

**Către: Ministerul Finanțelor  
Banca Națională a Moldovei**

**Nr. 62-26/AD din 22.06.2026**

***Ref.: Referitor la avizarea/consultarea publică a proiectului de Lege privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule (număr unic 318/MF/BNM/2026)***

În urma consultării membrilor EBA care activează în sectorul asigurărilor, au fost formulate o serie de observații și propuneri de îmbunătățire a proiectului de lege, orientate spre asigurarea clarității normelor, creșterea predictibilității cadrului de reglementare și facilitarea implementării eficiente a noilor prevederi.

În general, comunitatea de afaceri susține obiectivele de modernizare și armonizare a cadrului normativ național cu standardele europene. Totodată, considerăm oportună revizuirea anumitor prevederi pentru a evita eventuale dificultăți de interpretare și aplicare practică, precum și pentru a asigura un echilibru adecvat între protecția consumatorilor, stabilitatea pieței de asigurări și sustenabilitatea mecanismelor de despăgubire.

În acest sens, anexăm comentariile și propunerile detaliate formulate de membrii EBA, cu speranța că acestea vor fi examinate și valorificate în procesul de definitivare a proiectului de lege.

Vă mulțumim pentru examinarea acestora și rămânem disponibili pentru discuții suplimentare și participare la eventuale consultări tehnice pe marginea subiectelor abordate

***Anexă: Propuneri și comentarii la proiectul Legii cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto (RCA)***

***Cu înaltă considerațiune,***



**Mariana RUFU,**  
*Director Executiv EBA*

### **1. La Art.1: Obiectul de reglementare și domeniul de aplicare**

a) Propunem ca reglementările prevăzute la **alin.(2)**, care stabilesc termenul „*despăgubire de asigurare*”, să fie incluse la **Art.3 - Noțiuni principale**, întrucât nu are legătură directă nici cu obiectul de reglementare, nici cu domeniul de aplicare al legii.

**La alin.(3) lit.b)** se prevăd atribuțiile BNM de reglementare, supraveghere și control în raport cu tarifele de prime de asigurare RCA. Prioritar, urmează a se clarifica noțiunile de „tarif de primă de asigurare RCA”, precum și „primă de asigurare RCA” (spre exemplu: Art.14 alin.(11) lit.a), art.15 alin.(10) fac referire la prima de asigurare), având în vedere regăsirea pe parcursul textului a ambelor expresii. Respectiv, opinăm că ar fi util ca noțiunile în cauză, atât „tarif de primă de asigurare RCA”, precum și „primă de asigurare RCA” să fie reglementate și la Art.3 Noțiuni principale. Totodată atribuțiile BNM menționate de reglementare, supraveghere și control urmează a fi particularizate fie în textul de lege, fie printr-un act normativ subsidiar, cu trimitere la acesta în textul de lege - luând în considerare conceptul expus în proiect, de liberalizare totală a mecanismului de calcul și stabilire a tarifelor de asigurare RCA în coroborare cu nivelul de intervenție al Supraveghetorului pe acest segment.

### **2. Articolul 2. Obiectul asigurării**

a) **Alin.(2) lit.a)** - stabilește că *asigurătorul RCA acordă despăgubiri în conformitate cu nivelul impus de legislația statului membru pe teritoriul căruia s-a produs accidentul sau la nivelul impus de legislația Republicii Moldova în cazul în care acesta este mai mare*. Cu referire la termenul de „nivel” - chiar dacă est o normă transpusă integral din Directiva/103/CE, considerăm necesar concretizarea la ce se referă: diapazon al riscurilor acoperite? și/sau limita maximă ca sumă a despăgubirilor acordate?

b) **Alin.(2) lit.b)** - redacția actuală privind teritorialitatea este confuză, nefiind clară aplicabilitatea practică și nici teritoriile vizate. Textul prevede: „*nivelul impus de legislația Republicii Moldova, în cazul în care persoanele prejudiciate sunt cetățeni ai unor state membre, în timpul unei călătorii ce leagă direct două teritorii în care se aplică Tratatul privind Uniunea Europeană și Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, dacă nu există birou național competent pe teritoriul traversat în care s-a produs accidentul.*” Totuși, aplicarea legislației Republicii Moldova pe teritoriul altui stat este dificilă din punct de vedere juridic.

