transnistreană de a dispune de o asigurare încheiată cu asigurătorii licențiați de către Comisia Națională a Pieței Financiare. Totodată, în sinteza obiecțiilor și propunerilor la proiectul definitivat a fost argumentat că Urmare ședințelor privind discutarea proiectului de lege între CNPF, BNAA și participanții profesioniști, alin.(2) a fost exclus. Atenționăm că soluția adoptată nu clarifică în fond problema	Cuprinsul este prezent deoarece legea are un conținut voluminos, astfel facilitând procesul de cunoaștere (Legea nr.100/2017 și Legea nr.202/2017 similară sectorului bancar conțin cuprins). Cuprinsul reflectă structura existentă a legii și este destinat pentru detalierea mai clară a conținutului unei legi. Se acceptă Pe tot parcursul proiectului cuvintele „după cum este stabilit în” sau „după cum este prevăzut” au fost substituite cu cuvintele „în conformitate cu”: art.3, art.6, alin.(1, lit.c), art.39 alin.(2) Se comentează Prin art.4 alin.(1) din proiect a fost prevăzut că <i>Persoanele fizice și juridice care utilizează vehicule înregistrate în Republica Moldova sunt obligate să încheie contracte de asigurare RCA pentru orice cazuri de răspundere civilă delictuală pentru daunele și prejudiciile produse de accidente de vehicule. Astfel, condiția de a încheia un contract RCA este opozabilă tuturor cetățenilor Republicii Moldova, inclusiv celor din localitățile din stînga Nistrului. Mai mult, în cazul în care un proprietar/utilizator de autovehicule cu numere din regiunea Transnistreană nu va dispune de acoperire prin</i>

	pericolului autovehiculelor cu numere din regiunea Transnistreană. Mai mult, proiectul propus în variantă definitivată nu stabilește o claritate cu referire la obligația proprietarilor/utilizatorilor de autovehicule cu numere din regiunea Transnistreană de a dispune de o asigurare încheiată cu asigurătorii licențiați de către Comisia Națională a Pieței Financiare. Atenționăm că, pericolul acestor autovehicule este că prin neasigurarea conformă a acestora, persoanele păgubite nu vor putea dispune de o despăgubire din partea unui asigurător/reasigurător licențiat în conformitate cu prezentul proiect de Lege, iar în rezultat, un șir de persoane păgubite vor fi despăgubite din fondurile speciale a Biroului Național al Asigurătorilor de Autovehicule, lucru care va duce la diminuarea fondurilor speciale. Totodată, un șir de persoane păgubite, în urma unui accident rutier produs din vinovăția utilizatorului vehiculelor menționate, nu vor putea beneficia de despăgubiri în limitele art.13 din proiect. La fel, în urma unui astfel de accident rutier, companiile de asigurare care oferă contracte de asigurare facultative, de exemplu CASCO, nu vor avea siguranța că în caz de regres vor recupera sumele achitate integral conform contractului CASCO, chiar dacă au respectat procedura de evitare a asigurătorului vehiculelor menționate supra. Suplimentar, decontarea directă nu va putea fi aplicată, deoarece condiția este ca ambii asigurători să fie autorizați pe teritoriul Republicii Moldova.	polița RCA emisă de un asigurător licențiat, prejudiciul persoanei păgubite va fi acoperit din mijloacele Fondului de protecție a victimelor străzii. Asigurarea CASCO este o asigurare facultativă, la încheierea căreia Asigurătorul preia riscul în schimbul unei prime de asigurare. Astfel în cazul în care persoana păgubită se adresează asigurătorului său de bunuri, în cazul producerii unui accident, iar Asigurătorul nu o poate recupera de la asigurătorul RCA, despăgubirea de asigurare rămâne pe seama Asigurătorului de bunuri, pentru care a încasat prima de asigurare. Condiția aplicării decontărilor directe este ca polițele RCA să fie emise de asigurători licențiați, în sensul recuperării pagubelor. În sensul celor expuse funcția de supraveghere asupra deținerii de către proprietarii/utilizatorii de autovehicule cu numere din regiunea Transnistreană revine instituțiilor subordonate ale MAI.
	La art. 3 cuvîntul „consideră” se va substitui cu cuvintele „se consideră”.	Se acceptă La art. 3 s-a redactat: „se consideră” (noțiunea de utilizator).
	La art. 7 alin. (1) menționăm că, condiția Asigurătorul RCA este obligat să numească în cel puțin 3 municipii din Republica Moldova (Chișinău, Bălți, Comrat) câte un reprezentant de despăgubiri responsabil să reprezinte asigurătorul RCA în limita împuternicirilor este în defavoarea cetățenilor Republicii Moldova și a conducătorilor străini păgubiți în urma unui accident produs pe teritoriul Republicii	Se comentează Norma din proiect stabilește că asigurătorul RCA este obligat să numească în cel puțin 3 municipii din Republica Moldova (Chișinău, Bălți, Comrat) câte un reprezentant de despăgubiri responsabil să reprezinte asigurătorul RCA în limita împuternicirilor – <i>dispozițiile ajustate în cadrul ședințelor comune CNPF/BNAA/asigurători.</i>

	Moldova. Atenționăm că, în prezent sunt în vigoare următoarele condiții cu referire la reprezentanții de despăgubiri în conformitate cu art. 5 alin. (1) lit. a) al Legii nr. 414/2006 cu privire la asigurări: <i>(1) Asigurătorul poate practica asigurare obligatorie de răspundere civilă auto internă dacă îndeplinește cumulativ, suplimentar la cerințele stabilite prin Legea cu privire la asigurări, următoarele condiții:</i> <i>a) dispune de cel puțin cîte un reprezentant de despăgubiri în fiecare municipiu din Republica Moldova, precum și în fiecare filială și/sau reprezentanță.</i> La art. 8 alin. (2) menționăm că instituirea unei obligații cu referire la încheierea exclusivă a contractelor de asigurare RCA, doar pentru un număr nelimitat de asigurați este nefondată, ori, pe lângă faptul că un contract pentru un număr limitat de persoane, are de multe ori un cost mai mic, prevederea propusă exclude dimensiunea socială a Legii. În acest sens, în conformitate cu art. 12 alin. (1) al Legii nr. 414/2006 cu privire la asigurări, <i>Asigurătorul poate oferi reduceri de pînă la 25% din primele de asigurare persoanelor fizice pensionate și persoanelor cu deficiențe locomotorii propriietari sau utilizatori de motocicluri și de autoturisme adaptate înfirmității lor. Persoanele fizice pensionate nu pot beneficia de reduceri din prima de asigurare dacă în contract sînt indicate ca fiind admise să conducă autovehiculul persoane care nu sînt pensionate sau dacă contractul este încheiat fără indicarea persoanelor admise să utilizeze autovehiculul (număr nelimitat de utilizatori).</i>	Legea nr.764/2001 privind organizarea administrativ-teritorială a Republicii Moldova stabilește statutul de municipiu pentru 12 orașe, iar Asigurătorul nu este împiedicat de a avea reprezentanți în acestea. Prin norma dată s-a introdus zonalitatea obligatorie centru-nord-sud pentru a exclude cheltuielile excesive la care vor fi supuși asiguratorii (chirie, cheltuieli legate de servicii comunale, salariu etc.) Totodată la data adoptării Legii 414/2006 era prevăzută zonalitatea enunțată mai sus pentru 4 municipii.
		Se comentează Încheierea exclusivă a contractelor de asigurare RCA, doar pentru un număr nelimitat de asigurați este stabilită în sensul uniformizării contractelor de asigurare. Dimensiunea socială a legii va fi reflectată în actele normative ale autorității de supraveghere, atunci cînd va fi stabilită clasa și coeficientul bonus-malus - procedura de aplicare a sistemului de reducere și majorare a primei de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto internă în funcție de istoricul daunelor asiguratului și a persoanelor indicate în contractul de asigurare ca fiind admise să utilizeze autovehiculul. Directiva 103/2009 din septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi în preambul prevede că: <i>(26) În interesul asiguratului, fiecare poliță de asigurare ar trebui să garanteze, în schimbul unei prime unice în fiecare stat membru, acoperirea impusă de legea acestui stat sau acoperirea impusă de legislația statului membru în care se află de regulă vehiculul, în cazul în care aceasta din urmă este mai mare.</i>
	La fel, este necesar de a stabili expres dacă numărul nelimitat de persoane în cazul încheierii unui contract RCA cu o persoană juridică cuprinde doar angajații persoanei juridice sau numărul nelimitat oferă acoperire de asigurare și pentru persoanele neangajate.	Se comentează Referitor la propunerea dată stabilim că alin.2 din art.8. a fost modificat după cum urmează:

	Contractul de asigurare obligatorie RCA se încheie dintre asigurător și asigurat, fără indicarea persoanelor admise să utilizeze vehiculul (număr nelimitat de utilizatori). În temeiul contractului de asigurare obligatorie RCA este acoperit riscul oricărui utilizator de vehicul indiferent dacă este încheiat de persoana fizică sau juridică, cu excepțiile prevăzute de prezenta lege.
La art. 9 alin. (4) nu este clar argumentul producerii efectelor juridice a contractului de asigurare RCA din ziua următoare zilei de încheiere a acestuia. Menționăm că în momentul de față, încheierea contractului de asigurare RCA prin intermediul sistemului electronic RCA Data, permite stabilirea datei și orei exacte la care contractul a fost încheiat, astfel în cazul fraudelor ca încheierea contractului menționat după ce accidentul între vehicule a avut loc, ora accidentului constată în documentele organelor de drept va putea fi comparată cu ora emiterii contractului. La fel, atenționăm că nu există o definiție legală pentru sintagma <i>certificat de înmatriculare temporară</i>, în acest sens atestăm <i>certificatul de înmatriculare și certificatul de înmatriculare provizoriu</i>.	Se comentează În proiect s-a optat ca, în cazul asigurărilor succesive ale răspunderii persoanei care utilizează același autovehicul, <u>pentru asigurarea continuității efectelor contractului de asigurare RCA</u>, deci a asigurării protecției pe care aceasta o oferă, atât persoana care încheie contractul de asigurare, cât și asiguratorul trebuie să manifeste atenție în ceea ce privește data încheierii contractului și începerea răspunderii. Astfel, în conformitate cu normele proiectului, răspunderea asiguratorului RCA începe din ziua următoare celei în care expiră valabilitatea contractului de asigurare obligatorie RCA anterior, pentru asiguratul care își îndeplinește obligația încheierii asigurării cel mai târziu în ultima zi de valabilitate a acesteia. Pentru persoanele care nu aveau o asigurare obligatorie RCA (internă) valabilă la momentul încheierii asigurării, răspunderea asiguratorului RCA va începe din ziua următoare celei în care s-a încheiat documentul de asigurare. Astfel, chiar dacă sistemul electronic RCA Data permite stabilirea datei și orei exacte la care contractul a fost încheiat, conform Codului Civil (1835), asigurarea începe cu prima oră a primei zile și încetează la ora 24 a ultimei zile din perioada de asigurare convenită, dacă legea sau contractul nu prevede altfel. La fel, sintagma <i>certificat de înmatriculare temporară a fost înlocuită cu certificat de înmatriculare provizoriu</i>, iar sintagma <i>certificat de înmatriculare permanentă cu certificat de înmatriculare</i>.
La art. 10 alin. (2) nu este clar de ce spațiul trebuie să fie privat, or, în cazul în care deținătorul mijlocului de transport nu dispune de spațiu proprietate privată, acesta va fi nevoit să plătească pentru chiria	Se comentează Art. 10 alin.(2) a fost expus în redacția:

unui astfel de loc de parcare. Menționăm că cheltuielile pentru parări private în cele mai multe cazuri depășesc prețul unui contract de asigurare calculat pentru perioada parării și astfel dreptul oferit de prezenta lege va fi un drept formal, pe asigurat îl va costa mai scump locul de parcare decât suma care o economisește pe faptul suspendării contractului de asigurare. În acest sens, raportând suma economisită de un asigurat cu clasa malus superioară la costul parării private norma nu va avea argumentul economic de a fi aplicată, cu atât mai mult, în cazul unui asigurat cu clasa bonus superioară. Atenționăm că este nefondată instituirea obligației păstrării autovehiculului doar într-un spațiu proprietate privată. În acest sens se va ține cont că mai sunt Cooperative de construcție a garajelor în care nu au fost privatizate toate garajele, acestea continuând a fi proprietate publică, sunt locuri de parcare amenajate pe terenuri proprietate publică date în gestiunea Asociațiilor proprietarilor în condominiu, sunt terenuri neprivatizate aferente caselor de locuit în întovărășiri pomicole. La art. 10 alin. (4) se va revede oportunitatea termenului de 30 zile după depunerea notificării în cazul temeiurilor stabilite la literale b) și c).	„(2) Persoana asigurată are obligația să imobilizeze vehiculul pe toată durata suspendării contractului de asigurare obligatorie RCA. Nefindeplinirea acestei obligații este asimilată cu neîndeplinirea obligației de asigurare și conducerea unui vehicul fără număr de înmatriculare, fiind sancționată conform Codului contravențional.”
Se comentează Art.10 alin.(4) a fost redactat și expus după cum urmează: <i>Contractul de asigurare obligatorie RCA poate fi rezoluționat prin notificare scrisă adresată asiguratorului până la data rezoluțiunii având la bază următoarele temeiuri....:</i>	Se comentează Art.10 alin. (7) cuvântul <i>nicio</i> a fost corectat.
Se comentează Sintagma <i>prima de asigurare de bază</i> este utilizată în prezentul proiect pentru a identifica prima care este calculată de actuarul entității corespunzătoare (asiguratorul), iar prima de asigurare de referință este cea calculată de CNPF, fiind noțiuni distincte.	Se comentează Prin norma în cauză este interzisă expres acordarea oricăror avantaje colaterale asiguratului la încheierea unui contract de asigurare
La art. 12 alin. (2), cât și pe tot parcursul proiectului, se va utiliza o formulare <i>prima de asigurare de bază</i> sau <i>prima de asigurare de referință</i>.	La art. 12 alin. (8), nu este clar dacă cadourile sau alte avantaje vor fi posibile sau nu, în cazul când vor fi oferite din alte mijloace decât cele din contul cheltuielilor de achiziții și/sau marjei de profit.

	Menționăm că permiterea sau interzicerea cadourilor în acest sens trebuie stabilită expres. La art. 12 alin. (9), sintagma impune o mărire nefondată de preț pentru asigurat sau contractant, luând în considerare exemplul că personal asiguratul are clasa bonus maximă însă cu autovehiculul au fost comise accidente în ultimii 5 ani. Astfel, menționăm că prețul depinde de persoană nu de automobil, ori când o persoană cu clasa bonus maxim cumpără un automobil anterior menționat, aceasta este pusă în situația unui dezavantaj economic nefondat. Totodată, acest fapt ar putea fi interpretat ca fiind o discriminare pentru persoanele care au vehicule noi, față de cele care au vehicule vechi, deoarece între două persoane cu clasa bonus-malus egală, prețul mai redus pentru polița de asigurare RCA îl va avea persoana care va dispune de un autovehicul nou. În sinteza obiecțiilor și propunerilor a fost argumentat că alineatul stabilește mărirea primei de asigurare doar în dependență de informația conducătorului de autovehicul în ultimii 5 ani de zile, pe când prevederea alineatului în textul propus poate duce la interpretarea eronată că prima de asigurare se va mări dacă autovehiculul care se asigură a fost implicat în accidente în ultimii 5 ani de zile, astfel se propune de a stabili fără echivoc că la determinarea cuantumului primei de asigurare, <i>asigurătorul RCA va lua în considerare istoricul despăgubirilor plătite în ultimii 5 ani pentru accidente cu implicarea conducătorului de vehicul care solicită asigurarea</i>, dar nu istoricul accidentelor vehiculului. La art. 12 alin. (14) propunem substituirea termenului de 15 zile cu 5 zile pentru eliberarea certificatului privind daunele înregistrate, pe parcursul ultimilor 5 ani de relații contractuale, sau absența acestor daune.	obligatorie RCA internă și externă din contul cheltuielilor de achiziții și / sau marjei de profit. Se acceptă Art.12 alin.(9) a fost redactat și expus după cum urmează: <i>La determinarea cuantumului primei de asigurare, asigurătorul RCA va lua în considerare istoricul despăgubirilor plătite în ultimii 5 ani pentru accidente cu implicarea conducătorului de vehicul care solicită asigurarea obligatorie RCA.</i> Se acceptă parțial Art.12 alin.(14) a fost redactat și expus după cum urmează: <i>Asigurătorul RCA eliberează asigurătorului / utilizatorului, în termen de până la 15 zile de la înregistrarea solicitării acestuia, un certificat privind daunele înregistrate, pe parcursul ultimilor 5 ani de relații contractuale, sau absența acestor daune.</i>
--	--	---

La art. 14 alin. (2) lit. e) menționăm că nu este clar dacă prețul pentru transportarea vehiculului se achită doar pentru o transportare sau pentru mai multe transportări, de exemplu dacă vehiculul a fost transportat la o unitate de specialitate pentru evaluare, apoi la altă unitate de specialitate pentru reparații, se va achita prețul doar pentru o transportare sau pentru ambele. Menționăm că în sinteza obiectivelor și propunerilor nu a fost argumentată dacă se achită doar pentru o transportare sau pentru mai multe transportări.	Se comentează Prin prezenta s-a stabilit costul aferent evacuării vehiculului avariāt, cu posibilitatea alegerii variantei optime pentru persoana vātămātă. Sintagma <i>sau</i> este folosită atunci cînd persoanei îi este acordat dreptul de a alege locul unde va fi plasat vehiculul, prețul fiind achitat pentru o transportare. Astfel s-a redactat și s-a expus: <i>a) costul aferent unei singure evacuări a vehiculului avariāt, aparținînd persoanei vātămātate, de la locul accidentului la locația în care se găsește centrul de constatare a daunelor sau la unitatea de reparații aleasă de persoana pătubitā în vederea reparării vehiculului sau la cea mai apropiată de locul producerii accidentului sau de domiciliul persoanei vātămātate, după caz, dacă respectivul vehicul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</i>
La art. 16 alin. (1) lit. d) expresia „<i>bunurilor ce aparțin conducătorului vehiculului culpabil de producerea accidentului</i>”, nu este clar la ce drept se referă norma în raport cu cuvîntul „<i>aparțin</i>”. La fel, cuvintele „<i>precum cele</i>” se vor substitui cu cuvintele „<i>precum și cele</i>”.	Se comentează d) prejudiciile produse bunurilor ce aparțin conducătorului vehiculului culpabil de producerea accidentului, precum cele produse ca urmare a vātămării corporale sau decesului acestuia, indiferent cine solicită aceste despătubiri; Cuvîntul „<i>aparțin</i>” este utilizat de cătreg legislației(inclusiv Directiva 103/2009 și Codul Civil al Republicii Moldova) fărā a detalia conținutul acestui drept. Cu referire la sintagma <i>și</i>, aceasta a fost adăugată în text.
La art. 19 alin. (10) după cuvintele „<i>persoana pătubitā</i>” recomandăm completarea normei cu cuvintele „<i>cu rea-credință</i>”.	Se comentează La art. 19 alin. (10) este prevăzută la modul general obligația persoanei de a permite asiguratorului constatarea întinderii pagubei, fapt care îi impune să exercite prescripțiile (fiind în interesul său), nu să le evite sau să motiveze refuzul prin bună sau rea credință.
La art. 20 alin. (2) urmează a fi specificat expres ce documente trebuie să prezinte pătubitul pentru ca dosarul să fie considerat complet.	Se comentează Art. 22 alin. (4) din Proiect stabilește lista exhaustivă a documentelor incluse obligatoriu în dosarul de daune.

La art. 20 alin. (3) sintagma <i>asigurătorul RCA este în drept de a suspenda instrumentarea dosarului de daună până la emiterea hotărâri definitive de confirmare a culpei</i> este defavorabilă păgubitului care în urma deciziei instanței va câștiga procesul judiciar. În acest sens, propunem dreptul de suspendare doar a achitării sumei de despăgubire, dar nu a examinării întregului dosar de daună. Este nefondat faptul că după procesul judiciar, păgubitul trebuie să mai aștepte până la 1 lună sau 3 luni de zile, pentru a fi despăgubit.	Se acceptă Sintagma <i>asigurătorul RCA este în drept de a suspenda instrumentarea dosarului de daună până la emiterea hotărâri definitive de confirmare a culpei</i>, a fost redactată după cum urmează: (1) În situația în care asiguratul și-a exercitat dreptul prin înaintarea unei cereri în instanță de judecată în legătură cu accidentul de vehicul și informează asigurătorul RCA cu privire la aceasta, asigurătorul RCA este în drept de a suspenda examinarea cererii de despăgubire până la emiterea hotărâri definitive de confirmare a culpei. În condițiile Codului Civil, care prin art.1854 alin.2 prevede se expune: 2) <i>Dacă investigarea durează mai mult de o lună, asiguratul sau, după caz, beneficiarul asigurării este îndreptățit să ceară un avans corespunzător și proporțional cu obligația probabilă de plată, cu condiția că obligația asigurătorului de a plăti indemnizația sau despăgubirea și mărimea ei nu trezesc îndoieli. Avansul se va plăti fără întârziere nejustificată.</i> Corespunzător, art.22 alin.(4) lit.1) prevede angajamentul scris prin care persoana păgubită se obligă să restituie despăgubirea în cazul anulării actelor perfectate de angajații organelor de poliție, ai unității de pompieri, ai procuraturii, ai instituțiilor medicale sau în cazul anulării formularului „Constatare amiabilă de accident, după caz.
La art. 20 alin. (5) nu este clară referirea la <i>alte temeiuri ale suspendării instrumentării dosarului de daună</i> în afara unui proces judiciar privind stabilirea culpei. Menționăm că dacă nu sunt stabilite exhaustiv astfel de temeiuri, asigurătorii se vor folosi de această prevedere pentru prelungirea artificială a termenelor maxime impuse de 1 lună în cazul vătămarilor corporale și 3 luni în cazul bunurilor. În acest sens, se vor stabili care sunt temeiurile concrete de suspendare a instrumentării dosarului de daună în afara de procesul judiciar privind stabilirea culpei. La fel, nu este judicioasă neaplicarea penalității în cazul în care procesul judiciar a fost intentat	Se acceptă Esența alin.5 constă în faptul neaplicării prevederilor alin.4 pe durata suspendării examinării cererii de despăgubire. Suplimentar întru clarificarea și corespunderea alineatelor alin.5 a fost redactat și expus în următoarea redacție: (5) Pe durata suspendării examinării cererii de despăgubire în condițiile alin.(3) și pe perioada în care accidentul de vehicul face obiectul unui proces judiciar privind stabilirea culpei, prevederile alin.(4) nu se aplică.

	de asigurător pentru anularea vinovăției asiguratului său conform procedurii de constatare amiabilă a accidentului. La art. 21 alin. (3) lit. b) recomandăm următorul conținut: <i>b) accidentul este soldat cu daune materiale nesemnificative în limita prevăzută la art.13 alin. (1) lit.c);</i> La art. 21 alin. (9) menționăm că nu este clar scopul oferirii dreptului de retragere a admiterii responsabilității pentru provocarea accidentului rutier a celui care deja a admis-o prin semnarea formularului „<i>Constatare amiabilă de accident</i>”. Menționăm că în sinteza obiecțiilor și propunerilor nu a fost argumentată necesitatea. La art. 22 alin. (4) lit. k) referința la art. 29 alin. (3) este greșită, motiv pentru care necesită a fi revăzută. La art. 22 alin. (7) se va introduce prevederea că reprezentanții asiguratului sunt obligați să informeze păgubitul cu privire la dreptul acestuia de a scrie obiecții în procesul-verbal. La art. 22 alin. (10) cuvântul „<i>adopte</i>” se va substitui cu cuvântul „<i>adoptate</i>”. La art. 22 alin. (11) cuvântul „<i>prezentă</i>” se va substitui cu cuvântul „<i>prezintă</i>”. La art. 24 alin. (6) lit. d) menționăm că păgubitul se poate adresa unui expert independent pentru expertiză când păgubitul nu este de acord cu soluțiile tehnice propuse și atunci este nevoit de a face o expertiză tehnică pentru a demonstra reprezentantului de despăgubiri acest fapt. Neincluderea acestei sume în despăgubire reprezintă o lacună.	Se acceptă Art.21 alin.(3), lit. b) s-a redactat după cum urmează: <i>b) accidentul este soldat cu daune materiale nesemnificative în limita prevăzută la art.13 alin.(1) lit.c);</i> Se comentează Dreptul de retragere a admiterii responsabilității pentru provocarea accidentului rutier a celui care deja a admis-o prin semnarea formularului „<i>Constatare amiabilă de accident</i>” este acordat în temeiul apariției unor împrejurări sau circumstanțe noi apărute în procesul regularizării dosarului de daună. Este dreptul legal al asiguratului de a contesta propria vinovăție. Se acceptă La art. 22 alin. (4) lit. k) referința s-a făcut la art. 29 alin. (4). Se acceptă Art. 22 alin. (6) a fost completat cu o nouă propoziție- Reprezentanții asiguratului informează persoana păgubită cu privire la dreptul acesteia de a consemna obiecții în procesul-verbal. Se acceptă La art. 22 alin. (10) cuvântul „<i>adopte</i>” a fost substituit cu cuvântul „<i>adoptate</i>”. Se acceptă La art. 22 alin. (11) cuvântul „<i>prezentă</i>” a fost substituit cu cuvântul „<i>prezintă</i>”. Se comentează În conformitate cu art. 22 alin.5 din proiect în cazul în care asiguratului nu a examinat bunurile avariate și nu a încheiat proces-verbal de constatare a pagubelor în termenul specificat la art.20 alin.(1) lit.d), persoana păgubită este în drept să apeleze la serviciile experților independenți sau ale unităților de reparații pentru
--	---	--

		constatarea pagubelor, fără a prezenta asigurătorului bunurile avariate. Dacă Asiguratorul și-a îndeplinit obligațiile specificate la art.20 alin.(1) lit.d) și anume - să examineze bunurile avariate și să încheie, în termen de 5 zile lucrătoare din data primirii cererii persoanei păgubite privind despăgubirea de asigurare, un proces-verbal de constatare a pagubelor, persoana păgubită poate solicita achitarea cheltuielilor de expertiză doar în temeiul unei hotărâri judecătorești și conducându-se de prevederile art.24 alin 6, lit.c.
	La art. 29 alin. (5) cuvintele „dacă în acordul dintre persoana păgubită și asigurător nu este stabilit altfel” se vor substitui cu textul „dacă în acordul dintre persoana păgubită și asigurător, persoana păgubită nu indică altfel”. Menționăm că folosirea repetată a sintagmei persoana păgubită stabilește expres raportul juridic și exclude confuzia.	Se comentează Considerăm că propunerea care se solicită nu afectează textul legii și nici înțelegerea mai exactă a acestuia. Prin sintagma <i>nu este stabilit altfel</i>...se prezună că oricare dintre părți la semnarea acordului pot indica altfel.
	La art. 30 alin. (1) lit. a) în scopul asigurării unității terminologice, sintagma „sursa de pericol sporit” se va substitui cu cuvântul „vehicul”.	Se acceptă La art. 30 alin. (1) lit. a) în scopul asigurării unității terminologice, sintagma „sursa de pericol sporit” se va substitui cu cuvântul „vehicul”.
	La art. 30 alin. (1) lit. b) liniuța a patra recomandăm formularea în conformitate cu art. 29 al Legii nr. 414/2006, <i>contrar prevederilor legale care reglementează circulația rutieră pe drumurile naționale și cele locale, persoana răspunzătoare de producerea accidentului a părăsit locul lui.</i>	Se acceptă La art. 30 alin. (1) lit. b) liniuța a patra s-a redactat și s-a expus: <i>-conducătorul vehiculului a părăsit locul accidentului contrar prevederilor legale care reglementează circulația rutieră pe drumurile naționale și cele locale;</i>
	La art. 31 alin. (2) menționăm că reglementarea procedurii decontării indirecte prin actele normative ale autorității de supraveghere nu corespunde condițiilor de claritate și previzibilitate impuse unui act normativ. În acest sens, luând în considerare importanța și efectele juridice, cât și economice ale procedurii de decontare directă, subliniem că aceasta ar trebui să fie reglementată la nivelul legii speciale, dar nu la nivelul actelor normative ale autorității de supraveghere CNPF.	Se comentează art. 31 alin. (1) a fost completat cu lit. f), întru uniformizarea calculului despăgubirii: <i>asiguratorii RCA dispun de unul din sistemele de evaluare specializate care corespund cerințelor stabilite în actele normative ale autorității de supraveghere.</i> Reglementarea procedurii decontării indirecte prin actele normative ale autorității de supraveghere va fi efectuată în sensul detalierii prevederilor normative. Dat fiind faptul că prin această instituție nu au

		fost desemnate și instituite proceduri sau mecanisme noi, actul normativ al autorității de supraveghere doar va stabili modalități de efectuare a decontării directe. Mai mult conform Legii 100/2017 art. 16 <i>actele normative ale autorităților administrației publice centrale de specialitate și ale autorităților publice autonome se limitează strict la cadrul stabilit de actele normative de nivel superior pentru executarea cărora se emit sau se aprobă și nu pot contraveni prevederilor actelor respective</i>
	La art. 31 alin. (4) cuvântul „<i>acestea</i>” se va exclude.	Se acceptă La art. 31 alin. (4) cuvântul „<i>acestea</i>” a fost exclus.
	La art. 43 se va revedea numerotarea alineatelor.	Se acceptă S-a redactat
	La art. 44 alin. (7) norma nu ține de dispoziții finale. Totodată, atenționăm că aceasta are caracter declarativ, or, faptele ce constituie infracțiuni se indică doar în Codul penal care este unica lege penală a Republicii Moldova.	Se comentează Alin.7 al art. 44 a fost inclus în art.43 alin.8, fiind în corespundere cu aspectele legate de controlul activității de asigurare obligatorie RCA
MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII	La art.3, în conformitate cu prevederile Legii nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier, definiția „<i>vehicul</i>” de expus în următoarea redacție: <i>vehicul – sistem mecanic, cu sau fără autopropulsie, destinat transportului de persoane sau de bunuri ori echipat cu mecanisme care pot executa anumite lucrări, pentru care există în Republica Moldova obligația legală de înmatriculare</i>	Se acceptă La art.3, în conformitate cu prevederile Legii nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier și ținând cont de Directiva 103/2009, definiția „<i>vehicul</i>” s-a expus în următoarea redacție: <i>vehicul – sistem mecanic, cu sau fără autopropulsie, destinat transportului de persoane sau de bunuri ori echipat cu mecanisme care pot executa anumite lucrări, dar care nu se deplasează pe șine, inclusiv orice tip de remorcă, indiferent dacă este cuplată sau nu pentru care există în Republica Moldova obligația legală de înmatriculare.</i>
	La art.12 alin. (9) sintagma „<i>ultimii 5 ani</i>” de modificat cu sintagma „<i>ultimii 3 ani</i>”. La alin. (14) sintagma „<i>5 ani</i>” de substituit cu sintagma „<i>3 ani</i>”. Este necesar de menționat, că argumentele autorului expuse în sinteza obiectivelor și propunerilor a proiectului precum că termenul de 5 ani este un termen reprezentativ, sunt nefondate. La determinarea	Se comentează Conform metodelor statistice utilizate pe plan internațional, pentru corectitudinea calculelor actuariale se utilizează informația statistică trimestrială pentru cel puțin 20 trimestre. Prevederea de la alin.(9) prezumă utilizarea statisticii de către asigurător pentru o perioadă de 5 ani pentru determinarea cuantumului

	cuantumului primei de asigurare, asigurătorul RCA va lua în considerare istoricul despăgubirilor plătite în ultimii 5 ani pentru accidente cu implicarea vehiculului. Astfel, conducătorul auto care lucrează pe o unitate de transport în ultimii 2-3 ani va fi dezavantajat economic în cazul în care unitatea de transport a fost implicată într-un accident rutier comis de către un alt conducător auto în urmă cu 4-5 ani, Ori, acest termen este stabilit doar în favoarea asigurătorului. Dat fiind faptul, că termenul respectiv „ultimii 5 ani” au obiecții mai multe autorități ale statului, atât Ministerul Economiei și Infrastructurii, cât și Ministerul Justiției, considerăm că autorul proiectului urmează să țină cont de obiecția respectivă.	primei de asigurare și nicidecum la calcularea clase bonus malus, acesta fiind calculat în mod automat de către sistemul RCA data. La fel menționăm că Legea nr. 132/2017 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule și tramvaie din România prevede același termen – <i>pentru determinarea sumei reprezentând prima de asigurare, asigurătorul RCA poate lua în calcul istoricul daunelor plătite, în ultimii 5 ani, pentru accidente produse prin intermediul vehiculului asigurat, precum și utilizarea unor tehnologii de tip telematics.</i> Întru obținerea unui calcul corect și fiabil, metodele actuariale presupun acumularea statisticii de 5 ani și mai mult, ceea ce este o perioadă reprezentativă. Mai mult, în prezent la calculul primei se utilizează Metodologia unică (Hotărârea CNPF 57/13/2018-avizată din procesul consultărilor de Ministerul Economiei) care la pct.4 prevede că <i>Autoritatea de supraveghere va calcula prima de referință reieșind din baza tehnică de calcul aferentă informațiilor statistice (cumulată per piață) privind numărul polițelor de asigurare expuse la risc, numărul daunelor plătite, valoarea daunelor plătite, valoarea daunelor declarate, dar nesoluționate, pentru cel puțin 5 ani, și prognoza evoluției numărului polițelor și valorii daunelor...</i>
	Art. 12 de completat cu un nou alineat (21) în următoarea redacție: <i>”La încheierea contractelor de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto internă cu persoane juridice care activează în domeniul transportului internațional de mărfuri și pasageri, încadrați în sistemul TIR-CARNET și INTER-BUS, asigurătorii pot acorda reduceri de până la 60% din prima de asigurare calculată, exclusiv în situația în care transportatorii internaționali fac dovada deținerii certificatului de asigurare “Carte Verde” valabil pentru o perioadă de 12 luni”.</i>	Se comentează Reducerile se vor acorda în baza sistemului bonus malus. Astfel dacă persoana juridică nu va fi vinovată în producerea daunelor aceasta va beneficia de clasele de bonus (reducerea primei de asigurare până la 50%). Informațiile aferente istoricului de daune se înregistrează în sistemul specializat RCA Data.

	La art. 30 alin. (1) lit. a) liniuța a II-a, sintagma „certificat de revizie tehnică” de substituit cu sintagma „raport de inspecție tehnică periodică”, conform prevederilor Anexei nr.3 la Hotărârea Guvernului nr. 1047/1999 cu privire la organizarea Sistemului informațional automatizat de căutare ”Automobilul” în Registrul de stat al transporturilor și introducerea testării a autovehiculelor și remorcilor acestora.	Se acceptă La art. 30 alin. (1) lit. a) liniuța a II-a, sintagma „certificat de revizie tehnică” a fost substituit cu sintagma „raport de inspecție tehnică periodică”.
MINISTERUL AFACERILOR INTERNE	Art. 21 necesită a fi adaptat la rigorile Hotărârii Comisiei Naționale a Pieței Financiare nr.37/14 din 19 august 2019 cu privire la procedurile aferente constatării amiabile de accident. În același context, se propune obligarea asigurătorului de a se prezenta la fața locului producerii accidentului rutier, pentru documentarea cazului, reieșind din multitudinea de cazuri de completare eronată a formularului de constatare amiabilă, motiv pentru care asigurătorii refuză achitarea despăgubirii. Totodată, se menționează despre necesitatea completării art. 21 cu referire la obligarea asigurătorului de a înmâna către asigurați formularului-model privind constatarea amiabilă accidentului de vehicul, cu textul în limba română și/sau în limba rusă și informarea la momentul încheierii contractului de asigurare, despre instrucțiunile privind constatarea amiabilă a accidentului de vehicul.	Se comentează Procedura constatării amiabilă a fost instituită pentru a simplifica documentarea accidentelor nefiind necesară prezența agentului constator. Conform informației deținute de CNPF pentru perioada 08.09.2019-20.05.2020 asigurătorii au înregistrat 3117 cereri de despăgubire în baza formularului, dintre care au formulate 142 de refuzuri(inclusiv 109 cu îndrumare la instrumentarea cazului de către politie). Astfel atragerea asigurătorului va crea obstacole la trafic(timpul sosirii reprezentantului asigurătorului) și va crea impedimente la obiectivitatea procedurii de documentare. Or, scopul introducerii procedurii constatare amiabilă este reducerea timpului de documentare a accidentului și de aflarea vehiculelor la locul accidentului. Norme(instrucțiunile) privind utilizarea formularului de constatare amiabilă a accidentului de vehicul sunt emise în conformitate cu prevederea legală și sunt expuse pe verso al formularului. La fel aceste prevederi au fost avizate de MAI în cadrul consultării Hotărârii Comisiei Naționale a Pieței Financiare nr.37/14 din 19 august 2019 cu privire la procedurile aferente constatării amiabile de accident. Conform art. 21 alin. (5) <i>Formularul „Constatare amiabilă de accident” conține două pagini autocopiative, ambele avînd aceeași valoare juridică, și se eliberează asigurătorului de către asigurător odată cu polița de asigurare RCA sau la cerere.</i>
	Suplimentar, se recomandă elaborarea unui mecanism de reglementare și stabilire a prejudiciului ca urmare a deteriorărilor	Se comentează

nesemnificative (cuantumul maxim de despăgubire în mărime de peste 10 000 lei), în vederea excluderii carentelor și aplicării eronate a prevederilor legislative.	Scopul asigurării RCA este de a despăgubi persoana păgubită, iar în cazul în care dauna depășește 10 000 cazul este documentat de poliție și persoana în final este despăgubită. Limitarea la suma respectivă nu implică un mecanism special de apreciere a cuantumului deteriorărilor nesemnificative.
Conform pct.2 din Hotărârea Guvernului nr.652 din 27.05.2016 cu privire la unele măsuri de executare a Legii nr.414-XVI din 22.12.2006, autorizarea ieșirii din țară a autovehiculelor înmatriculate în Republica Moldova este efectuată la prezentarea către polițistul de frontieră a unui din următoarele acte ce confirmă asigurarea: - documentele internaționale de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto eliberate de asigurătorii din Republica Moldova, care sînt confirmate prin datele din Sistemul informațional automatizat de stat în domeniul asigurărilor obligatorii de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule; - certificatul de asigurare de frontieră valabil pentru țara de destinație, emis sub garanția unui birou din străinătate; - alte documente auto valabile pentru țara de destinație. Astfel, la discreția sa, conducătorul mijlocului de transport poate opta pentru una din cele 3 opțiuni de asigurare a mijlocului de transport pentru a i se autoriza trecerea frontierei de stat pe sensul ieșirii din țară. În redacția propusă proiectul de lege la art. 43 alin. (3) prevede doar <i>deținerea de către utilizatorii de vehicule înmatriculate în Republica Moldova, la ieșirea din țară, a certificatelor de asigurare „Carte Verde” și a valabilității acestora pentru țara de destinație, eliberate de asigurătorii licențiați din Republica Moldova.</i> În cazul adoptării proiectului de lege în varianta propusă la articolul respectiv, deținătorii mijloacelor de transport care vor intenționa să părăsească Republica Moldova vor fi obligați să achiziționeze certificate de asigurare „Carte Verde” de la agenții economici autorizați, fără a	Se acceptă Respectând criteriul general din Directiva 103/2009, plăcuța de înmatriculare stabilește teritoriul de staționare obișnuit al unui vehicul. Astfel, vehiculele înmatriculate în Republica Moldova conform principiilor acceptate pe plan internațional, trebuie să dețină asigurarea emisă de asigurătorii licențiați și supravegheați în RM pe intern - RCA la ieșire (pe extern) Carte Verde. În acest sens Directiva sus enunțată stabilește expres că <i>Fiecare stat membru ar trebui să adopte toate măsurile utile pentru ca răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care staționează în mod obișnuit pe teritoriul său să fie acoperită printr-o asigurare. Pagubele acoperite astfel, precum și măsurile de încheiere a acestei asigurări sunt stabilite în cadrul acestor măsuri.</i> Certificatul de asigurare de frontieră valabil pentru țara de destinație, emis sub garanția unui birou din străinătate și alte documente auto valabile pentru țara de destinație pot fi prezentate sau utilizate la ieșirea din țară de către deținătorii vehiculelor înmatriculate în străinătate. Conform Regulamentului General al Birourilor SIA Carte Verde fiecare birou de motoare este responsabil pentru teritoriul statului a cărui plăcuță de înmatriculare deține vehiculul. Totodată avînd în vedere că autovehiculele înmatriculate în RM pot deține și polițe de asigurare de frontieră (ca excepție) se admite redactarea art.43 alin.3 lit.b) a) deținerea de către utilizatorii de vehicule înmatriculate în Republica Moldova, la ieșire din țară.

	oferi posibilitatea de a opta pentru o altă asigurare în condiții mai avantajoase. Totodată, vor fi impuși să achiziționeze certificate de asigurare „Carte Verde” inclusiv și persoanele care vor deține o asigurare internă valabilă pe teritoriul țării de destinație achiziționată anterior în cazul vizitelor anterioare. Astfel, prevederea respectivă va limita persoanele doar la o singură opțiune de a asigura mijlocul de transport pentru a putea părăsi teritoriul Republicii Moldova. Considerăm că acest fapt constituie o limitare a dreptului persoanei la alegerea modalității de asigurare a mijlocului de transport și în final va genera un șir de nemulțumiri în rândul celor care vor intenționa să traverseze frontiera de stat cu mijloacele de transport din posesie. Mai mult, aspectul în cauză va duce la apariția problemelor în punctele de trecere a frontierei de stat la momentul efectuării controlului pentru autorizarea trecerii frontierei de stat. Reieșind din cele menționate, în scopul prevenirii situațiilor de conflict ce pot apărea între autoritățile de control și conducătorii mijloacelor de transport la momentul traversării frontierei de stat, insistăm la completarea în final a art.43 alin. (3) cu următorul conținut „sau la prezentarea certificatului de asigurare de frontieră valabil pentru țara de destinație, emis sau garanția unui birou din străinătate ori la prezentarea altor documente de asigurare auto valabile pentru țara de destinație”. În acest context, propunem autorului completarea art. 3 cu aspecte definitorii și explicative aferente noțiunii de „<i>certificat de asigurare de frontieră</i>”, în vederea excluderii ambiguităților și interpretărilor eronate.	- certificatului de asigurare „Carte Verde” și a valabilității acestuia pentru țara de destinație, eliberate de asigurătorii licențiați din Republica Moldova; - certificatului de asigurare de frontieră valabil pentru țara de destinație, emis sau garanția unui birou din străinătate; - alte documente de asigurare auto valabile pentru țara de destinație.	Se comentează Urmare a ședințelor comune (CNPFF, BNAA, participanți profesioniști) conceptul „<i>certificat de asigurare de frontieră</i>”, a fost exclus din proiectul de lege.
MINISTERUL AFACERILOR INTERNE	Totodată, propunem a redenumi art. 43 din proiect, pentru a reda o exprimare clară a obiectului reglementării, dat fiind faptul că sintagma „Controlul activității de asigurare obligatorie RCA”, poate fi percepută ca controlul în ansamblu a activității de asigurare și nu verificare privind deținerea certificatelor de asigurare.	Se acceptă Art. 43 a fost redenumit după cum urmează: <i>Controlul asigurării obligatorii RCA</i>.	