În Sistemul Internațional de Asigurare „Carte Verde” există deja un document aprobat care stabilește clar aria geografică și responsabilitatea fiecărui Birou, inclusiv pentru state fără Birou propriu (ex.: Italia pentru Vatican, Elveția pentru Liechtenstein, Franța pentru Monaco). De asemenea, există recomandări privind delimitarea responsabilității în caz de accidente produse în tuneluri ce leagă două state. În practică, nu a fost identificat niciun teritoriu unde să nu existe responsabilitatea unui Birou, iar frontierele statelor sunt clar delimitate.

Mai mult, norma de lege ar impune asigurătorului să acorde acoperire pentru teritorii neincluse în polița de asigurare, ceea ce este dificil de conceput chiar și ipotetic. Prin urmare, se impune clarificarea expresă a teritoriilor vizate de această prevedere.

c) **Alin.(3)** - trimiterea din text la **alin.(3)** este eronată, urmează a fi indicat alin.(2) care face referire la limite de despăgubire. Totodată, este neclar motivul pentru care contractul de asigurare RCA ar putea prevedea o altă limită maximă de despăgubire decât cea stabilită prin lege. În ansamblu, se constată aceeași redacție confuză și aplicabilitate practică incertă: în care situații anume contractul RCA ar putea prevedea o altă limită de despăgubire decât cea stabilită de lege.

### 3. Articolul 3 Noțiuni principale

a) **La pct.5)** noțiunea de „*asigurat*”, propunem completarea după sintagma de la început „proprietar și/sau utilizator al unui vehicul” cu sintagma „*condus în baza unui act legal publicat în registrul de publicitate,*” pentru a fundamenta încheierea unui contract de asigurare RCA în baza unui document legal care îndreptățește utilizatorul de a solicita și perfecta asigurarea, cu evitarea cazurilor în care orice persoană arbitrară, care nu are nici o legătură sau temei legal de conducere a vehiculului ar solicita încheierea contractului de asigurare RCA. Această precizare ar elimina posibilitatea ca terțe persoane să încheie contracte de asigurare RCA în numele proprietarului vehiculului, fără a dezvălui factorii reali de risc aferenți profilului acestuia. Respectiv, completarea cu sintagma propusă ar elimina distorsionarea și acțiunile manipulatorii, asigurând transparența și corectitudinea procesului de evaluare a riscului și consolidând echitatea în piața RCA.

b) La noțiunea de „*atelier de autoservice*” din **pct.6)**, se identifică persoana juridică care are înscris ca obiect de activitate executarea de lucrări de întreținere și reparație a vehiculelor și este autorizată pentru aceste activități. Nu este clar ce autoritate acordă autorizarea, în ce condiții legale și în ce constă acest act permisiv de desfășurare a activității, dacă va exista un registru public al atelierelor care vor deține autorizația la care face referire textul de lege.

c) **La pct.10)**, noțiunea de „*bonus - malus*”, se referă la istoricul de daune care, în mod firesc, se atribuie persoanei și nu vehiculului condus - confuzie ca în practică s-a întâlnit printre consumatorii produselor de asigurare. Pentru claritate, propunem completarea după sintagma „istoricul de daune” cu expresia „al conducătorului auto”.

d) **La pct.11)** noțiunea de „*cerere de despăgubire*” - propunem excluderea asiguratului RCA, sintagma „sau asiguratul” ca potențială persoană care ar putea înainta pretenții de despăgubire, acesta nefiind persoană îndreptățită a formula asemenea pretenții. De asemenea, se indică faptul că persoana prejudiciată...„cuantifică nivelul sumelor solicitate”. Propunem, excluderea acestei sintagme, or, în cazul neacceptării amendamentului, cel puțin, completarea cu sintagma „după caz” sau „dacă are asemenea posibilitate” întrucât, în majoritatea cazurilor, persoana păgubită nu cunoaște nivelul sumei cu care a fost prejudiciat pentru a o indica în cererea de despăgubire. Evaluarea despăgubirilor se efectuează în corespundere cu prevederile de lege și nu e obligație a păgubitului.

e) **Pct.14)** noțiunea de „*corespondent*” reglementată se limitează la nominalizarea

corespondenților doar pe teritoriul Republicii Moldova, or și asigurătorii din Republica Moldova sunt în drept a nominaliza corespondenți pe teritoriul altor state, prin intermediul biroului național. Respectiv, propunem reglementarea mai extinsă/generală a noțiunii în cauză.

f) Referitor la **pct.16)** noțiunea de „*daună totală economică*” – „*situația unui vehicul sau unui bun avariat a cărui valoare de reparație depășește valoarea de piață a acestuia*” – comunicăm că la etapa curentă se află în proces de avizare și consultanță

publică proiectul de lege întru modificarea Legii nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier (inițiat de Ministerul Afacerilor Interne), care de asemenea operează cu noțiunea de „*daună totală a vehiculului -situația în care vehiculul a suferit avarii, constatate în condițiile legislației din domeniul asigurării obligatorii de răspundere civilă auto, în urma cărora acesta nu mai poate fi recondiționat din punct de vedere tehnic sau economic*”.

Prin proiectul respectiv, și în anumite condiții, urmează a fi supuse radierii din Registrul de Stat al Vehiculelor mijloacele de transport constatate cu dauna totală. Întru coroborarea noțiunilor din aceste acte legislative, propunem a completa proiectul supus examinării și de a reglementa noțiunea de „*daună totală tehnică*”, iar la articolul dedicat despăgubirilor - pentru asemenea tip de daună, opțiunea de reparație decade și rămâne valabilă doar modalitatea de constatare a daunei și de despăgubire prin plata diferenței dintre valoarea de piață a vehiculului și valoarea epavei.

g) **Pct.30**, noțiunea de „*utilizator*” - întru invocarea unor consecințe juridice și cu efect de opozabilitate față de terți, propunem completarea la final a noțiunii cu sintagmă care să indice obligativitatea înregistrării dreptului de utilizare a vehiculului în registrele de publicitate deținute în Republica Moldova. Totodată, din sintagma „contract de leasing financiar” - a se exclude cuvântul „financiar”, întrucât leasingul poate fi și operațional, evitându-se astfel o limitare nejustificată.

h) **Pct.31)**, noțiunea de „*vehicul*” indicată la lit.b) – propunem o formulare mai clară a noțiunii de la această literă; la ce tip de mijloace de transport anume se referă, prin exemplificare: e-scooter? trotinete electrice? În caz afirmativ, urmează de coroborat cu obligativitatea încheierii contractului de asigurare RCA care se răsfrânge asupra vehiculelor care au locul de staționare obișnuit în Republica Moldova, respectiv cum se determină locul de staționare în cazul vehiculelor stabilite la lit.b).

i) De reținut că atât la capitolul noțiuni cât și pe parcursul proiectul de lege nu se regăsesc norme care ar reglementa „limitele teritoriale de aplicare ale certificatului de asigurare „Carte Verde”, respectiv urmează a fi completate cu o normă care să indice teritoriile în a căror limite este aplicabil Sistemul Carte Verde, dar nu sunt membre ale UE și/sau nu sunt semnatare ale Acordului multilateral (cum ar fi Turcia, Macedonia de Nord, Albania, Azerbaidjan, etc. spre exemplu).

#### **4. Articolul 4 Obligația de asigurare RCA**

a) **Alin.(2)** prevede că *Contractul de asigurare RCA acoperă prejudiciile materiale*

*și/sau vătămări corporale/decesul produse persoanelor prejudiciate prin intermediul vehiculului asigurat în limitele teritoriale de acoperire ale acestui contract, în conformitate cu legislația din statul în care a avut loc accidentul.* Opinăm că este o limitare a teritorialității la legislația țării unde a avut loc accidentul, inclusiv se constată neconcordanță cu art.2, alin.(2) lit.a) din proiect care prevede că *asigurătorul RCA acordă despăgubiri pentru prejudiciile terților în conformitate cu nivelul impus de legislația statului membru pe teritoriul căruia s-a produs accidentul sau la nivelul impus*

*de legislația Republicii Moldova în cazul în care acesta este mai mare.* Respectiv, propunem coroborarea normelor date.