	Noțiunea de "sediul" urmează a fi revizuită, întrucât autorul proiectului menționează că aceasta este definită în prevederile legislației cu privire la activitatea de asigurare, însă nu este clar la care act normativ face referință autorul, or se propune ca textul proiectului să fie completat cu referință la actul normativ care reglementează noțiunea de sediu.	Nu se acceptă Noțiunea de "sediul" este definită în legislația cu privire la activitatea de asigurare și reasigurare. Din motiv ca legea respectivă determină toate elementele <i>sediului</i>, este exclusă repetarea. La fel în domeniul activității de asigurare reasigurare este doar un singur act normativ, la care se face referire în cazul dat.
CENTRUL DE ARMONIZARE A LEGISLAȚIEI	Lipsa unor observații sau obiecții suplimentare	
BIROUL NAȚIONAL AL ASIGURĂTORILOR AUTO	Reiteram obiecția expusă în avizul inițial la Secțiunea Obiectul și domeniul de aplicare a legii, art.1 Obiectul, revizuirea denumirii cu reducerea la cuvântul „obiectul” nu soluționează structura și tehnica de legiferare a normelor juridice. Astfel, corespunzător art. 45 alin.(1) lit.a) din Legea nr.100 din 22.12.2017 cu privire la actele normative stipulează expres că Dispozițiile generale ale actului normativ sunt prevederi care determină obiectul, scopul și domeniul de aplicare. Prin urmare, opinăm că urmează, de delimitat obiectul legii de obiectul asigurării, care trebuie reglementat într-un articol separat care să definească clar și distinct obiectul actului legislativ și obiectului asigurării RCA.	Se acceptă Art.1 și 2 au fost redactate și expuse după cum urmează: <i>Articolul 1. Obiectul de reglementare și domeniul de aplicare</i> <i>(1) Prezenta lege reglementează:</i> <i>a) raporturile juridice dintre asigurători, asigurați și persoane terțe ce derivă din contractul de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de vehicule, precum și modul de realizare a acestui tip de asigurare;</i> <i>b) modul de organizare și funcționare a Biroului Național al Asigurătorilor de Autovehicule.</i> <i>(2) Domeniul de aplicare a prezentei legi este asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto, respectiv obligația de a încheia contracte și excepțiile de la această obligație, limitele teritoriale de aplicare, limitele de răspundere, drepturile și obligațiile asiguraților/persoanelor păgubite/ asigurătorului, riscurile acoperite și excluderile, procedura de stabilire și plată a despăgubirilor, verificarea asigurării, facilitățile și penalitățile aplicabile asiguraților și asigurătorilor, precum și instituțiile responsabile pentru furnizarea/prezentarea informațiilor necesare stabilirii daunelor/prejudiciilor.</i> <i>(3) În temeiul prezentei legi asigurătorilor obligatorii de răspundere civilă auto externă se aplică și prevederile Regulamentului</i>

		general al Consiliului Birourilor Sistemului Internațional de Asigurări „Carte Verde” sau alte reglementări aferente. (4) Prevederile prezentei legi nu se aplică vehiculelor care nu sunt supuse înmatriculării de stat și sunt utilizate de serviciile Forțelor Armate din Republica Moldova. (5) În textul prezentei legi referirile la despăgubirile de asigurare, contractul de asigurare RCA se citesc ca referiri la despăgubiri și indemnizații de asigurare, respectiv contractul de asigurare RCA internă și externă, cu excepția cazului în care nu se prevede altfel. Articolul 2. Obiectul asigurării (1) Obiect al asigurării obligatorii de răspundere civilă auto îl constituie răspunderea civilă a proprietarului și/sau utilizatorului de vehicul pentru orice pagubă sau vătămare corporală/deces produsă prin accident de vehicul în limitele teritoriale de acoperire și limitele de răspundere ale contractului de asigurare. Teritoriul pe care vehiculul staționează în mod obișnuit se referă la teritoriul Republicii Moldova în care vehiculul deține plăcuță de înmatriculare, indiferent dacă o astfel de plăcuță este permanentă sau temporară.
BNA	Art.2 alin.(1), urmează, de reformulat, deoarece poartă un caracter ambiguu din următoarele considerente: - după sintagma „drepturile și obligațiile asiguraților”, de completat cu sintagma „drepturile și obligațiile persoanelor păgubite”; - considerăm că cuvântul „elementele” este nepotrivit, deoarece proiectul reglementează concret procedura de stabilire și plata despăgubirilor care este obligatorie; - sintagma „instituții responsabile de gestionarea informațiilor despre daune/prejudicii” nu se regăsește pe parcursul textului proiectului de lege. În acest sens sugerăm modificarea în sintagma „instituții responsabile pentru furnizarea/ prezentarea informațiilor necesare întru stabilirea daunelor/prejudiciilor”.	Se acceptă Art. 2 a fost redactat și după cum urmează: Domeniul de aplicare a prezentei legi este asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto, respectiv obligația de a încheia contracte și excepțiile de la această obligație, limitele teritoriale de aplicare, limitele de răspundere, drepturile și obligațiile asiguraților/persoanelor păgubite/ asiguraătorului, riscurile acoperite și excluderile, procedura de stabilire și plată a despăgubirilor, verificarea asigurării, facilitățile și penalițiile aplicabile asiguraților și asiguraătorilor, precum și instituțiile responsabile pentru furnizarea/ prezentarea informațiilor necesare stabilirii daunelor/prejudiciilor.
	Art. 3 „Definiții”:	Definiția „accident de vehicul” – a fost redactată;

	La definiția „accident de vehicul” - sugerăm substituirea sintagmei „vătămarea sănătății” cu sintagma „vătămări corporale”, astfel cum este utilizat pe parcursul textului. La definiția „bonus – malus” atragem atenția că se stabilește că acest sistem va fi aplicat în funcție de istoricul persoanei în perioada de referință. Potrivit sintezei, mecanismul sistemului bonus-malus va fi reglementat prin actul normativ al autorității de supraveghere. În cazul în care intenția este ca acest mecanism să funcționeze în dependență de istoricul persoanei atunci definiția este potrivită, în caz contrar necesită ajustări. La definiția „persoană vătămată(păgubită), propunem să se modifice exprimarea noțiunii cu sintagma „persoană păgubită/vătămată” sau „persoană păgubită (vătămată)”, cu utilizarea acesteia pe tot parcursul textului de lege. Noțiunea de persoană păgubită, prezuma pagubele materiale, iar noțiunea de persoană vătămată denotă, prejudicii corporale suferite. Astfel, sintagma propusă înglobează categoriile de prejudicii suferite de o persoană urmare a producerii accidentului rutier.	Nu se acceptă Definiția „bonus – malus” rămîne în formularea prezentă, deoarece acest sistem va fi aplicat în funcție de istoricul persoanei în perioada de referință. Se acceptă Definiția „persoană vătămată(păgubită) s-a reformulat prin „persoană păgubită (vătămată)”, cu ajustarea acesteia pe tot parcursul textului de lege. Referințele la persoana păgubită se citesc ca referințe la persoane păgubite/vătămăte, fapt stabilit în art.1 alin.5) <i>În textul prezentei legi referirile la despăgubirile de asigurare, persoane păgubite, contractul de asigurare RCA se citesc ca referiri la despăgubiri și îndemnizații de asigurare, respectiv persoane păgubite/vătămăte, contractul de asigurare RCA internă și externă, cu excepția cazului în care nu se prevede altfel.</i>
BNAA	La definiția „poliță de asigurare RCA între cuvintele pentru și produse s-a omis cuvântul „prejudicii”, urmează a fi completat La definiția „prejudiciu”, propunem substituirea cuvântului caz cu cuvântul „risc”, pentru utilizarea profesionistă a noțiunilor.	Se acceptă La definiția „poliță de asigurare RCA între cuvintele pentru și produse s-a completat cu cuvântul „prejudicii”, urmează a fi completat Se acceptă Definiția a fost redactată după cum urmează. <i>prejudiciu – efect negativ suferit de persoana vătămată în urma producerii unui risc acoperit printr-un contract de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto.</i>

	Definiția „sediu”, propunem a fi exclusă deoarece astfel cum este definită nu se regăsește pe parcursul proiectului de lege.	Nu se acceptă Definiția nu este folosită la direct dar sunt folosite cuvinte din definiție, precum subdiviziune/sucursală
	Art.4 alin.(1) , presupunem ca după sintagma „cît și cele” s-a omis cuvântul „rezultate”, urmează a fi completat cu cuvântul în cauză.	Se acceptă S-a redactat după cum urmează: <i>Persoanele fizice și juridice care utilizează vehicule înregistrate în Republica Moldova sunt obligate să încheie contracte de asigurare RCA pentru orice cazuri de răspundere civilă delictuală pentru daunele și prejudiciile produse de accidente de vehicule. Contractul de asigurare RCA acoperă în mod obligatoriu atât prejudiciile materiale, cât și cele rezultate din vătămările corporale/deces.</i>
	Art. 5 alin.(2) lit.a) , avînd în vedere că în ultimii ani au fost înregistrate mai multe cazuri calificate ca tentative teroriste cu utilizarea vehiculelor, ca de exemplu intrarea în mulțime cu un camion la un tîrg de Crăciun (Germania), necesită a fi bine gândită oportunitatea excluderii din asigurarea RCA a situațiilor spre exemplu dezordini în masă, activități teroriste. Ipotețic, să admitem că se săvârșește pe teritoriul Republicii Moldova un act terorist cu utilizarea unui vehicul înmatriculat fie în țară, fie în străinătate, în raport cu care se deține o poliță de asigurare RCA, de ce să fie exceptat asigurătorul de la plata despăgubirilor dacă vehiculul a fost sursa cu care s-au cauzat prejudicii terfelor persoane?	Nu se acceptă Excepțiile proiectului au fost coordonate cu expertii băncii mondiale, din care considerent au fost acceptate în variantă finală. Mai mult, actele de terorism sunt infracțiuni săvârșite împotriva statului.
BNAA	Art.8, alin.(3) , nu este clară lista activităților care pot fi calificate drept activități liber profesioniste; - alin.(4), urmează de ajustat tipul de activitate conform CAEM, activitatea de transport de pasageri sau de mărfuri; totodată considerăm necesară o formulare mai clară a sintagmei „transportul de bunuri în regim de taxi”. - reiteram poziția expusă în avizul anterior la alin.(7), nu sunt clare consecințele neinformării asigurătorului în cazul, înstrăinării vehiculului și dacă în asemenea caz riscurile noului proprietar sunt acoperite sau nu prin contractul RCA al fostului proprietar.	Se acceptă Activitățile enumerate au fost redactate în strictă conformitate cu legislația fiscală, art.5 sbct.36, respectiv alin.3 va avea următorul conținut: <i>Dacă persoana fizică asigurată, cu excepția unui întreprinzător individual sau persoanelor care, în sensul legislației fiscale, prestează servicii profesionale și desfășoară activități profesionale independente, transmite în posesie unei persoane juridice vehiculul pentru care a fost încheiat contractul de asigurare obligatorie RCA, în baza unui contract de locațiune sau alui act juridic întocmit în condițiile legislației, riscul celor admiși să utilizeze</i>

	Considerăm necesară o precizare. Astfel, în cazul în care se transferă dreptul de proprietate de la o persoană fizică la una juridică este clar, dar în cazul în care se transferă dreptul de proprietate de la o persoană fizică la o altă persoană fizică, în cazul omisiunii și neinformării, noul proprietar este acoperit prin contractul de asigurare RCA al vechiului proprietar sau nu? În aceste condiții pledăm pentru o normă precisă. Dacă nu există consecințe juridice, pentru a nu duce în eroare consumatorul produselor de asigurare și pentru a exclude posibilitatea de a uza de această normă întru refuzul în achitarea despăgubirilor de asigurare, propunem revizuirea/excluderea acesteia. La Art.10 - alin.(1), se propune de concretizat RCA internă - deoarece contractele de asigurare Carte Verde nu pot fi suspendate din motivele înscrise în proiectul de lege. - considerăm că norma stipulată atât la alin.(6) lit.b), încetarea contractului RCA urmare a lichidării asiguratului persoană juridică precum și cea indicată la lit.c), decesul asiguratului persoană fizică ca temei de încetare a contractului, în ideea în care asigurarea RCA se încheie pentru nr. nelimitat de utilizatori, nu este o normă funcțională și poate fi calificată drept abuzivă. Odată cu achitarea primei de asigurare de către persoana juridică care are un număr nelimitat de utilizatori, succesorii în drepturi intră în posesia universală a tuturor drepturilor și obligațiilor, inclusiv a drepturilor ce decurg din contractele de asigurare. Aceeași obiecție se menține și pentru cazul de deces al asiguratului care a achitat o primă de asigurare pentru un număr nelimitat de utilizatori, iar moștenitorii care intră în posesia vehiculului până la înscrierea drepturilor de proprietate pot beneficia de protecția de asigurare în caz de comitere a unui accident rutier. Totodată, norma respectivă nu este coroborată cu norma prevăzută la alin.(7) și alin.(9), care indică că prima de asigurare se restituie asiguratului în caz de încetare a contractului.	<i>vehiculul de către persoana juridică este considerat asigurat în temeiul contractului încheiat, însă asiguratorul este în drept de a înainta acțiune de regres conform art.30.</i> Întru claritate, alin.2 a fost completat cu o nouă propoziție după cum urmează: <i>În temeiul contractului de asigurare obligatorie RCA este acoperit riscul oricărui utilizator de vehicul indiferent dacă este încheiat de persoana fizică sau juridică, cu excepțiile prevăzute de prezenta lege.</i> Se acceptă alin.(1), a fost redactat. La alin.6 lit.b) și c) au fost excluse respectiv s-a redactat după cum urmează: <i>Contractul de asigurare obligatorie RCA încetează în următoarele circumstanțe:</i> <i>a) în cazul radierii vehiculului din registrul de stat după notificarea asiguratorului;</i> <i>b) la data la care asiguratul notifică asiguratorul RCA referitor la transmiterea dreptului de proprietate asupra vehiculului, însoțită de documente justificative;</i> <i>c) la data expirării termenului stabilit în contract;</i> <i>d) în cazul emiterii unei hotărâri judecătorești definitive privind încetarea contractului;</i> <i>e) în alte cazuri prevăzute de legislație.</i>
--	--	--

	Întrebarea este căruia asigurat? Cel care a decedat? Sau cel care a fost lichidat?	
BNAA	Art.12: - alin.(2) se utilizează, noțiunea de „primă de asigurare de bază”, iar la art.3, Definiții, se reglementează doar noțiunea de „primă de referință”, ca fiind prima de asigurare indicativă stabilită de autoritatea de supraveghere. Propunem reglementarea și a noțiunii de „prima de asigurare de bază”, care urmează a fi calculată de fiecare asigurat în parte în baza propriilor statistici, întru excluderea oricăror confuzii între noțiunile respective. - la alin.(7), nu este reglementată situația survenirii cazului asigurat în perioada notificării asiguratului despre necesitatea recalculării și modificării primei de asigurare; prin urmare, cazul respectiv urmează a fi despăgubit și în ce măsură, în eventualitatea refuzului asiguratului de a da curs solicitării asiguratului? - în proiect sunt două alineate cu nr.(13), urmează fi renumerotate. Art.14 alin.(2) lit.e), se indică centru de constatare a daunelor, noțiune care nu este utilizată pe parcursul textului, considerăm oportun de a înlocui cu sintagma „unitatea de reparații” sau de a indica o singură sintagmă care să cuprindă toate posibilitățile unde poate fi transportat vehiculul deteriorat.	Se acceptă Capitolul definiții a fost completat cu noțiunea propusă: <i>prima de asigurare de bază</i> -- prima calculată prin metode actuariale în baza informațiilor statistice ale asiguratului RCA care constă din prima de risc estimată și factorul de încărcare; Se acceptă Alin.7 a fost redactat și completat cu o nouă propoziție după cum urmează: <i>În cazul producerii riscului în perioada de notificare, asiguratul RCA poartă răspundere cu dreptul de încasare a unei prime de asigurare suplimentare.</i> Se acceptă Alineatele nr.13 au fost renumerotate Se acceptă Art.14 alin.(2) lit.e), a fost redactat după cum urmează: <i>- costul aferent unei singure evacuări a vehiculului avariat, aparținând persoanei păgubite, de la locul accidentului la locația reprezentantului de despăgubiri sau la unitatea de reparații aleasă de persoana păgubită în vederea reparării vehiculului sau la cea mai apropiată de locul producerii accidentului sau de domiciliul persoanei păgubite, după caz, dacă respectivul vehicul nu se mai poate deplasa prin mijloace proprii.</i>
BNAA	Art.16 alin.(3) prevede că, „nu pot beneficia de despăgubiri persoanele care la data producerii accidentului au posibilitatea să își recupereze prejudiciile suferite în baza unei asigurări facultative sau obligatorii ori în baza legii ...”. Deși s-a argumentat că acest alineat are drept scop evitarea dublei despăgubiri și nu necesită a fi coroborat	Se acceptă Art.16 alin.(3) a fost reformulat după cum urmează <i>Nu pot beneficia de despăgubiri persoanele care la data producerii accidentului au posibilitatea să își recupereze prejudiciile suferite în baza unei asigurări facultative cu sau obligatorii, cu excepția</i>

	cu art.24 alin.(9) din proiect care prevede dreptul de opțiune al păgubitului de a opta între a fi despăgubit în temeiul contractului RCA sau a contractului facultativ de asigurare de bunuri (CASCO), totuși pledăm pentru faptul că argumentul expus nu rezultă fără echivoc din prevederile art.16 alin.(3), deducându-se ideea imposibilității exercitării opțiunii expuse la art.24 alin.(9). Astfel, propunem reformularea părții menționate din art.16 alin.(3), astfel încât să fie clar faptul angajării răspunderii asigurătorului în baza opțiunii exercitate de păgubit, dar și cu respectarea principiului de evitare a plății dublei despăgubiri.	<i>exercitării opțiunii prevăzute la art.24 alin.(9), ori în baza legii și nici cele care au urcat de bunăvoie în vehiculul condus de către persoana vinovată pentru producerea accidentului, dacă se dovedește că acestea știau că pentru vehiculul respectiv nu era în vigoare un contract de asigurare obligatorie RCA.</i>
Art.19: - alin.(1) lit.a) și lit.c), propunem de a exclude textul „al cărui utilizator a îndeplinit obligație de asigurare obligatorie RCA”, pentru că este clar că suntem în prezența unei asigurări RCA valabile din însuși preambulul alineatului unde se invocă sarcina asigurătorului; - alin.(1) lit.b), din aceeași considerente de a exclude sintagma „posesoare a vehiculului al cărui utilizator a îndeplinit obligația de asigurare obligatorie RCA”; - alin.(7) lit.d), urmează de completat la final cu sintagma „accidentul rutier”, deoarece în redacția actuală rezultă, că este o normă nefinalizată.	Se acceptă Art. 19 alin.(1) lit.a) b) și lit.c) au fost redactate după cum urmează: a) <i>numele, prenumele și adresa persoanei care a condus vehiculul în momentul producerii accidentului;</i> b) <i>numele, prenumele și adresa sau denumirea, sediul persoanei juridice posesoare a vehiculului;</i> c) <i>denumirea, adresa asigurătorului care a emis contractul de asigurare obligatorie RCA, seria și numărul contractului, precum și numărul de înmatriculare/înregistrare al vehiculului ori numărul de identificare al acestuia.</i> d) <i>în caz dacă accidentul are loc în perioada suspendării contractului de asigurare obligatorie RCA pentru vehicul, indiferent de persoana care a cauzat accidentul rutier.</i>	Se acceptă Articolele de referință au fost redactate și reformulate după cum urmează: Art.19 alin.(7) a) <i>dacă vehiculul și sau conducătorul auto au fost identificați, dar nu a respectat obligația de încheiere a contractului de asigurare obligatorie RCA și/sau vehiculele sunt neînregistrate sau nu au fost supuse înmatriculării pe teritoriul Republicii Moldova;</i>
	Totodată, alin.(7) urmează a fi completat cu toate temeiurile de achitare a despăgubirilor din Fondul de protecție a victimelor străzii, astfel cum este prevăzut la art.39 (vehicule neînregistrate sau care nu au fost supuse înmatriculării pe teritoriul Republicii Moldova și/sau obținute pe cale ilicită dar neasigurate RCA.).	

		art. 39 alin.3 lit.a) <i>a) dacă vehiculul și sau conducătorul auto au fost identificați, dar nu au respectat obligația de încheiere a contractului de asigurare obligatorie RCA și/sau vehiculele sunt înregistrate sau nu au fost supuse înmatriculării pe teritoriul Republicii Moldova - despăgubirea se plătește pentru distrugerea de bunuri și vătămări corporale sau deces;</i>
BNAA	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, poliță 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 contactează o asigurare RCA internă. Ar rezulta că, conducătorii auto nu ar putea aplica procedura constatării amiabile de accident în prima zi a eliberării asigurării RCA, deși aceasta este inclusă în perioada de asigurare ceea ce este o restrângere nejustificată a drepturilor părților implicate în accidentul rutier. De asemenea, condiția emiterii cu 24 ore înainte a asigurării RCA nu poate fi impusă deținătorilor de Carte Verde din străinătate, când procedura constatării amiabile de accident va fi aplicabilă acestui sector. 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). Art.22: - alin.(4) lit.k) prevede confirmarea scrisă a persoanei păgubite privind încasarea despăgubirii și lipsa pretențiilor față de asigurător. Această practică nu se atestă în cazul în care se propune transfer la	Nu se acceptă art.21 alin.(3) lit.d) nu necesită coroborare cu art.9 alin.(4) care prevede intrarea în vigoare a poliței RCA valabilă pe teritoriul RM diferențiat. Respectiv articolul respectiv se aplică doar pentru polițele de asigurare RCA internă. Termenul de 24 de ore a fost aplicat pentru evitarea fraudelor în acest segment al asigurărilor.
		Se comentează Confirmarea scrisă a persoanei păgubite referitor la primirea despăgubirii și lipsa pretențiilor față de asigurător trebuie să fie redactată în două exemplare semnate, câte un exemplar pentru fiecare

	contul bancar al persoanei păgubite sau al unității de reparații a cuantumului despăgubirii. Prin urmare, se propune excluderea prevederilor în cauză pentru că este o obligație care nu poate fi realizată, deoarece după transferul despăgubirii de asigurare, persoana păgubit nu se mai deplasează la asigurător/BNAA pentru a confirma careva acte. Este o normă inaplicabilă. - alin.(9) contravine prevederilor stabilite la art.24 alin.(3), considerăm că sintagma „indiferent dacă a fost semnat acordul de despăgubire” urmează a fi exclusă și, respectiv, norma revizuită.	parte, cu excepția cazurilor prevăzute la art.29 alin.(4); este un document obligatoriu, fără de care asigurătorul nu achită nici în numerar, nici nu transferă persoanei sau stației de reparații despăgubirea stabilită, mai ales în caz de litigiu. Se comentează Alin.(9) a fost reformulat, deoarece chiar și în cazul semnării acordului persoanei îi este lăsat dreptul de a examina toate documentele din dosarul de daune. Persoana păgubită este în drept să examineze toate documentele din dosarul de daune, indiferent dacă a fost semnat acordul de despăgubire.
BNAA	La art.24 alin.(10) și alin.(12), urmează, de indicat trimiterea corectă la alin.(11) în ambele cazuri. Art.25 alin.(2), sintagma „entitate înregistrată și autorizată” este ambiguu, deoarece nu este clar care entități înregistrate sunt autorizate să presteze servicii de evaluare a valorii vehiculului la data producerii accidentului și a valorii rămase, cine le autorizează și care ar fi putea fi acestea? Propunem revizuirea normei și reglementarea clară și expresă a aspectului menționat.	Se acceptă La art.24 alin.(10) și alin.(12), s-a redactat după cum s-a propus Se acceptă Art.25 alin.(2) a fost redactat și formulat după cum urmează: <i>În cazul daunei totale, valorile menționate la alin.(1) lit.b) sînt determinate de asigurător direct sau prin servicii externalizate efectuate de o entitate înregistrată și autorizată să efectueze expertize auto merceologice, autotehnice.</i>
	La art.25 alin.(9)-alin.(11), normele prevăzute nu sunt fezabile, iar mecanismul de despăgubire nu poate fi realizat. În condițiile în care păgubitul optează pentru ca despăgubirea să fie achitată în numerar, unitățile de specialitate (<i>apropo noțiunile care a fost exclusă din articolul definiții fiind substituită cu „unitate de reparații”</i>) nu emit devize de cheltuieli în care sunt indicare prețurile. Mai mult se solicită achitarea suplimentară a eventualelor conturi emise.	Nu se acceptă În cadrul ședințelor, asigurătorii prezenți au optat pentru mecanismul (temporar) de despăgubire prin solicitarea conturilor pînă la formarea unor sisteme de evaluare specializate care vor uniformiza calculul daunei pentru toate solicitările. Mai mult, asigurătorii au afirmat ca au încheiate contracte de colaborare cu unitățile de reparații, astfel facilitând eliberarea conturilor. Totodată, în cadrul ședințelor experții companiilor de asigurări au efectuat simulări ale unor calcule(prin sisteme Audatex DAT și EUROTAX) și au demonstrat o marjă de creștere cu 20-30% față de calculul prin trei conturi. Respectiv, în situația majorării cuantumului

		despăgubirii, va fi afectată și prima de asigurare, necesitând corecția de majorare.
	Art.33 alin.(1), de completat (eventual la lit.l), iar actuala lit.l) devine m.) cu următoarea atribuție: „Încheie acorduri de colaborare privind schimbul de informații cu autoritățile publice și altele instituții în vederea îndeplinirii prerogativelor legale.	Se acceptă Art.33 alin.(1), de completat (eventual la lit.l), iar actuala lit.l) devine m.)
	A reda conținutul Art.33 alin.(2), după cum urmează: „Atribuția BNAA menționată la alin.(1) lit. k) decade din data de la care asigurătorii licențiați pentru asigurarea obligatorie RCA externă vor fi autorizați să emită documente de asigurare „Carte Verde” în format electronic, conform modelului aprobat de Consiliul Birourilor. Certificatele de asigurare „Carte Verde” în format electronic, conform modelului aprobat de Consiliul Birourilor. Certificatele de asigurare „Carte Verde” eliberate în condițiile alin.(1) lit.k) vor fi valabile pînă la expirarea perioadei de acoperire a asigurării”.	Se acceptă Art.33 alin. 2 s-a reformulat după cum s-a propus. <i>Atribuția BNAA menționată la alin.(1) lit. k) decade din data de la care asigurătorii licențiați pentru asigurarea obligatorie RCA externă vor fi autorizați să emită documente de asigurare „Carte Verde” în format electronic, conform modelului aprobat de Consiliul Birourilor. Certificatele de asigurare „Carte Verde” eliberate în condițiile alin.(1) lit.k) vor fi valabile pînă la expirarea perioadei de acoperire a asigurării.</i>
	La art.34 alin.(5), în condițiile în care se stabilește votul de adoptarea hotărârilor în cadrul Adunărilor generale ale BNAA, propunem completarea cu norma care să reglementeze și deliberativitatea ședințelor Adunărilor generale. În acest sens, sugerăm a completa alin.(5) cu propoziția: Adunarea Generală a BNAA este deliberativă dacă la adunare s-au înregistrat și participă cel puțin 2/3 din membrii cu drept de vot”.	Se acceptă Alin.(5) a fost completat cu propoziția: <i>Adunarea Generală a BNAA este deliberativă dacă la adunare s-au înregistrat și participă cel puțin 2/3 din membrii cu drept de vot”.</i>
	La art.37, pentru o consecutivitate logică propunem ca norma prevăzută alin.(2) să fie prevăzută la alin.(3) și invers.	Se acceptă Pentru consecutivitate logică norma prevăzută alin.(2) să a fost prevăzută la alin.(3) și invers.
	La art.38 alin.(4), considerăm că prin această normă se limitează dreptul de subrogare a asigurătorului CASCO de a-și rambursa despăgubirea de asigurare din mijloacele Fondului de compensare, în condițiile în care vinovatul de producere a accidentului rutier deține un vehicul înmatriculat în străinătate și în raport cu care posedă un document de asigurare. În aceste condiții, în mod practic BNAA achită despăgubirea și recuperează ulterior de la asiguratorul din	Nu se acceptă. Norma de la art.38 alin.(4) nu are tangență cu obiecția înaintată, întrucât prevederea dată se referă la imposibilitatea persoanelor de drept public sau privat de a solicita de la BNAA recuperarea cheltuielilor, iar obiecția înaintată vizează modul de recuperare a sumelor de către BNAA, fapt ce nu constituie obiect de reglementare al normei date.

	străinătate. Respectiv, considerăm necesar revizuirea normei în sensul celor menționate. La art.39 - alin.(2), opinam că cuvântul „constituirea” urmează să fie substituit cu cuvântul “cumularea” deoarece Fondul în sine deja este constituit; - alin.(3) lit.b), propunem ca cuvântul „numai” să fie substituit cu cuvântul „exclusiv”. La art.40: - alin.(1) lit.b), sintagma „false, neautorizate sau ilegal modificate” propunem de ajustat conform Regulamentului intern al CoB „false sau neautorizate”; - alin.(2) lit.b) de corectat trimiterea la alin.(6) a art.37 și nu alin.(5) cum este indicat. Denumirea art.41 nu corespunde cu textul reglementărilor. Potrivit textului de lege se pune în sarcina BNAA de a elibera informații aferente acoperirii de asigurare în caz de accident, nu și informații despre accidente care de fapt e în competența organelor de drept. Astfel denumirea articolului urmează a fi coroborat cu dispozițiile acestuia.	Se acceptă parțial A fost redactat cuvântul <i>exclusiv</i>, iar <i>constituirea</i> este mai potrivit în această propoziție. Se acceptă S-a redactat după cum s-a propus Se acceptă Denumirea articolului a fost coroborată cu dispozițiile acestuia.
BNAA	La Dispoziții finale și tranzitorii urmează de completat cu norme care să prevadă: - jurisdicția cărei legi se va aplica pentru faptele juridice produse înainte de intrarea în vigoare a legii; - asupra căror contracte de asigurare și cereri de despăgubire se vor aplica normele noii legi; - transferul soldurilor Fondului de Protecție a Victimelor Străzii și Fondului de Compensare.	Se acceptă Art. 44 și 45 au fost redactate și s-au expus în următoarea redacție: Articolul 44. Dispoziții finale (1) <i>Actele și faptele juridice încheiate ori, după caz, săvârșite sau produse înainte de intrarea în vigoare a prezentei legi nu pot genera alte efecte juridice decât cele prevăzute de legea în vigoare la data încheierii sau, după caz, a săvârșirii ori producerii lor.</i> (2) <i>Prezenta lege se aplică tuturor contractelor de asigurare obligatorie RCA emise după data intrării în vigoare a acesteia și în legătură cu toate prejudiciile ce se despăgubesc în baza acestora.</i> (3) <i>La data intrării în vigoare a prezentei legi BNAA preia întreg patrimoniul Fondului de protecție a victimelor străzii și respectiv al Fondului de compensare.</i>

(4) Asigurătorii care, la data publicării prezentei legi, dețin licență pentru dreptul de a practica activitatea de asigurare obligatorie RCA își vor conforma activitatea până la data intrării în vigoare a prezentei legi.

(5) Actele normative adoptate de autoritatea de supraveghere în temeiul Legii nr. 414/2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru pagube produse de autovehicule, cu modificările ulterioare, se aplică în continuare, în măsura în care nu contravin prezentei legi, până la abrogarea expresă a acestora.

(6) În termen de 3 ani de la data intrării în vigoare a prezentei legi asigurătorii RCA vor determina costul reparației pentru vehicule exclusiv cu aplicarea sistemelor de evaluare specializate care corespund cerințelor stabilite în actele normative ale autorității de supraveghere pentru prețurile materialelor, părților componente și ale pieselor înlocuitoare.

(7) După expirarea termenului de trei ani de la data intrării în vigoare a prezentei legi, prevederile art.25 sunt aplicabile în măsura în care nu contravin alin.(6).

Articolul 45. Dispoziții finale

(1) Prezenta lege intră în vigoare la expirarea a 12 luni din data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

(2) Autoritatea de supraveghere, în termen de 12 luni de la intrarea în vigoare a legii, va aduce actele sale normative în conformitate cu prezenta lege.

(3) Guvernul, în comun cu autoritatea de supraveghere, în termen de 12 luni de la intrarea în vigoare a legii, va prezenta Parlamentului propuneri privind aducerea legislației în vigoare în concordanță cu prezenta lege.

(4) La data intrării în vigoare a prezentei legi, se abrogă Legea nr.414/2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere

SA "ACORD GRUP" SA		civilă auto pentru pagube produse de autovehicule (Republicată în Monitorul oficial al Republicii Moldova, 2016, nr.44-48, art.85).
Se comentează	Examinând proiectul de Lege propus, prin prisma experienței acumulate în cadrul aplicării legislației actuale, țin să menționez că majoritatea divergențelor apărute în aplicarea legii țin de cuantumul despăgubirilor de asigurare calculate pentru deteriorarea autovehiculelor. În cazul în care persoanele păgubite își exprimă dezacordul cu suma despăgubirii calculate și propune spre achitare de către asigurători, persoanele păgubite se adresează experților judiciari, al căror rapoarte au valoare probantă în instanța de judecată. În acest sens, pentru a evita orice disensiuni în vederea evaluării prejudiciului real cauzat și a crea un mecanism unic și acceptabil pentru toți participanții, propun de a invita la o discuție comună experții judiciari din Republica Moldova (Centrul CNEJ, MAI și experți judiciari independenți). În cazul în care este agreată această propunere, ne asumăm obligația de a invita persoanele corespunzătoare.	Pe parcursul trim. II, 2020 au fost organizate pe platforma Webex 16 ședințe comune cu participarea reprezentanților CNPF, asociației profesionale BNAA (Biroul Național al Asiguratorilor de Autovehicule) și societăților de asigurare, în vederea discutării aspectelor esențiale din proiectul de Lege privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto. În context, urmare a discuțiilor purtate, art.25 din proiect (în vederea evaluării prejudiciului după un mecanism unic și acceptabil) a fost completat cu următoarele: <i>(13) În cazul dezacordului persoanei păgubite pe marginea cuantumului despăgubirii de asigurare stabilit conform alin.(10), costul reparației pentru vehicule se va determina ținând cont de sistemele de evaluare specializate ce corespund cerințelor stabilite în actele normative ale autorității de supraveghere, pentru prețurile materialelor, părților componente și ale pieselor înlocuite.</i> <i>Valoarea tarifului orei de manoperă este stabilită prin actul normativ al autorității de supraveghere în condițiile aplicabile Republicii Moldova. La determinarea valorii de reparație conform prezentului alineat, nu se vor aplica cheltuielile de transport, taxele vamale și taxa pe valoare adăugată.</i> <i>(14) Actele de evaluare a despăgubirii de asigurare întocmite fără respectarea prevederilor prezentului articol nu pot servi drept temelie pentru achitarea despăgubirii de asigurare.</i> <i>(15) Orice expertiză judiciară sau extrajudiciară care are drept scop stabilirea despăgubirii de asigurare trebuie efectuată în mod obligatoriu în strictă conformitate cu prevederile prezentei legi.</i>
Se comentează	Codul Civil (în redacție nou), art.1872 vine cu anumite concretizări referitor la definiția asigurării de răspundere civilă, care este binevenit de a fi preluată. În acest sens propun următoarea definiție: Articolul 3. Definiții.	Conceptul Directivei 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi, este

Asigurare obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse de vehicule (în continuare – asigurare obligatorie RCA) – contract de asigurare, probat prin polița de asigurare RCA și/sau certificat de asigurare "Carte Verde", prin care un asigurător licențiat să practice asigurare obligatorie RCA se obligă, în baza unei prime de asigurare plătită de asigurat, să despăgubească pentru prejudiciul de care asiguratul răspunde în temeiul legii față de terțe persoane păgubite, în perioada de valabilitate a contractului de asigurare.	ca în interesul asiguratului, fiecare poliță de asigurare să garanteze, în schimbul unei prime unice în fiecare stat membru, acoperirea impusă de legea acestui stat sau acoperirea impusă de legislația statului membru în care se află de regulă vehiculul, în cazul în care aceasta din urmă este mai mare. Proiectul de lege reprezintă un cadru normativ special aferent domeniului RCA. Conform Codului civil art.3 alin. (2) <i>Actele normative subordonate legii se aplică la reglementarea raporturilor civile doar în cazurile în care sînt emise în temeiul legii și nu contravin ei.</i> Astfel Codul Civil nu conține o normă specială cu privire la forța juridică a acestuia. Rezultă că legiuitorul nu a acceptat conceptul privind forța juridică superioară a codului civil în raport cu alte legi. Deci, în caz de apariție a contradicțiilor dintre codul civil și alte legi adoptate de Parlament, contradicțiile vor fi soluționate în conformitate cu principiile: a) legea mai nouă abrogă legea mai veche; sau b) specialul derogă de la general.
Sintagma "un asigurator", urmează a fi înlocuită, se propune: <u>Asigurator RCA – Societate de asigurare, înregistrată în Republica Moldova care, deține licență pentru desfășurarea activității de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto internă și/ sau externă.</u>	Nu se acceptă Noțiunea de "asigurator" este definită în legea de bază după cum urmează: • Legea nr.407/2006 cu privire la asigurări -asigurator (reasigurator) – persoană juridică înregistrată în Republica Moldova care, în condițiile prezentei legi, deține licență pentru desfășurarea activității de asigurare (reasigurare) • Proiect de lege privind activitatea de asigurare și reasigurare - societate de asigurare (asigurator) – persoană juridică care desfășoară activitate de asigurare în baza unei licențe pentru desfășurarea activității de asigurare acordate de autoritatea de supraveghere. Noțiunea de societate de asigurare care nu conține sintagma "dintr-o țară terță" se aplică societăților de asigurare cu sediul central în Republica Moldova.

		În acest sens, definiția conținută în proiect se expune într-un limbaj simplu, clar și concis (având în vedere noțiunea din legea de bază) - <i>asigurător RCA (societatea de asigurare)</i> – un asigurător licențiat să desfășoare activitate de asigurare obligatorie RCA 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: <i>„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.</i>
SA "ACORD GRUP"	"Asiguratul", urmează a fi înlocuit cu "<i>asigurat</i>", ținând cont de faptul că anterior este dată definiția Asigurare obligatorie RCA, este posibil de a nu îngreua noțiunea ce urmează. <i>Asigurat – proprietarul sau utilizatorul unui vehicul a cărui răspundere civilă delictuală este preluată contractual de un asigurător RCA în baza contractului de asigurare obligatorie RCA.</i>	Nu se acceptă Norma definită prin proiect - <i>asiguratul - proprietarul sau utilizatorul unui vehicul a cărui răspundere civilă delictuală este preluată de un asigurător RCA în baza contractului de asigurare obligatorie RCA valabil pentru prejudiciile produse terțelor persoane prin accidente de vehicule reglementează exhaustiv toate circumstanțele unui raport juridic și cercul subiecților.</i>
	În proiectul propus, se triplează noțiunea de BNAA, de două ori în definiții și o dată la art.32 din Lege.	Se comentează Proiectul a fost redactat
	Noțiunea de "<i>cost amortizat</i>", nu corespunde sensului pe care urmează a-l atribui Legea dată. Propun a fi utilizată noțiunea de "<i>Valoarea epavei</i>". Noțiunea dată este utilizată în Norma 20/2017 România, Asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto, în următorul context: art. 24, alin 2, <i>Valoarea epavei</i> se determină în urma evaluării prin licitație utilizând sisteme de evaluare specializate; în cazul în care nu se poate obține o valoare a epavei prin licitație, aceasta se poate determina și prin expertiză tehnică, cu acceptul persoanei păgubite. Mai mult, este o noțiune care demult este practică de către experții auto din Republica Moldova. "<i>Cost amortizat</i>" invocă un alt sens.	Se acceptă parțial Din noțiunea definită din proiect s-au exclus cuvintele "<i>cost amortizat</i>", fiind în continuare expusă ca <i>valoare rămasă – valoarea părților din vehicul rămase neavariate, demontabile și valorificabile în caz de daună totală a acestuia.</i> De specificat că cuvântul "<i>epava</i>" nu este utilizat/definit în textul proiectului, de aceea se optează pentru noțiunea de "<i>valoare rămasă</i>" – proprie proiectului.

	În noțiunea „daună parțială” și se utilizează noțiunea de „valoarea pagubei real suportate”, însă nu este dată definiția acestor noțiuni, ceea ce duce la neclaritate în aplicarea definițiilor. În acest sens propun, următoarea definiție: „daună parțială” - avarierea vehicului în măsura în care recondiționarea sau înlocuirea părților componente și a pieselor avariate este posibilă și nu depășește 75% din valoarea vehicului la data producerii accidentului.	Nu se acceptă La art.25 alin.(3) din proiect este detaliată valoarea pagubei real suportate după cum urmează: <i>În cazul daunei parțiale, valoarea pagubei real suportate de vehicul este egală cu costul reparației părților componente sau a pieselor avariate ori, dacă este necesar, cu costul de înlocuire a acestora, inclusiv cheltuielile pentru materiale, pentru lucrările de demontare și montare aferente reparațiilor și înlocuirilor necesare.</i> În acest sens, se va păstra noțiunea de „daună parțială” definită în proiect.
SA "ACORD GRUP"	În noțiunea „poliță de asigurare RCA” - urmează a exclude „și certifică existența asigurării ...ș.a.m.d.”, prin faptul că polița certifică încheierea contractului RCA, corespunzător și existența asigurării.	Nu se acceptă În noțiunea de „poliță de asigurare RCA” definită în proiect de lege se specifică că este un document care probează încheierea contractului de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto internă (RCA internă), fiind ulterior specificat și faptul că - certifică existența asigurării de răspundere civilă pentru produse de vehicule cu valabilitate în limitele teritoriului Republicii Moldova. (se integrează și cu noțiunea din proiect de asigurare obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse de vehicule)
	La noțiunea „utilizator”, a fost omis cuvântul se consideră „utilizator ...” Articolul 4, se referă la obligația de asigurare, dar nu și la acoperirea de asigurare, în acest sens urmează a fi exclus din alin.1 textul: „Contractul de asigurare acoperă în mod obligatoriu atât prejudiciile materiale cât și cele din vătămări corporale.” Aceste prevederi urmează a fi incluse în art. 14. La alin. 1, urmează a specifica „încheierea contractului de asigurare RCA intern”. Alin.2, urmează a avea un alt conținut: ”Persoanele fizice și juridice care utilizează vehicule și ies de pe teritoriul Republicii Moldova sunt obligate să încheie contracte de asigurare RCA extern (Carte Verde)”	Se acceptă Noțiunea „utilizator” a fost redactată. Nu se acceptă Art.14 din proiect - <i>Riscuri acoperite de către asigurător</i> – precizează și detaliază riscuri pentru care asigurătorul RCA acordă despăgubiri. Art.4 din proiect – în speță textul: „Contractul de asigurare acoperă în mod obligatoriu atât prejudiciile materiale cât și cele din vătămări corporale.” este o normă expusă la general. Suplimentar, în art.3 „Obligația de asigurare a vehiculelor” din 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, se prevede că

	asigurarea prevăzută la primul paragraf acoperă în mod obligatoriu prejudiciile materiale și vătămările corporale. Prin art.2 alin.(4) din proiect s-a specificat: - În textul prezentei legi referirile la despăgubirile de asigurare, contractul de asigurare RCA se citește ca referiri la despăgubiri și indemnizații de asigurare, respectiv contractul de asigurare RCA internă și externă, cu excepția cazului în care nu se prevede altfel. Totodată este definită (art.3) noțiunea de "limitele teritoriale de acțiune ale asigurării de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule". În acest sens proiectul utilizează expunerea mai concisă - contractul de asigurare RCA.	asigurarea prevăzută la primul paragraf acoperă în mod obligatoriu prejudiciile materiale și vătămările corporale. Prin art.2 alin.(4) din proiect s-a specificat: - În textul prezentei legi referirile la despăgubirile de asigurare, contractul de asigurare RCA se citește ca referiri la despăgubiri și indemnizații de asigurare, respectiv contractul de asigurare RCA internă și externă, cu excepția cazului în care nu se prevede altfel. Totodată este definită (art.3) noțiunea de "limitele teritoriale de acțiune ale asigurării de răspundere civilă pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule". În acest sens proiectul utilizează expunerea mai concisă - contractul de asigurare RCA.
La art.5, alin.2, lit.a) urmează expres a prevedea ca urmare a „impedimentului justificator (forță majoră)”, în caz contrar apare un confuz în definiția de „imposibilitate fortuită”. Potrivit DEX, cazul fortuit, este o cauză de înlăturare a caracterului penal al faptei. Nu constituie infracțiune fapta prevăzută de legea penală, al cărei rezultat este consecința unei împrejurări care nu putea fi prevăzută.	La art.5, alin.2, lit.a) urmează expres a prevedea ca urmare a „impedimentului justificator (forță majoră)”, în caz contrar apare un confuz în definiția de „imposibilitate fortuită”. Potrivit DEX, cazul fortuit, este o cauză de înlăturare a caracterului penal al faptei. Nu constituie infracțiune fapta prevăzută de legea penală, al cărei rezultat este consecința unei împrejurări care nu putea fi prevăzută.	Sintagma de „imposibilitate fortuită de executare” este utilizată în Codul civil al R.Moldova (art. 903, 989). În urma modificărilor introduse în Codul civil, conceptul de forță majoră a fost înlocuit cu conceptul și termenul de „impediment” care, păstrează semnele instituției de forță majoră. Astfel, terminologia utilizată în proiect este constantă, uniformă și corespunde celei utilizate în alte acte normative. Se comentează Norma reglementează expres că asigurătorul va dispune de cel puțin câte un reprezentant de despăgubiri conform prevederilor legii. Norma prevede transpunerea (cu specificul național) a art.21 din 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.
Art.6 alin.1, lit.a) urmează a avea următorul conținut: <i>dispune de reprezentanți de despăgubire conform prevederilor prezentei legi.</i>	Art.6 alin.1, lit.a) urmează a avea următorul conținut: <i>dispune de</i>	Se comentează Proiectul de lege stabilește normele speciale aplicabile segmentului RCA. Prin normele în cauză se statuează expres că, asigurătorul în procese de remediere/rezoluție financiară (care includ și administrarea
Art. 6, alin. 1, lit. c) urmează a exclude sintagma „sau de insolabilitate” deoarece potrivit art.26, alin.1, lit.e) Legea 407, Autoritatea de supraveghere retrage licența în cazul emiterii hotărâri de intentare a procesului de insolabilitate.	Art. 6, alin. 1, lit. c) urmează a exclude sintagma „sau de insolabilitate” deoarece potrivit art.26, alin.1, lit.e) Legea 407, Autoritatea de supraveghere retrage licența în cazul emiterii hotărâri de intentare a procesului de insolabilitate.	Se comentează Proiectul de lege stabilește normele speciale aplicabile segmentului RCA. Prin normele în cauză se statuează expres că, asigurătorul în procese de remediere/rezoluție financiară (care includ și administrarea

	Referitor la aflarea în proces de remediere/rezoluție financiară, a asigurătorului, situația dată nu duce automat la imposibilitatea practicării asigurărilor RCA, prin prisma art. 42 și 42 ¹ al Legii 407, în acest sens urmează a fi o decizie a organului de supraveghere.	specială) sau de insolabilitate nu va putea practica asigurare obligatorie RCA internă și externă (care, de regulă, reprezintă ponderea cea mai mare în portofoliul de contracte). Este o măsură de asigurare a continuității stabilității financiare a asigurătorului și de protejare a consumatorului de servicii de asigurare.
	Cu referire la art.6, alin.2, lit.d). referitor la sintagma „ <i>dispune permanent de rata solvabilității de cel puțin 120%</i> ”, nu se dă definiția de „permanent”. Ce presupune această noțiune, o lună, un an.	Se comentează Conform dispozițiilor art.30 alin.(2) din Legea nr.407/2006 cu privire la asigurări, pct. 12¹ și pct.13 din Regulamentul privind marjele de solvabilitate și coeficientul de lichiditate (Hotărârea CNPF nr.2/1/2011) asigurătorul trebuie să dețină, pe durata activității sale, în orice moment, o marjă de solvabilitate disponibilă corespunzătoare activității desfășurate. Asigurătorul este obligat să mențină în permanență rata de solvabilitate la un nivel nu mai mic decât cel specificat la pct.12, nivel sub care este considerat incapabil de a-și onora datoriile pe măsura ce acestea devin eligibile.
SA "ACORD GRUP"	Art.7, alin.1, propun a fi modificate municipiile în așa mod: Chișinău, Bălți, Cahul și/sau Comrat.	Se comentează Norma din proiect stabilește că asigurătorul RCA este obligat să numească în cel puțin 3 municipii din Republica Moldova (Chișinău, Bălți, Comrat) câte un reprezentant de despăgubiri responsabil să reprezinte asigurătorul RCA în limita împuternicirilor – <i>dispozițiile ajustate în cadrul ședințelor comune CNPF/BNAA/asigurători</i>. Asigurătorul nu este împiedicat de a avea reprezentanți de despăgubiri și în alte municipii (Legea nr.764/2001 privind organizarea administrativ-teritorială a Republicii Moldova). Prin norme s-a introdus zonalitatea obligatorie centru-nord-sud.
	Art.8, alin.1, urmează a se limita la noțiunea de asigurător, fiind excluse cuvintele: <i>asigurătorul licențiat pentru asigurarea obligatorie RCA, noțiune care a fost dată în definiție</i> . Art.8, alin.2 se propune în următoarea redacție: Contractul de asigurare obligatorie RCA este încheiat pentru un număr nelimitat de utilizatori.	Se acceptă parțial S-a redactat și s-a expus în următoare redacție: - Art.8 alin.(1) - <i>Asigurarea obligatorie RCA se realizează nemijlocit prin încheierea unui contract de asigurare între proprietarul sau utilizatorul vehiculului și asigurătorul RCA</i>

SA "ACORD GRUP"		- Art.8 alin.(2) – precizează că contractul de asigurare RCA se încheie fără indicarea persoanelor admise să utilizeze vehiculul. Precizarea este făcută întru clarificarea și stabilirea doar unei modalități de încheiere a contractului – pentru un număr nelimitat de utilizatori (comparativ cu situația actuală – fiind permisă încheierea cu indicarea persoanelor admise).	Se comentează Costul duplicatului este acoperit de solicitant în funcție de cheltuielile efective ale asigurătorului generate de eliberarea duplicatului.
	Art. 8, alin. 8, nu este clar care va fi costul duplicatului.		Se comentează Normele expuse la art.6 stabilesc exigențele față de asigurătorul de răspundere civilă auto. Ar.8 alin.(13) stabilește expres modalitatea de emitere a contractelor RCA (indiferent de forma în care s-a perfectat - pe suport de hârtie și/sau prin mijloace tehnice electronice în regim online).
	Art.8, alin. 12, urmează a se limita la noțiunea în subdiviziunile/sucursalele asigurătorilor sau intermediarilor în asigurări, cu excepția situației semnării și achitării contractelor în format electronic. Referitor la dotarea subdiviziunilor, Legea s-a expus anterior.		Se comentează S-a redactat și s-a expus în următoare redacție: - Art.9 alin.(3) - <i>Persoana care folosește pe teritoriul Republicii Moldova vehicul înmatriculat în străinătate, dar neasigurat, sau al cărui termen de asigurare expiră în timpul aflării pe teritoriul Republicii Moldova încheie contract de asigurare obligatorie RCA internă cu asigurătorul RCA la intrarea vehiculului pe teritoriul Republicii Moldova, la punctul de trecere a frontierei de stat, sau cel târziu în ultima zi de valabilitate a documentului de asigurare.</i>
	Art.9, alin 3, urmează a exclude sintagma „în oficiul autorizat al asigurătorului” deoarece toate asigurările se fac în oficiu autorizat al asigurătorului, fiind o condiție obligatorie, fără a fi delimitată.		Se comentează În proiect s-a optat ca, în cazul asigurărilor succesive ale răspunderii persoanei care utilizează același autovehicul, pentru asigurarea continuității efectelor contractului de asigurare RCA, deci a asigurării protecției pe care aceasta o oferă, atât persoana care încheie contractul de asigurare, cât și asigurătorul trebuie să manifeste atenție în ceea ce privește data încheierii contractului și începerea răspunderii. Astfel, în conformitate cu normele proiectului, răspunderea asigurătorului RCA
	Art.9, lit. b) propun a fi exclus, iar lit.c) urmează a fi expus în următoarea redacție: c) <i>din momentul eliberării contractului de asigurare obligatorie RCA, dar nu mai devreme de data intrării în vigoare a certificatului de înmatriculare temporară sau certificatului de înmatriculare permanentă a vehiculului.</i>		

Nu este oportun de a menține lit.b), deoarece în cazul în care expiră polița de asigurare și este încheiat un contract nou, urmează a aștepta o zi până va intra în vigoare contractul.	începe din ziua următoare celei în care expiră valabilitatea contractului de asigurare obligatorie RCA anterior, pentru asiguratul care își îndeplinește obligația încheierii asigurării cel mai târziu în ultima zi de valabilitate a acesteia. Pentru persoanele care nu aveau o asigurare obligatorie RCA (internă) valabilă la momentul încheierii asigurării, răspunderea asiguratorului RCA va începe din ziua următoare celei în care s-a încheiat documentul de asigurare. Pentru vehiculele comercializate care urmează să fie înmatriculate/înregistrate, răspunderea asiguratorului va începe din momentul eliberării contractului de asigurare obligatorie RCA, dar nu mai devreme de data intrării în vigoare a certificatului de înmatriculare temporară sau certificatului de înmatriculare permanentă a vehiculului. Obiectivul proiectului este de a evita pe cât posibil un tipar de fraudă, respectiv mutarea de comun acord a datei accidentului rutier, ulterior datei încheierii unei polițe RCA, în cazurile ce implică vehicule a căror utilizatori nu au asigurată răspunderea la data reală a evenimentului. Asemenea situații sunt greu de probat odată ce polița a fost emisă, însă începerea răspunderii asiguratorului din ziua următoare datei de încheiere a contractului poate asigura probatoriul necesar în acest context
Art.10, alin.1, se propune următoarea redacție: <i>Asiguratorul RCA nu datorează indemnizația sau despăgubirea de asigurare dacă cazul asigurat s-a produs pe durata suspendării contractului de asigurare, chiar dacă evenimentul s-a produs la o dată în interiorul acestei perioade.</i> <i>Contractul de asigurare RCA poate fi suspendat:</i> <i>La depunerea cererii persoanei care a încheiat contractul de asigurare;</i> <i>Pe perioada în care persoana asigurată a depus sau i-au fost retrase legal plăcuțele de înmatriculare.</i> Nu este clară noțiunea de „suspendarea dreptului de circulație a vehiculului”, în cazul unor restricții se retrag plăcuțele, dar nu se	Se acceptă parțial S-a redactat art.10 alin.(3) din proiect, fiind completat la final cu propoziția - <i>Asiguratorul RCA nu datorează indemnizația și/sau despăgubirea de asigurare dacă cazul asigurat s-a produs pe durata suspendării contractului de asigurare obligatorie RCA (prevăzut la art.1849 din Codul civil).</i> De specificat că conform art.19 din proiect - drepturile persoanei păgubite într-un accident provocat în caz dacă accidentul are loc în perioada suspendării contractului de asigurare obligatorie RCA se exercită față de BNAA, iar despăgubirile se achită în limitele de răspundere stabilite în art.13 și în condițiile art.39 alin.(3).

	retrage dreptul de circulație a autovehiculului, în cazul lipsei reviziei tehnice sunt alte restricții. În cazul suspendării exercitării dreptului de a conduce, vehiculul poate fi condus de alte persoane etc.	Prin proiect s-a introdus posibilitatea de suspendare a contractului de asigurare RCA, dar cu strictă respectarea unor criterii. Contractul nu poate fi suspendat la simplă depunerea de cerere nelegat de o condiție care generează suspendarea. <i>Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier</i> este reglementată prin dispozițiile art. 439¹ din Codul contravențional al R.M. Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier constă în interzicerea <u>temporară</u> persoanei fizice și/sau persoanei juridice de a utiliza un anumit vehicul rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare.
SA "ACORD GRUP"	Art.10, alin.2. Din propoziția a doua urmează a exclude sintagma „și conducerea unui vehicul fără număr de înmatriculare, fiind sancționată conform Codului contravențional.” Legea 414, reglementează relațiile ce țin de asigurarea obligatorie dar nu relațiile ce țin de Codul contravențional, corespunzător este suficient a menționa faptul că este asimilat cu neîndeplinirea obligației de asigurare, în rest ține de competența agentului constator și organului competent.	Se comentează Suspendarea contractului este generată de interzicerea temporară persoanei fizice și/sau persoanei juridice de a utiliza un anumit vehicul rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare. În aceste condiții intervine obligația persoanei asigurate de a imobiliza vehiculul pe toată durata suspendării contractului de asigurare obligatorie RCA. Neîndeplinirea acestei obligații este asimilată cu neîndeplinirea obligației de asigurare și conducerea unui vehicul fără număr de înmatriculare, fiind sancționată conform Codului contravențional.
	Art.10, alin 4, consider termenul de 30 zile prevăzut că nu corespunde realității. Cum poate fi menținut acest termen în cazul decesului persoanei fizice sau la înstrăinarea vehiculului, sau în situația când este acordul părților.	Se comentează Conform normelor proiectului decesul persoanei fizice generează încetarea contractului de asigurare (art.10 alin.(6)).
	Art.10, alin 6, propun a fi completat cu lit.f) „în cazul achitării despăgubirii de asigurare în mărimea limitei de răspundere , cu excepția cazurilor despăgubite în baza procedurii de constatare amiabilă”.	Se comentează În proiect la art.10, alin. (6) lit.f) s-a precizat – în alte cazuri prevăzute de legislație. Suplimentar, art.16 alin.(1) lit.h) din proiect stabilește că asigurătorul RCA nu acordă despăgubiri pentru partea din prejudiciu care depășește limitele de răspundere stabilite prin contractul de asigurare obligatorie RCA, produs în unul și același accident, indiferent de numărul persoanelor vătămate și de numărul persoanelor responsabile de producerea accidentului.

Art.10, alin.8, urmează a fi suplinit cu sintagma „cu excepția situațiilor prevăzute la alin.6 lit.f).	Se comentează În proiect art.10, alin. (6) lit.f) nu a fost modificat.
Art.10, alin.9 urmează a avea următorul conținut „Asigurătorul și sau intermediarul în asigurări va informa contractantul sau asiguratul cu privire la încetarea contractului de asigurare obligatorie RCA și posibilitatea reîncheierii acestuia în cazul prevăzut de alin. 6 lit d), f), în termen de 5 zile de la survenirea condițiilor de încetare a contractului.	Se acceptă parțial S-a redactat art.10 alin.(9) din proiect, fiind completat la final - <i>Asigurătorul și/sau intermediarul în asigurări poate informa la solicitare contractanții/asigurații cu privire la încetarea contractului de asigurare obligatorie RCA și posibilitatea reîncheierii acestuia în termen de 30 zile înainte de încetare sau în termen de 5 zile de la survenirea circumstanțelor de încetare a contractului.</i>
La art. 12 alin.8 este prevăzut un termen de 20 zile, Codul Civil art.1844, prevede termenul de una lună.	Se comentează Prin proiect au fost stabilit un cadru special aplicabil segmentului de asigurări obligatorii RCA. De comun cu experții externi a fost stabilit că - <i>În cazul încălcării obligației de informare la data încheierii contractului de asigurare obligatorie RCA, pe parcursul derulării acestuia sau în cazul agravării riscului, asiguratorul poate rezolvi contractul în termen de 20 de zile de la notificarea asiguratului, dacă asiguratul nu dă acordul pentru modificarea condițiilor contractuale în condițiile alin.(6).</i> Conform Codului civil art.3 alin. (2) <i>Actele normative subordonate legii se aplică la reglementarea raporturilor civile doar în cazurile în care sînt emise în temeiul legii și nu contravin ei.</i>
	Astfel Codul Civil nu conține o normă specială cu privire la forța juridică a acestuia. Rezultă că legiuitorul nu a acceptat conceptul privind forța juridică superioară a codului civil în raport cu alte legi. Deci, în caz de apariție a contradicțiilor dintre codul civil și alte legi adoptate de Parlament, contradicțiile vor fi soluționate în conformitate cu principiile: a) legea mai nouă abrogă legea mai veche; sau b) specialul derogă de la general.
La art.13, alin.3, urmează a exclude din sintagma „<i>limita de răspundere minimă</i>”, urmează a exclude cuvântul „<i>minime</i>”.	Se acceptă

		Art.13 alin. 3 a fost redactat și expus după cum urmează: (3) <i>Limitele de răspundere sunt revizuite din oficiu cel puțin o dată la 5 ani din data intrării în vigoare a prezentei legi în conformitate cu indicele prețurilor de consum. Autoritatea de supraveghere informează Parlamentul cu privire la limitele de răspundere rectificate și asigură publicarea acestora în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.</i>
SA "ACORD GRUP"	La art. 13, alin 4, urmează a fi suplinit cu „în limita de răspundere, cu excepția cazurilor despăgubite în baza procedurii de constatare amiabilă”. La art. 15, alin 1, după cuvîntul <i>pasagerilor</i>, urmează a introduce cuvîntul „<i>șoferilor</i>”, în continuare după text. Altfel șoferul automobilului păgubit nu este încadrat în normă. La art. 16, lit. x), urmează a introduce la final „sau este suspendată” La art.16, alin 3 nu are sens. Asigurarea facultativă este o opțiune aleasă de păgubit și nu-l poate restricționa în acțiune, de asemenea nu poate fi invocat pasagerilor și a refuza în achitarea despăgubirii de asigurare în cazul în care ei știau despre lipsa RCA, ei nu puteau	Se acceptă parțial Art.13 alin.(4) din proiect a fost redactat și expus după cum urmează - <i>Despăgubirile prevăzute de contractul de asigurare obligatorie RCA se plătesc în limitele de răspundere stabilite conform alin.(1) indiferent de numărul cazurilor de accidente care au avut loc în termenul de asigurare.</i> Se comentează Norma prevede transpunerea (cu specificul național) a art.12 alin.(1) din 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: <i>Articolul 12</i> Categorii specifice de victime (1) Fără a aduce atingere celui de-al doilea paragraf de la articolul 13 alineatul (1), asigurarea menționată la articolul 3 acoperă răspunderea ce rezultă ca urmare a utilizării unui vehicul pentru vătămarea corporală a tuturor pasagerilor, alții decât conducătorul auto. Se acceptă Norma din art.16 alin.1, lit.x) a fost reformulată și expusă - <i>pagubele produse în situațiile în care răspunderea asigurătorului nu începuse, încetase ori este suspendată.</i> Se comentează Norma prevede transpunerea (cu specificul național) a art.10 din Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din

	cunoștea că vor fi implicați în accident, mai mult anume șoferul automobilului în care se aflau va fi vinovat. Mai mult este contrară art.24, alin.9.	16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi: <i>Articolul 10 Organismul responsabil cu despăgubirea</i> <i>(2) Victima poate, în orice caz, să se adreseze direct organismului care, pe baza informațiilor furnizate la cererea sa de către victimă, este obligat să îi dea un răspuns motivat cu privire la intervenția sa.</i> <i>Cu toate acestea, statele membre pot exclude intervenția acestui organism în ceea ce privește persoanele care au intrat de bună voie în vehiculul care a cauzat prejudiciul, atunci când organismul poate dovedi că acestea știau că vehiculul nu este asigurat.</i>
SA "ACORD GRUP"	Art.19, alin. 1 se referă în exclusivitate la obligațiile asiguratului dar nu la cele a păgubitului. Urmează a schimba cu locurile.	Se comentează În art.19 alin.(1) din proiect sunt formulate informațiile necesare pentru înaintarea pretențiilor de despăgubire transmise părții păgubite anume de asigurat.
	Art.20, alin 2 nu este clară aplicarea „cel mult 3 luni în cazul dosarului de daune incomplete” în situația în care avem 30 zile de la depunerea ultimului document, iar dacă culpa nu e stabilită dosarul se suspenda. Dacă dosarul este incomplet atunci nu avem ultimul document, corespunzător nu apare obligațiunea de plată. Totodată, în articolul dat urmează a stabili când asiguratorul ia o decizie, deoarece în art.29 al.1 expres este prevăzut plata se efectuează în 5 zile de la data emiterii deciziei.	Se comentează În art.20 alin.(2) din proiect este stabilit expres că asiguratorul RCA <u>este obligat să ia o decizie</u> cu privire la soluționarea cererii <u>și să achite</u> despăgubirea de asigurare în cel mult 1 lună din data depunerii cererii de despăgubire în cazul dosarului de daune complet și cel mult 3 luni în cazul dosarului de daune incomplet. Decizia cu privire la soluționarea cererii de despăgubire se comunică <u>persoanei păgubite în termen de 5 zile lucrătoare de la data adoptării</u> , în mod obligatoriu, cu confirmarea expedierii.
	Art.20 alin 4, justificat da sau nu a fost diminuată despăgubirea sau plata ei, urmează a decide instanța, în acest sens este neavenită sintagma „Plata penalităților se face odată cu plata despăgubirii”, corespunzător urmează a fi exclus.	Se comentează Penalitățile se calculează raportat la nivelul sumei de despăgubire cuvenită (pentru întârzieri) sau la diferența de sumă neachitată (pentru cazul când plătește mai puțin decât se cuvine). Astfel odată cu plata restanțelor de sumă se vor achita și penalități.
	Art.21 alin 3, lit. f) urmează a introduce "imagini foto sau video".	Se acceptă Art.21 alin (3), lit. f) a fost redactat și expus după cum urmează: <i>Conducătorii de vehicule implicați în accident au posibilitatea tehnică de a face imagini foto sau video la locul accidentului rutier;</i>

SA "ACORD GRUP"	Art.21 alin 6, cererea urmează a fi depusă la asiguratorul RCA persoanei culpabile, urmează a exclude la asiguratorul persoanei păgubite. În caz contrar va fi haos. Situația dată urmează a fi prevăzută în cazul despăgubirilor directe. Nu se regăsește în Lege situația cu care se confruntă asiguratorii: după ce păgubitul află că despăgubirea depășește 10 000 lei, se adresează la Poliția Rutieră, se întocmește proces verbal contravențional și se solicită despăgubirea mai mare de 10 000 lei, dar deja e târziu ca organele să se implice în examinarea circumstanțelor accidentului inclusiv starea de ebrietate s.a. Cum urmează să procedeze asiguratorii în aceste situații. Art.22 al.9 propun a exclude sintagma „indiferent dacă a fost semnat acordul de despăgubire”. Acordul de despăgubire se semnează la finalizarea dosarului de daune, nu e cazul la această etapă păgubitul să vine cu obiecții, drept care este deținut la etapele anterioare. Art.26 pe parcursul întregului text, urmează a menționa salariul mediu lunar net, conform Codului Civil art. 2029.	Art.21 alin.(6) a fost redactat și expus după cum urmează: <i>În cazul aplicării procedurii de constatare amiabilă, cererea de despăgubire se depune de către persoana păgubită la asiguratorul RCA al persoanei culpabile, cu anexarea formularului „Constatare amiabilă de accident”, completat corespunzător și semnat de ambele părți, în baza acestuia fiind deschis dosarul de daune de către asigurator.</i> Se comentează Asiguratorii urmează să accepte documentele de la poliție întocmite ulterior, deoarece la semnarea formularului de constatat amiabil partea păgubită a acceptat inclusiv starea de ebrietate a asiguratului, după caz.	Se acceptă
	Art.22 al.9 propun a exclude sintagma „indiferent dacă a fost semnat acordul de despăgubire”. Acordul de despăgubire se semnează la finalizarea dosarului de daune, nu e cazul la această etapă păgubitul să vine cu obiecții, drept care este deținut la etapele anterioare. Art.26 pe parcursul întregului text, urmează a menționa salariul mediu lunar net, conform Codului Civil art. 2029.	Se comentează Indiferent de faptul semnării sau nu a acordului aferent despăgubirii, persoana păgubită trebuie să aibă acces la toate documentele din dosarul de daune. Se acceptă În textul art.26 din proiect s-a redactat sintagma – <i>venitul/salariul mediu lunar net.</i>	Se acceptă
	Art.26, alin 4 urmează a avea următorul conținut: <i>În caz de deces al terței persoane, despăgubirea de asigurare se stabilește prin acordul dintre succesorii persoanei păgubite sau reprezentantul ei legal și asigurator. Despăgubirea de asigurare va cuprinde: Partea pierdută din venitul mediu lunar net din muncă sau altă activitate, confirmată prin acte justificative, pentru persoanele care sau aflat la întreținerea defunctului minus indemnizațiile primite din fondurile bugetului asigurărilor sociale de stat. (La calculul despăgubirii se va ține cont de faptul că însuși defunctul de asemenea se întreține din venitul obținut).</i>	Se comentează Modalitatea de calcul a salariului/venitului mediu lunar net a fost statuată în art.26 alin.(1) din proiect (cu referință inclusiv la legislația privind modul de calcul a salariului mediu – în speță Hotărârea Guvernului nr.426 din 26.04.2004 privind aprobarea Modulului de calculare a salariului mediu). În acest context, norma din art.26 alin.(4) a fost formulată după cum urmează: <i>În caz de deces al terței persoane, indemnizația de asigurare se stabilește prin acordul dintre succesorii persoanei păgubite și asigurator și include:</i>	Se acceptă

		a) <i>venitul mediu lunar net determinat în conformitate cu alin. (1) minus indemnizațiile primite din fondurile bugetului asigurărilor sociale de stat pentru persoanele care s-au aflat la întreținerea defunctului și care aveau dreptul la pensie de întreținere din partea lui;</i> b) <i>cheltuielile de înmormântare - în cuantum de 4 salarii medii lunare pe economie stabilite la data survenirii accidentului de vehicul.</i>
	În prezent Legea nu prevede achitarea prejudiciului moral în cazul vătămarilor corporale, fără acordarea gradului de dizabilitate. De ex. fractura piciorului sau altele. În situația dată era binevenită aplicarea metodei utilizate de Federația Rusă prin analogie cu asigurarea de accidente. Indiferent de cheltuielile suportate se achită pentru leziuni, vătămări un procent din suma asigurată. Tabelul dat fiind anexă la Lege, atunci dispar orice nuanțe: a fost în stare persoana vătămată să cumpere medicamente mai costisitoare da sau nu, în această situație la tratamentul persoanei nu se va face referire la statutul persoanei, dar la gradul leziunilor.	Se comentează Conform preambulului Directivei 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi, <i>suma minimă asigurată în cazul vătămarilor corporale ar trebui calculată astfel încât să despăgubească integral și echitabil toate victimele care au suferit răni foarte grave, fiind seama în același timp de frecvența scăzută a accidentelor care implică victime multiple și de numărul scăzut de accidente în care mai multe victime suferă de răni foarte grave în cursul aceluiași accident.</i> Prin proiect s-a introdus admiterea reparării prejudiciilor morale <u>exclusiv ca urmare a dizabilității sau decesului</u> părții vătămate produse în unul și același accident (la un nivel de 5.000 euro – pentru o parte vătămată sau la un nivel de 10.000 euro - indiferent de numărul părților vătămate). În acest context, prin proiect au fost stabilite criterii cuantificabile de stabilire a despăgubirilor bănești (plafonat) pentru repararea prejudiciilor morale – a durerilor fizice și/sau psihice – prin evaluarea unor sume bănești proporțional limitei de răspundere, după cum urmează: a) în caz de deces al părții vătămate -100%; b) în caz de încadrare în grad de dizabilitate: - sever - 90%; - accentuat - 60%; - mediu - 30%.

SA "ACORD GRUP" SA	Art.30 al.1, lit. b) propun să fie suplinit cu: „conducătorul vehiculului se deplasa cu viteză ce depășea cu 40 sau 50 km/oră viteză admisibilă pe porțiunea corespunzătoare de drum”. În prezent suntem în situația în care se organizează întreceri auto neautorizate pe drumuri publice. Practica arată că persoanele participante la aceste întreceri (care depășesc excesiv viteza) fiind vinovate de urmări foarte grave, ba chiar dramatice se aleg cu prejudicii minore, sarcina despăgubirii fiind pusă pe seama asigurătorilor RCA, care despăgubesc sume enorme. Introducerea acestor prevederi, eventual poate să ducă la disciplinarea sau conștientizarea urmărilor ce pot avea loc urmare depășirii excesive a vitezei.	Se comentează Conform art.13 alin.(1) din 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: <i>Fiecare stat membru adoptă toate măsurile necesare pentru ca, în scopul aplicării articolului 3, orice dispoziție legală sau clauză contractuală conținută într-o poliță de asigurare eliberată în conformitate cu articolul 3 să fie lipsită de efect în ceea ce privește pretențiile terților victime ale accidentului, dacă aceasta exclude de la asigurare cazurile în care vehiculele sunt utilizate sau conduse de către:</i> <i>(a) persoane care nu sunt autorizate în mod explicit sau implicit;</i> <i>(b) persoane care nu sunt titularile unui permis care să le dea dreptul să conducă vehiculul respectiv;</i> <i>(c) persoane care nu respectă obligațiile legale de ordin tehnic cu privire la starea și siguranța vehiculului respectiv.</i> În context, art.30 transpune Directiva 2009/103/CE, iar proiectul nu poate fi ajustat cu mai multe temeuri de regres – ceea ce ar înseamnă că persoana care achită costul poliței RCA de facto nu ar beneficia de protecția din partea asigurătorului, fiind responsabilă de rambursarea despăgubirilor achitate.
CA „ASTERA GRUP” SA	Codul Civil (în redacție nou), art.1872 vine cu anumite concretizări referitor la definiția asigurării de răspundere civilă, care este binevenit de a fi preluată. În acest sens propun următoarea definiție: Articolul 3. Definiții. Asigurare obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse de vehicule (în continuare – asigurare obligatorie RCA) – contract de asigurare, probat prin polița de asigurare RCA și/sau certificat de asigurare „Carte Verde”, prin care un asigurător licențiat să practice asigurare obligatorie RCA se obligă, în baza unei prime de asigurare plătită de asigurat, să despăgubească pentru	Se comentează Conceptul Directivei 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi, este ca în interesul asiguratului, fiecare poliță de asigurare să garanteze, în schimbul unei prime unice în fiecare stat membru, acoperirea impusă de legea acestui stat sau acoperirea impusă de legislația statului membru în care se află de regulă vehiculul, în cazul în care aceasta din urmă este mai mare.

	prejudiciul de care asiguratul răspunde în temeiul legii față de terțe persoane păgubite în perioada de valabilitate a contractului de asigurare.	Proiectul de lege reprezintă un cadru normativ special aferent domeniului RCA. Conform Codului civil art.3 alin. (2) <i>Actele normative subordonate legii se aplică la reglementarea raporturilor civile doar în cazurile în care sânt emise în temeiul legii și nu contravin ei.</i> Astfel Codul Civil nu conține o normă specială cu privire la forța juridică a acestuia. Rezultă că legiuitorul nu a acceptat conceptul privind forța juridică superioară a codului civil în raport cu alte legi. Deci, în caz de apariție a contradicțiilor dintre codul civil și alte legi adoptate de Parlament, contradicțiile vor fi soluționate în conformitate cu principiile: a) legea mai nouă abrogă legea mai veche; sau b) specialul derogă de la general.
CA „ASTERA GRUP” SA	Concomitent ne vom expune referitor la modificările asupra cărora avem comentarii Noțiunea de „cost amortizat”, nu corespunde sensului pe care urmează a-l atribui Legea dată. Propun a fi utilizată noțiunea de „Valoarea epavei”. Noțiunea dată este utilizată în Norma 20/2017 România, Asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto, în următorul context: art. 24, alin 2, Valoarea epavei se determină în urma evaluării prin licitație utilizând sisteme de evaluare specializate; în cazul în care nu se poate obține o valoare a epavei prin licitație, aceasta se poate determina și prin expertiză tehnică, cu acceptul persoanei păgubite. Mai mult, este o noțiune care demult este practică de către experții auto din Republica Moldova. „Cost amortizat” invocă un alt sens. La noțiunea „utilizator”, a fost omis cuvântul „se consideră utilizator ...” La art.5, alin.2, lit.a) urmează expres a prevedea ca urmare a „impedimentului justificator (forța majoră)”, în caz contrar apare un confuz în definiția de „imposibilitate fortuită”.	Se acceptă parțial Din noțiunea definită din proiect s-au exclus cuvintele <i>”cost amortizat”, fiind în continuare expusă ca valoare rămasă – valoarea părților din vehicul rămase neavariate, demontabile și valorificabile în caz de daună totală a acestuia.</i> De specificat că cuvântul <i>”epava”</i> nu este utilizat/definit în textul proiectului, de aceea se optează pentru noțiunea de <i>”valoarea rămasă”</i> – proprie proiectului.
		Se acceptă Noțiunea <i>”utilizator”</i> a fost redactată.
		Se comentează Sintagma de <i>”imposibilitatea fortuită de executare”</i> este utilizată în Codul civil al RM (art. 903, 989). În urma modificărilor introduse în Codul civil, conceptul de <i>forța majoră</i> a fost înlocuit cu conceptul si

	Potrivit DEX, cazul fortuit, este o cauză de înlăturare a caracterului penal al faptei. Nu constituie infracțiune fapta prevăzută de legea penală, al cărei rezultat este consecința unei împrejurări care nu putea fi prevăzută. Art.6 alin.1, lit.a) urmează a avea următorul conținut: dispune de reprezentanți de despăgubire conform prevederilor prezentei legi.	termenul de <i>"impediment"</i> care, păstrează semnle instituției de forță majoră. Astfel, terminologia utilizată în proiect este constantă, uniformă și corespunde celei utilizate în alte acte normative.
CA „ASTERA GRUP” SA	Art.6 alin.1, lit.a) urmează a avea următorul conținut: dispune de reprezentanți de despăgubire conform prevederilor prezentei legi.	Se comentează Norma reglementează expres că asigurătorul va dispune de cel puțin cîte un reprezentant de despăgubiri conform prevederilor legii. Norma prevede transpunerea (cu specificul național) a art.21 din 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.
	Art. 6 alin. 1, lit. c) urmează a exclude sintagma <i>"sau de insolvabilitate"</i> deoarece potrivit art.26, alin.1, lit.e) Legea 407, Autoritatea de supraveghere retrage licența în cazul emiterii hotărâri de intentare a procesului de insolvabilitate. Referitor la aflarea în proces de remediere/rezoluție financiară, a asigurătorului, situația dată nu duce automat la imposibilitatea practicării asigurărilor RCA, prin prisma art. 42 și 42¹ al Legii 407, în acest sens urmează a fi o decizie a organului de supraveghere.	Se comentează Proiectul de lege stabilește normele speciale aplicabile segmentului RCA. Prin norme în cauză se statuează expres că, asigurătorul în procese de remediere/rezoluție financiară (care includ și administrarea specială) sau de insolvabilitate nu va putea practica asigurare obligatorie RCA internă și externă (care, de regulă, reprezintă ponderea cea mai mare în portofoliul de contracte). Este o măsură de asigurare a continuității stabilității financiare a asigurătorului și de protejare a consumatorului de servicii de asigurare.
	Cu referire la art.6, alin.2, lit.d) referitor la sintagma „dispune permanent de rata solvabilității de cel puțin 120%”, nu se dă definiția de „permanent”. Ce presupune această noțiune, o lună, un an.? Trebuie definit termenul „permanent” sau să fie clar expusă semnificația acestuia.	Se comentează Conform dispozițiilor art.30 alin.(2) din Legea nr.407/2006 cu privire la asigurări, pct. 12¹ și pct.13 din Regulamentul privind marjele de solvabilitate și coeficientul de lichiditate (Hotărârea CNPF nr.2/1/2011) asigurătorul trebuie să dețină, pe durata activității sale, în orice moment, o marjă de solvabilitate disponibilă corespunzătoare activității desfășurate. Asigurătorul este obligat să mențină în permanență rata de solvabilitate la un nivel nu mai mic decât cel specificat la pct.12, nivel sub care este considerat incapabil de a-și onora datoriile pe măsura ce acestea devin eligibile.

Art.10, alin.1. se propune următoarea redacție: Asigurătorul RCA nu dătează indemnizația sau despăgubirea de asigurare dacă cazul asigurat s-a produs pe durata suspendării contractului de asigurare, chiar dacă evenimentul s-a produs la o dată în interiorul acestei perioade. Contractul de asigurare RCA poate fi suspendat : - La depunerea cererii persoanei care a încheiat contractul de asigurare; (Urmează de menționat că există mijloace de transport care sunt utilizate doar pe perioada caldă a anului, spre exemplu motocicletele, și care la moment nu este posibil de a fi asigurate ca sezoniere, pentru o perioada mai mica de un an calendaristic). - Pe perioada în care persoana asigurată a depus sau i-au fost retrase legal plăcuțele de înmatriculare.	Se acceptă parțial S-a redactat art.10 alin.(3) din proiect, fiind completat la final cu propoziția - <i>Asigurătorul RCA nu dătează indemnizația și/sau despăgubirea de asigurare dacă cazul asigurat s-a produs pe durata suspendării contractului de asigurare obligatorie RCA</i> (prevăzută la art.1849 din Codul civil). De specificat că conform art.19 din proiect - drepturile persoanei păgubite într-un accident provocat în caz dacă accidentul are loc în perioada suspendării contractului de asigurare obligatorie RCA se exercită față de BNAA, iar despăgubirile se achită în limitele de răspundere stabilite în art.13 și în condițiile art.39 alin.(3). Prin proiect s-a introdus posibilitatea de suspendare a contractului de asigurare RCA, dar cu strictă respectarea unor criterii. Contractul nu poate fi suspendat la simplă depunerea de cerere nelegat de o condiție care generează suspendarea. <i>Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier</i> este reglementată prin dispozițiile art. 439¹ din Codul contravențional al RM. Suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier constă în interzicerea <u>temporară</u> persoanei fizice și/sau persoanei juridice de a utiliza un anumit vehicul rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare.
Art.10, alin.2. Din propoziția a doua urmează a exclude sintagma „și conducerea unui vehicul fără număr de înmatriculare, fiind sancționată conform Codului contravențional.” Legea 414, reglementează relațiile ce țin de asigurarea obligatorie dar nu relațiile ce țin de Codul contravențional, corespunzător este suficient a menționa faptul că este asimilat cu neîndeplinirea obligației de asigurare, în rest ține de competența agentului constator și organului competent.	Se comentează Suspendarea contractului este generată de interzicerea temporară persoanei fizice și/sau persoanei juridice de a utiliza un anumit vehicul rutier prin reținerea plăcuțelor cu numărul de înmatriculare și a certificatului de înmatriculare. În aceste condiții intervine obligația persoanei asigurate de a imobiliza vehiculul pe toată durata suspendării contractului de asigurare obligatorie RCA. Neîndeplinirea acestei obligații este asimilată cu neîndeplinirea obligației de asigurare și conducerea unui vehicul fără număr de înmatriculare, fiind sancționată conform Codului contravențional.

CA „ASTERA GRUP” SA	La art. 12 alin.7 este prevăzut un termen de 20 zile, Codul Civil art.1844, prevede termenul de o (una) lună.	Se comentează Prin proiect au fost stabilit un cadru special aplicabil segmentului de asigurări obligatorii RCA. De comun cu experții externi a fost stabilit că - <i>În cazul încalcării obligației de informare la data încheierii contractului de asigurare obligatorie RCA, pe parcursul derulării acestuia sau în cazul agravării riscului, asigurătorul poate rezolvi contractul în termen de 20 de zile de la notificarea asiguratului, dacă asiguratul nu dă acordul pentru modificarea condițiilor contractuale în condițiile alin.(6).</i> Conform Codului civil art.3 alin. (2) <i>Actele normative subordonate legii se aplică la reglementarea raporturilor civile doar în cazurile în care sînt emise în temeiul legii și nu contravin ei.</i> Astfel Codul Civil nu conține o normă specială cu privire la forța juridică a acestuia. Rezultă că legiuitorul nu a acceptat conceptul privind forța juridică superioară a codului civil în raport cu alte legi. Deci, în caz de apariție a contradicțiilor dintre codul civil și alte legi adoptate de Parlament, contradicțiile vor fi soluționate în conformitate cu principiile: a) legea mai nouă abrogă legea mai veche; sau b) specialul derogă de la general. Se acceptă Normat din art.16 alin.1 lit.x) a fost reformulată și expusă - <i>pagubele produse în situațiile în care răspunderea asiguratului nu începuse, încetase ori este suspendată.</i> Se comentează În art.19 alin.(1) din proiect sunt formulate informațiile necesare pentru înaintarea pretențiilor de despăgubire transmise părții păgubite de către asigurat. Se acceptă Asigurătorul străin nu poate fi obligat să respecte legislația națională, respectiv norma a fost redactată după cum urmează:
---------------------	--	--

permite asigurătorului RCA de a participa la constatarea întinderii pagubei, personal sau prin intermediul reprezentanților (corespondenților) din străinătate.	(11) Prin derogare de la alin.(9), alin.(10) și art.24 alin.(11) în cazul în care în drepturile persoanei păgubite urmare a accidentului produs pe teritoriul Republicii Moldova s-a subrogat asigurătorul de bunuri din străinătate, asigurătorul RCA constată daunele, în condițiile prezentei legi și în baza documentelor justificative prezentate de asigurătorul din străinătate.
Art.20, alin. 2 nu este clară aplicarea "cel mult 3 luni în cazul dosarului de daune incomplet" în situația în care avem 30 zile de la depunerea ultimului document, iar dacă culpa nu e stabilită dosarul se suspenda. Dacă dosarul este incomplet atunci nu avem ultimul document, corespunzător nu apare obligațiunea de plată. Totodată, în art. dat urmează a stabili când asigurătorul ia o decizie, deoarece în art.29 al.1 expres este prevăzut plata se efectuează în 5 zile de la data emiterii deciziei.	Se comentează În art.20 alin.(2) din proiect este stabilit expres că asigurătorul RCA <u>este obligat să ia o decizie</u> cu privire la soluționarea cererii și să achite despăgubirea de asigurare în cel mult 1 lună din data depunerii cererii de despăgubire în cazul dosarului de daune complet și cel mult 3 luni în cazul dosarului de daune incomplet. Decizia cu privire la soluționarea cererii de despăgubire <u>se comunică persoanei păgubite în termen de 5 zile lucrătoare de la data adoptării</u>, în mod obligatoriu, cu confirmarea expedierii.
Art.22 alin.9, propun a exclude sintagma "indiferent dacă a fost semnat acordul de despăgubire". Acordul de despăgubire se semnează la finalizarea dosarului de daune, nu e cazul la această etapă păgubitul să vine cu obiecții, drept care este deținut la etapele anterioare.	Se comentează Indiferent de faptul semnării sau nu a acordului aferent despăgubirii, persoana păgubită trebuie să aibă acces la toate documentele din dosarul de daune.
Art.26 pe parcursul întregului text, urmează a menționa salariul mediu lunar net, conform Codului Civil art. 2029.	Se acceptă În textul art.26 din proiect s-a redactat sintagma – <i>venitul/salariul mediu lunar net</i>.
Art.26, alin. 4 urmează a avea următorul conținut: În caz de deces al terței persoane, despăgubirea de asigurare se stabilește prin acordul dintre succesorii persoanei păgubite sau reprezentantul ei legal și asigurător. Despăgubirea de asigurare va cuprinde: - Partea pierdută din venitul mediu lunar net din muncă sau altă activitate, confirmată prin acte justificative, pentru persoanele care sau aflat la întreținerea defunctului minus indemnizațiile primite din fondurile bugetului asigurărilor sociale de stat. (La calculul	Se comentează Modalitatea de calcul a salariului/venitului mediu lunar net a fost statuată în art.26 alin.(1) din proiect (cu referința inclusiv la legislația privind modul de calcul a salariului mediu – în speță Hotărârea Guvernului nr.426 din 26.04.2004 privind aprobarea Modulului de calculare a salariului mediu). În acest context, norma din art.26 alin.(4) a fost formulată după cum urmează:

	despăgubirii se va ține cont de faptul că însuși defunctul de asemenea se întreține din venitul obținut). - Cheltuielile de înmormântare ...	<i>În caz de deces al terței persoane, indemnizația de asigurare se stabilește prin acordul dintre succesorii persoanei păgubite și asigurator și include:</i> a) <i>venitul mediu lunar net determinat în conformitate cu alin.(1) minus indemnizațiile primite din fondurile bugetului asigurărilor sociale de stat pentru persoanele care s-au aflat la întreținerea defunctului și care aveau dreptul la pensie de întreținere din partea lui;</i> b) <i>cheltuielile de înmormântare - în cuantum de 4 salarii medii lunare pe economie stabilite la data survenirii accidentului de vehicul.</i>
Societatea de Asigurări – Reasigurări „MOLDCARGO” S.A.	La art.1 denumirea articolului propunem a fi completată cu cuvântul „legii”.	Se comentează Urmare a avizelor înaintate autorității de supraveghere, denumirea art.1 a fost definită după cum urmează: <i>Articolul 1. Obiectul de reglementare și domeniul de aplicare</i>
	La art.1 alin.(1) lit.a) cuvântul „pagube” urmează a fi substituit cu cuvântul „prejudicii”, astfel cum rezultă din denumirea legii.	Se acceptă La art.1 alin.(1) lit.a) cuvântul „pagube” a fost substituit cu cuvântul „prejudicii”, astfel cum rezultă din denumirea legii
	La art.2 alin.(1), propoziția a doua urmează a fi exclusă întrucât este preluată din Directiva UE și nu are relevanță pentru vehiculele înmatriculate în Republica Moldova relativ cu teritoriile statelor membre UE. Proiectul legii nu reglementează situații privind teritoriul pe care vehiculul „staționează în mod obișnuit”. În eventualitatea reglementării unei situații cu reședința vehiculului, urmează a revede redacția propusă întrucât fără adaptarea întregului text, această este confuză. La art.3 în noțiunea „asigurare obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse de vehicule (în continuare – asigurare obligatorie RCA)” cuvântul „(internă)” și cuvântul „(externă)”, urmează a fi excluse întrucât există noțiuni separate care definesc polița de asigurare RCA și certificatul de asigurare Carte Verde. De asemenea urmează a exclude și cuvintele „licențiat să practice asigurare obligatorie” întrucât există noțiunea separată de „asigurator	Se comentează Reieșind din normele de tehnică legislativă și în corespundere cu Legea 100/2017, noțiunea de asigurare este definită în ordinea alfabetică a termenilor expuși în lege. Astfel, pentru a evita neînțelegeri, în conținutul definiției sunt în mod exhaustiv prevăzute toate elementele acesteia. Ulterior, toate celelalte definiții trebuie să corespundă acesteia.

	RCA" care include aceste prevederi.	
	La art.3 noțiunea „Carte Verde” se propune a fi modificată în „<i>certificat de asigurare „Carte Verde”</i>”, iar după cuvintele „care atestă existența asigurării obligatorii RCA” de completat cu cuvântul „<i>externe</i>”, iar cuvintele „în conformitate cu oricare din modelele aprobate de Consiliul Birourilor” de exclus întrucât reglementarea expresă a formatului Cărții Verzi este prevăzută la art.8 alin.(10). La art.3 noțiunea „<i>cost amortizat (valoarea rămasă)</i>” se propune a fi înlocuită cu „<i>valoarea rămasă</i>”, întrucât pe întreg parcursul legii nu se regăsesc cuvintele „cost amortizat”. La art.3 în noțiunea „<i>poliță de asigurare RCA</i>”, după cuvântul „pentru” urmează redacțional a completa cu cuvântul „<i>prejudicii</i>”. La art.3 în noțiunea „<i>utilizator</i>”, după cuvântul „soferie” urmează redacțional a completa cu cuvântul „se”. La art.3 se propune o altă redacție a noțiunii de „vehicul” după cum urmează: „vehicul - mijloc de transport cu sau fără propulsie proprie, destinat deplasării pe uscat, inclusiv orice tip de remorcă, indiferent dacă este cuplată sau nu, pentru care în Republica Moldova există obligația legală de înmatriculare, cu excepția celor care se deplasează pe șine, bicicletelor sau vehiculelor cu tracțiune animală”. Redacția propusă este preluată din legislația română și pare mult mai explicită decât redacția din proiect.	Se comentează Noțiunea „Carte Verde” este definitivată în corespundere cu avizul BNAA, membru CoB. Se acceptă Noțiunea „<i>cost amortizat (valoarea rămasă)</i>” a fost înlocuită cu „<i>valoarea rămasă</i>”. Redacția se prezintă după cum urmează: <i>valoarea rămasă – valoarea părților din vehicul rămase neavariate, demontabile și valorificabile în caz de daună totală a acestuia;</i> Se acceptă La art.3 în noțiunea „<i>poliță de asigurare RCA</i>”, după cuvântul „pentru” s-a redactat cu cuvântul „<i>prejudicii</i>”. Se acceptă La art.3 în noțiunea „<i>utilizator</i>”, după cuvântul „soferie” s-a completat cu cuvântul „se”. Nu se acceptă Conform obiecțiilor parvenite de la Ministerul Economiei și în conformitate cu prevederile Legii nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier și ținând cont de Directiva 103/2009, definiția „<i>vehicul</i>” s-a expus în următoarea redacție: <i>vehicul – sistem mecanic, cu sau fără autopropulsie, destinat transportului de persoane sau de bunuri ori echipat cu mecanisme care pot executa anumite lucrări, dar care nu se deplasează pe șine, inclusiv orice tip de remorcă, indiferent dacă este cuplată sau nu pentru care există în Republica Moldova obligația legală de înmatriculare.</i>
Societatea de Asigurări – Reasigurări	La art.4 alin.(1) se propune a exclude propoziția „ <i>Contractul de asigurare acoperă în mod obligatoriu atât prejudiciile materiale cât și cele din vătămările corporale/deces.</i> ”, întrucât articolul dat se	Nu se acceptă

„MOLDCARGO” S.A.	referă la obligația de asigurare, or prevederile exhaustive aferente acoperirii de asigurare sunt indicate la art.14.	Prin art. 4 s-a urmărit transpunerea art. 3 din Directiva UE, conform căreia <i>Fiecare stat membru ia toate măsurile necesare pentru a se asigura că prin contractul de asigurare sunt acoperite și următoarele:</i> <i>(a) prejudiciile cauzate pe teritoriul altor state membre, în conformitate cu legislația în vigoare în acele state;</i>
	La art.5 alin.(1) după cuvintele „<i>al cărui</i>” se propune a completa cu cuvintele „proprietar sau” dat fiind că și în definiția noțiunii de „asigurat” se menționează că acesta este „proprietarul sau utilizatorul unui vehicul...”	Se acceptă La art.5 alin.(1) după cuvintele „<i>al cărui</i>” s-a completat cu cuvintele „proprietar sau”.
	La art.6 alin.(1) lit.d) se propune în următoarea redacție: „d) dispune legal de cel puțin unul din sistemele informaționale automatizate de evaluare în domeniul auto, care are la bază prețuri din cataloagele producătorilor de piese de schimb, părți componente și materiale necesare reparației”. Redacția propusă vine să excludă interpretări referitor la ce fel de sisteme sunt necesare, totodată fără a limita asigurătorul la posibilitatea de a avea mai multe sisteme. La fel, propunem scutirea autorității de supraveghere de povara emiterii unui act normativ inpropriu activității sale și anume de domeniul tehnic. Cu atât mai mult că, așa cum rezultă din conceptul legii, la sistemul informațional urmează a se ajunge foarte rar, adică doar dacă pe piața RM nu există piese second hand sau noi pe licență (practic nu prea sunt cazuri). Prin urmare, considerăm suficient ca asigurătorul să dispună în mod legal de un astfel de sistem informațional, ceea ce presupune probarea achiziționării prin contract. De asemenea cerința ca sistemul să aibă la bază cataloagele cu piese de la producător, practic exclude diferite tabele excel sau programe piratate, respectiv oricum se va apela la producătorii cunoscuți de sisteme de evaluare.	Se acceptă La art.6 alin.(1) lit.d) s-a redactat în următoarea redacție: <i>a) dispune legal de cel puțin unul din sistemele informaționale automatizate de evaluare în domeniul auto, care are la bază prețuri din cataloagele producătorilor de piese de schimb, părți componente și materiale necesare reparației și corespunde cerințelor stabilite în actele normative ale autorității de supraveghere.</i>
	La art.6 alin.(2) nu susținem și propunem excluderea lit.d) din lista exigențelor față de asigurătorul care practică asigurare obligatorie RCA externă, din următoarele raționamente:	Se comentează Proiectul dat de lege parcurge toate etapele de elaborare în paralel cu Legea cu privire la asigurări reasigurări. Respectiv, în corespundere cu

	1) considerăm important a fi efectuate analize economice care ar fundamenta oportunitatea exigenței, în special mărirea ratei de solvabilitate de 120%; 2) rata solvabilității reprezintă raportul dintre marja disponibilă de solvabilitate și marja minimă de solvabilitate, or însăși noțiunea de marjă minimă deja presupune un punct de pornire de la care asigurătorul se consideră apt de ași onora obligațiile asumate, respectiv dacă se atinge o rată de 100%, aceasta ar însemna că asigurătorul are suficient capital alocat în scop de solvabilitate; 3) în cazul în care analizele economice ar arăta un risc pentru piața asigurărilor privind onorarea întocmai a obligațiilor, autoritatea de supraveghere ar fi îndreptățită să revizuiască modul de calcul al marjei de solvabilitate minime, or un astfel de exercițiu a fost deja executat prin aplicarea, începând cu anul 2017, a 25% în loc de 20% (adică cu $1/4$ mai mult: $25/20=1,25$) din prima de asigurare netă, pentru calcularea marjei de solvabilitate minime, cu alte cuvinte, asigurătorii au alocat deja cu $1/4$ mai mult capital pentru solvabilitate și au căpătat un nivel de stabilitate financiară mai înalt; 4) în altă ordine de idei, indicatorul ratei de solvabilitate reprezintă un punct de orientare pentru autoritatea de supraveghere și consumatori în vederea monitorizării situației asigurătorului, respectiv scăderea eventuală cu 1% a ratei la o anumită dată, din varii motive, nu ar însemna în nici un caz că asigurătorul respectiv este înapt să subscrie având rata de 119% și ar trebui să aștepte 3 sau 6 luni până la perioadele de raportare viitoare ca să reintre în dreptul de a subscrie Carte Verde! 5) în contextul subpunctului 4) venim cu un exemplu când marja de solvabilitate minimă poate oscila într-un trimestru fără ca asigurătorul să reușească să aloce activele necesare în scop de solvabilitate și care poate avea consecințe dure în sensul limitării dreptului de subscriere a asigurărilor Carte Verde. Să presupunem că în timp relativ scurt în interiorul trimestrului de raportare,
--	---

ultimul, rata de solvabilitate a asigurătorului/reasigurătorului trebuie să fie egală cu cel puțin 100% iar marjă de siguranță adițională de 20 % la rata de solvabilitate minimă. Respectiv dacă acestea nu vor fi menținute la nivelul respectiv, asigurătorul RCA nu va putea presta servicii de asigurare.

asigurătorul a reușit să subscrie, ca urmare a încheierii unui șir de contracte mai mari, prime de asigurare de circa 10 mln lei, cu cedare în reasigurare proporțională a 80% din răspundere. Întrucât în exemplu, asigurările ar fi de riscuri financiare și/sau de răspundere civilă generală, etc, factorul A, indicat în Regulamentul privind marjele de solvabilitate, ar constitui 0,9. Totodată este de menționat și caracterul unitar al unor astfel de contracte. În consecință, la sfârșitul trimestrului de raportare, marja de solvabilitate minimă va crește cu 2,25 mln lei ($10 \text{ mln lei} * 0,9 \text{ Factor A} * 25\%$). De asemenea este de menționat, că deși prima netă ce rămâne efectiv la asigurător ar fi de doar 2 mln lei și răspunderea de doar 20%, Regulamentul în cauză prevede o cerință foarte dură de a lua în calcul factorul 0,9, adică nu cedarea efectivă în reasigurare de 80%, dar o cedare de doar 10%, fapt ce din nou impune asigurătorul la alocare suplimentară de capital, pentru riscuri pe care efectiv nu le poartă. Astfel, dacă la un asigurător MSM ar constitui în mod regulat 30 mln lei, atunci de la creșterea ocazională a primelor subscrise cu doar 10 mln lei, rata solvabilității ar scădea brusc cu 7,5% (1% din MSM de 30 mln lei constituie 300 mii lei, $2,25 \text{ mln lei} / 300 \text{ mii lei} = 7,5$). Astfel, dacă asigurătorul avea o rată de 127%, acesta brusc poate ajunge la 119,5%, respectiv ar pierde dreptul de a subscrie Carte Verde pe o perioadă, din cauza că a subscris alte tipuri foarte bune (cu cedare în reasigurare), dar nu a reușit la data de raportare să atragă de la acționari capital suplimentar de solvabilitate.

6) Aplicarea cerinței în cauză reprezintă suprapunerea de măsuri prudentiale referitor la cerința de capital pentru asigurătorii emitenți de Carte Verde, or legiuitorul deja a prevăzut în Legea cu privire la asigurări o delimitare pentru astfel de asigurători a capitalului social (implicit a marjei de solvabilitate minime) care constituie 22,5 mln lei, comparativ cu 15 mln lei pentru ceilalți asigurători;

7) În cazul asigurătorilor moldoveni, onorarea obligațiilor în asigurările de tip Carte Verde sunt deja garantate prin:

	- programul obligatoriu de reasigurare, care prevede că riscul maxim al unui asigurător pe o poliță de asigurare nu poate depăși 250 mii Euro (circa 5 mln lei, pentru comparație, în asigurările de bunuri, răspundere civilă, riscuri financiare, etc, asigurătorii își asumă riscuri mult mai mari fără a fi obligați la cerință suplimentară de marjă de solvabilitate minimă); - depunerile fiecărui asigurător către BNAA a mijloacelor bănești pentru formarea Garanției externe față de Consiliul Birourilor dar și în Fondul de compensare cu titlul de contribuție în caz de insolvabilitate (actualmente fiecare asigurător are depuse circa 10 mln lei, iar în timpul apropiat suma urmează să crească); - menținerea în permanență de către asigurători a activelor de profil care acoperă rezervele de asigurare (cerințele față calcularea rezervelor de asigurare au fost înăsprite în câteva rânduri în ultima perioadă); - menținerea în permanență de către asigurători a activelor de profil care acoperă capitalul minim de solvabilitate (cerința de alocare de active pentru acoperirea MSM a fost înăspriată în câteva rânduri în ultima perioadă). Pentru fiecare din aceste măsuri asigurătorii alocă resurse financiare suficiente, or impunerea unei cerințe de capital noi ar împovăra și mai mult asigurătorii autohtoni, în consecință supracapitalizarea va avea efect negativ asupra pieței și asupra consumatorilor de servicii de asigurare prin limitarea dreptului la alegerea prestatorului.	
Societatea de Asigurări – Reasigurări „MOLDCARGO” S.A.	La art.8 alin.(2) redacțional propunem ca cuvintele „dintre asigurător și asigurat” să fie puse după cuvintele „obligatorie RCA”, totodată susținem propunerea Ministerului Justiției privind completarea alineatului cu propoziția „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.”	Se acceptă art.8 alin.(2) s-a redactat după cum urmează: <i>Contractul de asigurare obligatorie RCA se încheie dintre asigurător și asigurat, fără indicarea persoanelor admise să utilizeze vehiculul (număr nelimitat de utilizatori). 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.</i>

	La art.8 alin.(3) și alin.(4), în contextul amendamentului Ministerului Justiției, propunem a evidenția excepțiile indicate la alin.(2), respectiv a nu considera asigurat riscul persoanelor admise de persoana juridică dacă contractul este încheiat cu persoană fizică și al întreprinderii care desfășoară activitate de chirie auto (rent a car), activitate de transport rutier de persoane sau bunuri în regim de taxi dacă contractul de asigurare a fost încheiat cu o altfel de persoană juridică. În context, am exclude și ambiguitatea pentru consumatorii serviciilor de asigurare prin care redacția originală pe de o parte prevede că riscul se consideră asigurat, pe de altă parte indică dreptul la regres. Astfel, propunem următoarea redacție: „(3) Dacă persoana fizică, cu excepția întreprinzătorului individual sau persoanei care desfășoară activitate liber profesională, a transmis în posesie unei persoane juridice vehiculul pentru care există contract de asigurare obligatorie RCA internă, încheiat din numele persoanei fizice, riscul celor admiși de către persoana juridică să utilizeze vehiculul nu este asigurat în temeiul uni astfel de contract de asigurare și ulterior plății despăgubirii de asigurare către păgubit, asiguratorul este în drept să înainteze acțiune de regres conform art.30.” „(4) Dacă persoana juridică, cu excepția întreprinderii care desfășoară activitate de chirie auto (rent a car) sau activitate de transport rutier de persoane ori bunuri în regim de taxi, a transmis în posesie unei întreprinderi ce desfășoară activitățile menționate vehiculul pentru care există contract de asigurare obligatorie RCA internă, riscul celor admiși de către întreprindere să utilizeze vehiculul nu este asigurat în temeiul unui astfel de contract de asigurare și ulterior plății despăgubirii de asigurare către păgubit, asiguratorul este în drept să înainteze acțiune de regres conform art.30.”	Nu se acceptă Din conținutul alin.(3) și alin.(4), analogic cu alte temeuri de regres autorii proiectului dau posibilitatea asiguratorului să despăgubească partea vătămată, deoarece există o poliță de asigurare, după care se acordă dreptul la regres pentru recuperarea despăgubirii. Dacă acceptăm propunerea, se va exclude plata despăgubirii, deoarece riscul nu va fi considerat asigurat, respectiv nu poate urma plata despăgubirii.
Societatea de Asigurări –	La art.8 alin.(6) propunem excluderea propoziției „Polița de asigurare RCA și/sau certificatul de asigurare „Carte Verde” se	Nu se acceptă

Reasigurări „MOLDCARGO ” S.A.	eliberează cu condiția achitării integrale a primei de asigurare”. Este știut faptul că prevederea legală în cauză nu poate și nu este respectată întocmai de nici un asigurător chiar din momentul punerii în aplicare a legii în vigoare (anul 2006), întrucât este pe de o parte contradictorie cu altă prevedere din aceeași lege, care interzice asigurătorului să refuze solicitantul în perfectarea contractului de asigurare, pe de altă parte nu ține cont de realitățile cotidiene. Spre exemplu, dacă o persoană juridică urmează să meargă de urgență peste hotare într-o zi de sâmbătă, când bancile nu lucrează și nu pot fi efectuate transferuri bancare, ar rezulta ca aceasta nu poate efectua cursa pentru că nu poate procura Carte Verde fără „achitarea integrală”. De altfel, pe lângă faptul că această prevedere legală, pe de o parte provoacă asigurătorii și intermediarii în asigurări la încălcări, pe de altă parte, ne aduce și mari prejudicii întrucât constituie un impediment în instanța de judecată de a valorifica creanța în mod general (în bază de contract și factură fiscală emisă), or instanțele resping acțiunile motivând cu această prevedere, deși asigurătorul a facilitat într-un fel consumatorul serviciilor de asigurare. Cu alte cuvinte această prevedere aparent benefică asigurătorilor, în fapt doar îi expune total defavorizant în fața autorității de supraveghere (amenzi), instanțelor de judecată (pierdere procese) și a consumatorilor mai puțin onești (neîncasare creanțe).	Din motiv că aceste produse de asigurare sunt impuse de către stat, acesta din urmă dictează regulile de încasare a primelor de asigurare. Astfel, fiind posibile daune, până la 100 000 mii euro, s-a optat pentru încasarea necondiționată a primei de asigurare. Mai mult, creanțele respective nu sunt admise la acoperirea rezervelor și a cotelor din capital. Astfel se va asigura stabilitatea și continuitatea financiară a asigurătorului.												
Societatea de Asigurări – Reasigurări „MOLDCARGO ” S.A.	La art.10 alin.(7) se propune ca mărirea sumei costurilor reținute din valoarea primei de asigurare spre restituire asiguratului să fie de cel puțin 30%, având în vedere că conform datelor statistice, cheltuielile asigurătorului de facto constituie următoarele măriri: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Situație</th> <th>RCA (%)</th> <th>Carte Verde (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>31.12.2019</td> <td>43,92</td> <td>41,37</td> </tr> <tr> <td>31.03.2020</td> <td>45,01</td> <td>48,84</td> </tr> <tr> <td>30.06.2020</td> <td>52,67</td> <td>47,45</td> </tr> </tbody> </table>	Situație	RCA (%)	Carte Verde (%)	31.12.2019	43,92	41,37	31.03.2020	45,01	48,84	30.06.2020	52,67	47,45	Nu se acceptă Actualmente, conform analizelor efectuate, comparativ portofoliului integral al contractelor încheiate, ponderea rezoluțiunilor este foarte scăzută. Astfel, asiguratul nu poate să suporte cheltuielile suportate de întreaga rețea de vânzare a asigurătorului. Legea actuală prevede 20% pentru cheltuielile respective.
Situație	RCA (%)	Carte Verde (%)												
31.12.2019	43,92	41,37												
31.03.2020	45,01	48,84												
30.06.2020	52,67	47,45												
La art.11 alin.(2) propunem a fi completat la final cu cuvintele „în	Se acceptă													

	limita prevederilor prezentei legi”.	art.11 alin.(2) s-a completat la final cu cuvintele „în limita prevederilor prezentei legi”.
	La art.13 alin.(3) cuvântul „minime” urmează a fi exclus.	Se acceptă La art.13 alin.(3) cuvântul „minime” a fost exclus.
	La art.14 alin.(3) se propune a exclude lit.e) dat fiind că acoperirea riscului în condițiile stipulate este evidentă, reieșind din dreptul asigurătorului de a înainta acțiune de regres către persoana culpabilă în producerea accidentului, stipulat în art.30 alin.(1) lit.b).	Nu se acceptă În proiect mai întâi sunt prevăzute riscurile care sunt acoperite prin contractul de asigurare, după care apare dreptul asigurătorului de a înainta acțiune de regres către persoana culpabilă în producerea accidentului, stipulat în art.30 alin.(1) lit.b).
	La art.15 se propune a modifica denumirea articolului în următoarea redacție „Categorii specifice de persoane păgubite”.	Se acceptă parțial La art.15 s-a modificat denumirea articolului în următoarea redacție „Categorii de persoane păgubite”.
	La art.15 alin.(1) se propune în următoarea redacție: (1) „Asigurarea obligatorie RCA acoperă răspunderea pentru prejudicii produse din utilizarea vehiculului și care provin ca urmare a vătămărilor corporale, decesului și prejudiciilor morale și materiale suferite de pasageri și șoferi, alții decât conducătorul auto vinovat.”	Se acceptă parțial <i>La art.15 alin.(1) se propune în următoarea redacție: Asigurarea obligatorie RCA acoperă răspunderea pentru prejudicii produse prin accidente de vehicule și care provin ca urmare a vătămărilor corporale, decesului și prejudiciilor morale și materiale suferite de pasageri și șoferi, alții decât conducătorul auto vinovat.</i>
	La art.16 alin.(1) lit.x) după cuvântul „începuse” se propune a completa cu cuvintele „era suspendată,”.	Se acceptă art.16 alin.(1) lit.x) s-a redactat și s-a expus după cum urmează: <i>pagubele produse în situațiile în care răspunderea asigurătorului nu începuse, încetase ori este suspendată;</i>
	La art.16, alin.(3) cuvintele „unei asigurări facultative sau obligatorii ori în baza” se propune a fi excluse întrucât contravin art.24 alin.(9) care prevede dreptul persoanei păgubite de a opta pentru a fi despăgubit în baza contractului de asigurare de bunuri, precum și contrar prevederilor art.31, care stipulează posibilitatea decontării directe între asigurătorii RCA.	Se acceptă Urmare a avizului BNAA art.16, alin.(3) a fost redactat și expus după cum urmează: <i>Nu pot beneficia de despăgubiri persoanele care la data producerii accidentului au posibilitatea să își recupereze prejudiciile suferite în baza unei asigurări facultative cu sau obligatorii, cu excepția exercitării opțiunii prevăzute la art.24 alin.(9), ori în baza legii și nici cele care au urcat de bunăvoie în vehiculul condus de către persoana vinovată pentru producerea accidentului, dacă se dovedește că acestea</i>

		<i>știau că pentru vehiculul respectiv nu era în vigoare un contract de asigurare obligatorie RCA.</i>	
Societatea de Asigurări – Reasigurări „MOLDCARGO” S.A.	La art.19 alin.(1) lit.a) se propune următoarea redacție „a) numele, prenumele și adresa persoanei care a condus, în momentul producerii accidentului, vehiculul al cărui utilizator a îndeplinit obligația de asigurare obligatorie RCA;”.	Nu se acceptă Urmare a avizului BNAA, art.19 alin.(1) lit.a) se propune următoarea redacție „a) numele, prenumele și adresa persoanei care a condus, în momentul producerii accidentului.	
	La art.19 alin.(11) propunem a fi exclus întrucât crează condiții total inechitabile între un păgubit din Republica Moldova și un păgubit din afara acesteia, precum și între un asigurător local și cel din străinătate. Asigurătorii din străinătate au toate posibilitățile de a cunoaște despre existența asigurătorului persoanei vinovate și de a respecta procedura de invitare la constatare. Pe de altă parte, asigurătorii din Republica Moldova au corespondenți în toate țările din regiune, respectiv nu ar fi în dificultate de a participa la constatarea pagubelor, chiar dacă mijlocul de transport avariat a părăsit țara. Nu în ultimul rând această prevedere lasă loc de fraudare din partea celor implicați în procesul de constatare, iar în condițiile specifice Republicii Moldova, cu o parte a frontierei de stat vulnerabilă, anvergura fraudei ar putea ieși în totalitate de sub controlul asigurătorilor, cu consecințele financiare corespunzătoare.	Se acceptă parțial art.19 alin.(11) se propune în următoarea redacție: <i>(11) Prin derogare de la alin.(9), alin.(10) și art.24 alin.(11) în cazul în care în drepturile persoanei păgubite urmare a accidentului produs pe teritoriul Republicii Moldova s-a subrogat asigurătorul de bunuri din străinătate, asigurătorul RCA constată daunele, în condițiile prezentei legi și în baza documentelor justificative prezentate de asigurătorul din străinătate.</i>	
	La art.20 alin.(3) se propune a modifica în următoarea redacție „În situația în care asiguratul și-a exercitat dreptul să conteste în instanța de judecată actele emise de către organele de constatare a circumstanțelor producerii cazului asigurat, precum și deciziile adoptate referitor la stabilirea culpei asiguratului în producerea cazului asigurat și informează asigurătorul RCA cu privire la aceasta, asigurătorul RCA este în drept să suspende instrumentarea dosarului de daună până la emiterea hotărârii definitive de confirmare a culpei.” Redacția propusă este mai explicită referitor la dreptul asiguratului și anume cel de contestare a actelor și deciziilor organelor de constatare.	Se acceptă art.20 alin.(3) se propune în următoarea redacție: <i>În situația în care asiguratul și-a exercitat dreptul să conteste în instanța de judecată actele emise de către organele de constatare a circumstanțelor producerii cazului asigurat, precum și deciziile adoptate referitor la stabilirea culpei asiguratului în producerea cazului asigurat și informează asigurătorul RCA cu privire la aceasta, asigurătorul RCA este în drept să suspende instrumentarea dosarului de daună până la emiterea hotărârii definitive de confirmare a culpei.</i>	
	La art.20 alin.(4) se propune a exclude cuvintele „Plata penalităților	Se comentează	

	se face odată cu plata despăgubirii”, întrucât penalitățile se stabilesc de către instanța de judecată și se încasează în baza unei hotărâri judecătorești.	Penalitățile se calculează raportat la nivelul sumei de despăgubire cuvenită (pentru întârzieri) sau la diferența de sumă neachitată (pentru cazul când plătește mai puțin decât se cuvine). Astfel odată cu plata restanțelor de sumă se vor achita și penalități.
Societatea de Asigurări – Reasigurări „MOLDCARGO” S.A.	La art.24 alin.(2), după cuvântul „despăgubirii” se propune a completa cu cuvintele „și/sau a indemnizației”.	Se comentează Conform art.1 alin. (5) În textul prezentei legi referirile la despăgubirile de asigurare, persoane păgubite, contractul de asigurare, RCA se citesc ca referiri la despăgubiri și îndemnizații de asigurare, respectiv persoane păgubite/vătămăte, contractul de asigurare RCA internă și externă, cu excepția cazului în care nu se prevede altfel.
	La art.24 alin.(3) se propune a modifica cuvântul „despăgubirii” prin „indemnizației”, deoarece se referă la vătămări corporale.	Se acceptă La art.24 alin.(3) s-a modificat cuvântul „despăgubirii” prin „indemnizației”.
	La art.24 alin.(10) urmează a schimba sintagma „alin.(12)” cu „alin.(11)”.	Se acceptă La art.24 alin.(10) s-a schimbat sintagma „alin.(12)” cu „alin.(11)”.
	La art.24 alin.(11) după cuvintele „nu împiedică asigurătorul” urmează a fi completat cu cuvintele „de bunuri”, iar la final propunem a fi completat cu cuvintele „în limita prevederilor prezentei legi”.	Se acceptă La art.24 alin.(11) după cuvintele „nu împiedică asigurătorul” s-a completat cu cuvintele „de bunuri”, iar la final s-a completat cu cuvintele „în limita prevederilor prezentei legi”.
	La art.24 alin.(12) urmează a schimba sintagma „alin.(12)” cu „alin.(11)”, totodată considerăm neexplicată redacția existentă și propunem revizuirea acesteia. De exemplu nu este clar de ce se motivează cu „respectarea alin.(11), de asemenea semnele de punctuație distorsionează înțelesul frazei”.	Se acceptă art.24 alin.(12) s-a redactat după cum urmează: Întru respectarea prevederilor alin.(11), asigurătorul cu care persoana păgubită a încheiat un contract de asigurare de bunuri, recuperează despăgubirea plătită persoanei păgubite de la asigurătorul RCA a persoanei culpabile în limitele stabilite de prezenta lege pentru unul și același accident de vehicul.
	La art.25 alin.(2) propunem textul „În cazul daunei totale, valorile menționate la alin.(1) lit.b) sînt determinate de asigurător.” În rest, textul alineatului nu poate fi susținut din următoarele motive: 1) referitor la cuvintele „direct sau prin servicii externalizate efectuate de o entitate înregistrată și autorizată”, nu este clar de către cine trebuie să fie înregistrată și autorizată entitatea, totodată nu este	Se comentează art.25 alin.(2) În cazul daunei totale, valorile menționate la alin.(1) lit.b) sînt determinate de asigurător prin personalul propriu sau prin servicii externalizate efectuate de o entitate înregistrată și autorizată să efectueze expertize auto merceologice, autotehnice.

Societatea de Asigurări – Reasigurări „MOLDCARGO” S.A.	oportun a umple textul în lege cu ambele si singurile opțiuni ale asigurătorului de a determina valorile în cauză și anume: nemijlocit prin angajații săi sau prin externalizarea serviciilor. 2) referitor la cuvintele „Persoana păgubită poate opta pentru repararea vehiculului în limita valorii determinate conform alin.(1) lit.b), dacă cerințele tehnice permit repararea vehiculului,” este de menționat că funcția de bază a asigurărilor este compensarea pagubei, respectiv o lege din domeniul asigurărilor nu poate indica sau oferi opțiuni păgubitului privind a repara sau a nu repara vehiculul său, mai ales indicându-i în ce limite să repare. Asigurătorul compensează doar în limitele indicate la alin.(1), Păgubitul însă poate să facă ce vrea și să își repare vehiculul cu ce sumă vrea. 3) redacția actuală a alin.(2), făcând trimitere doar la lit.b) de la alin.(1), fără a indica și lit.c) de la alin.(1), crează confuzie, or dacă păgubitul „optează pentru reparație” și valoarea de nou a vehiculului este de 150 mii euro iar valoarea rămasă ar fi de 45 mii euro, ar rezulta că asigurătorul trebuie să accepte reparația de 105 mii Euro, deși limita prevăzută de lege este de 100 mii Euro.	Prin cuvintele „Persoana păgubită poate opta pentru repararea vehiculului, în mod special s-a prevăzut dreptul de a alege acesteia limitele fiind stipulate. Mai mult, legătura cu alin.1, lit.c nu este reprezentativă, întrucât art.13.alin.4 prevede că <i>Despăgubirile prevăzute de contractul de asigurare obligatorie RCA se plătesc în limitele de răspundere stabilite conform alin.(1) indiferent de numărul cazurilor de accidente care au avut loc în termenul de asigurare.</i>
	La art.25 alin.(10) lit.a), propunem, după cuvintele „de garanție valabil” completarea cu cuvintele „conform prețurilor la piesele înlocuitoare și părțile componente originale noi, care însă nu pot fi mai mari decât prețurile practicate de dealerii auto oficiali pe teritoriul Republicii Moldova.”, iar propoziția „În acest caz, la reparația vehiculului se vor utiliza părți componente și piese originale noi” de exclus, întrucât prezentul proiect nu reglementează activitatea reparatorilor și nu poate indica industriei reparatoare auto ce fel de piese de schimb să utilizeze în procesul de reparație: originale noi, licențiate noi sau second hand. Funcția asigurărilor este compensarea și mai puțin aspectul tehnologic privind reparația, respectiv legea urmează să reglementeze componenta economică, adică la ce prețuri se stabilește despăgubirea. Mai mult, asigurătorii nu întotdeauna pot controla procesul de reparații și urmări ce piese pun reparatorii, în	Se comentează Propoziția „În acest caz, la reparația vehiculului se vor utiliza părți componente și piese originale noi” nu poate fi exclusă deoarece unitățile de specialitate la folosirea părților componente și pieselor la discreția lor vor afecta dreptul consumatorului care are autovehiculul până la 3 ani și are dreptul de a folosi piese originale noi.

Societatea de Asigurări – Reasigurări „MOLDCARGO” S.A.	special când unitatea de reparație este cea aleasă de păgubit. La art.25 alin.(10) lit.b), propunem următoarea redacție: „b) pentru vehicule cu o vechime de peste 3 ani de la anul producerii și/sau cu parcurs mai mare de 100000 km, costul reparației vehiculului se stabilește pe baza documentelor emise de către unitatea de reparații acceptată de părți, conform prețurilor la piesele înlocuite și părțile componente noi fabricate în bază de licență (piese after market) sau originale foste în folosință, care corespund cerințelor tehnice și de securitate rutieră și sunt disponibile pe piața autohtonă. În cazul când părțile componente și piesele noi fabricate în bază de licență sau cele originale foste în folosință nu sunt disponibile pe piața autohtonă, paguba real suportată pentru vehicule se va determina conform prețurilor la părțile componente și piesele originale noi, care însă nu pot fi mai mari decât prețurile practicate de dealerii auto oficiali pe teritoriul Republicii Moldova. În cazul în care părțile nu ajung la un acord comun cu privire la unitatea de reparație, despăgubirea de asigurare se va determina conform alin.(12) - (14).” Cuvintele „În acest caz, la reparația vehiculului se vor utiliza părți componente și piese” din propoziția a doua se propun a fi excluse din motivul indicat pentru propunerile de la art.25 alin.(10) lit.a). De asemenea cuvintele „și se va achita persoanei păgubite” nu sunt potrivite alineatului care reglementează modalitatea de stabilire a despăgubirii de asigurare, or, cu referință la plata despăgubirii, există reglementări exprese în alte articole. La art.25 alin.(12) - cuvintele „medii practicate de minimum trei unități de specialitate” se propune a modifica cu cuvintele „practicate de unitățile de reparații”. Solicitarea prețurilor de la 3 unități de reparație nu are nici un rost și doar îngreunează foarte mult procesul de stabilire a despăgubirii. Asigurătorul poate oferi preț fie de la o singură unitate de reparație, fie de la trei unități, important păgubitul	Se acceptă parțial Redacția art.25 alin.(10) lit.b), a fost expusă întru neadmiterea neclarităților și asigurarea unei transparențe și informări a consumatorului referitor la calitatea pieselor de care poate beneficia în funcție de vechimea vehiculului. Prin astfel de reglementări se intervine în formarea prețului serviciului prestat de unitatea de reparații. S-a redactat și s-a expus: În cazul în care părțile nu ajung la un acord comun cu privire la unitatea de reparație, despăgubirea de asigurare se va determina conform alin.(12) - (14). Nu se acceptă Redacția art.25 alin.(12), a fost expusă pentru a asigura o concurență liberă pe piața respectivă. Astfel prezentarea unui singur cont va fi o manifestare a concurenței neloiale, fapt inacceptabil pe piața respectivă. Condiția impune 3 unități de reparații reprezentând garanția unui nivel al costurilor rezonabil, transparent și competitiv.
---	--	---

Societatea de Asigurări - Reasigurări „MOLDCARGO” S.A.	să fie de acord și să poată repara vehiculul avariat cu despăgubirea oferită de asigurător. Dacă asigurătorul nu este onest, atunci prețurile și de la 3 stații ar putea să nu ofere despăgubire suficientă păgubitului, în acest caz oricum instanța de judecată va fi cea care va lua decizia finală; - cuvintele „ținând cont de sistemele de evaluare specializate ce corespund cerințelor stabilite în actele normative ale autorității de supraveghere, pentru prețurile materialelor, părților componente și ale pieselor înlocuitoare.” se propune a fi substituite cu cuvintele „prin intermediul sistemelor informaționale automatizate prevăzute la art.6 alin.(1) lit.d)”; - ultima propoziție din alineat se propune în următoarea redacție: Valoarea tarifului orei de manoperă pentru sistemele informaționale menționate se stabilește și se actualizează cel puțin o dată pe an prin hotărârea adunării generale a membrilor BNAA, în baza tarifelor practicate de cel puțin 3 unități de reparații cu care membrii biroului au contracte de colaborare”.	Se acceptă parțial - cuvintele „ținând cont de sistemele de evaluare specializate ce corespund cerințelor stabilite în actele normative ale autorității de supraveghere, pentru prețurile materialelor, părților componente și ale pieselor înlocuitoare.” s-a substituit cu cuvintele „sistemele informaționale automatizate de evaluare în domeniul auto”; Se comentează Valoarea tarifului orei de manoperă pentru sistemele informaționale menționate nu poate fi stabilită și efectuată de BNAA(indirect de companiile de asigurări) deoarece ar fi o valoare a tarifului dictată de operatorii pieței de asigurări. Proiectul actului normativ al autorității de supraveghere va fi supus consultării publice, unde orice operator sau BNAA va putea expune părerea.
Societatea de Asigurări - Reasigurări „MOLDCARGO” S.A.	La art.25 alin.(13) propunem excluderea acestuia, întrucât crează confuzie în mecanismul prevăzut de lege aferent stabilirii despăgubirilor pentru vehicule. Astfel, dacă acesta se referă la dezacordul conform alin.(10), atunci un astfel de dezacord practic nu poate exista, or odată convenită cu păgubitul unitatea de reparații, acesta nu poate exprima dezacord la suma despăgubirii dat fiind unitatea emite factură și asigurătorul plătește serviciul la unitate, iar dacă s-a avut în vedere alin.(12) și din greșeală s-a indicat alin.(10), atunci prevederile alin.(13) crează o situație foarte gravă pentru participanții la procesul de stabilire a despăgubirii, dat fiind este cunoscut că sistemele informaționale de evaluare operează cu prețuri la piese originale noi de la producător, respectiv dacă conform alin.(12) asigurătorul va stabili despăgubirea la prețuri reale practicate de unitatea de reparație pentru piese second hand sau licențiate, păgubitul, știind că va primi despăgubirea în numerar, va	Se comentează (8) Excluderea nu se acceptă deoarece, aplicarea sistemelor de evaluare a fost reglementată prin art.44 dispoziții tranzitorii, alin.6) și 7) 6) În termen de 3 ani de la data intrării în vigoare a prezentei legi asigurătorii RCA vor determina costul reparației pentru vehicule exclusiv cu aplicarea sistemelor informaționale automatizate de evaluare în domeniul auto care corespund cerințelor stabilite în actele normative ale autorității de supraveghere pentru prețurile materialelor, părților componente și ale pieselor înlocuitoare. 7) După expirarea termenului de trei ani de la data intrării în vigoare a prezentei legi, prevederile art.25 sunt aplicabile în măsura în care nu contravin alin.(6).

	insista cu dezacord pentru a i se stabili despăgubirea prin sistemul informațional la prețuri originale noi de la producător. În consecință vor fi disensiuni permanente dintre asigurător și păgubit, totodată se crează premiza pentru păgubit de a se îmbogăți fără just temei. În context, alin.(14) și (15) urmează a fi renumerotate în (13) și (14). La art.26 alin.(2) redacțional propunem substituirea cuvântului „prilejuite” cu cuvântul „ocazionate”, întrucît cuvîntul prilej are alte conotații, mai puțin în situații de survenire a riscului asigurat. La art.26 alin.(3) se propune de completat la sfîrșitul alineatului cu textul „în limita prevederilor prezentei legi.”. La art.30 alin.(1) lit.a) după cuvîntul „tehnică” se propune a completa cu cuvîntul „valabil”. La art.31 alin.(4) cuvîntul „acestea” urmează a fi exclus. La art.31 alin.(5) propunem a completa în final cu cuvintele „în limita prevederilor prezentei legi”. La art.31 alin.(6) considerăm redacția neexplicită și urmează a fi revizuită. De exemplu nu este clar de ce se motivează cu „respectarea alin.(5), de asemenea semnele de punctuație distorsionează înțelesul frazei”.	Se acceptă parțial La art.26 alin.(2) s-a substituit cuvîntului „prilejuite” cu cuvîntul „generate”. Se acceptă La art.26 alin.(3) la sfîrșitul alineatului s-a completat cu textul „în limita prevederilor prezentei legi.”. Se acceptă La art.30 alin.(1) lit.a) după cuvîntul „tehnică” s-a completat cu cuvîntul „valabil”. Se acceptă La art.31 alin.(4) cuvîntul „acestea” a fost exclus. Se acceptă La art.31 alin.(5) s-a completat în final cu cuvintele „în limita prevederilor prezentei legi”. Se acceptă La art.31 alin.(6) s-a redactat după cum urmează: <i>Întru respectarea prevederilor alin.(5), asigurătorul RCA al persoanei păgubite, recuperează despăgubirea plătită persoanei păgubite de la asigurătorul RCA al persoanei culpabile în limitele stabilite de prezenta lege pentru unul și același accident de vehicul.</i>
	SAR „MOLDCARGO ” S.A.	Nu se acceptă Activul care reprezintă contribuția asigurătorului la garanția financiară externă este depus în favoarea consiliului birourilor și nu este un activ liber și lichid de care dispune asigurătorul în orice moment. Astfel asigurătorul fiind responsabil de solicitările de daune timp de 7 ani, activul dat nu poate fi considerat negrevat de sarcini.

	ca scop onorarea obligațiilor ce decurg din contractele de asigurare Carte Verde. Activul deținut de asigurător la BNAA poate, în opinia noastră, fi admis la acoperirea cel puțin a rezervei de daună neavizată sau chiar și a rezervei de primă necăștigată în asigurările Carte Verde. Este rațional a opina că aceste mijloace bănești nu pot fi folosite imediat la plata despăgubirilor de asigurare curente (cu excepția când asigurătorul nu mai deține licența pe Carte Verde), respectiv nu ar fi oportun ca activul în cauză să fie admis la acoperirea RDDN. Prin urmare, reiterăm că acest subiect complex, urmează a fi reglementat prin Legea cu privire la asigurări și a actelor normative ale autorității de supraveghere aferente cerințelor de capital și marjă de solvabilitate.	La art.43 alin.(2) și alin.(3) lit.a) și lit.b) se propune a utiliza sintagma „proprietarii și/sau utilizatorii”.	Se acceptă La art.43 alin.(2) și alin.(3) lit.a) și lit.b) s-a redactat cu sintagma „proprietarii și/sau utilizatorii”.
	La art.43 alin.(3) lit.b), în contextul avizului Ministerul Justiției, propunem o altă redacție a sintagmei cu care urmează a fi completată la final lit.b): „sau la prezentarea certificatului de asigurare de frontieră, emis sub garanția biroului din România ori poliței de asigurare RCA internă, emise de un asigurător autorizat din Ucraina, în funcție de frontiera traversată.”	Se acceptă parțial Urmare a intervenției MAI art.43 alin.(3) lit.b) s-a redactat după cum urmează: b) deținerea de către proprietarii și/sau utilizatorii utilizatorii de vehicule înmatriculate în Republica Moldova, la ieșire din țară: - certificatului de asigurare „Carte Verde” și a valabilității acestuia pentru țara de destinație, eliberate de asigurătorii licențiați din Republica Moldova; - certificatului de asigurare de frontieră valabil pentru țara de destinație, emis sau garanția unui birou din străinătate; - alte documente de asigurare auto valabile pentru țara de destinație.	Se acceptă Urmare a intervenției MAI art.43 alin.(3) lit.b) s-a redactat după cum urmează: b) deținerea de către proprietarii și/sau utilizatorii utilizatorii de vehicule înmatriculate în Republica Moldova, la ieșire din țară: - certificatului de asigurare „Carte Verde” și a valabilității acestuia pentru țara de destinație, eliberate de asigurătorii licențiați din Republica Moldova; - certificatului de asigurare de frontieră valabil pentru țara de destinație, emis sau garanția unui birou din străinătate; - alte documente de asigurare auto valabile pentru țara de destinație.
Centrul Național Anticorupție	La art.1 și art.3 din proiect Obiecții: Pe de o parte, se utilizează textul „vătmare corporală”, iar pe de altă parte, se utilizează textul „vătmarea sănătății”. Astfel, în aceste condiții, deși sensul pare a fi unul și același, considerăm că la implementare există riscul interpretării confuze a	Se acceptă Pentru a exclude riscul de interpretare ambiguu a termenilor, s-a uniformizat utilizarea termenelor pe întreg textul Proiectului.	Se acceptă Pentru a exclude riscul de interpretare ambiguu a termenilor, s-a uniformizat utilizarea termenelor pe întreg textul Proiectului.

	textelor respective cu posibilitatea aplicării înțelesului în dependență de interes și scop. În acest fel, sunt create condiții propice apariției manifestărilor de corupție prin interpretarea confuză a sensului textelor „vătămare corporală” și „vătămarea sănătății”. Recomandări: Propunem autorului uniformizarea utilizării unuia și aceluiași termen în cazul în care se dorește definirea unuia și aceluiași fenomen. Astfel, vor fi excluse riscurile de interpretare ambiguă a termenilor respectivi.	
Se acceptă Reieșind din propunerea înaintată art.6 alin.(2) a fost redactat după cum urmează: <i>(1)Asigurătorul poate practica asigurare obligatorie RCA externă dacă îndeplinește, suplimentar la condițiile stabilite la alin.(1), următoarele cerințe cumulative:</i>	Norma statuată la art.6 alin.(2) nu redă claritate în privința obligativității întrunirii cumulative a condițiilor stabilite. Astfel, rămâne incert faptul dacă asigurătorul urmează să îndeplinească cerințele stabilite în alin.(2) în mod cumulativ sau e de ajuns doar o cerință să fie întrunită. Menționăm acestea deoarece norma conținută la alin.(1) prevede obligativitatea îndeplinirii cumulative a condițiilor de la literele a) - d). Prin analiză comparativă se poate deduce că, de fapt, condițiile stabilite la alin.(2) urmează a fi îndeplinite cumulativ. Ambiguitatea normei va face posibilă aplicarea normei după interpretare convenabilă în dependență de interes cu riscul comiterii manifestărilor de corupție. Recomandări: Propunem autorului a completa norma art.6 alin.(2) după sintagma „dacă îndeplinește” cu cuvântul „cumulativ”.	
Se comentează <i>Neîndeplinirea acestei obligații este asimilată cu neîndeplinirea obligației de asigurare și conducerea unui vehicul fără număr de înmatriculare, fiind sancționată conform Codului contravențional este formulată în proiect în sensul executării obligației de imobilizare a vehiculului, nu în sensul neîndeplinirii obligației de asigurare sau</i>	art. 10 din proiectul legii Obiecții: Considerăm că neîndeplinirea obligației de asigurare nu este asimilată și cu fapta contravențională de conducere a unui vehicul fără număr de înmatriculare. Or, suntem în prezența a două contravenții distincte - fapta de a conduce un vehicul fără număr de înmatriculare și fapta de a conduce un vehicul fără îndeplinirea obligației de asigurare. Astfel, o persoană poate avea suspendat	Centrul Național Anticorupție

Centrul Național Anticorupție	contractul de asigurare, însă nu îi este suspendat și dreptul de a conduce vehicule. Redacția normei este expusă ambiguu ceea ce va complica înțelegerea sensului exact al normei. Situațiile expuse la literale a)-b) fiind distincte impune rezultate diferite. În caz contrar, norma va putea fi interpretabilă cu riscul comiterii manifestărilor de corupție. Recomandări: Textul „Neîndeplinirea acestei obligații este asimilată cu neîndeplinirea obligației de asigurare și conducerea unui vehicul fără număr de înmatriculare, fiind sancționată conform Codului contravențional” urmează să fie modificat.	conducerea unui vehicul de persoana care are suspendat dreptul de a conduce. Astfel neîndeplinirea obligației de imobilizare pe perioada suspendării va întruni elementele a doua contravenții administrative: -Neîndeplinirea obligației de asigurare (Articolul 232. CCRM-Conducerea vehiculului de către o persoană care nu are asupra sa permis de conducere); -Conducerea unui vehicul fără număr de înmatriculare (Articolul 230 din CCRM. Conducerea unui vehicul cu încălcarea regulilor de amplasare a numărului de înmatriculare sau conducerea unui vehicul fără un astfel de număr)
	art. 18 și art. 21 din proiectul legii Obiecții: Normele prenotate utilizează textul „toți conducătorii de vehicule”, „ambii conducători de vehicule implicați în accident” și „voința tuturor părților implicate în accident”. Astfel, se constată că sunt utilizați termeni diferiți, care, de fapt, identifică același subiect de drept. Utilizarea diferită a termenilor poate denatura sensul aplicării uniforme a prevederilor proiectului. După analiza normei care reglementează condițiile stabilirii constatării amiabile a accidentului de vehicul deducem că subiecții raporturilor juridice sunt conducătorii celor două vehicule implicate în accident. În acest sens, utilizarea sintagmelor „toți conducătorii de vehicule” și „voința tuturor părților implicate în accident” poate atribui ambiguitate normelor cu riscul interpretărilor confuze ale acestora. Recomandări: Propunem autorului substituirea textului „toți conducătorii de vehicule” și a textului „voinței părților implicate în accident” cu textul „ambii conducători de vehicule” și cu textul „ambilor conducători de vehicule”.	Se acceptă În textul articolelor prenotate a fost substituit textul „toți conducătorii de vehicule” și textul „voinței părților implicate în accident” cu textul „ambii conducători de vehicule” și cu textul „ambilor conducători de vehicule”, astfel fiind uniformizate normele proiectului.
Centrul Național Anticorupție	Art. 33 din proiectul legii Atribuțiile BNAA (1) BNAA îndeplinește următoarele atribuții de bază: 1) exercită alte atribuții stabilite în prezenta lege și în statut	Se comentează <i>Biroul Național al Asigurătorilor de Vehicule din Republica Moldova este o organizație profesională constituită în conformitate cu Recomandarea nr. 5 din 25 ianuarie 1949 adoptată de Subcomitetul</i>

Obiectii: Se constată că Biroul Național al Asiguratorilor de Vehicule (în continuare - BNAA) îi sunt atribuite atribuții care sunt stabilite în statutul acestuia. Potrivit normei art.34 statutul BNAA este aprobat de către adunarea generală a membrilor, care la rândul său face parte din organul de conducere al BNAA. În acest sens, organul de conducere al BNAA reprezentat de adunarea generală a membrilor va putea aproba atribuții în interes propriu al BNAA, ceea ce poate constitui în sine atribuirea de competențe discreționare, abuzive. În opinia noastră, odată ce articolul 33 este intitulat „Atribuțiile BNAA”, alte atribuții incluse în actele proprii ale BNAA este nejustificată. Astfel, norma acordă posibilitate legală ca BNAA, în caz de necesitate, să exercite unele atribuții nestipulate în lege, să propună modificarea statutului BNAA cu completarea unor atribuții noi, atribuții ce pot fi propuse ținând cont de interesele BNAA. În aceste condiții, adunarea generală a membrilor (care face parte din organul de conducere a BNAA) va putea în mod unilateral să aprobe atribuții noi BNAA, ceea ce constituie o atribuție extensivă de reglementare. Recomandări: Ținând cont de norma art.32 alin.(4) care stabilește că statutul BNAA și orice modificare la acesta se efectuează cu avizul prealabil al autorității de supraveghere, precum și de norma alin.(3) al aceluiași articol care prevede că BNAA își desfășoară activitatea în baza și a actelor normative ale autorității de supraveghere, propunem ca atribuțiile de bază ale BNAA să fie incluse doar în legea prenotată cu excluderea oricăror interferențe normative din partea altor subiecți.	pentru transport rutier al Comitetului pentru transport pe uscat din cadrul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite și a legislației naționale privind asigurarea RCA, care reunește societățile de asigurare care sunt autorizate într-un stat să practice activitatea de asigurare obligatorie RCA. În cadrul procedurilor de avizare/reavizare, urmare a propunerilor BNAA și Băncii Mondiale, art.33 alin.(1) s-a completat și s-a expus în următoarea redacție: (1) BNAA îndeplinește următoarele atribuții de bază: a) monitorizează activitățile membrilor privind exercitarea drepturilor și respectarea obligațiilor aferente asigurării obligatorii RCA externă „Carte Verde”; b) gestionează și utilizează mijloacele financiare ale Fondului de protecție a victimelor străzii și cele ale Fondului de compensare, constituite în temeiul prezentei legi; c) instrumentează și lichidează direct sau prin intermediul corespondenților cererile de despăgubire pentru daunele cauzate în accidente rutiere produse pe teritoriul Republicii Moldova de vehicule înmatriculate în statele membre ale Sistemului Internațional de Asigurări „Carte Verde”, în condițiile și limitele de răspundere stabilite în prezenta lege, cu respectarea procedurilor stabilite în Regulamentul General al Consiliului Birourilor; d) îndeplinește funcțiile care îi sunt atribuite ca membru al Consiliului Birourilor, angajamentele care decurg din acordurile cu birourile naționale din alte state și alte funcții, conform cerințelor actelor normative care reglementează sistemul „Carte Verde”; e) reprezintă Republica Moldova în relațiile externe din cadrul Consiliului Birourilor; f) reprezintă direct sau prin intermediari desemnați interesele birourilor naționale din statele membre ale Sistemului Internațional de Asigurări „Carte Verde”, precum și a societăților de asigurare
--	--

membre ale acestora, în fața autorităților și organizațiilor naționale, inclusiv în instanțele de judecată din Republica Moldova;

g) asigură apartenența Republicii Moldova la Sistemul Internațional de Asigurări „Carte Verde” și îndeplinirea obligațiilor general recunoscute față de organizațiile autorizate din țările membre ale acestui sistem;

h) utilizează în comun cu autoritatea de supraveghere, un sistem informațional automatizat de stat în domeniul asigurărilor obligatorii de răspundere civilă auto;

i) stabilește și aplică sancțiuni, cu excepția suspendării sau încetării calității de membru, pentru nerespectarea prevederilor statutului și/sau a prevederilor Regulamentului general al Consiliului Birourilor;

j) aplică membrilor săi penalități în mărime de 12% anual, calculate din suma datorată de membru începând cu data chemării BNAA în garanție și până la data achitării efective de către membru a sumei datorate. Penalitățile aplicate se fac venit la bugetul BNAA;

k) tipărește și eliberează asigurătorilor licențiați pentru asigurarea obligatorie RCA externă formulare de certificat de asigurare „Carte Verde” în termen de 30 zile de la data efectuării plății de către asigurător a costului formularelor luând în considerare prevederile art.6 alin.(2) din prezenta lege sau autorizează membrii săi să le tipărească;

l) încheie acorduri de colaborare privind schimbul de informații cu autoritățile publice și alte instituții în vederea îndeplinirii prerogativelor legale.

m) exercită alte atribuții stabilite în prezenta lege și în statut.

Totodată BNAA fiind membră a Consiliului Birourilor Sistemului Internațional de Asigurări „Carte Verde” (în continuare - Consiliul Birourilor) – este imposibil de a stabili atribuțiile în mod exhaustiv, deoarece orice modificare apărută în plan internațional va aduce modificări pe plan național, fiind necesară de fiecare dată modificarea

		legii. Astfel, prin reglementările respective, va fi posibilă o ajustare mai facilă. Suplimentar, conform normelor din art.32 alin.(4) statutul și orice modificare a acestuia se avivează în prealabil de autoritatea de supraveghere.
Centrul Național Anticorupție	Articolul 34 din proiectul legii Obiecții: Norma stabilește că statutul BNAA conține reglementări privind structura organelor de conducere ale BNAA și competența acestora. Astfel, adunarea generală a membrilor urmează să aprobe competențele consiliului de supraveghere, al directorului executiv, precum și competențele sale ca organ de conducere al BNAA. La fel, norma alin.(4) reiterează faptul că competențele consiliului de supraveghere, ale președintelui acestuia se stabilesc în statutul BNAA. În aceste condiții, considerăm că se acordă competențe discreționare și extensive de reglementare adunării generale a membrilor, care va fi în drept de a decide, stabili și aproba, în mod unilateral, în dependență de interes și scop competențele consiliului de supraveghere. Mai mult decât atât, la litera f) se stabilește faptul că adunarea generală a membrilor va putea avea alte atribuții, altele decât cele stabilite expres de lege, atribuții care urmează a fi regăsite în statut. În acest sens, adunarea generală a membrilor va putea aproba atribuții în dependență de interes. Recomandări: Considerăm că atribuțiile adunării generale ale BNAA urmează să fie stabilite expres de lege. Drepturile și obligațiile adunării generale ale BNAA urmează să fie elaborate și aprobate cu avizul autorității de supraveghere. Litera f) de la alin.(2) al articolului 34 urmează să fie exclusă. Proiectul urmează să fie completat cu norme generale care ar reglementa competențele consiliului de supraveghere, ale	Se acceptă Reieșind din faptul că BNAA este o asociație profesională, necomercială, independentă și autonomă, bazată pe principiul apartenenței obligatorii a tuturor societăților de asigurare, care în condițiile legii, au dreptul de a practica în Republica Moldova asigurări obligatorii RCA și deține competențe de reprezentare îndeplinind prerogativele și atribuțiile de birou național în Consiliul Birourilor competențele exhaustive ale organelor de conducere nu pot fi reglementate de lege. Mai mult, din motiv ca este membru a unui birou internațional, nu pot fi stabilite cu certitudine competențele organelor de conducere ale BNA. BNAA își desfășoară activitatea în baza propriului statut, a legii și a reglementărilor Consiliului Birourilor. Urmare a reavizării și propunerii CNA art.34 va avea următoarea redacție: Articolul 34. Conducerea BNAA <i>(1) Organele de conducere ale BNAA sînt:</i> <i>a) adunarea generală a membrilor;</i> <i>b) consiliul de supraveghere, condus de un președinte;</i> <i>c) directorul executiv.</i> <i>(2) Structura organelor de conducere ale BNAA, competența acestora, procedura de convocare și desfășurare a ședințelor și de adoptare a deciziilor se stabilesc în statutul BNAA.</i> <i>(3) Adunarea generală a membrilor are următoarele atribuții exclusive:</i> <i>a) aprobă statutul și modificările la statut;</i>

	președintelui acestuia, precum și competențele directorului executiv, ca organe de conducere ale BNAA.	b) alege și revocă directorul executiv, membrii consiliului de supraveghere, stabilește componența numerică a acestora și durata mandatului; c) confirmă entitatea de audit, cu aprobarea prealabilă de către autoritatea de supraveghere în condițiile actelor sale normative și stabilește onorariul de audit; d) aprobă și modifică devizul anual de venituri și cheltuieli, raportul anual și situațiile financiare ale BNAA; e) decide cu privire la aspecte legate de restructurarea, reorganizarea sau lichidarea BNAA; f) decide cu privire la alte chestiuni care intră în sfera de competență a adunării generale a membrilor; g) alte atribuții stabilite prin statut. (4) Adunarea generală a membrilor adoptă hotărâri cu votul majorității simple a membrilor BNAA prezenți la adunare. Adunarea Generală a membrilor a BNAA este deliberativă dacă la adunare s-au înregistrat și participă cel puțin 2/3 din membrii cu drept de vot. (5) Prin derogare de la prevederile alin. (4), hotărârile adunării generale a membrilor ce vizează aspecte ale asigurării obligatorii de răspundere civilă auto externă, precum și cele ce vizează competențele stabilite la alin. (2) lit. a), b) și d), sunt adoptate în exclusivitate cu votul majorității simple a asigurătorilor licențiați pentru asigurarea obligatorie RCA externă prezenți la adunare. (6) Consiliul de supraveghere reprezintă interesele membrilor BNAA în perioada dintre adunările generale a membrilor și în limitele atribuțiilor sale exercită conducerea generală și controlul asupra activității BNAA. Consiliul de supraveghere este subordonat adunării generale a membrilor și are următoarele atribuții: a) decide convocarea adunărilor generale; b) elaborează și stabilește strategia activității BNAA; c) examinează, aprobă și prezintă adunării generale a membrilor raportul anual de activitate al BNAA;
--	---	--

- c) aprobă regulamentele interne de funcționare, organigrama și statul de personal din subordinea directorului executiv al BNAA;
- d) supraveghează colaborarea BNAA cu autoritățile publice centrale și locale;
- e) decide cu privire la alte aspecte care intră în sfera de competență a Consiliului de supraveghere, astfel cum este prevăzut în Statutul BNAA, precum și chestiunile adoptate de adunarea generală a membrilor.
- (7) Procedura de alegere a membrilor consiliului de supraveghere și de luare a deciziilor se stabilesc în statutul BNAA și în regulamentul de funcționare ale acestuia.
- (8) Membrii consiliului de supraveghere sunt delegați de către membrii BNAA și nu au dreptul de a delega sau de a transmite atribuțiile către alte persoane.
- (9) Directorul executiv reprezintă BNAA în relațiile cu Consiliul Birourilor și birourile naționale ale asigurătorilor auto din statele membre ale Sistemului Internațional de asigurări „Carte Verde” având următoarele atribuții exclusive:
 - a) organizează activitatea BNAA și ia deciziile necesare pentru asigurarea activităților acestuia;
 - b) gestionează fondurile existente în cadrul BNAA;
 - c) organizează și administrează activitatea economico-operatională;
 - d) emite avize și propuneri Consiliului de supraveghere și adunării generale a membrilor cu privire la chestiuni care intră în sfera de competență a acestuia;
 - e) monitorizează în permanență, cu notificarea scrisă a consiliului de supraveghere, onorarea de către membrii titulari a obligațiilor financiare în cadrul Sistemului „Carte Verde”;
 - e) decide alte chestiuni care intră în sfera de competență a directorului executiv, astfel cum este prevăzut în Statut.

	(10) Eliberarea către asigurătorii licențiați pentru asigurarea obligatorie RCA externă a formularelor certificatelor de asigurare „Carte Verde”, în cazul în care aceștia nu sînt autorizați să le tipărească, ține de competența exclusivă a directorului executiv. Competența în cauză este valabilă până la data și în situația specificată la art.33 alin.(2). (11) Numirea în funcție a directorului executiv al BNAA se aprobă în prealabil de către autoritatea de supraveghere. Directorul executiv trebuie să corespundă cerințelor 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 și nu este în drept să transmită responsabilitățile sale altor persoane. Candidatul la funcția de director executiv trebuie să dovedească cunoașterea limbii engleze prin prezentarea actelor de studii confirmative. (12) Dacă directorul executiv nu-și poate exercita atribuțiile din cauza unor circumstanțe obiective, justificate documentar, atribuțiile acestuia sunt exercitate temporar de către o persoană desemnată în acest sens de către adunarea generală a membrilor BNAA și avizată în prealabil de autoritatea de supraveghere, care trebuie să corespundă cerințelor 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. (13) 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) nu corespunde cerințelor prevăzute în actele normative ale autorității de supraveghere; b) a fost desemnat în baza unor informații neveridice sau incomplete; c) a comis încălcări grave a prevederilor legislației.
--	---

		(14) Adunarea generală a membrilor BNAA notifică autoritatea de supraveghere despre modificarea/încetarea raporturilor de muncă cu director executiv, cu expunerea motivelor aferente, în termen de 5 zile din data încetării exercitării atribuțiilor de către ultimul. (15) În cazul prevăzut la alin.(14), adunarea generală a membrilor BNAA desemnează un nou titular al funcției de director executiv cât mai curând posibil, dar nu mai târziu de o lună de la data încetării exercitării atribuțiilor fostului director. (16) Alte atribuții ale organelor de conducere ale BNAA sînt reglementate prin statutul BNAA și alte acte interne, aprobate potrivit cadrului normativ.
	În altă ordine de idei, la alin.(7) al art.34 se face trimitere la „regulamentele de funcționare ale consiliului de supraveghere”. Norma însă nu face referință la autoritatea responsabilă de aprobarea acestor regulamente și nu este clară utilizarea pluralului în acest caz. În aceste condiții, neclaritatea va putea servi drept motiv de interpretare discreționară a normei. În final, concluzionăm că norma atribuie discreționar adunării generale a membrilor competența de a elabora și aproba structura organelor de conducere a BNAA, competența organelor de conducere (consiliul de supraveghere, directorul executiv și însuși adunarea generală a membrilor) cu riscul comiterii manifestărilor de corupție prin elaborarea și aprobarea după interes a normelor juridice respective. La art.34 alin.(7) urmează să se facă claritate cu privire la pluralul utilizat „regulamente de funcționare” și a se face mențiunea privind subiectul responsabil de elaborarea și aprobarea regulamentului respectiv.	Se acceptă Cu privire la alin.(7) al art.34 a fost acceptată propunerea de a rectifica pluralul.

Echipa Băncii Mondiale	Articolul 1 alineatul (4) din directiva UE prevede modul în care trebuie identificat un vehicul implicat într-un accident. Este important să se stabilească organismul și jurisdicția care vor fi responsabile pentru despăgubirea părții vătămate. Textul articolului 1 alineatul (4) ar trebui să apară textual în articolul 1 sau articolul 2 din legea RCA moldovenească. Punctul a fost ridicat de BM de mai multe ori înainte. Este o parte esențială a legii și trebuie inclusă.	Se acceptă Articolul 2 din proiect a fost completat cu alin.(2) cu următorul conținut: Articolul 2. Obiectul asigurării (2) Teritoriul pe care vehiculul staționează în mod obișnuit se referă la teritoriul Republicii Moldova în care vehiculul deține plăcuță de înmatriculare, indiferent dacă o astfel de plăcuță este permanentă sau temporară, sau: a) în cazul în care nu există înmatriculare/înregistrare pentru un anumit tip de vehicul, dar vehiculul are un contract de asigurare RCA sau un semn distinctiv similar plăcuței de înmatriculare/înregistrare, teritoriul statului în care a fost eliberat contractul de asigurare RCA sau semnul respectiv; sau b) în cazul în care pentru anumite tipuri de vehicule nu există plăcuță de înmatriculare/înregistrare, contract de asigurare RCA și nici vreun semn distinctiv, teritoriul statului în care proprietarul vehiculului este rezident permanent ; sau c) în cazul în care vehiculul nu are plăcuță de înmatriculare/înregistrare sau are o plăcuță care nu corespunde sau nu mai corespunde cu vehiculul și a fost implicat într-un accident, teritoriul statului în care a avut loc accidentul, cu scopul de a soluționa cererea de despăgubire de către biroul național sau organismul de plată a despăgubirilor.
	Atribuțiile autorității de supraveghere asupra Biroului Național al Asigurătorilor de Autovehicule joacă un rol esențial în sistemul "Cartea Verde". Moldova a fost pe punctul de a fi exclusă din Consiliul Birourilor Cartea Verde, dar, din 24 septembrie 2020, a devenit membru cu drepturi depline. Cu toate acestea, atribuțiile autorității de supraveghere sunt oarecum limitate. Articolul 34 din lege ar trebui să ofere competențe explicite autorității de supraveghere pentru a solicita	Se acceptă Întru fortificarea atribuțiilor autorității de supraveghere și extinderea capacităților de intervenție art.34 din proiect a fost completat cu alin.(12)-(16) cu următorul cuprins: Articolul 34. Conducerea BNAA (12) <i>Dacă directorul executiv nu va putea exercita atribuțiile din cauza unor circumstanțe obiective justificate documentar, atribuțiile</i>

Echipa Băncii Mondiale	adunării generale să revoce directorul executiv. Condițiile pot fi aceleași cu cele pentru revocarea membrilor consiliului de administrație din companiile de asigurări, astfel cum sunt prevăzute în legea asigurărilor. Același lucru este valabil și pentru membrii consiliului de supraveghere al BNAA. Din nou, Legea RCA se poate referi la Legea privind asigurări atunci când vine vorba de condițiile de revocare a membrilor, dacă nu îndeplinesc condițiile din lege sau încalcă legile sau actele normative ale autorității de supraveghere sau ale Consiliului Birourilor.	acestui vor fi exercitate temporar de către o persoană desemnată în acest sens de către adunarea generală a membrilor BNAA și avizată în prealabil de autoritatea de supraveghere, care va trebui să corespundă cerințelor 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. (13) 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 funcție de director executiv și desemnarea altei persoane, dacă titularul funcției: a) nu corespunde cerințelor prevăzute în actele normative ale autorității de supraveghere; b) a fost desemnat în baza unor informații neveridice sau incomplete; c) a comis încălcări grave a prevederilor legislației. (14) Adunarea generală a membrilor BNAA notifică autoritatea de supraveghere despre modificarea/încetarea raporturilor de muncă cu director executiv, cu expunerea motivelor aferente, în termen de 5 zile din data încetării exercitării atribuțiilor de către ultimul. (15) În cazul prevăzut la alin. (14), adunarea generală a membrilor BNAA desemnează un nou titular al funcției de director executiv cât mai curând posibil, dar nu mai târziu de o lună de la data încetării exercitării atribuțiilor fostului director. (16) Alte atribuții ale organelor de conducere ale BNAA sunt reglementate prin statutul BNAA și alte acte interne, aprobate potrivit cadrului normativ.
Se acceptă	Redacția art. 12 alin. (11) a fost revizuită și expusă după cum urmează: (11) Autoritatea de supraveghere calculează cel puțin odată pe an și publică primele minime de referință conform actului normativ reieșind din baza tehnică de calcul aferentă informațiilor statistice (cumulată per piață).	

	Una dintre problemele abordate de legislația UE RCA este ce se întâmplă dacă un vehicul este înstrăinat / vândut. Principiul ghid este de a minimiza perioada în care nu există acoperire RCA. Deși nu există o practică comună a UE, deoarece cerințele privind înregistrarea și asigurarea diferă de la o țară la alta, în țările care necesită dovada asigurării la momentul înregistrării, practica obișnuită este că contractul de asigurare rămâne valabil până când noul proprietar se înregistrează și asigură vehicul. Formularea tipică (Slovenia, articolul 22 din legea RCA, Croația) este: <i>Dacă în timpul valabilității unui contract de asigurare vehiculul schimbă proprietarul / utilizatorul, contractul de asigurare rămâne în vigoare până când noul proprietar încheie un contract de asigurare împotriva răspunderii civile în ceea ce privește utilizarea vehiculelor. Noul proprietar trebuie să încheie un astfel de contract cel târziu înainte de înmatricularea vehiculului pe numele noului proprietar.</i> Vă sugerăm să adăugați o astfel de formulare în proiect.	Se acceptă Urmare a comentariului art.8 a fost completat cu un alineat nou cu următorul cuprins: Articolul 8. Încheierea contractului de asigurare obligatorie RCA (8) <i>Dacă în timpul valabilității contractului de asigurare obligatorie RCA se schimbă proprietarul /utilizatorul vehiculului, contractul de asigurare rămâne în vigoare până când noul proprietar/utilizator încheie un contract de asigurare obligatorie RCA în partea ce ține de vehiculul utilizat. Noul proprietar/utilizator este obligat să încheie contractul de asigurare obligatorie RCA cel târziu înainte de înmatricularea/înregistrarea vehiculului pe numele noului proprietar/utilizator.</i>
Echipa Băncii Mondiale	Definițiile din articolul (3) sau din alte părți ale legii ar trebui să precizeze în mod clar că persoanele vătămate pot solicita despăgubiri în cazurile în care vehiculul implicat într-un accident nu este asigurat. În acest caz, cererea este depusă la BNAA.	Se acceptă și se comentează Noțiunea de "persoana păgubită" definită la articolul 3 a fost revizuită și expusă în următoarea redacție: <i>persoană păgubită (vătămată) - orice persoană îndreptătită să primească despăgubiri pentru o pagubă sau un prejudiciu suferit ca urmare a producerii unui risc acoperit printr-un contract de asigurare sau care, în condițiile prezentei legi, este îndreptătită de a formula către BNAA pretențiile de despăgubire;</i> Suplimentar precizăm că art.19 alin.(7) din proiect reglementează exhaustiv cazurile în care drepturile persoanei păgubite sunt exercitate față de BNAA: (7) <i>Drepturile persoanei păgubite într-un accident provocat de vehicule se exercită față de BNAA, iar despăgubirile se achită în limitele de răspundere stabilite în art.13 și în condițiile art.39 alin.(3) în următoarele cazuri:</i>

		a) dacă vehiculul și sau conducătorul auto au fost identificați, dar nu a respectat obligația de încheiere a contractului de asigurare obligatorie RCA și/sau vehiculele sunt neînregistrate sau nu au fost supuse înmatriculării pe teritoriul Republicii Moldova; b) dacă vehiculul și sau conducătorul auto au rămas neidentificați; c) dacă vehiculul a fost obținut pe cale ilicită; d) în caz dacă accidentul are loc în perioada suspendării contractului de asigurare obligatorie RCA pentru vehicul, indiferent de persoana care a cauzat accidentul rutier.
	Articolul 6 (2) (a) impune asigurătorilor care intenționează să practice RCA externă în Moldova să aibă cel puțin 2 ani de experiență în RCA internă. Acest lucru este discriminativ față de filialele grupurilor străine. Ar trebui adăugat un paragraf (b) că (a) nu se aplică filialelor grupurilor străine care au activități RCA în domiciliul lor de cel puțin doi ani și autoritatea de supraveghere poate renunța la cerință.	Se acceptă și se comentează Art.6 alin.(2) lit.a) din proiectul de lege statuează că: <i>asigurătorul poate practica asigurare obligatorie RCA externă dacă îndeplinește, suplimentar la condițiile stabilite la alin.(1), următoarele cerințe cumulative:</i> a) <i>sa dispună de experiență de cel puțin 2 ani în asigurarea obligatorie RCA – este o formulare generală, fără a fi specificat că anume în "RCA internă".</i> Totodată, pentru a elimina interpretările art.6 alin.(2) lit.a) a fost redactat și expus după cum urmează: a) <i>sa dispună de experiență de cel puțin 2 ani în asigurarea obligatorie RCA (desfășurată de un asigurător din Republica Moldova sau de un asigurător din alt stat, care solicită înființarea sucursalei);</i>
Echipa Băncii Mondiale	Articolul 7 alineatul (5) ar trebui să fie explicit cu privire la dreptul persoanei păgubite de a trata direct cu compania de asigurări, chiar dacă aceasta a desemnat un reprezentant pentru daune.	Se comentează Art.7 alin. (5) din proiect transpune art.21 alin. (4) din 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: (4) <i>Reprezentantul însărcinat cu soluționarea cererilor de despăgubire strânge, cu privire la aceste cereri, toate informațiile necesare în legătură cu soluționarea cererilor de despăgubire și ia</i>

	Articolul 8 alineatul (3) pare să ofere dreptul automat la cererile de subrogare ale asigurătorului RCA dacă asiguratul este o persoană juridică care folosește vehicule pentru afaceri. Aceasta este reglementată de regulile generale pentru cererile de subrogare. Ultima parte a paragrafului ar trebui exclusă.	<i>măsurile necesare pentru a negocia soluționarea cererilor de despăgubire.</i> <i>Obligația de a desemna un reprezentant nu exclude dreptul persoanei vătămate sau al întreprinderii sale de asigurare de a iniția proceduri directe împotriva persoanei care a provocat accidentul sau a întreprinderii sale de asigurare.</i> Acest apel la un reprezentant însărcinat cu soluționarea cererilor de despăgubire în municipiu în care are reședința persoana vătămată nu influențează în niciun fel dreptul material aplicabil fiecărui caz în speță. Existența unui drept de acțiune directă al persoanei vătămate împotriva societății de asigurare respective este un complement logic al desemnării unor astfel de reprezentanți și, în plus, ameliorează situația juridică a părților vătămate în urma unui accident rutier produs. Se comentează Dreptul asigurătorului de a fi subrogat apare exclusiv în cazul în care persoana juridică utilizează vehiculul (transmis în utilizare/posesie de către o persoană fizică) <u>fără a încheia un contract de asigurare obligatorie RCA</u>. Având în vedere obligația statuată în art.4 și coeficient de rectificare diferențiat aplicat în funcție de asiguratul persoana fizică/juridică la calculul primei de asigurare, persoana juridică care a preluat de la persoana fizică în utilizare vehiculul urma să încheie contractul de asigurare obligatorie RCA. În astfel de cazuri persoanele prejudiciate vor fi despăgubite de asigurătorii RCA conform limitelor stabilite în proiect, dar, reieșind din faptul că persoana juridică care utilizează vehiculul nu a executat obligația de încheiere a contractului de asigurare RCA pentru orice cazuri de răspundere civilă delictuală pentru daunele și prejudiciile produse de accidente de vehicule, asigurătorul RCA va avea drept de a înainta acțiune de regres împotriva persoanei juridice care nu a executat obligația legală.
--	---	--

Echipa Băncii Mondiale	Articolul 9 (4) (a) Termenul de valabilitate al unui contract face parte din contract. Nu ar trebui să existe nicio lacună în acoperire atunci când politica este reînnoită. În unele țări din UE există o acoperire pentru 30 de zile după expirarea unui contract RCA chiar dacă nu este reînnoit. Articolul trebuie să fie explicit în acest sens.	Se comentează Modalitatea de reînnoire a contractului de asigurare obligatorie RCA nu este stabilită prin proiect de lege, precum și nu se face referință la reglementări ale autorității de supraveghere în acest sens. Suplimentar, art.10 alin.(9) din proiect prevede că: <i>Asigurătorul și/sau intermediarul în asigurări poate informa la solicitare contractanții/ asigurații cu privire la încetarea contractului de asigurare obligatorie RCA și posibilitatea reîncheterii acestuia în termen de 30 zile înainte de încetare sau în termen de 5 zile de la survenirea circumstanțelor de încetare a contractului.</i>
	Articolul 10 alin. (3) (4) ar trebui să precizeze clar că contractele RCA externe cu o durată mai mică de 15 zile nu pot fi anulate sau suspendate în conformitate cu regulamentul Consiliului Birourilor.	Se comentează Conform Articolului 7 (Eliberarea și distribuirea cartilor verzi) din Regulamentul General al Consiliului Birourilor: <i>7.4. Toate cărțile verzi se consideră a fi valabile pentru cel puțin 15 zile de la data intrării în vigoare. În cazul în care o Carte verde este eliberată pentru o perioadă mai mică, Biroul care a autorizat eliberarea Cărilor Verzi va garanta fața de Birourile din țările pentru care este valabilă Cartea Verde acoperirea pentru o perioadă de 15 zile de la data începerii valabilității sale.</i> <i>7.5. Dacă un acord semnat între două Birouri este reziliat conform articolului 16.3.5, toate Cărțile Verzi eliberate în numele său pentru utilizare pe teritoriile lor vor fi nule și fără valoare îndată ce rezilierea devine efectivă.</i> <i>7.6. Dacă un acord este reziliat sau suspendat prin aplicarea Articolului 16.3.6, perioada de valabilitate a Cărilor Verzi eliberate în numele Birourilor interesate pentru utilizarea pe teritoriile lor, va fi determinată de Consiliul Birourilor.</i> Prin proiect de lege (art.9 alin.(1)) se statuează expres că contractul de asigurare obligatorie RCA externă poate fi încheiat pentru perioade de asigurare mai mici de 12 luni, <u>dar nu mai mici de 15 zile.</u>

Echipa Băncii Mondiale		În aceste condiții nu este admisibilă încheierea contractelor "Carte Verde" cu termene mai mici de 15 zile (astfel nu poate fi invocată nerespectarea în careva mod prevederilor art.7.4 din Regulamentul General al Consiliului Birourilor). Complementar speței, art.10 alin.(5) din proiect prevede: <i>Prin derogare de la alin. (4), contractele de asigurare obligatorie RCA externă cu valabilitatea de o lună sau mai mică, pot fi rezoluționate fără aplicarea notificării, dar pînă la data începerii perioadei de asigurare.</i> În sensul celor atestate, rezoluționarea contractelor "Carte Verde" cu termen de 15 zile (nu sunt admise pe un termen mai mic) și o lună poate avea loc fără notificarea, dar exclusiv pînă la data începerii perioadei de asigurare – ceea ce constituie o protecție a consumatorului final de servicii de asigurări prin acordarea dreptului de a beneficia de prima de asigurare restantă în cazul anulării călătoriei.
	Articolul 10 (5) permite rezoluțiunea unui contract RCA extern. Acest lucru este în contradicție cu art.10 al.(3). Acest articol trebuie revizuit pentru a se conforma cerințelor Consiliului birourilor.	Se comentează Conform Articolului 7 (Eliberarea și distribuirea cartilor verzi) din Regulamentul General al Consiliului Birourilor: 7.4. Toate cărțile verzi se consideră a fi valabile pentru cel puțin 15 zile de la data intrării în vigoare. În cazul în care o Carte verde este eliberată pentru o perioadă mai mică, Biroul care a autorizat eliberarea Cărilor Verzi va garanta față de Birourile din țările pentru care este valabilă Cartea Verde acoperirea pentru o perioadă de 15 zile de la data începerii valabilității sale. 7.5. Dacă un acord semnat între două Birouri este reziliat conform articolului 16.3.5, toate Cărțile Verzi eliberate în numele său pentru utilizare pe teritoriile lor vor fi nule și fără valoare îndată ce rezilierea devine efectivă. 7.6. Dacă un acord este reziliat sau suspendat prin aplicarea Articolului 16.3.6, perioada de valabilitate a Cărilor Verzi eliberate

		<i>în numele Birourilor interesate pentru utilizarea pe teritoriile lor, va fi determinată de Consiliul Birourilor.</i> Prin proiect de lege (art.9 alin.(1)) se statuează expres că contractul de asigurare obligatorie RCA externă poate fi încheiat pentru perioade de asigurare mai mici de 12 luni, <u>dar nu mai mici de 15 zile.</u> În aceste condiții nu este admisibilă încheierea contractelor "Carte Verde" cu termene mai mici de 15 zile (astfel nu poate fi invocată nerespectarea în careva mod prevederilor art.7.4 din Regulamentul General al Consiliului Birourilor). Complementar speței, art.10 alin.(5) din proiect prevede: <i>Prin derogare de la alin. (4), contractele de asigurare obligatorie RCA externă cu valabilitatea de o lună sau mai mică, pot fi rezoluționate fără aplicarea notificării, <u>dar până la data începerii perioadei de asigurare.</u></i> În sensul celor atestate, rezoluționarea contractelor "Carte Verde" cu termen de 15 zile (nu sunt admise pe un termen mai mic) și o lună poate avea loc fără notificarea, dar exclusiv până la data începerii perioadei de asigurare – ceea ce constituie o protecție a consumatorului final de servicii de asigurări prin acordarea dreptului de a beneficia de prima de asigurare restantă în cazul anulării călătoriei.
Echipa Băncii Mondiale	Articolul 12 alineatul (7) ar trebui să se refere în mod specific la contractele interne RCA. Este în conflict cu regulile Consiliului Birourilor.	Se comentează Prin proiect, în limitele art.12 alin.(6) se indică că, în cazul în care informațiile furnizate de către asigurat nu corespund realității la momentul încheierii contractului de asigurare obligatorie RCA, prima de asigurare poate fi recalculată și modificată de către asiguratorul RCA după notificarea prealabilă a asiguratului. Încălcarea obligației de informare poate fi invocată atât față de deținătorul contractului RCA internă cât și față de deținătorii contractelor RCA externă. Totodată, se specifică că în cazul producerii riscului în perioada de notificare, asiguratorul RCA

Echipa Băncii Mondiale		<u>poartă răspundere</u> cu dreptul de încasare a unei prime de asigurare suplimentare. Astfel, persoana prejudiciată va fi despăgubită în baza contractului de asigurare obligatorie RCA. Asigurătorul poate invoca încălcarea obligației de informare doar în cazul în care dispune de date exacte că informațiile furnizate de către asigurat nu corespund realității la momentul încheierii contractului de asigurare obligatorie RCA.
Echipa Băncii Mondiale	Articolul 16 alineatul (1) lit.s) exclude atacurile teroriste de la acoperire. Ar trebui să existe o acoperire pentru astfel de cazuri, pe baza experienței din ultimii ani.	Se comentează Acele de terorism sunt infracțiuni săvârșite împotriva statului. Astfel, legislația națională definește (art.278 din Cod Penal) actul terorist ca: <i>(1) Actul terorist, adică provocarea unei explozii, a unui incendiu sau săvârșirea altei fapte care creează pericolul de a cauza moartea ori vătămarea integrității corporale sau a sănătății, daune esențiale proprietății sau mediului ori alte urmări grave, dacă această faptă este săvârșită în scopul de a intimida populația unui stat ori o parte din ea, de a atrage atenția societății asupra ideilor politice, religioase ori de altă natură ale făptuitorului sau de a sili un stat, o organizație internațională, o persoană juridică sau fizică să săvârșescă sau să se abțină de la săvârșirea vreunei acțiuni, precum și amenințarea de a săvârși astfel de fapte în aceleași scopuri.</i> Totodată conform art.36 din Lege nr.120/21.09.2017 cu privire la prevenirea și combaterea terorismului, în parte ce ține de <u>repararea prejudiciilor cauzate de activitatea teroristă</u> <u>(1) Prejudiciile cauzate de activitatea teroristă se repară pe seama bugetelor unităților administrativ-teritoriale pe al căror teritoriu a fost săvârșit actul terorist sau o altă infracțiune cu caracter terorist, ulterior sumele corespunzătoare urmînd a fi percepute de la persoanele care au cauzat aceste prejudicii, în conformitate cu legislația în vigoare.</u> <u>(2) Dacă volumul prejudiciilor cauzate de actul terorist sau o altă infracțiune cu caracter terorist săvârșită pe teritoriul uneia sau al</u>

		cîtorva unități administrativ-teritoriale depășește posibilitățile de compensare ale bugetelor unităților administrativ-teritoriale respective, <u>repararea se face pe seama bugetului de stat</u>, ulterior sumele corespunzătoare urmînd a fi percepute de la persoanele care au cauzat aceste prejudicii. (3) Prejudiciile cauzate unor cetățeni străini ca urmare a unui act terorist sau a unei alte infracțiuni cu caracter terorist săvîrșite pe teritoriul Republicii Moldova <u>se repară pe seama bugetului de stat</u>, ulterior sumele corespunzătoare urmînd a fi percepute de la persoanele care au cauzat aceste prejudicii.
Echipa Băncii Mondiale	Articolul 13 definește limitele maxime pentru rîspunderea RCA. Sunt mult mai mici decît limitele din directivele UE. Un factor de 10 este poate prea mult. Avînd în vedere aranjamentele actuale de reasigurare de pe piață, care protejează asigurătorii locali de daunele care depășesc 250.000 USD pe accident, limite mai mari de rîspundere nu vor crește semnificativ proviziunile tehnice și primele. Sugestia este de a ridica maximum la 1.000.000 EUR per victimă și 2.500.000 EUR per cerere indiferent de numărul de victime și de a ridica limita maximă pentru daune morale (daune morale) la cel puțin 30.000 EUR.	Se comentează Limitele de rîspundere acoperite de asigurarea obligatorie RCA internă sunt stabilite în art.13, fiind agreate în proiectul inițial. Actualmente (Legea nr.414/2006) limitele de rîspundere sunt de 1000000 de lei (~50200 euro) -- pentru fiecare persoană păgubită în caz de vătămări corporale sau deced, dar nu mai mult de 5000000 de lei (~251100 euro), indiferent de numărul persoanelor păgubite într-un accident. În aceste condiții prin proiectul de lege se stabilesc limite de rîspundere <u>în valoare dublă față de cele existente</u> la moment - pentru vătămări corporale și decese produse în unul și același accident, limita de despăgubire se stabilește, pentru accidente la un nivel de 100.000 euro - pentru o parte vătămată sau la un nivel de 500.000 euro - indiferent de numărul părților vătămate. Suplimentar, art.13 alin.(3) din proiect prevede că, <i>limitele de rîspundere sunt revizuite din oficiu cel puțin o dată la 5 ani din data intrării în vigoare a prezentei legi în conformitate cu indicele prețurilor de consum. Autoritatea de supraveghere informează Parlamentul cu privire la limitele de rîspundere rectificate și asigură publicarea acestora în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.</i> În partea ce ține de <i>prejudiciul moral</i> - acesta a fost propus urmare a consultărilor publice, în cadrul ședințelor comune CNPF-BNAA-

Echipa Băncii Mondiale		companii de asigurări. Având în vedere, contextul și particularitățile edificării pieței de asigurări autohtone, cu reușitele și deficiențele parcurse, prin proiect se pledează pentru instituirea unui mecanism clar și predictibil în situația economică curentă. În context, urmare a consultărilor comune s-au instituit (în premieră) o limită de răspundere pentru prejudiciile morale ca urmare a dizabilității sau decesului părții vătămate produse în unul și același accident - la un nivel de 5.000 euro – pentru o parte vătămată sau la un nivel de 10.000 euro - indiferent de numărul părților vătămate. Aranjamentele actuale de reasigurare de pe piață, care protejează asigurătorii locali de daunele care depășesc 250.000 USD – se referă la contractul "excedent de daună" încheiat cu brokerul nerezident aferent contractelor da asigurare obligatorie "Carte Verde", dar limitele de răspundere stabilite în art.13 acoperă asigurarea obligatorie RCA internă.
	Articolul 21 alineatul (3) și articolul 9 (4) ar trebui să fie clar că soluționarea pe cale amiabilă este posibilă numai pentru contractele interne RCA.	Se comentează Constatare amiabilă a accidentului reprezintă procedură simplificată și benevolă de documentare a accidentului de vehicul (produs pe teritoriul R.Moldova) soldat doar cu daune materiale nesemnificative, prin completarea și semnarea de către conducătorii de vehicule implicați în accident a formularului de constatare amiabilă de accident. Formularul „Constatare amiabilă de accident” prevede, în mod obligatoriu, datele din polița de asigurare RCA sau certificatul de asigurare „Carte Verde” (în cazul vehiculului aflat în proprietatea sau utilizarea unei persoane asigurate în străinătate). Astfel, procedura de constatare amiabilă de accident se aplică nu doar deținătorilor de contracte de asigurare RCA internă, dar și posesorilor de certificate de asigurare „Carte Verde” (în cazul vehiculului aflat în proprietatea sau utilizarea unei persoane asigurate în străinătate).
	Articolul 22 litera (k) ar trebui eliminat, deoarece prezintă companiilor de asigurări sarcina nejustificată de a colecta dovada plății fără nicio	Se comentează

valoare adăugată clară. În caz de litigii legale, dovada indemnizației de asigurare a plătitorilor poate fi urmărită prin intermediul băncilor sau confirmată printr-o semnătură a asiguratului dacă cererea este plătită în numerar.	Confirmarea scrisă a persoanei păgubite referitor la primirea despăgubirii și lipsa pretențiilor față de asigurator – reprezintă un document obligatoriu inclus în dosar de daune. Din practica deținută de companiile de asigurări și vociferată în cadrul ședințelor comune CNPF-BNA-A-asiguratorii (pe platforma Webex), confirmarea scrisă reprezintă un document obligatoriu pentru o valoare și o forță juridică indiscutabilă în instanță, mai ales în caz de litigiu.
Articolul 22 (5) se referă la experți independenți, dar nu detaliază cine sunt. Articolul ar trebui să includă o prevedere conform căreia experții independenți trebuie să fie înregistrați și calificați pentru serviciile pe care le furnizează.	Se acceptă Pentru uniformizarea expunerilor/noțiunilor din proiect de lege și avînd în vedere obiecția expusă, art.22 alin.(5) a fost redactat și expus după cum urmează: <i>(5) În cazul în care asiguratorul nu a examinat bunurile avariate și nu a încheiat proces-verbal de constatare a pagubelor în termenul specificat la art.20 alin.(1) lit.d), persoana păgubită este în drept să apeleze la serviciile experților judiciari, entităților înregistrate și autorizate să efectueze expertize auto merceologice, autotehnice sau ale unităților de reparații pentru constatarea pagubelor, fără a prezenta asiguratorului bunurile avariate.</i>
Articolul 25 (13) se referă la situația în care repararea se face direct de către unitatea de reparații. În astfel de cazuri, de acordul cu privire la valoarea despăgubirii este irelevant. Ar trebui adăugată o propoziție pentru a exclude acest caz. De asemenea, nu este clar cine va determina costul reparației. Ceea ce se intenționează probabil este asiguratorul RCA, care ar trebui adăugat. În proiectul de versiune în limba engleză a legii există o propoziție care adaugă costurile de transport și taxele vamale la costul reparației. A fost șters, dar de fapt ar trebui să rămână.	Se acceptă Pentru uniformizarea expunerilor/noțiunilor din proiect de lege și avînd în vedere obiecția expusă, art.25 alin.(13) a fost redactat și expus după cum urmează: <i>(13) În cazul dezacordului persoanei păgubite pe marginea cuantumului despăgubirii de asigurare stabilit conform alin.(10) și alin.(12), cu excepția cazului cînd reparația a fost deja efectuată de unitatea de reparații, costul reparației pentru vehicule se va determina de asiguratorul RCA ținînd cont de sistemele informaționale automatizate de evaluare în domeniul auto ce corespund cerințelor stabilite în actele normative ale autorității de supraveghere, pentru prețurile materialelor, părților componente și ale pieselor înlocuitoare. Valoarea tarifului orei de manoperă este stabilită prin actul normativ al autorității de supraveghere în</i>

Echipa Băncii Mondiale	Articolul 30 litera (b) ar trebui să precizeze că autoritățile competente trebuie să stabilească dacă a avut loc una dintre încălcările enumerate.	<i>condițiile aplicabile Republicii Moldova. La determinarea valorii de reparație conform prezentului alineat, nu se vor aplica cheltuielile de transport, taxele vamale și taxa pe valoare adăugată.</i> Se acceptă Pentru uniformizarea proiectului de lege și avînd în vedere obiecția expusă, art.25 alin.(13) a fost redactat și expus după cum urmează: <i>b) persoanei culpabile în producerea accidentului, la stabilirea culpei de autorități competente, în următoarele cazuri:</i> - <i>accidentul a fost produs cu intenție sau a fost produs în timpul comiterii unei infracțiuni comise cu intenție;</i> - <i>accidentul a fost produs în timpul când autorul infracțiunii săvârșite a încercat să evadeze de la forțele de ordine;</i> - <i>vehiculul era condus cu încălcarea regulilor privind permisul de conducere;</i> - <i>conducătorul vehiculului a părăsit locul accidentului contrar prevederilor legale care reglementează circulația rutieră pe drumurile naționale și cele locale;</i> - <i>conducătorul vehiculului era în stare de ebrietate survenită în urma consumului de alcool, droguri și/sau alte substanțe cu efecte similare sau conducătorul vehiculului a refuzat testarea alcoolscopică sau narcologică sau, după caz, examinarea medicală cu recoltarea probelor biologice, cu excepția celor prevăzute în art.21 alin. (7).</i>
Echipa Băncii Mondiale	Articolul 39 (2) ar trebui să ofere drept explicit autorității de supraveghere să efectueze inspecții în afara și la fața locului a Fondului pentru victime de stradă și a Fondului de compensare.	Se acceptă Avînd în vedere obiecția expusă și pentru uniformizarea textului proiectului de lege a fost redactat art.32 alin.(5) și expus după cum urmează: <i>(5) Activitatea, patrimoniul și atribuțiile BNAA, Fondul de protecție a victimelor străzii și Fondul de compensare sînt supuși supravegherii de către autoritatea de supraveghere în conformitate cu prevederile legislației.</i>

	Articolul 44 (3) ar trebui să precizeze că BNAA preia activele și pasivele Fondului de protecție a victimelor străzii și al Fondului de compensare. Acest lucru face posibilă returnarea activelor companiilor de asigurări care au ieșit de pe piața RCA moldovenească după perioada prevăzută de lege.	<i>Se acceptă</i> <i>La data intrării în vigoare a prezentei legi BNAA preia activele și datorile Fondului de protecție a victimelor străzii și respectiv al Fondului de compensare.</i>
ȘEDINȚA INTERMINISTERIALĂ/INTERINSTITUȚIONALĂ (19.02.2021 – 26.02.2021)		
MINISTERUL AFACERILOR INTERNE	Cu referire la noțiunea de „sedi” definită la articolul 3 din proiect se evidențiază necesitatea excluderii acesteia, întrucât în Sinteza obiecțiilor și propunerilor (recomandărilor), autorul proiectului relevă faptul că în domeniul activității de asigurare și reasigurare există un singur act normativ la care se poate face referire în cazul dat, însă fără a-l nominaliza. Astfel, art.1 din Legea nr.407/2006 cu privire la asigurări prevede că asiguratorul (reasiguratorul) este o persoană juridică înregistrată în Republica Moldova care, în condițiile legii, deține licență pentru desfășurarea activității de asigurare (reasigurare). Reieșind din faptul că asiguratorul (reasiguratorul) este o persoană juridică, reglementările referitoare la sediul persoanei juridice se regăsesc la art.183 din Codul civil nr.1107/2002. În același context, conținutul art.23 din Legea nr.407/2006 cu privire la asigurări reglementează cerințele referitoare la denumirea și sediul asiguratorului (reasiguratorului), însă nu reglementează sensul acestuia. Astfel, în scopul excluderii ambiguităților cu privire la sensul noțiunii prenotate, precum și pentru evitarea paralelismelor juridice, se propune excluderea termenului vizat din articolul 3 din proiect.	Se acceptă Noțiunea de „sedi” definită la articolul 3 din proiect a fost exclusă.
MINISTERUL AFACERILOR INTERNE	La art. 20 din proiect, se propune repetat, necesitatea includerii obligației pentru asigurator, de a se prezenta la fața locului producerii accidentului rutier, pentru documentarea cazului, reieșind din multitudinea de cazuri de completare eronată a formularului de	Se comentează Reglementarea obligației pentru asigurator, de a se prezenta la fața locului producerii accidentului rutier, pentru documentarea cazului, este inacceptabilă în prezența următoarelor argumente:

	constatare amiabilă, motiv pentru care, asigurătorii refuză în achitarea despăgubirii.	- multitudinea de cazuri de completare eronată a formularului de constatare amiabilă nu se datorează asigurătorului; - acesta nu este o practică internațională acceptabilă, or, nici o țară din Comunitate nu are reglementată o asemenea procedură; - în urma discuțiilor grupului de lucru organizat cu asigurătorii asupra discutării proiectului, aceștia au declarat unanim indisponibilitatea resurselor umane și materiale de a face acest lucru (accidente pe timp de noapte, zile de odihnă, zile de sărbătoare, număr impunător de accidente doar în cadrul unui singur asigurător și altele). - personalul asigurătorului nu are calitatea de agent constatat, pentru a putea stabili vinovăția sau alte circumstanțe ale accidentului rutier; - este imposibil (inclusiv și în cazul unor specialiști, evaluatori din domeniu) de a aprecia pagubele provocate vehiculelor în trafic, fără acces la stații specializate, cu aparat și instrumente corespunzătoare.
MINISTERUL AFACERILOR INTERNE	Totodată, se insistă asupra obligativității eliberării unui formular de constatare amiabilă în limba română, inclusiv rusă, din considerentele că nu toate persoanele posed ambele limbi de comunicare.	Se ia în considerare Propunerea dată urmează a fi examinată și după caz luată în considerare la etapa de modificare a cadrului normativ al Comisiei Naționale a Pieței Financiare ce reglementează aspectul dat.
MINISTERUL AFACERILOR INTERNE	Consecvent, se reiterează necesitatea reglementării unui mecanism de apreciere a daunelor cauzate ca urmare a accidentului rutier. Propunerea vizată, se face indispensabilă din motiv că, conducătorii de autovehicule implicați în accident, apreciind paguba cauzată în valoare de până la 10 000 lei, au aplicat procedura de constatare amiabilă, după care, au eliberat carosabilul și au plecat de la fața locului. Prin urmare, în cazul stabilirii de asigurator a sumei asigurate pentru despăgubire mai mare de 10 000 lei, asiguratorul solicită actele privind cercetarea la fața locului și procedura de constatare desfășurată de către agentul constatat. În asemenea situație, se face imposibilă reconstituirea faptei, iar asiguratorul nu plătește asigurătorului valoarea despăgubirii.	Se acceptă parțial Având în vedere faptul că constatarea amiabilă de accident este o procedură simplificată și benevolă de documentare a accidentului de autovehicul, participanții în trafic conștientizează faptul dat și acceptă soluționarea litigiului doar dacă accidentul s-a soldat cu daune materiale nesemnificative. În acest sens, orice dubiu în privința mărimii daunelor trebuie să fie rezolvat în sensul refuzului la constatare amiabilă de accident. Mai mult, fiind în situație neprevăzută, conducătorii auto nu sunt în capacitatea de a aprecia volumul daunelor, or, nici specialistul în aprecierea daunelor, nu va putea să se expună asupra acestui fapt fiind în trafic și neavând nici o condiție corespunzătoare de a o face.

		În acest sens, nefiind convinși de mărimea daunei, vor opta pentru constatarea făcută de organele poliției. Constatarea amiabilă de accident este un suport adițional pentru facilitarea activității organelor de poliție și nu un instrument sau o cale de a evita într-un total deplasarea la fața locului și constatarea accidentului prin întocmirea procesului verbal de contravenție. În acest sens alin.7, al art.21 din Proiect la propoziția a doua va avea următorul conținut: <i>Refuzul asiguratorului de a achita despăgubirea de asigurare nu limitează părțile în dreptul 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.</i> Totodată, la moment a intrat în vigoare (Hotărârea CNPF 37/14 din 08.03.2021) condiția de aplicare a constatării amiabile și anume - cuantumul maxim de despăgubire - 15 000 lei.
MINISTERUL AFACERILOR INTERNE	5. La art.43 alin.(3), litera b), după cuvintele „la ieșire din țară” de completat cu cuvintele „a unuia din următoarele acte”, în caz contrar, dacă proiectul va fi aprobat în redacția actuală, de la proprietarii/utilizatorii de vehicule se va solicita deținerea concomitentă a tuturor actelor indicate în listă. Conducătorul mijlocului de transport, la discreția sa, urmează să dețină și să prezinte unul din actele menționate în proiect.	Se acceptă La art.43 alin.(3), litera b), după cuvintele „la ieșire din țară” s-a completat cu cuvintele „a unuia din următoarele acte”.
BNAA	La examinarea preliminară a proiectului de lege anexat, s-a reținut ca au fost introduse prevederi noi, în raport cu proiectul remis inițial spre avizare publică (inclusiv avizare repetată). Totodată, se constată contradicții și norme necoroborate care, în loc de claritate, aduc mai multă confuzie în eventuala aplicare a reglementărilor în cauză.	Se acceptă parțial Ca rezultat al propunerilor făcute art.8 alin.(8) a fost modificat și expus după cum urmează: <i>Dacă în timpul valabilității contractului de asigurare obligatorie RCA, are loc înstrăinarea vehiculului, fără înformarea obligatorie a asiguratorului RCA, contractul de asigurare obligatorie RCA rămâne în vigoare, iar în cazul producerii riscului, asiguratorul RCA</i>

	Va dau exemplu normele referitoare la situația înstrăinării vehiculului și efectele asupra contractului de asigurare RCA. Din proiectul de lege RCA anexat: Articolul 8. Încheierea contractului de asigurare obligatorie RCA: Alineatele (7) și (8 – nou introdus): (7) În cazul înstrăinării vehiculului, asiguratul, cu informarea obligatorie a asiguratorului RCA, are opțiunea de a cesiona drepturile din contractul de asigurare noului proprietar sau de a rezoluționa contractul de asigurare obligatorie RCA existent. Rezoluțiunea poate avea loc dacă nu s-au plătit sau nu se datorează despăgubiri pentru evenimente produse în perioada de valabilitate a asigurării. În cazul cesiunii, asiguratorul va ajusta prima de asigurare în baza factorului de risc respectiv al noului proprietar. (8) Dacă în timpul valabilității contractului de asigurare obligatorie RCA, are loc înstrăinarea vehiculului cu schimbarea proprietarului /utilizatorului, contractul de asigurare rămâne în vigoare până când noul proprietar/utilizator încheie un contract de asigurare obligatorie RCA în partea ce ține de vehiculul utilizat. Noul proprietar/utilizator este obligat să încheie contractul de asigurare obligatorie RCA cel târziu înainte de înmatricularea/înregistrarea vehiculului pe numele noului proprietar/utilizator. Articolul 10. Suspendarea, rezoluțiunea și încetarea contractului de asigurare. Alineatul (6): (6) Contractul de asigurare obligatorie RCA încetează de drept în următoarele circumstanțe: a) în cazul radierii vehiculului din registrul de stat după notificarea asiguratorului; b) la data la care asiguratul notifică asiguratorul RCA referitor la transmiterea dreptului de proprietate asupra vehiculului, însoțită de documente justificative; c) la data expirării termenului stabilit în contract;	<i>poartă răspundere cu dreptul de ajustare și de încasare, după caz, a unei prime de asigurare suplimentare de la noul proprietar, cu cesiunea drepturilor din contractul de asigurare obligatorie RCA.</i> Corespunzător, art. 10 la alin.6 litera b) a fost exclusă, iar la alin.4) litera b) a fost reformulată având următorul conținut: <i>b) notificarea de către asigurat a asiguratorului RCA referitor la transmiterea dreptului de proprietate asupra vehiculului, însoțită de documente justificative;</i>
--	---	---

	d) în cazul emiterii unei hotărâri judecătorești definitive privind încetarea contractului; e) în alte cazuri prevăzute de legislație. Din lectura normelor citate, se denota ca, la înstrăinarea vehiculului, fostul proprietar fie cesionează drepturile sale din contractul de asigurare RCA, fie rezoluționează contractul, fiind obligat să notifice asiguratorul RCA despre înstrăinarea mijlocului de transport (Art.8 alin.7). Pe de alta parte, art. 10 alin.(6) lit.b) citat prevede ca contractul de asigurare încetează de drept la data la care asiguratorul notifica asiguratorul RCA privind transmiterea dreptului de proprietate ceea ce este un efect juridic diferit al contractului RCA, contradictoriu cu cele expuse anterior.
	2. De asemenea, în raport cu art.8 alin. (8) care contine reglementari noi introduse, pe langa expunerea anevoioasa, nu este clara aplicabilitatea in practica.... „Dacă în timpul valabilității contractului de asigurare obligatorie RCA, are loc înstrăinarea vehiculului cu schimbarea proprietarului /utilizatorului...” ... exista înstrăinare cu menținere de proprietar? Nu. „...contractul de asigurare rămâne în vigoare până când noul proprietar/utilizator încheie un contract de asigurare obligatorie RCA în partea ce ține de vehiculul utilizat” ... Cum se aplica opțiunea cesiunii contractului din alineatul precedent, dacă noul proprietar este ținut de obligativitatea încheierii unui nou contract pe numele sau? „...Noul proprietar/utilizator este obligat să încheie contractul de asigurare obligatorie RCA cel târziu înainte de înmatricularea/înregistrarea vehiculului pe numele noului proprietar/utilizator.” ... Cum poate fi realizată această obligație de către noul proprietar în lipsa certificatului de înmatriculare/înregistrare pe numele sau? De asemenea nu sunt prevăzute consecințele neexecutării acestei obligațiuni, eventuale sancțiuni, etc.
	Se comentează În urma propunerilor, alin.8) s-a expus în următoarea redacție: (8) <i>Dacă în timpul valabilității contractului de asigurare obligatorie RCA, are loc înstrăinarea vehiculului, fără informarea obligatorie a asiguratorului RCA, contractul de asigurare obligatorie RCA rămâne în vigoare, iar în cazul producerii riscului, asiguratorul RCA poartă răspundere cu dreptul de ajustare și de încasare, după caz, a unei prime de asigurare suplimentare de la noul proprietar, cu cesiunea drepturilor din contractul de asigurare obligatorie RCA.</i>

	În conchidere, opinam ca proiectul de lege privind asigurarea RCA anexat necesita a fi examinat în mod suplimentar și minuțios, cu îmbunătățirea și coroborarea normelor, eliminarea contradicțiilor, expunerea clară și pe înțelesul consumatorilor serviciilor de asigurare a prevederilor din proiect.	Se comentează La configurarea Proiectului, în cadrul grupului de lucru creat în acest sens, la care au participat asigurătorii și BNAA, au fost luate în considerare toate propunerile și modificările ulterioare, inclusiv cele înaintate de către BNAA.
CNA	Urmare a examinării sintezei obiecțiilor și propunerilor prin prisma raportului de expertiză anticorupție întocmit, cu referință la desfășurarea ședinței interinstituționale prin intermediul mijloacelor electronice, Vă comunicăm că am luat cunoștință cu poziția autorului expusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor, precum și cu faptul că majoritatea recomandărilor înaintate în raportul de expertiză au fost luate în considerație. În acest sens, Vă informăm despre lipsa comentariilor și obiecțiilor.	
MINISTERUL JUSTIȚIEI	Lipsă de reacție oficială.	
MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII	Lipsă de reacție.	
CENTRUL DE ARMONIZARE A LEGISLAȚIEI	Lipsă de reacție.	
C.A. "ACORD GRUP" S.A.	Lipsă de reacție.	
C.A. "ASTERA GRUP" S.A.	Lipsă de reacție.	

Societatea de Asigurări Reasigurări „MOLDCARGO” S.A.	Lipsă de reacție.	
AVIZARE ÎN MOD REPETAT		
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	Reiterăm necesitatea excluderii Cuprinsului Legii, deoarece nu face parte din structura și conținutul unui act normativ, potrivit prevederilor <i>Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative</i> (în continuare – <i>Legea nr. 100/2017</i>).	Nu se acceptă Cuprinsul este prezent deoarece legea are un conținut voluminos, astfel facilitând procesul de cunoaștere (Legea nr.202/2017 privind activitatea băncilor, Legea nr. 100/2017 de asemenea conțin cuprins). Sub aspectul cuprinsului legea proiectează fondul său de reglementări și astfel se deosebește de alte acte normative. <i>Cuprinsul</i> urmărește cunoașterea amplasării reglementărilor în lege cât și autoorganizarea și mobilizarea persoanei, din perspectiva unei mai raționale repartizări a resurselor de timp și a efortului intelectual.
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 7 alin. (1) din proiect atenționăm în mod repetat că această reglementare este în defavoarea cetățenilor Republicii Moldova și a conducătorilor străini păgubiți în urma unui accident produs pe teritoriul Republicii Moldova. În acest sens ținem să menționăm reglementările în vigoare de la art. 5 alin. (1) lit. a) din <i>Legea nr. 414/2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule</i> , potrivit căreia „(1) Asigurătorul poate practica asigurare obligatorie de răspundere civilă auto internă dacă îndeplinește cumulativ, suplimentar la cerințele stabilite prin Legea cu privire la asigurări, următoarele condiții: a) dispune de cel puțin cîte un reprezentant de despăgubiri în fiecare municipiu din Republica Moldova, precum și în fiecare filială și/sau reprezentanță.”.	Nu se acceptă Norma din proiect stabilește că asigurătorul RCA este obligat să numească în cel puțin 3 municipii din Republica Moldova (Chișinău, Bălți, Comrat) câte un reprezentant de despăgubiri responsabil să reprezinte asigurătorul RCA în limita împuternicirilor – <i>dispozițiile ajustate în cadrul ședințelor comune CNPF/BNAA/asigurători</i>. Legea nr.764/2001 privind organizarea administrativ-teritorială a Republicii Moldova (în redacția anului 2006, când a fost adoptată Legea nr.414/2006) stabilește statutul de municipiu pentru 5 orașe - Chișinău, Bălți, Bender, Comrat, Tiraspol). Modificarea Legii nr.764/2001 din 13.04.2017 atribuie acest statut pentru 13 municipii, respectiv, prin norma dată s-a introdus zonalitatea obligatorie centru-nord-sud pentru a exclude cheltuielile excesive la care vor fi supuși

		asigurătorii (chirie, cheltuieli legate de servicii comunale, salariu etc.). La moment, CNPF nu a înregistrat careva petiții din partea terților păgubiți privind refuzul sau imposibilitatea asigurătorului de a primi sau examina mijloacele de transport avariate, precum și tergiversarea gestionării dosarelor de daună din cauza lipsei reprezentantului de despăgubiri în localitatea sa.
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 8 alin. (10) se va prevedea și eliberarea duplicatului poliței de asigurare RCA și/sau al certificatului de asigurare „Carte Verde” în cazul deteriorării acesteia.	Se acceptă Urmare a redactării prima propoziție a art.8 alin.(10) va avea următorul conținut: alin.(10) <i>Duplicatul poliței de asigurare RCA și/sau al certificatului de asigurare „Carte Verde” se eliberează la cererea asigurătorului după anularea documentelor pierdute/furcate/deteriorate.</i>
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 10 alin. (2) și art. 43 alin. (7) remarcăm că, faptele ce constituie contravenții necesită a fi indicate în <i>Codul contravențional</i>. Atragem atenția că, în prezent se sancționează cu amendă de la 3 la 6 unități convenționale conducerea vehiculului de către o persoană care nu are asupra sa polița de asigurare obligatorie de răspundere civilă (art. 232 alin. (1) din Cod), precum și exploatarea unui vehicul care nu a fost asigurat de răspundere civilă în modul stabilit - cu amendă de la 3 la 6 unități convenționale cu aplicarea a 2 puncte de penalizare (art. 229 alin. (3) din Cod). Adicional, este lipsită de claritate expresia „imobilizarea vehiculului”, nefiind clar ce acțiuni se presupun a fi realizate. La acest capitol, accentuăm că, în Hotărârea nr. 26 din 23 noiembrie 2010 Curtea Constituțională a reținut că: „Pentru a corespunde celor trei criterii de calitate – accesibilitate, previzibilitate și claritate – norma de drept trebuie să fie formulată cu suficientă precizie, astfel încât să permită persoanei să decidă asupra conduitei sale și să prevadă, în mod rezonabil, în funcție de circumstanțele cauzei, consecințele acestei conduite. În caz contrar, cu toate că legea conține o normă de drept care aparent descrie conduita persoanei în situația dată, persoana poate pretinde că nu-și cunoaște	Nu se acceptă Potrivit cadrului normativ în vigoare, inclusiv CC al RM suspendarea dreptului de utilizare a vehiculului rutier constă în interzicerea temporară persoanei fizice și/sau juridice de a utiliza vehiculul rutier. Prin urmare interzicerea utilizării vehiculului implică imobilizarea(starea de nemișcare) acestuia pe perioada dispusă de suspendare a dreptului de utilizare. Nu este necesar de a introduce o normă nouă în CC deoarece năndeplinirea obligației de imobilizare este asimilată cu năndeplinirea a două obligații, încălcarea cărora poate fi sancționată conform CC. Similar, pentru art.44 alin.(7) este aplicabilă norma din art.229 alin.(3) CC al RM.

	drepturile și obligațiile. Într-o astfel de interpretare, norma ce nu corespunde criteriilor clarității este contrară art. 23 din Constituție [...]”	
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 13 alin. (3) nu este clar la care limite de răspundere se face referință, or, revizuirea limitelor stabilite la alin. (1) și (2) din același articol va putea fi realizată doar de Parlament prin modificarea acestor alineate. În vederea concretizării normei, la art. 13 alin. (7) se propune, după cuvântul „limitele”, de completat cu cuvintele „de răspundere” (obiecție valabilă și pentru art. 28 alin. (1) lit. a), art. 39 alin. (5) din proiect).	Se acceptă Întru clarificarea normei art. 13 alin. (7) s-a redactat și s-a expus după cum urmează: <i>(7) Proprietarul sau utilizatorul de vehicul are dreptul să încheie contract de asigurare benevolă (facultativă) de răspundere civilă pentru acoperirea prejudiciilor ce depășesc limitele de răspundere stabilite la alin. (1).</i>
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 14 alin. (3) lit. d) se recomandă substituirea cuvântului „prejudiciile” cu cuvântul „daunele”, pentru uniformizarea terminologiei utilizate în cadrul acestei reglementări. Adițional, rămâne incertă situația daunelor provocate persoanelor păgubite (la un vehicul care staționa), drept consecință a deschiderii ușilor vehiculului, atunci când vehiculul este oprit sau staționează.	Se acceptă La art. 14 alin. (3) lit. d) s-a substituit cuvântul „prejudiciile” cu cuvântul „daunele”, pentru uniformizarea terminologiei utilizate în cadrul acestei reglementări. Referitor la situația daunelor provocate persoanelor păgubite (la un vehicul care staționa), drept consecință a deschiderii ușilor vehiculului, atunci când vehiculul este oprit sau staționează, lit. d) a fost reformulată și expusă după cum urmează: <i>d) daunele provocate persoanelor păgubite, drept consecință a deschiderii ușilor vehiculului, în timpul mersului sau atunci când vehiculul este oprit sau staționează, de către pasagerii acestuia, fără asigurarea că nu se pune în pericol siguranța celorlalți participanți la trafic;</i>
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 21 alin. (3) subalineatul doi se va corela cu subalineatul unu care statuează că, în procedura de constatare amiabilă condițiile enumerate urmează a fi întrunite cumulativ. Astfel, în cazul în care urmare a evaluării daunelor de către unitatea de reparații a autovehiculelor sau asigurător se va constata că daunele depășesc	Nu se acceptă Conform normelor propuse nefinanciară prejudiciului în limita daunei nesemnificative nu constituie o temei pentru declararea nulității formularului „Constatare amiabilă de accident”, deoarece

	limitele stabilite de CNPF, sau conducătorii de vehicule vor indica în formular mărimea daunei ce depășește aceste limite, formularul „Constatare amiabilă de accident” la fel ar trebui să devină nul. Sub acest aspect se va revizui și alin. (7) din același articol.	persoana păgubită urmează a fi despăgubită în limita sumei prevăzute pentru daună nesemnificativă. Astfel, procedura de constatare amiabilă nu poate fi anulată atunci când se depășește cuantumul daunei nesemnificative, restul condițiilor fiind întrunite. În acest caz persoana păgubită nu poate fi refuzată, deoarece aceasta obține o compensare a daunei în limita stabilită de lege.
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 22 alin. (4) lit. k) nu este clară referința la art. 29 alin. (4), care stabilește faptul inadmisibilității urmăririi despăgubirii și indemnizației de către creditorii asiguratului sau ai persoanei păgubite.	Se acceptă La art. 22 alin. (4) lit. k) s-a redactat și s-a corectat referința la art. 29 alin. (3).
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 25 alin. (10) lit. b) textul „alin. (12)-(14)” se va substitui cu textul „alin. (12), (13) și (14)”, or, conform uzanțelor normative, cratima se utilizează pentru a evita enumerarea a mai mult de 3 elemente de structură consecutive. La art. 25 alin. (11), întru corectitudinea redactării, cuvintele „în considerație” se vor substitui cu cuvintele „în considerare”.	Se acceptă La art. 25 alin. (10) lit. b) și art. 25 alin. (11) s-a redactat după cum s-a propus.
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	Ținând cont de prevederile art. 54 alin. (1) lit. a) și c) din <i>Legea nr. 100/2017</i>, în temeiul cărora conținutul proiectului se expune într-un limbaj simplu, clar și concis, pentru a se exclude orice echivoc, iar terminologia utilizată este constantă, uniformă și corespunde celei utilizate în alte acte normative, la art. 26 alin. (2) se propune excluderea cuvântului „Totodată”. În același context, la art. 43 alin. (6) cuvântul „neapărat” se va exclude.	Se acceptă La art. 26 alin. (2) s-a exclus cuvântul „Totodată”, iar la art. 43 alin. (6) cuvântul „neapărat”.
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 30, alin. (1) lit. b) liniuța a cincea, prezintă neclaritate stabilirea excepției pentru cele prevăzute la art. 21 alin. (7), din care motiv se va explica în nota informativă la proiect.	Nu se acceptă În cazul aplicării art.21 alin.(7) conducătorul auto nu va fi supus testării alcooscopice sau narcologice, motiv pentru care nu va fi înaintată acțiune de regres față de conducătorul în cauză.

		Documentarea accidentului prin procedura de constatare amiabilă nu presupune testarea alcooscopică sau narcologică. Totodată, în conformitate cu Legea nr.100/2017 art.30 alin.(1) lit.d) nota informativă a proiectului conține <i>principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi</i> , or, excepția dată, este prevăzută în legislația actuală la art. 29 lit.b din Legea nr. 414/2006.
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 32 alin. (3) nu poate fi exclusă respectarea altor acte normative în activitatea BNAA.	Se acceptă art. 32 alin. (3) s-a redactat și s-a expus după cum urmează; <i>(3)BNAA își desfășoară activitatea în baza propriului statut, a prezentei legi, a reglementărilor Consiliului Birourilor, a actelor normative ale autorității de supraveghere și a altor acte normative.</i>
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	Vis-a-vis de art. 34: - la alin. (3): la lit. b) cuvântul „acestora” se va substitui cu cuvântul „acestui”, întrucât se referă la componența numerică a Consiliului de supraveghere; la lit. e) termenul „restructurarea”, utilizat în raport cu BNAA, urmează a fi omis, întrucât se cuprinde în termenul de „reorganizare”, iar după termenul „lichidarea” se va completa cu cuvântul „benevolă” (în acest sens a se vedea art. 300 alin. (3) lit. d) din <i>Codul civil</i> , art. 18 alin. (1) lit. i) din <i>Legea nr. 86/2020 cu privire la organizațiile necomerciale</i>); prevederile lit. f) se suprapun cu cele ale lit. g), din care motiv urmează a fi omise; - la alin. (5) se va rectifica referința la alin. (2), prin prescrierea alin. (3); - la alin. (11), ultima propoziție ce vizează faptul că, candidatul la funcția de director executiv trebuie să dovedească cunoașterea limbii engleze prin prezentarea actelor de studii confirmative, se va revizui în contextul reglementării de la propoziția a doua;	Se acceptă - art. 34 alin. (3) cuvântul „acestora” a fost substituit cu cuvântul „acestui”; - la lit. e) termenul „restructurarea” a fost exclus, iar după termenul „lichidarea” s-a completat cu cuvântul „benevolă” ; - prevederile lit. f) s-au comasat cu lit. g), și s-a expus după cum urmează: <i>f) decide cu privire la alte chestiuni care intră în sfera de competență a Adunării generale a membrilor stabilite prin Statut;</i> - la alin. (5) s-a corectat referința la alin. (2), prin prescrierea alin. (3); - la alin. (11) s-a revizuit și propoziția a treia a fost exclusă. - alin. (13) a fost revăzut la avizul Centrului Național Anticorupție al Republicii Moldova și s-a expus după cum urmează: <i>(13) 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:</i> <i>a) nu corespunde cerințelor prevăzute în actele normative ale autorității de supraveghere;</i>

	- la alin. (13) lit. c) expresia „a comis încălcări grave a prevederilor legislației” este lipsită de previzibilitate, motiv pentru care necesită a fi revizuită.	b) <i>a fost desemnat în baza unor informații neveridice sau incomplete;</i> c) <i>a admis producerea riscurilor semnificative care au afectat soliditatea financiară a BNAA sau a comis încălcări a cadrului normativ intern și/sau internațional aferent activității BNAA.</i>
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 43 alin. (8) remarcăm că, faptele ce constituie infracțiuni necesită a fi indicate în <i>Codul penal</i>, care este unica lege penală a Republicii Moldova.	Se acceptă parțial Faptele prevăzute la art.43 alin.(8) sunt prevăzute la art. 361 CP al RM - <i>Confecționarea, deținerea, vânzarea sau folosirea documentelor oficiale, a imprimatelor, ștampilelor sau sigiliilor false</i>, și, respectiv în art. 190 CP al RM – <i>Excrochieria</i>.
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 44: - alin. (1) se va exclude, întrucât reglementările propuse reiese din principiile generale privind aplicarea în timp a actului normativ; - prescripția de la alin. (3) nu este clară și aparent incorectă, având în vedere că BNAA deja gestionează și utilizează mijloacele financiare ale Fondului de protecție a victimelor străzii și cele ale Fondului de compensare, în temeiul art. 31 alin. (1) lit. b) din <i>Legea nr. 414/2006</i>, fapt prescris și la art. 33 alin. (1) lit. b) din proiect; - alineatele (6) și (7) se vor exclude, fiind în contradicție absolută cu principiile activității de legiferare, statuate la art. 3 din <i>Legea nr. 100/2017</i>.	Se acceptă parțial Întrucât domeniul asigurărilor prezintă un domeniu specific care necesită reglementări detaliate și certe, precizarea din art.44 alin.(1) se insistă a fi prezentă pentru a nu admite interpretări sau neînțelegeri ale momentului aplicării legii (de exemplu momentul încheierii contractului RCA nu coincide cu momentul despăgubirii, care poate să se producă în timp de un an, iar prin legea nouă, procedura despăgubirii, limitele de răspundere, și aprecierea daunelor se va face conform unor reglementări noi). Prescripția de la alin. (3) este necesară, având în vedere că Fondul de protecție a victimelor străzii și Fondul de compensare, se instituie prin art.39 și art.40 din proiect. În acest sens, BNAA, a insistat asupra includerii acestei prevederi pentru a stabili temeiul juridic de preluare a mijloacelor fondurilor respective. Totodată, alineatele (6) și (7) se vor exclude, fiind integrate într-un nou alineat din art. 45 după cum urmează: (2) <i>Asigurătorii care, la data intrării în vigoare a prezentei legi, sunt licențiați să desfășoare activitate de asigurare obligatorie RCA, în termen de 3 ani de la data intrării în vigoare a legii, vor fi obligați să determine costul reparației pentru vehicule exclusiv cu aplicarea</i>

CENTRUL NAȚIONAL ANTICORUPȚII E al Republicii Moldova		sistemelor informaționale automatizate de evaluare în domeniul auto, pentru prețurile materialelor, ale părților componente și ale pieselor înlocuitoare care vor corespunde cerințelor stabilite în actele normative ale autorității de supraveghere. Prevederile art. 25 sunt aplicabile în măsura în care nu contravin prezentului alineat.
	Art. 34 alin.(13) din proiect 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) nu corespunde cerințelor prevăzute în actele normative ale autorității de supraveghere; b) a fost desemnat în baza unor informații neveridice sau incomplete; c) a comis încălcări grave a prevederilor legislației”. Potrivit normei din art.54 alin.(1) lit.a) din Legea nr.100/2017 conținutul proiectului se expune într-un limbaj simplu, clar și concis, pentru a se exclude orice echivoc, cu respectarea strictă a regulilor gramaticale, de ortografie și de punctuație; În acest context considerăm că formula încălcări grave este ambiguă și discreționară deoarece, pe de o parte nu oferă claritate în ceea ce privește încălcările care se consideră fi grave sau modalitatea determinării acestora, iar pe de altă parte, prevederea va putea fi utilizată ca pretext pentru retragerea nefondată a avizului, de către autoritatea de supraveghere, în scopul destituirii din funcție a directorului executiv. Caracterul discreționar al prevederii se manifestă și prin faptul ca va oferi autorității de supraveghere posibilitatea aplicării ei diferențiate, în dependență de împrejurări și interese, având posibilitatea de a lua decizii diferite în acest sens, pentru situații identice. Se recomandă completarea proiectului cu prevederi care să permită determinarea clară a încălcărilor care se consideră ca fiind grave.	Se acceptă parțial Întru expunerea expresă și concisă și, pentru a exclude orice echivoc, art.34 alin.(13) se expune după cum urmează: (13) Autoritatea de supraveghere este în drept să retragă avizul și/sau să recomande Adunării generale a membrilor BNAA înlocuirea persoanei care deține funcția de director executiv, dacă titularul funcției: a) nu corespunde cerințelor prevăzute în actele normative ale autorității de supraveghere; b) a fost desemnat în baza unor informații neveridice sau incomplete; c) a admis producerea riscurilor semnificative care au afectat soliditatea financiară a BNAA sau a comis încălcări a cadrului normativ intern și/sau internațional aferent activității BNAA.

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE	La art. 3, din definiția poliței de asigurare RCA, se constată că documentul este eliberat pentru „<i>pagube produse de autovehicule cu valabilitate în limitele teritoriului Republicii Moldova</i>” fără a fi însă specificat că documentul este destinat doar autovehiculelor înmatriculate în Republica Moldova. Respectiv, în art. 3 lipsește definiția/noțiunea de „Asigurare de frontieră”, utilizată în art. 44, ca document distinct de polița de asigurare RCA, destinat, conform textului autorului, autovehiculelor înmatriculate într-un stat terț, or în art.44 se specifică doar scopul asigurării. La fel, se propune definirea clară și distinctă a acestor documente cu specificarea cărei categorii de autovehicule se atribuie după țara de înmatriculare, precum și substituirea expresiei „Asigurare de frontieră” cu expresia „Asigurare la frontieră”, ținând cont de caracterul de identificare după locul verificării asigurării. Totodată, la pagina 17 în sinteză este specificat că „conceptul de referință a fost exclus din proiectul de lege”, în realitate în proiectul definitivat remis spre avizare repetată expresia „Asigurare de frontieră” se conține în art. 43.	Se acceptă parțial În conformitate cu art.2 din proiect alin.(2) - <i>Teritoriul pe care vehiculul staționează în mod obișnuit se referă la teritoriul Republicii Moldova, în care vehiculul deține plăcuță de înmatriculare, indiferent dacă o astfel de plăcuță este permanentă sau temporară.</i> În aceste condiții este expres stabilit prin lege că asigurarea RCA se aplică proprietarilor și/sau utilizatorilor de vehicul care sunt înregistrate în Republica Moldova. Reieșind din opinia expusă în aviz noțiunea poliței de asigurare definită în art.3 a fost redactată și expusă după cum urmează: <i>poliță de asigurare RCA – document, cu valabilitate în limitele teritoriului Republicii Moldova care probează încheierea contractului de asigurare obligatorie RCA internă și certifică existența asigurării de răspundere civilă pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule.</i> Totodată, expresia „Asigurarea de frontieră” a fost exclusă din întreg textul legii.
MINISTERUL AFACERILOR INTERNE	La art. 43 alin. (3), în scopul excluderii interpretării eronate și/sau abuzive, propunem a expune lit. b) în următoarea redacție: „b) deținerea de către utilizatorii de vehicule înmatriculate în Republica Moldova, la ieșire din țară, a certificatelor de asigurare „Carte Verde” și a valabilității acestora pentru țara de destinație, eliberate de asigurătorii licențiați din Republica Moldova”. La pagina 22 în sinteză este specificat că „s-a reformulat după redacția propusă”, însă în proiectul definitivat remis spre avizare repetată a fost expusă o altă redacție care iarăși conține expresia „Asigurare de frontieră”.	Se acceptă parțial Pentru uniformizarea textului proiectului art. 43 alin. (3), lit. b) liniuța 2 se expune în următoarea redacție: - <i>documentul internațional de asigurare valabil pentru țara de destinație, emis sub garanția unui birou din străinătate;</i>

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE	La art. 44 alin. (9) este redată ambiguu norma care ar urma să fie aplicată de facto prin nepermiterea traversării frontierei de stat în lipsa poliției de asigurare sau lipsa acesteia pe întreaga perioadă de aflare a mijlocului de transport în Republica Moldova, totodată textul nu stipulează clar impunerea neautorizării trecerii frontierei de stat în acest caz, respectiv, având în vedere că astfel de situații în mare parte sunt tipice pentru a escalada în conflicte între conducătorii auto și polițiștii de frontieră. La pagina 22 în sinteză este specificat că „alin. (9) a fost exclus”, fără a fi luat în calcul esența obiecției de fortificare a normei de interzicere și nu excluderea ei în formă ambiguă. Protecția de lege în redacția propusă nu răspunde concret la întrebarea interzicere sau nu Poliția de Frontieră traversarea frontierei de stat în lipsa certificatului de asigurare „Carte Verde” sau poliției de asigurare RCA.	Nu se acceptă Excluderea alin.(9) a art.44 a fost dictată de următoarele circumstanțe: Asigurarea de frontieră, este o asigurare de răspundere civilă auto emisă de statele membre UE și valabilă pe teritoriul statelor membre ale UE. Ținem să precizăm că, în conformitate cu Sistemul de Asigurare la Frontieră (intrat în vigoare la 31 decembrie 1996) emiterea polițelor de Asigurare la Frontieră este permisă doar pentru mijloacele de transport înmatriculate în state non-UE la intrarea și ulterioara circulație a acestora pe teritoriul unui stat-membru al UE, în cazul în care posesorii autovehiculelor nu dețin o asigurare de răspundere civilă auto valabilă eliberată sub autoritatea biroului din țara de înmatriculare a mijlocului de transport sau asigurarea expiră în perioada șederii în UE. Eliberarea certificatelor de Asigurare la Frontieră de companiile de asigurări ale unui stat-membru al UE este permisă doar în limitele teritoriale ale acestui stat sau la frontieră. Totodată, în conformitate cu prevederile art.7.2. și art.7.3. al Regulamentelor Interne ale Consiliului Birourilor Carte Verde, emiterea certificatelor de asigurare ”Carte Verde” sau a Asigurărilor de Frontieră de către companiile de asigurări ale unui stat-membru al CoB nu este permisă pentru autovehiculele înmatriculate pe teritoriul altor state-membre ale CoB, decât doar în cazurile când aceste companii dețin autorizații/licențe respective pentru aceste state. De menționat că, companiile de asigurare din alte state membre ale Sistemului Internațional de Asigurări Carte Verde nu sunt și n-au fost autorizate pentru emiterea Asigurărilor la Frontieră pe teritoriul Republicii Moldova. Totodată, în Republica Moldova sunt înregistrate și licențiate 8 asigurători pentru practicarea asigurării tip „Carte Verde”, inclusiv cu valabilitate teritorială pentru toate statele membre ale Sistemului
---	---	---

		Carte Verde (majoritatea din acestea fiind membre ale UE), sub garanția Biroului Național al Asigurătorilor de Autovehicule, fiind interzisă eliberarea pentru autovehiculele cu numere de înmatriculare autohtone a altor documente internaționale de asigurare, sub garanția Birourilor din străinătate. Prin urmare, asigurătorii din RM autorizați să subscrie RCA nu pot emite asigurări de frontieră, iar un autovehicul înmatriculat în Republica Moldova poate deține o Asigurare la frontieră doar în cazul staționării și circulației pe teritoriul statelor membre UE, perioadă în care a expirat asigurarea Carte Verde eliberată de un asigurător membru al Biroului Național. Respectiv, un conducător auto al unui vehicul cu plăcuțe de înmatriculare din străinătate, va contracta o asigurare obligatorie RCA internă fie la punctul de trecere a frontierei de stat, fie pe teritoriul Republicii Moldova, prin cerere adresată asigurătorului RCA, dacă nu deține sau expiră între timp asigurarea Carte Verde.
MINISTERUL ECONOMIEI ȘI INFRASTRUCTURII	La art. 12 alin. (9) sintagma "ultimii 5 ani" de modificat cu sintagma "ultimii 3 ani", iar la același articol sintagma "5 ani" de substituit cu sintagma "3 ani".	Nu se acceptă Întru obținerea unui calcul corect și fiabil, metodele actuariale presupun acumularea statisticii de 5 ani și mai mult, ceea ce este o perioadă reprezentativă, fiind practică la nivel european și internațional. Norma dată (fără a acorda favoruri unei anumite părți a relației contractuale) este dictată de prevederile Directivei 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi – art.16 care stipulează că: <i>Statele membre se asigură că asiguratorul are dreptul de a solicita în orice moment o atestare privind acțiunile de răspundere civilă intentate de terți și care implică vehiculul sau vehiculele care fac obiectul contractului de asigurare în cel puțin ultimii cinci ani ai relației contractuale sau privind absența unor astfel de acțiuni.</i>

ASOCIAȚIA BROKERILOR DE ASIGURARE- REASIGURAR E (ABAR)		Astfel, perioada de cel puțin 5 ani (dar se poate și mai mult) va permite să evaluăm persoana în funcție de istoricul daunelor și să-i calculăm o primă corespunzătoare. Respectiv, persoana cu multe daune va plăti o primă mai mare decât un conducător auto exemplar. Or, reducerea termenului la 3 ani va dezavantaja conducătorii auto fără daune, fiind posibilă resetarea primei pentru asiguratul cu istoric de daune impunător. Referitor la justificarea propunerii (absolut incorectă) ținem să menționăm că în conformitate cu alin.(2) din același articol al proiectului, <i>prima de asigurare care urmează a fi încasată de la asigurat se calculează prin aplicarea la prima de asigurare de bază a criteriilor de risc, a coeficienților de rectificare și a coeficientului bonus-malus</i>. Ultimul reprezintă un sistem prin care <i>persoana asigurată este încadrată în una dintre clasele de bonus (ceea ce conduce la reducerea primei de asigurare) sau în una dintre clasele de malus (ceea ce conduce la majorarea primei de asigurare), în funcție de istoricul persoanei în perioada de referință</i>. Astfel, clasa bonus-malus este legată de persoana asigurată, nu de mijlocul de transport pe care îl achiziționează sau pe care lucrează. Certificatul privind daunele înregistrate, pe parcursul ultimilor 5 ani de relații contractuale, sau absența acestor daune prevăzut de alin.(15) va conține informații despre conducătorul auto și istoricul daunelor acestuia.
ASOCIAȚIA BROKERILOR DE ASIGURARE- REASIGURAR E (ABAR)	Articolul 3, noțiunea de asigurător RCA (societatea de asigurare) – se propune în redacția asigurător RCA (societatea de asigurare) – asigurător licențiat/autorizat într-un stat să practice activitate de asigurare obligatorie RCA Argumentare: Potrivit pct. 2 din Regulamentul General al Consiliului Birourilor: ”Asigurător” înseamnă orice societate autorizată să practice asigurarea obligatorie de răspundere civilă față de terți ce decurge din utilizarea autovehiculelor”.	Nu se acceptă Întru evitarea oricăror interpretări greșite în înțelegerea noțiunii de <i>asigurător</i>, în proiectul legii de bază (cu privire la activitate de asigurare/reasigurare – înregistrat în Parlamentul RM cu nr.438/2020) și în art.6 a prezentului proiect sunt prevăzute condițiile/exigențele de licențiere a asigurătorului - în special a celui care va practica asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto (inclusiv condițiile de desfășurare a activității unei sucursale).

	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. 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.	Respectiv, reieșind din obiectele de reglementare și domeniile de aplicare a proiectelor de legi menționate supra, se concluzionează că autorizarea și desfășurarea activității de asigurare sau de reasigurare, este efectuată pe teritoriul Republicii Moldova. Mai mult, conform normelor statuate în art.9 din proiectul nr.438/2020 - <i>Activitatea de asigurare sau de reasigurare poate fi desfășurată pe teritoriul Republicii Moldova numai în baza licențelor eliberate de autoritatea de supraveghere, în condițiile prezentei legi și ale altor acte normative.</i> Astfel, prin prisma celor expuse nu poate fi admisă o interpretare alta decât cea subliniată expres de coroborarea normelor menționate supra.
ASOCIAȚIA BROKERILOR DE ASIGURARE- REASIGURAR E (ABAR)	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)”. Articolul 18 al Directivei 2009/103/CE, Dreptul de acțiune direct: „<i>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</i>”. 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	Nu se acceptă Normele Directivei UE la care se face trimitere sunt aplicabile pe teritoriul statelor membre UE, unde funcționează <i>principiile libertății de circulație a persoanelor și a serviciilor, unde este aplicabilă o primă unică RCA</i>, iar statele răspund și acordă despăgubiri în baza plăcuței de înmatriculare a vehiculului. De reținut că, în Sistemul Internațional de Asigurare ”Carte Verde” din care face parte și Republica Moldova, accidentele transfrontaliere cu implicare vehiculelor înmatriculate în străinătate se instrumentează conform legislației statului unde a avut loc accidentul, Biroul Național Carte Verde înființat în fiecare stat membru fiind organismul responsabil principal în regularizarea și plata daunelor. În acest sens, pct.4 din Regulamentul general al Consiliului Birourilor (CoB) prevede:

	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 vătămăte menționate în art. 1, prejudiciate în urma unor accidente în sensul prezentei dispoziții, să dispună de un drept de acțiune directă împotriva societății de asigurare, drept care cuprinde răspunderea civilă a persoanei responsabile". Iar articolului 4 pct. 4 al aceluiași Directive prevede că: "... Obligația de a desemna un reprezentant nu exclude dreptul părții vătămăte sau al societății de asigurare să inițieze proceduri directe împotriva persoanei care a provocat accidentul sau a societății sale de asigurare". 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 pentru pagubele produse de autovehicule (84/5/CEE) : "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". 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).
" 4. Toate cererile de despăgubire vor fi tratate de birou cu autonomie deplină, în conformitate cu prevederile legale și de reglementare aplicabile în țara în care s-a produs accidentul privind răspunderea, despăgubirea părților vătămăte și asigurarea obligatorie în interesul asigurătorului care a emis "Cartea Verde" sau polița de asigurare sau, dacă este cazul, biroul în cauză. Biroul este competent în exclusivitate pentru toate aspectele referitoare la interpretarea legii aplicabile în țara accidentului (chiar și atunci când se referă la prevederile legale aplicabile în altă țară) și la soluționarea daunei. Sub rezerva acestei din urmă dispoziții, biroul, la cererea expresă, informează asigurătorul sau biroul în cauză înainte de a lua o decizie definitivă." În afara Biroului Național, persoana păgubită ar putea să se adreseze cu cerere de despăgubire doar corespondentului nominalizat, cu aprobarea prealabilă a Biroului Național, pe teritoriul Republicii Moldova al asigurătorului din străinătate responsabil în plata daunelor sau agentului numit de Biroul Național strict pentru regularizarea cazului de referință. În acest sens, pct.2.1. din Regulamentul general al CoB prevede: <i>" 2.1. La primirea unei cereri de despăgubire care decurge dintr-un accident în circumstanțele descrise mai sus, dacă un corespondent al asigurătorului a fost aprobat, biroul va transmite cererea cu promptitudine corespondentului pentru ca aceasta să fie regularizată și soluționată în conformitate cu prevederile din Articolul 4. În cazul în care nu există un corespondent agreeat, acesta (biroul) va notifica imediat asigurătorul care a emis Cartea Verde sau polița de asigurare sau, dacă este cazul, biroul în cauză că a primit o cerere de despăgubire și o va soluționa sau va aranja ca aceasta să fie soluționată de un agent al cărui identitate o va notifica, de asemenea."</i>	

ASOCIAȚIA BROKERILOR DE ASIGURARE- REASIGURAR E (ABAR)	Art. 19 alin. 9: „Persoana păgubită este obligată să asigure, în termenul specificat la art. 20 alin. (1) lit. d), accesul asigurătorului părții vinovate sau al reprezentantului de despăgubiri al acestuia la bunurile avariate prin accidentul de vehicul, astfel încât asigurătorul să poată constata valoarea reală a pagubelor”. Persoana păgubită este obligată să asigure, în termenul specificat la art. 20 alin. (1) lit. d), accesul asigurătorului părții 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 asigurătorului bunurile avariate. 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. Astfel, în prezent, Societățile de Asigurări, fiind 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.	Nu se acceptă Prin art.19 alin.(9) din proiect se statuează și se subliniază obligația păgubitului de a asigura accesul asigurătorului la bunurile avariate, în special din motiv ca asigurătorul în cauză, care a primit o cerere de despăgubire este obligat să gestioneze și să soluționeze dosarul de daune. Prin această prevedere însă nu se îngădește dreptul persoanei păgubite de a apela la experți, care poate fi efectuată în cazul în care asigurătorul nu a examinat bunurile avariate și nu a încheiat un proces-verbal de constatare a pagubelor în termenul specificat la art. 20 alin. (1) lit. d) – dreptul specificat în norma art.22 alin.(5) din proiect. Reieșind din faptul că persoana păgubită se adresează cu cererea de despăgubire exclusiv asigurătorului, acesta din urmă are dreptul primar de a examina bunurile avariate prin accidentul de vehicul, astfel încât asigurătorul să poată constata valoarea reală a pagubelor pentru soluționarea cererii. Astfel, asigurătorul este competent în exclusivitate pentru gestionarea dosarului de daune aferent cererii persoanei păgubite. Iar în cazul în care asigurătorul încalcă obligațiile/termene legale de examinare, persoana păgubită este în drept a se adresa pentru constatarea pagubelor experților ai entităților înregistrate și autorizate să efectueze expertize auto merceologice, auto tehnice.
ASOCIAȚIA BROKERILOR DE ASIGURARE- REASIGURAR E (ABAR)	Art. 20 alin. 1 lit. (d), - după ce a luat cunoștință de producerea accidentului, asigurătorul RCA este obligat să examineze bunurile avariate și să încheie, în termen de 5 zile lucrătoare de la data primirii cererii de la persoana păgubita privind despăgubirea de asigurare, un proces-verbal de constatare a pagubelor.	Nu se acceptă Asigurarea accesului experților independenți este asigurat prin art.22 alin.(5) care prevede că <i>În cazul în care asiguratorul nu a examinat bunurile avariate și nu a încheiat un proces-verbal de constatare a pagubelor în termenul specificat la art. 20 alin. (1) lit. d), persoana păgubită este în drept să apeleze la serviciile experților judiciari, ale</i>

	„După ce a luat cunoștință de producerea accidentului, asigurătorul RCA este obligat să examineze bunurile avariate sau pozele 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”. În vederea modernizării modelelor de comerț și alinându-se în procesul globalizării asigurătorii mențin și dezvoltă activitatea sa profesională bazată pe directivele UE. 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 asigurătorului automobilului spre examinare. Astfel, 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 Asigurător și persoana păgubită.	<i>entităților înregistrate și autorizate să efectueze expertize auto merceologice, auto tehnice sau ale unităților de reparații pentru constatarea pagubelor, fără a prezenta asigurătorului bunurile avariate.</i> Reieșind din faptul că persoana păgubită se adresează cu cererea de despăgubire exclusiv asigurătorului, acesta din urmă are dreptul primar de a examina bunurile avariate prin accidentul de vehicul, astfel încât asigurătorul să poată constata valoarea reală a pagubelor pentru soluționarea cererii. Astfel, asigurătorul este competent în exclusivitate pentru gestionarea dosarului de daune aferent cererii persoanei păgubite. Iar în cazul în care asigurătorul încalcă obligațiile/termene legale de examinare, persoana păgubită este în drept a se adresa pentru constatarea pagubelor experților ai entităților înregistrate și autorizate să efectueze expertize auto merceologice, auto tehnice. Suplimentar, pentru facilitarea unei soluționări rapide și eficiente a cererilor de despăgubire și pentru evitarea, pe cât posibil, a unor proceduri judiciare costisitoare, în proiect a fost prevăzută opțiunea de <i>decontarea directă</i>.
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	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 (varianta engleză: <i>motor third party liability insurance</i>).	Se acceptă parțial Proiectul legii <i>privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse de vehicule</i> transpune parțial Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și <u>controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi</u> (<i>engl.: relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability</i>), care nu prevede expres în denumirea sa „terților prin accidente”. Totodată, întru uniformizarea și urmare a propunerii parvenite, în textul proiectului după cuvântul „produse” (la art.1 alin.(1) lit.a),

Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	Art.2 alin.(2) conține prevederi referitoare la <i>„teritoriul pe care vehiculul staționează în mod obișnuit”</i> similar reglementărilor din Directiva UE 2009/103. De menționat că această sintagmă <i>„teritoriul pe care vehiculul staționează în mod obișnuit”</i> 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 semnatarie 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 matricola din regiunea transnistreană, de vehicule cu numere spre exemplu din Bulgaria și Lituania care circula 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	art.3, art.4 alin.(1)) s-a completat cu sintagma „<i>terților prin accidente</i>”.
	Nu se acceptă Prin proiect de lege au fost stabilite toate mecanismele utile pentru ca răspunderea civilă pentru pagubele produse de vehiculele care staționează în mod obișnuit pe teritoriul R.Moldova să fie acoperită printr-o asigurare. Respectând criteriul general conform căruia plăcuța de înmatriculare stabilește teritoriul de staționare obișnuit al unui vehicul, la art.2 alin.(2) din proiect a fost prevăzută o dispoziție specială privitoare la accidentele cauzate de un vehicul care nu are plăcuță de înmatriculare sau care are o plăcuță care nu corespunde sau nu mai corespunde vehiculului în cauză. În acest caz și numai pentru soluționarea cererii de despăgubire, teritoriul obișnuit de staționare a vehiculului ar trebui considerat teritoriul pe care a avut loc accidentul. În partea ce ține de teritoriile din stânga Nistrului, specificăm că în vederea asigurării realizării obiectivului de reintegrare a țării, precum și a asigurării accesului în trafic rutier internațional al populației din regiunea, a fost instituit mecanismul de înmatriculare a autovehiculelor din stânga Nistrului, prin atribuirea numerelor neutre (Legea nr.170/2018 cu privire la înmatricularea unor mijloace de transport și modificarea unor acte legislative (în vigoare de la 1 septembrie 2018)). Mecanismul a fost propus în vederea realizării Deciziei protocolare privind accesul în traficul rutier internațional a mijloacelor de transport din stânga Nistrului și municipiul Bender și a Procesului tehnologic cu privire la organizarea comună a procedurilor de înregistrare a mijloacelor de transport din regiunea transnistreană (semnate la 24 aprilie 2018). Pentru autoturismele din regiunea transnistreană sunt emise plăcuțe de înmatriculare a autoturismelor de format neutru (trei litere și trei cifre). Prin urmare, proprietarii și posesorii mijloacelor de transport reînregistrate de ASP permit nu doar traficul rutier internațional, dar	art.3, art.4 alin.(1)) s-a completat cu sintagma „<i>terților prin accidente</i>”.

Biroul Național al Asiguratorilor de Autovehicule (BNAA)	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.	și posibilitatea identificării conducătorului auto și documentării cazurilor de încălcare a regulilor de circulație rutieră în corespundere cu legislația națională în vigoare.
	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: <i>Internal Regulations of Council of Bureaux</i>. Respectiv sintagma se ajustează pe tot parcursul textului de lege.	Nu se acceptă În textul Anexei la Decizia Comisiei din 28.07.2003 privind aplicarea Directivei 72/166/CEE a Consiliului privind controlul asigurării de răspundere civilă auto (<i>plasată în traducere în limba română - https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/ALL/?uri=CELEX:32003D0564</i>) – se indică: <i>”Întrucât, cu ocazia adunării generale care a avut loc la Rethymno (Creta) la 30 mai 2002, Consiliul birourilor a hotărât să reunească dispozițiile care reglementează relațiile dintre birourile care figurează în Convenția tip între birouri și în Convenția multilaterală de garantare între birourile naționale ale asiguratorilor într-un singur document intitulat Regulament general.”</i> Mai mult, noțiunea de „Regulamentul general al Consiliului Birourilor” este utilizată la moment ca traducere la <i>Internal Regulations of Council of Bureaux</i> și de BAAR (Biroul Asiguratorilor de Autovehicule din România) – fiind o traducere recunoscută și acceptată.

Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	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.	Nu se acceptă Statele membre UE vor aplica/transpune dispozițiile Directivei 2021/2118 din 24 noiembrie 2021 a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2009/103/CE de la 23 decembrie 2023. Una din modificările care urmează a fi transpuse până la 23.12.2023 se referă și la noțiunea de «vehicul» - <i>orice autovehicul acționat exclusiv în mod mecanic pe uscat, dar care nu se deplasează pe șine, cu</i> (i) <i>o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h; sau</i> (ii) <i>o masă proprie maximă mai mare de 25 kg și o viteză maximă constructivă mai mare de 14 km/h.</i> Unele autovehicule sunt de dimensiuni mai mici și, prin urmare, sunt mai puțin susceptibile decât alte autovehicule să producă vătămări corporale grave sau daune materiale. Incluziunea lor în domeniul de aplicare actualmente ar fi disproporționată și nu ar fi adaptată exigențelor viitorului. La moment, nu există suficiente dovezi (inclusiv date agregate la nivel de piață RCA din R. Moldova) că astfel de vehicule de dimensiuni mai mici ar putea provoca accidente cu persoane prejudiciate în aceeași măsură ca alte vehicule, cum ar fi autoturismele sau camioanele. În conformitate cu principiile subsidiarității și proporționalității, cerințele de la nivelul cadrului normativ vizează doar vehiculele supuse înmatriculării/înregistrării. Legislațiile statelor membre UE (la moment, de ex. România, Legea nr.132/2017) prevăd că vehiculul trebuie să fie acoperit de o asigurare RCA pe durata în care vehiculul este efectiv înmatriculat/înregistrat și utilizat: <i>”vehicul - mijloc de transport cu sau fără propulsie proprie, destinat deplasării pe uscat, inclusive orice tip de remorcă, indiferent dacă este cuplată sau nu, pentru care în România există obligația legală de înmatriculare sau înregistrare, cu excepția celor care se deplasează pe șine, altele decât tramvaiele, bicicletelor sau vehiculelor cu tracțiune animal”.</i>
--	---	---

Biroul Național al Asiguratorilor de Autovehicule (BNAA)	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, <u>culpa exclusivă</u> 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 asigurarilor RCA din România, acest caz este redat într-un singur articol referitor la neacordarea despăgubirii de asigurare (excludere din contract, art.12 din lege).	Se acceptă Întru uniformizarea textului proiectului și excluderea dispozițiilor similare - prevederile art.5 alin.(2) lit.b au fost excluse, fiind păstrată norma de la art.16 alin.(1) lit.b) - Asiguratorul RCA nu acordă despăgubiri pentru cazurile în care <i>accidentul a fost produs din culpa exclusivă a persoanei păgubite.</i> Urmare a amendamentului art.5 alin.(2) va avea următoare redacție: <i>"Nu se consideră caz asigurat dacă accidentul a avut loc ca urmare a imposibilității fortuite de executare, inclusiv prin diferite acțiuni sau măsuri militare în timp de război sau de stări de urgență legate de acțiuni militare sau calamități naturale, de explozii nucleare, de radiație sau poluare radioactivă, de dezordini în masă, de activități teroriste."</i>
Biroul Național al Asiguratorilor de Autovehicule (BNAA)	Art.6 alin.(2) lit.d) prevede condiția obligatorie și cumulativă la alte cerințe pentru asiguratorul de asigurare obligatorie RCA externă de a dispune permanent de rata de solvabilitate 120%. Nu sunt reglementate consecințele în cazul în care asiguratorul nu dispune permanent de rata indicată de solvabilitate. Spre ex, situația financiară a asiguratorului 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 asigurator – limitare în subscriere de noi prime și/sau retragere licență? Dacă da, care este perioada minimă în acest sens? Asiguratorul 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 asigurator, rata de solvabilitate a revenit la limita minimă, care sunt efectele asupra asiguratorului în asemenea	Se acceptă parțial Având în vedere argumentările prezentate, a fost redactată norma prevăzută la art.6 alin.(2) lit.d) din proiect și expusă în următoarea redacție: <i>"d) să dispună de rata solvabilității de cel puțin 120% confirmată de actuar, la momentul depunerii cererii/documentelor pentru obținerea dreptului de a practica asigurare obligatorie RCA externă."</i> Suplimentar, menționăm că întru menținerea în continuare a cerințelor de stabilitate financiară a asiguratorilor (în special a celor care subscriu asigurările "Carte verde") în proiectul legii de bază (cu privire la activitate de asigurare/reasigurare -- înregistrat în Parlamentul RM cu nr.438/2020) la art.77 alin.(2) lit.b) se prevede că unul din indicatorii care indică deteriorarea situațiilor financiare reprezintă <i>nerespectarea cerinței ratei de solvabilitate suplinită cu marja de siguranță adițională de 20%</i> În cazul în care una dintre cele două cerințe ale ratei de solvabilitate

	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 scădea sub nivelul minim stabilit de 120%, dacă nu în proiectul de lege, prin act normativ subsidiar cu trimiterea corespunzătoare în textul legii.	supliniță cu marja de siguranță adițională de 20% nu va fi respectată, autoritatea de supraveghere va aplica, măsuri de redresare în conformitate cu prevederile legale în vigoare.
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	La art.8 alin.2, ultimele două propoziții de la final au următorul conținut: „... <i>În temeiul contractului de asigurare 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.</i>” 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: „<i>indiferent dacă este încheiat de persoana fizică sau juridică</i>” și „<i>indiferent dacă a fost încheiat din numele unei persoane fizice sau juridice</i>” într-o singură sintagmă: „<i>indiferent dacă este încheiat de/din numele unei persoane fizice sau juridice</i>”.	Se acceptă Având în vedere argumentările prezentate, a fost redactată norma prevăzută la art.8 alin.(2) din proiect (cu excluderea ultimei propoziții) și expusă în următoarea redacție: <i>”Contractul de asigurare obligatorie RCA se încheie între asigurător și asigurat, fără indicarea persoanelor admise să utilizeze vehiculul (număr nelimitat de utilizatori). În temeiul contractului de asigurare obligatorie RCA este acoperit riscul oricărui utilizator de vehicul, indiferent dacă este încheiat de/din numele unei persoane fizice sau juridice, cu excepțiile prevăzute de prezenta lege.”</i>
Biroul Național al Asigurătorilor	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	Nu se acceptă

de Autovehicule (BNAA)	<i>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.</i>	Asigurările RCA reprezintă asigurări succesive (cu periodicitatea anuală/12 luni), iar pentru asigurarea continuității efectelor poliței de asigurare, deci a asigurării protecției pe care aceasta o oferă, atât persoana care încheie contractul/polița de asigurare RCA, cât și asigurătorul trebuie să manifeste atenție în ceea ce privește mențiunile cuprinse în contractul/polița de asigurare vis-a-vis de menținerea continuității. Proiectul propus, consacră mai multe momente de la care începe să curgă perioada de asigurare, respectiv răspunderea asigurătorului RCA. Un prim caz de începere a răspunderii asigurătorului RCA îl reprezintă <i>ziua următoare celei în care expiră valabilitatea poliței de asigurare anterioare pentru asiguratul care își îndeplinește obligația încheierii asigurării cel mai târziu în ultima zi de valabilitate a acesteia</i>. Acest caz are în vedere situația în care se păstrează continuitatea asigurării, în sensul că la data încheierii viitoarei asigurări, asiguratul posedă o asigurare de răspundere civilă. Un alt moment de începere a răspunderii asigurătorului RCA este <i>ziua următoare celei în care s-a încheiat contractul de asigurare</i> pentru persoanele care nu aveau o asigurare obligatorie RCA la momentul încheierii asigurării. Totodată norma de la art.9 alin.(4) cuprinde soluții cu privire la durata răspunderii asigurătorului RCA în unele cazuri speciale precum: - <i>din momentul indicat în contractul de asigurare obligatorie RCA, dar nu mai devreme de data intrării în vigoare a certificatului de înmatriculare provizoriu sau a certificatului de înmatriculare a vehiculului, pentru vehiculele comercializate care urmează să fie înmatriculate;</i> - <i>din momentul indicat în contractul de asigurare obligatorie RCA, pentru persoanele care folosesc pe teritoriul Republicii Moldova vehicul înmatriculat în străinătate;</i>
--	--	--

	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.	- în cazul contractelor de asigurare obligatorie RCA externă – din data indicată în contract.
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)		Nu se acceptă În cazul în care, pentru același vehicul, la data producerii accidentului, mai multe contracte de asigurare obligatorie RCA sunt în vigoare, despăgubirea se <u>achită în părți egale de către toți asigurătorii RCA</u> – indiferent de cuantumul primelor încasate și de modalitatea de încheiere a contractului de asigurare (de/din numele unei persoane fizice sau juridice).
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	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.	Se acceptă Având în vedere propunerile prezentate, a fost redactată norma prevăzută la art.12 alin.(14) din proiect (cu excluderea ultimelor propoziții) și expusă în următoarea redacție: <i>”(14) Criteriile de aplicare pentru sistemul bonus-mallus sunt cele prevăzute în actul normativ al autorității de supraveghere.”</i>
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	La Art.14 alin.(3) , propunem a menționa că se referă la asigurarea RCA internă reieșind din aspectul de aplicare teritorială a normei (<i>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</i>). Referitor la lit. c) , 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.	Se acceptă parțial Urmare a propunerii BNAA, s-a completat art.14 alin.(3) cu cuvântul <i>”internă”</i>, fiind expus în următoarea redacție: <i>”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 al cărui utilizator a îndeplinit obligația de asigurare obligatorie RCA internă, asigurătorul RCA acordă despăgubiri până la limita de răspundere prevăzută în prezenta lege pentru...”</i> Asigurarea RCA acoperă daunele provocate de un accident produs din contul asigurătorului persoanei vinovate în cauzarea prejudiciului. Drept tenei pentru plata

		despăgubirilor/indemnizațiilor în asigurările RCA (având în vedere speța), constituie survenirea cazului asigurat, vinovăția persoanei răspunzătoare de cauzarea prejudiciului, <u>legătura cauzală între accidentul de circulație produs și prejudiciul cauzat.</u>
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	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.	Nu se acceptă În fapt, art.15 din proiect transpune art.12 din 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, care conține aceeași normă - <i>Prezentul articol nu aduce atingere răspunderii civile ori valorii despăgubirii.</i>
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	Art.18 alin.(1) lit.d) , propunem ca cuvântul „vinovatului” să se substituie cu cuvântul „vinovăției” (Indiferent de rezultatele constatării vinovăției...).	Se acceptă Urmare a propunerii BNAA, s-a redactat art.18 alin.(1) lit.d), fiind expus în următoarea redacție – ” ... <i>indiferent de rezultatele constatării vinovăției, ...</i> ”
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	Propunem reglementarea cazurilor privind daunele provocate prin avarierea/distrușgerea 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: ” <i>(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</i>	Se acceptă Având în vedere propunerea înaintată, se completează art.19 cu alin.(12) în următoarea redacție: ” <i>(12) Prin derogare de la alin.(9) și alin.(10) asigurătorul va achita despăgubirea de asigurare în cazul bunurilor de importanță socială și/sau securitate a traficului rutier (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 sau BNAA, după caz.</i> ” Totodată, în sensul uniformizării expunerilor art.19 alin.(11) s-a completat cu cuvintele ”și achită despăgubirile de asigurare”, iar art.20 alin.(1) lit.d) ”de până la”

	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.”	
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	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).	Se acceptă Având în vedere prevederile art.9 alin.(4) care statuează că răspunderea asigurătorului începe: a) în cazul contractelor de asigurare obligatorie RCA internă: - din ziua următoare celei în care expiră valabilitatea contractului anterior de asigurare obligatorie RCA, pentru asiguratul care își îndeplinește obligația încheierii asigurării cel mai târziu în ultima zi de valabilitate a acesteia; - 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; și luând act de propunerea parvenită, prin coroborarea normelor legale din proiect, se exclude condiția expusă la art.21 alin.(3) lit.d) - <i>polița de asigurare RCA valabilă și emisă cu cel puțin 24 de ore înainte de momentul producerii accidentului.</i>
Biroul Național al Asigurătorilor	Reieșind din dificultățile întâmpinate de persoanele pagubite privind recuperarea despăgubirilor în situații când în procesul instrumentării	Nu se acceptă

de Autovehicule (BNAA)	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 cuantumul 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.	Conform art.31¹ alin.(1) și alin.(4) din Codul contravențional al Republicii Moldova, constatarea amiabilă a accidentului rutier se aplică în contravențiile prevăzute la art.242 alin.(1), în cazul în care în accident sînt implicate două vehicule, accidentul fiind soldat numai cu deteriorarea nesemnificativă a vehiculelor. Constatarea amiabilă a accidentului rutier înlătură răspunderea contravențională. În sensul normelor citate accidentul rutier se documentează fie prin procedura de constatare amiabilă a accidentului (cu întocmirea formularului respectiv), fie prin încheierea procesului-verbal de contravenție. Procedura de constatare amiabilă a accidentului de vehicul este o soluție de constatare a faptelor, a circumstanțelor și a persoanei culpabile de producerea accidentului, alternativă procedurii aplicate de către angajații organelor de poliție, ai unităților de pompieri și ai procuraturii, și este aplicabilă doar cu condiția exprimării benevole a voinței ambilor conducători implicați în accident. Astfel, părțile sau acceptă procedura benevolă de constatarea amiabilă (cu toate consecințele legale) sau documentează accidentul prin încheierea procesului-verbal cu privire la contravenție de către angajații organelor de poliție.
Biroul Național al Asiguratorilor de Autovehicule (BNAA)	La art.21 alin.(7) se prevede că <i>Refuzul asiguratorului 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.</i> 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	Se acceptă În sensul dispozițiilor legale, procedura de constatare amiabilă se aplică exclusiv cu respectarea cumulativă a condițiilor statuate la art.21 alin.(3) din proiect de lege. Totodată, dacă lipsește cel puțin una dintre condițiile indicate la norma expusă supra, cu excepția condiției de la lit.b), formularul „Constatare amiabilă de accident” completat și semnat de către conducătorii de autovehicule implicați în accident devine nul, iar accidentul rutier urmează a fi documentat de către organele competente. Spre regret, în ultima perioadă din informațiile furnizate de asiguratori și persoane păgubite, agenții constatare refuză în

	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 <i>înlăturarea răspunderii contravenționale în cazul documentării accidentului rutier prin procedura constatării amiabile de accident</i>. În aceste cazuri, BNAA opinează referitor la interpretarea eronată a legislației de către organele poliției rutiere, or, accidentul rutier nu poate fi considerat documentat <i>de jure</i> prin procedura de constatare amiabilă de accident având în vedere nevalabilitatea / nulitatea acestei proceduri în ansamblu și a formularului de constatat aferent. Astfel, opinăm asupra necesității reglementării în finalitatea articolului a unor norme de precizare în sensul celor invocate, spre ex: <i>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 constatat în consecință.</i>	pornirea procedurii contravenționale, în cazul specificat mai sus, invocând prevederile art.26 și art.31¹ din Codul contravențional al R. Moldova. Astfel, reieșind din imperativul protejării intereselor conducătorilor auto și garantării drepturilor persoanelor păgubite de a li se compensa prejudiciul cauzat prin accident rutier, întru asigurarea tuturor procedurilor corespunzătoare și pentru excluderea ambiguităților existente, având în vedere și propunerea biroului național, se completează art.21 la final cu un alineat nou în următoarea redacție: <i>”(11) Instituțiile competente pentru stabilirea circumstanțelor accidentului rutier nu sunt în drept de a refuza întocmirea dosarului contravențional în condițiile Codului Contravențional, în cazul în care formularul „Constatare amiabilă de accident” completat și semnat de către conducătorii de vehicule implicați în accident devine nul.”</i>
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	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)	Se acceptă Având în vedere argumentările prezentate, a fost redactată norma prevăzută la art.21 alin.(6) din proiect și expusă în următoarea redacție: <i>”(6) În cazul aplicării procedurii de constatare amiabilă, cererea de despăgubire se depune de către persoana păgubită la asigurătorul RCA al persoanei culpabile sau către propriul asigurător RCA în cazul decontării directe, cu anexarea formularului „Constatare amiabilă de accident”, completat corespunzător și semnat de către</i>

	întru posibilitatea aplicării procedurii de decontare directă și în cazul constatării amiabile de accident.	<i>ambele părți, în baza acestuia fiind deschis dosarul de daune de către asigurător.”.</i>
Biroul Național al Asiguratorilor de Autovehicule (BNAA)	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 asiguratorul 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 asigurator pentru încheierea acordului întru plata despăgubirii sau pentru a-și exprima dezacordul referitor la suma despăgubirii. Astfel, opinăm că acești termeni urmează a fi coroborați, respectiv cu acordarea unui termen mai lung pentru efectuarea plății, spre exemplu 10 zile lucrătoare.	Se acceptă Având în vedere condițiile art.20 alin.(2) din proiect care prevăd că - <i>decizia cu privire la soluționarea cererii de despăgubire se comunică persoanei păgubite în termen de 5 zile lucrătoare de la data adoptării, în mod obligatoriu, cu confirmarea expedierii și luând act de propunerea BNAA, coroborând termenele din art.20 și art.29 din proiect, se amendează termenul din art.29 alin.(1), cu următoarea expunerea a normei:</i> <i>”(1) Asiguratorul este obligat să plătească despăgubirile /indemnizațiile, în termen de cel mult 10 zile lucrătoare de la data emiterii deciziei cu privire la soluționarea cererii de despăgubire, ...”</i>
Biroul Național al Asiguratorilor de Autovehicule (BNAA)	La art.30, regresul asiguratorului RCA: - Alin.(1) lit.b) prima liniuță, sintagma ” <i>accidentul a fost produs cu intenție</i> ” 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 <u>intenția de producere a accidentului cauzator de prejudicii</u> , 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.	Nu se acceptă De menționat că norma este funcționabilă/aplicabilă și în prezent (art.29 alin.(a) din Legea nr.414/2006). Pentru uzarea de dreptul înaintării acțiunii de regres atunci când ”<i>accidentul a fost produs cu intenție</i>” trebuie să existe probe că persoana răspunzătoare de producerea pagubelor a dorit în mod conștient și intenționat producerea accidentului. Contravenții exemplificate de BNAA: <i>deplasarea la culoarea roșie a semaforului, încălcarea liniei duble</i> – nu se încadrează în categoria ”accidente din intenție” fiind în majoritatea cazurilor încalcările din imprudență a regulilor circulației rutiere. Contravenția se consideră săvârșită cu intenție dacă persoana care a săvârșit-o își dădea seama de caracterul prejudiciabil al acțiunii sau inacțiunii sale, a prevăzut urmările ei prejudiciabile, a dorit sau a admis în mod conștient survenirea acestor urmări (<i>Exemplu: în trafic,</i>

		în urma unei cerți unul dintre participanți cauzează prejudicii altui participant la trafic în mod intenționat).
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	La art.30, regresul asigurătorului RCA: - Alin.(1) lit.b) a treia liniuță. Un alt temei de regres constituie încălcarea regulilor privind permisul de conducere. Opinem 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/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".	Se acceptă A fost redactată norma expusă la art.30 alin.(1) lit.b) a treia liniuță: <i>"- vehiculul era condus cu încălcarea regulilor privind permisul de conducere constatată în condițiile Codului Contravențional."</i>
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	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.	Se acceptă A fost redactată norma de la art.33 alin.(1) lit.c) și expusă în următoarea redacție: <i>"c) instrumentează și soluționează direct sau prin intermediul corespondenților/agenților cererile de despăgubire ..."</i>
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	La art.33 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.	Se acceptă BNAA, conform atribuțiilor legale și statutare deține competențe de reprezentare și îndeplinește prerogativele și atribuțiile de birou național al Republicii Moldova în Consiliul Birourilor Sistemului Internațional de Asigurare "Carte Verde" și deține calitatea de membru al acestuia În sensul art.2 din Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de

	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 participaților la piața financiară nebankară, 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. <u>În conchidere, BNAA propune excluderea prevederilor de la art.33 alin.(3) lit.c) din proiect.</u>	răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi - fiecare birou național al asigurătorilor garantează, în concordanță cu prevederile legislației sale interne în domeniul asigurărilor obligatorii, soluționarea cererilor de despăgubire rezultate în urma accidentelor provocate pe teritoriul său de vehicule care staționează în mod obișnuit pe teritoriul altui stat membru, indiferent dacă aceste vehicule sunt asigurate sau nu. În sensul celor consemnate, BNAA supraveghează în care membrii săi exercită drepturile și obligațiile ce le revin în baza contractelor de asigurare RCA externă (Cartea Verde), cu posibilitatea de intervenție în caz de neonorare a angajamentelor care derivă din apartenența la Sistemul Internațional de Asigurare ”Carte Verde”. Pe de altă parte, conform art.40 alin.(1) și alin.(7) din Legea nr.407/2006 cu privire la asigurări, activitatea asigurătorului se supune unui audit anual extern efectuat de către o societate de audit, iar autoritatea de supraveghere poate stabili, prin acte normative, efectuarea auditului la asigurători în alte scopuri decât cel prevăzut la alin.(2) și de standardele aplicabile în cazurile respective. În sensul normelor citate, prin Regulamentul cu privire la auditul asigurătorilor (Hotărârea CNPF nr.19/3/2019) a fost statuată auditarea anuală obligatorie: - a situațiilor financiare individuale și/sau consolidate întocmite de asigurători conform SIRF (pct.27), și - a adecvării și implementării politicilor și procedurilor interne ale asigurătorului în domeniul de prevenire și combatere a spălării banilor și finanțării terorismului, precum și analizarea efectuării tranzacțiilor (pct.36). Având în vedere cele menționate și poziția expusă de BNAA (inclusiv prin scrisoarea BNAA nr.02-1902 din 20.10.2020)_se exclud prevederile de la art.33 alin.(3) lit.c) din proiect.
Biroul Național al Asigurătorilor	La art.34:	Se acceptă parțial

de Autovehicule (BNAA)	- 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.	Având în vedere argumentările parvenite, dar și reieșind din faptul că - Activitatea, patrimoniul și atribuțiile BNAA, Fondul de protecție a victimelor străzii și Fondul de compensare sunt supuse supravegherii de către autoritatea de supraveghere în conformitate cu prevederile legislației (art.32 alin.(5) din proiect) se identifică următoarele: Art.34 alin.(3) lit.c) – se redactează și se expune <i>c) confirmă entitatea de audit și stabilește onorariul de audit;</i> Art.34 alin.(9) – se completează cu lit.e) în următoarea redacție: <i>e) notifică în scris autoritatea de supraveghere, cu transmiterea datelor/informațiilor relevante aferent entității de audit confirmate de Adunarea generală a membrilor;</i>
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	La art.34 alin.(3) - 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.”	Se acceptă Au fost comasate normele de la art.34 alin.(3) și expusă lit.f) în următoarea redacție: <i>”f) decide cu privire la alte chestiuni care intră în sfera de competență a Adunării generale a membrilor stabilite prin Statut.”</i>
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	La art.34 alin.(9) lit.a), după cuvântul „asigurarea” propunem a se completa cu cuvântul „îndeplinirii”.	Se acceptă A fost completată norma de la art.34 alin.(9) și expusă lit.a) în următoarea redacție: <i>”a) organizează activitatea BNAA și ia deciziile necesare pentru asigurarea îndeplinirii activităților acestuia.”</i>
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	La art.34 alin.(9) lit.c), se completează la final cu sintagma „a BNAA”.	Se acceptă A fost completată norma de la art.34 alin.(9) și expusă lit.c) în următoarea redacție: <i>”c) organizează și administrează activitatea economico-operativă a BNAA.”</i>

Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	La art.34 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 detalieră 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.	Se acceptă Ținând cont de avizele Ministerului Justiției și BNAA, propoziția "Candidatul la funcția de Director executiv trebuie să dovedească cunoașterea limbii engleze prin prezentarea actelor de studii confirmative" a fost exclusă din art.34 alin.(11). Exigențele suplimentare aferente funcției de director executiv al BNAA urmând a fi reglementate la nivel de acte normative subordonate.
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	La art.34 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, <i>dacă titularul funcției a comis încălcări grave a prevederilor legislației</i>. 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	Se acceptă parțial În sensul art.32 alin.(5) din proiect - <i>Activitatea, patrimoniul și atribuțiile BNAA, Fondul de protecție a victimelor străzii și Fondul de compensare sunt supuse supravegherii de către autoritatea de supraveghere în conformitate cu prevederile legislației</i>. În acest sens, în scopul supravegherii și intervențiilor prompte, după caz, este necesar ca autoritatea de supraveghere să fie notificată la timp despre schimbarea managementului BNAA. Luând act de opiniile expuse de BNAA, se redactează expunerea la art.34 alin.(13) - (13) <i>Autoritatea de supraveghere este în drept să retragă avizul și/sau să recomande Adunării generale a membrilor BNAA înlocuirea persoanei care deține funcția de director executiv, dacă titularul funcției:</i> a) <i>nu corespunde cerințelor prevăzute în actele normative ale autorității de supraveghere;</i> b) <i>a fost desemnat în baza unor informații neveridice sau incomplete;</i> c) <i>a admis producerea riscurilor semnificative care au afectat soliditatea financiară a BNAA sau a comis încălcări a cadrului normativ intern și/sau internațional aferent activității BNAA.</i>

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 retrace 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.”*

Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	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 componenta materială a dosarului de daune, aceste norme regăsim-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 împune 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.	Se acceptă parțial Având în vedere că nici limitele de răspundere indicate în art.13 din proiect nu transpun sumele minime acoperite de asigurarea obligatorie (art.9 din Directiva 2009/103/CE – 1.000.000 Eur / 5.000.000 Eur), cuantumul franșizelor au fost modificate la art.39 alin.(3) lit.b) și lit.c) din proiect: b) dacă vehiculul și sau conducătorul auto au rămas <u>neidentificați</u> ... se plătește o despăgubire și pentru prejudiciul material adus persoanei vătămate ca echivalentul în lei a sumei ce depășește 200 de euro ... c) dacă vehiculul a fost obținut pe cale ilicită ... pentru prejudiciul material adus persoanei păgubite ca echivalentul în lei a sumei ce depășește 100 de euro ... În sensul aplicării franșizei nu se va depăși valoarea pagubei real suportate (condiția expusă la art.25 alin.(1) lit.a) din proiect)
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	La art.39 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”.	Se acceptă A fost completată norma de la art.39 alin.(3) și expusă lit.d) în următoarea redacție: ”d) în caz dacă <i>accidentul are loc în perioada suspendării contractului de asigurare obligatorie RCA pentru vehicul despăgubirea se plătește pentru distrugerea de bunuri și vătămări corporale sau deces, indiferent de persoana care l-a cauzat.</i>”
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	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 regăsește 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).	Se acceptă Propoziția finală de la art.41 alin.(1) a fost exclusă și menținută norma similară în redacția alin.(3).

Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	La art.43 la alin.(3) lit.b), a doua liniuță, propunem substituirea conjuncției "sau" cu conjuncția "sub";	Se acceptă A doua liniuță de la art.43 la alin.(3) lit.b) <i>documentul internațional de asigurare de frontieră valabil pentru țara de destinație, emis sub garanția unui birou din străinătate</i>
Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA)	La art.43 alin.(8), după cuvântul „false”, propunem de completat cu cuvântul „neautorizate”, în corespundere cu noțiunea utilizată în Regulamentele interne ale CoB.	Se acceptă La art.43 alin.(8) din proiect s-a redactat cu următoarea expunere: <i>Confecționarea, deținerea, vânzarea sau folosirea polițelor de asigurare RCA și a certificatelor de asigurare „Carte Verde” false sau neautorizate</i>
CENTRU 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 unor obiecții sau propuneri adiționale.	
ȘEDINȚA INTERMINISTERIALĂ		
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	Reiterăm necesitatea excluderii Cuprinsului Legii, deoarece nu face parte din structura și conținutul unui act normativ, potrivit prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative (în continuare – Legea nr. 100/2017).	Se acceptă Cuprinsul a fost exclus întru respectarea prevederilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative (în continuare – Legea nr. 100/2017).
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 7 alin. (1) din proiect atenționăm în mod repetat că această reglementare este în defavoarea cetățenilor Republicii Moldova și a conducătorilor străini păgubiți în urma unui accident produs pe teritoriul Republicii Moldova. În acest sens ținem să menționăm reglementările în vigoare de la art. 5 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 414/2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, potrivit căroră „(1)	Nu se acceptă Norma din proiect stabilește că asigurătorul RCA este obligat să numească în cel puțin 3 municipii din Republica Moldova (Chișinău, Bălți, Comrat) câte un reprezentant de despăgubiri responsabil să reprezinte asigurătorul RCA în limita împuternicirilor – <i>dispozițiile ajustate în cadrul ședințelor comune CNPF/BNAA/asigurători.</i>

	Asigurătorul poate practica asigurare obligatorie de răspundere civilă auto internă dacă îndeplinește cumulativ, suplimentar la cerințele stabilite prin Legea cu privire la asigurări, următoarele condiții: a) dispune de cel puțin cîte un reprezentant de despăgubiri în fiecare municipiu din Republica Moldova, precum și în fiecare filială și/sau reprezentanță.”.	Legea nr.764/2001 privind organizarea administrativ-teritorială a Republicii Moldova (în redacția anului 2006, când a fost adoptată Legea nr.414/2006) stabilește statutul de municipiu pentru 5 orașe - Chișinău, Bălți, Bender, Comrat, Tiraspol). Modificarea Legii nr.764/2001 din 13.04.2017 atribuie acest statut pentru 13 municipii, respectiv, prin norma dată s-a introdus zonalitatea obligatorie centru-nord-sud pentru a exclude cheltuielile excesive la care vor fi supuși asigurătorii (chirie, cheltuieli legate de servicii comunale, salariu etc.). La moment, CNPF nu a înregistrat careva petiții din partea terților păgubiți privind refuzul sau imposibilitatea asigurătorului de a primi sau examina mijloacele de transport avariate, precum și tergiversarea gestionării dosarelor de daună din cauza lipsei reprezentantului de despăgubiri în localitatea sa.
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 8 alin. (10) se va prevedea și eliberarea duplicatului poliței de asigurare RCA și/sau al certificatului de asigurare „Carte Verde” în cazul deteriorării acesteia.	Se acceptă Urmare a redactării prima propoziție a art.8 alin.(10) va avea următorul conținut: ” (10) <i>Duplicatul poliței de asigurare RCA și/sau al certificatului de asigurare „Carte Verde” se eliberează la cererea asiguratului după anularea documentelor pierdute/furcate/deteriorate. Costul duplicatului este acoperit de către solicitant.</i> ”
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 10 alin. (2) și art. 43 alin. (7) remarcăm că, faptele ce constituie contravenții necesită a fi indicate în <i>Codul contravențional</i> . Atragem atenția că, în prezent se sancționează cu amendă de la 3 la 6 unități convenționale conducerea vehiculului de către o persoană care nu are asupra sa polița de asigurare obligatorie de răspundere civilă (art. 232 alin. (1) din Cod), precum și exploatarea unui vehicul care nu a fost asigurat de răspundere civilă în modul stabilit - cu amendă de la 3 la 6 unități convenționale cu aplicarea a 2 puncte de penalizare (art. 229 alin. (3) din Cod). Adicional, este lipsită de claritate expresia „imobilizarea vehiculului”, nefiind clar ce acțiuni se presupun a fi	Se acceptă parțial Art. 10 alin. (2) a fost redactat și expus după cum urmează: „ (2) <i>Persoana asigurată are obligația să imobilizeze vehiculul prin starea de nemiscare pe toată durata suspendării contractului de asigurare obligatorie RCA.</i> ” Cu referire la art. 43 alin. (7), menționăm că este prezent și în actuala Lege nr.414/2006 în art. 39 alin.(6).

	realizate. La acest capitol, accentuăm că, în Hotărârea nr. 26 din 23 noiembrie 2010 Curtea Constituțională a reținut că: „Pentru a corespunde celor trei criterii de calitate – accesibilitate, previzibilitate și claritate – norma de drept trebuie să fie formulată cu suficientă precizie, astfel încât să permită persoanei să decidă asupra conduitei sale și să prevadă, în mod rezonabil, în funcție de circumstanțele cauzei, consecințele acestei conduite. În caz contrar, cu toate că legea conține o normă de drept care aparent descrie conduita persoanei în situația dată, persoana poate pretinde că nu-și cunoaște drepturile și obligațiile. Într-o astfel de interpretare, norma ce nu corespunde criteriilor clarității este contrară art. 23 din Constituție [...]”	
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 13 alin. (3) nu este clar la care limite de răspundere se face referință, or, revizuirea limitelor stabilite la alin. (1) și (2) din același articol va putea fi realizată doar de Parlament prin modificarea acestor alineate. În vederea concretizării normei, la art. 13 alin. (7) se propune, după cuvântul „limitele”, de completat cu cuvintele „de răspundere” (obiecție valabilă și pentru art. 28 alin. (1) lit. a), art. 39 alin. (5) din proiect).	Se acceptă Întru respectarea recomandării, alin.(3) din art.13 a fost exclus. Întru clarificarea normei art. 13 alin. (7), după reviziure alin. (6), s-a redactat și s-a expus după cum urmează: <i>”(6) Proprietarul sau utilizatorul de vehicul are dreptul să încheie contract de asigurare benevolă (facultativă) de răspundere civilă pentru acoperirea prejudiciilor ce depășesc limitele de răspundere stabilite la alin. (1).”</i>
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 14 alin. (3) lit. d) se recomandă substituirea cuvântului „prejudiciile” cu cuvântul „daunele”, pentru uniformizarea terminologiei utilizate în cadrul acestei reglementări. Adițional, rămâne incertă situația daunelor provocate persoanelor păgubite (la un vehicul care staționa), drept consecință a deschiderii ușilor vehiculului, atunci când vehiculul este oprit sau staționează.	Se acceptă La art. 14 alin. (3) lit. d) s-a substituit cuvântului „prejudiciile” cu cuvântul „daunele”, pentru uniformizarea terminologiei utilizate în cadrul acestei reglementări. Referitor la situația daunelor provocate persoanelor păgubite (la un vehicul care staționa), drept consecință a deschiderii ușilor vehiculului, atunci când vehiculul este oprit sau staționează, lit.d) a fost reformulată și expusă după cum urmează:

MINISTERUL JUSTITIEI al Republicii Moldova		"d) daunele provocate persoanelor păgubite, drept consecință a deschiderii ușilor vehiculului, în timpul mersului sau atunci când vehiculul este oprit sau staționează, de către pasagerii acestuia, fără asigurarea că nu se pune în pericol siguranța celorlalți participanți la trafic;"
	La art. 21 alin. (3) subalineatul doi se va corela cu subalineatul unu care statuează că, în procedura de constatare amiabilă condițiile enumerate urmează a fi întrunite cumulativ. Astfel, în cazul în care urmare a evaluării daunelor de către unitatea de reparații a autovehiculelor sau asigurător se va constata că daunele depășesc limitele stabilite de CNPF, sau conducătorii de vehicule vor indica în formular mărimea daunei ce depășește aceste limite, formularul „Constatare amiabilă de accident” la fel ar trebui să devină nul. Sub acest aspect se va revizui și alin. (7) din același articol.	<i>Se acceptă</i> <i>Alin.(3) s-a redactat și s-a expus după cum urmează:</i> <i>„(3) Procedura de constatare amiabilă se aplică cu respectarea cumulativă a următoarelor condiții:</i> <i>a) în accident sunt implicate doar două vehicule;</i> <i>b) accidentul nu s-a soldat cu vătămări corporale și/sau cu deteriorarea bunurilor (de exemplu, instalații rutiere, piloni, garduri, clădiri etc.), altele decât vehiculele implicate în accidentul rutier;</i> <i>c) ambii conducători de vehicule implicați în accident își exprimă consimțământul privind documentarea accidentului prin procedura de constatare amiabilă, consensul acestora privind circumstanțele producerii accidentului și daunele vizibile cauzate vehiculelor implicate, iar persoana răspunzătoare de producerea accidentului își recunoaște culpa;</i> <i>d) conducătorii de vehicule implicați în accident au posibilitatea tehnică de a face imagini foto sau video la locul accidentului rutier;</i> <i>e) conducătorii de vehicule implicați în accident au posibilitatea de a înregistra datele martorilor (dacă este posibil).</i> <i>Dacă lipsește cel puțin una dintre condițiile indicate la prezentul alineat, formularul „Constatare amiabilă de accident” completat și semnat de către conducătorii de vehicule implicați în accident devine nul, iar accidentul rutier urmează a fi documentat de către organele competente. La aplicarea procedurii de constatare amiabilă de</i>

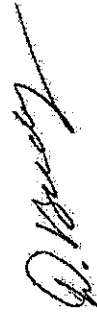
		<i>accident, daunele materiale nesemnificative vor fi achitate în limita prevăzută la art.13 alin.(1) lit.c)";</i>
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 22 alin. (4) lit. k) nu este clară referința la art. 29 alin. (4), care stabilește faptul inadmisibilității urmăririi despăgubirii și indemnizației de către creditorii asiguratului sau ai persoanei păgubite.	Se acceptă La art. 22 alin. (4) lit. k) s-a redactat și s-a corectat referința la art. 29 alin. (3).
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 25 alin. (10) lit. b) textul „alin. (12)-(14)” se va substitui cu textul „alin. (12), (13) și (14)”, or, conform uzanțelor normative, cratima se utilizează pentru a evita enumerarea a mai mult de 3 elemente de structură consecutive. La art. 25 alin. (11), întru corectitudinea redactării, cuvintele „în considerație” se vor substitui cu cuvintele „în considerare”.	Se acceptă La art. 25 alin. (10) lit. b) și art. 25 alin. (11) s-a redactat după cum s-a propus.
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	Ținând cont de prevederile art. 54 alin. (1) lit. a) și c) din <i>Legea nr. 100/2017</i> , în temeiul căreia conținutul proiectului se expune într-un limbaj simplu, clar și concis, pentru a se exclude orice echivoc, iar terminologia utilizată este constantă, uniformă și corespunde celei utilizate în alte acte normative, la art. 26 alin. (2) se propune excluderea cuvântului „Totodată”. În același context, la art. 43 alin. (6) cuvântul „neapărat” se va exclude.	Se acceptă La art. 26 alin. (2) s-a exclus cuvântul „Totodată”, iar la art. 43 alin. (6) cuvântul „neapărat”.
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 30, alin. (1) lit. b) liniuța a cincea, prezintă neclaritate stabilirea excepției pentru cele prevăzute la art. 21 alin. (7), din care motiv se va explica în nota informativă la proiect.	Se acceptă În cazul aplicării art.21 alin.(7) conducătorul auto nu va fi supus testării alcooscopice sau narcologice, motiv pentru care nu va fi înaintată acțiune de regres față de conducătorul în cauză. Documentarea accidentului prin procedura de constatare amiabilă nu presupune testarea alcooscopică sau narcologică.

MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 32 alin. (3) nu poate fi exclusă respectarea altor acte normative în activitatea BNAA.	Se acceptă art. 32 alin. (3) s-a redactat și s-a expus după cum urmează; (3)BNAA își desfășoară activitatea în baza propriului statut, a prezentei legi, a reglementărilor Consiliului Birourilor, a actelor normative ale autorității de supraveghere și a altor acte normative.
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	Vis-a-vis de art. 34: - la alin. (3): la lit. b) cuvântul „acestora” se va substitui cu cuvântul „acesta”, întrucât se referă la componența numerică a Consiliului de supraveghere; - la lit. e) termenul „restructurarea”, utilizat în raport cu BNAA, urmează a fi omis, întrucât se cuprinde în termenul de „reorganizare”, iar după termenul „lichidarea” se va completa cu cuvântul „benevolă” (în acest sens a se vedea art. 300 alin. (3) lit. d) din Codul civil, art. 18 alin. (1) lit. i) din Legea nr. 86/2020 cu privire la organizațiile necomerciale); - prevederile lit. f) se suprapun cu cele ale lit. g), din care motiv urmează a fi omise; - la alin. (5) se va rectifica referința la alin. (2), prin prescrierea alin. (3); - la alin. (11), ultima propoziție ce vizează faptul că, candidatul la funcția de director executiv trebuie să dovedească cunoașterea limbii engleze prin prezentarea actelor de studii confirmative, se va revizui în contextul reglementării de la propoziția a doua;	Se acceptă - art. 34 alin. (3) cuvântul „acestora” a fost substituit cu cuvântul „acesta”; - la lit. e) termenul „restructurarea” a fost exclus, iar după termenul „lichidarea” s-a completat cu cuvântul „benevolă” ; - prevederile lit. f) s-au comasat cu lit. g), și s-a expus după cum urmează: <i>f) decide cu privire la alte chestiuni care intră în sfera de competență a Adunării generale a membrilor stabilite prin Statut;</i> - la alin. (5) s-a corectat referința la alin. (2), prin prescrierea alin. (3); - la alin. (11) s-a revizuit și propoziția a treia a fost exclusă. - alin. (13) a fost revăzut la avizul Centrului Național Anticorupție al Republicii Moldova și s-a expus după cum urmează: ”(13) 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) nu corespunde cerințelor prevăzute în actele normative ale autorității de supraveghere; b) a fost desemnat în baza unor informații neveridice sau incomplete; c) a admis producerea riscurilor semnificative care au afectat soliditatea financiară a BNAA sau a comis încălcări a cadrului normativ intern și/sau internațional aferent activității BNAA.

	- la alin. (13) lit. c) expresia „a comis încălcări grave a prevederilor legislației” este lipsită de previzibilitate, motiv pentru care necesită a fi revizuită.	alin.13 lit. c) a fost revizuită și s-a expus după cum urmează: ”c) a comis încălcări ale cadrului normativ intern și/sau internațional aferent activității BNAA, care au dus la producerea riscurilor semnificative și au afectat soliditatea financiară a BNAA.”
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 43 alin. (8) remarcăm că, faptele ce constituie infracțiunii necesită a fi indicate în <i>Codul penal</i>, care este unica lege penală a Republicii Moldova.	Se acceptă art.43 alin.(8) a fost redactat după cum urmează: ”(8) Confecționarea, deținerea, vânzarea sau folosirea polițelor de asigurare RCA și a certificatelor de asigurare „Carte Verde” false sau neautorizate sau falsificate și/sau inducerea în eroare în privința naturii, calităților substanțiale ale materialelor, ale părților componente și ale pieselor înlocuitoare de către unițiile de reparații care recondiționează vehicule avariate constituie o infracțiune care se sancționează în conformitate cu legislația penală.”
MINISTERUL JUSTIȚIEI al Republicii Moldova	La art. 44: - alin. (1) se va exclude, întrucât reglementările propuse reiese din principiile generale privind aplicarea în timp a actului normativ; - prescripția de la alin. (3) nu este clară și aparent injustă, având în vedere că BNAA deja gestionează și utilizează mijloacele financiare ale Fondului de protecție a victimelor străzii și cele ale Fondului de compensare, în temeiul art. 31 alin. (1) lit. b) din <i>Legea nr. 414/2006</i>, fapt prescris și la art. 33 alin. (1) lit. b) din proiect; - alineatele (6) și (7) se vor exclude, fiind în contradicție absolută cu principiile activității de legiferare, statuate la art. 3 din <i>Legea nr. 100/2017</i>.	Se acceptă Întrucât domeniul asigurărilor prezintă un domeniu specific care necesită reglementări detaliate și certe, precizarea din art.44 alin.(1) se insistă a fi prezentă pentru a nu admite interpretări sau neînțelegeri ale momentului aplicării legii (de exemplu momentul încheierii contractului RCA nu coincide cu momentul despăgubirii, care poate să se producă în timp de un an, iar prin legea nouă, procedura despăgubirii, limitele de răspundere, și aprecierea daunei se va face conform unor reglementări noi). Prescripția de la alin. (3) a fost exclusă; Totodată, alineatele (6) și (7) se vor exclude, fiind integrate într-un nou alineat (5) după cum urmează:

" (5) în termen de trei ani de la data intrării în vigoare a prezentei legi, până la implementarea sistemelor informaționale automatizate de evaluare în domeniul auto, prin derogare de la prevederile art. 25 alin. (12) în cazul în care despăgubirea de asigurare se solicită în numerar sau prin virament în contul bancar al persoanei păgubite, indiferent de vechimea vehiculului și parcursul acestuia, cuantumul despăgubirii de asigurare se stabilește luând în calcul prețurile medii practicate de minimum trei unități de reparații acceptate de către asigurător pentru manopera și pentru materialele aferente reparației sau înlocuirii părților componente și a pieselor avariate, precum și pentru părți componente și piese noi fabricate în bază de licență sau originale, foste în folosință care sunt disponibile pe piața autohtonă în cazul în care părțile componente și piesele noi fabricate în bază de licență sau cele originale foste în folosință nu sunt disponibile pe piața autohtonă, costul reparației pentru vehicule se va determina înănd cont de sistemele informaționale automatizate de evaluare în domeniul auto, ce corespund cerințelor stabilite în actele normative ale autorității de supraveghere, pentru prețurile materialelor, ale părților componente și ale pieselor înlocuite. Valoarea tarifului orei de manoperă este stabilită prin actul normativ al autorității de supraveghere, în condițiile aplicabile Republicii Moldova. "

Ministru



Dumitru Budianschi