**b) Alin.(3) lit.b)** face trimitere la același teritoriu *ce leagă direct două teritorii în care se aplică Tratatul privind Uniunea Europeană și Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, dacă nu există birou național competent pe teritoriul traversat în care s-a produs accidentul.* Amendamentul anterior referitor la aplicabilitatea practică a normei, care ar fi aceste teritorii, se reiterează.

#### **5. Articolul 5 Excepții de la obligația încheierii contractului de asigurare RCA**

**Alin.(2)** face trimitere la valoarea limitelor **minime** de răspundere stabilite la art.16.

Totuși, în alte articole ale legii (de ex. art.2 alin.(3), art.27 alin.(6) ș.a.) se utilizează noțiunea de „**limita maximă**” a răspunderii asigurătorului. Pentru a evita confuzii și interpretări eronate din partea persoanelor prejudiciate, care ar putea considera că despăgubirea începe de la un nivel minim, propunem eliminarea pe parcursul textului de lege a calificativelor „**minime**” sau „**maxime**” și utilizarea exclusivă a termenului „**limite**”.

În concordanță cu Directiva 2009/103/CE, care operează cu nivelul minim al cărui maxim revine în sarcina reglementării statului membru, respectiv în consecință, legislația națională trebuie să stabilească limitele ca nivel maxim, fără a introduce distincții terminologice ce pot genera confuzie.

#### **6. Articolul 6 Cazul asigurat**

**a) La alin.(3)**, pentru îmbunătățirea redacției propunem completarea, după sintagma „**răspunderea aparține**” cu sintagma „**asigurătorului RCA al**” ... proprietarului/utilizatorului vehiculului tractor.

**b) La alin.(5)**, pentru o redacție conformă limbajului utilizat în domeniu, propunem substituirea cuvântului „introduce” cu cuvântul „depune”... cu referire la cererea de despăgubire. Totodată la lit.b) urmează a exclude cuvintele „**birou național al statului în care vehiculul tractor staționează în mod obișnuit, pentru vehiculele înmatriculate în alte state**”, deoarece contravine art.41 alin.(1) lit.b) din proiect, precum și că în anumite state membre UE, nu Biroul Național este responsabil de gestionarea daunelor în caz de neasigurați, ci fondurile de garantare (*a nu se confunda cu fondurile de insolvență!*). Mai mult, regimul de răspundere în caz de accident cap-tractor/remorcă este diferit de la stat la stat și e

prevăzut de legislația națională a țării accidentului. Respectiv, în norma în cauză se reglementează în sarcina în a cărei entități va fi achitarea despăgubirii și în adresa cărei depune cerere de despăgubire persoana prejudiciată. Astfel, în caz de accident pe teritoriul Republicii Moldova comis de către un vehicul tractor, care staționează în mod obișnuit pe teritoriul altui stat și în raport cu care nu se deține o asigurare valabilă, persoana prejudiciată, care de regulă este cetățean al Republicii Moldova va depune cerere la BNAA, care va gestiona în calitate de organism de plată a despăgubirilor (sau fond de garantare conform Directivei RCA), cetățeanul

Republicii Moldova nefiind obligat să depună o cerere la biroul din țara în care este înmatriculat vehiculul și neasigurat.

**7. Articolul 7 Exigențe față de asigurătorul RCA Alin.(1) lit.a)** prevede că, în vederea obținerii licenței pentru activitatea RCA... asigurătorul dispune de o structură adecvată atât pentru activitatea de contractare a asigurării RCA, cât și cea pentru constatarea și lichidarea daunelor. Structura adecvată... este neclar la ce se referă??? Pentru claritate se propune a reda condiția în cauză mai detaliat.

#### **8. Articolul 8 Baza de date privind asigurările obligatorii de răspundere civilă auto încheiate pe teritoriul Republicii Moldova**

a) **Alin.(1)** pune în sarcina asigurătorilor RCA de a transmite în timp real, în mod programatic, către baza de date privind asigurările obligatorii RCA încheiate pe teritoriul Republicii Moldova informații complete și corecte referitoare la contractele de asigurare RCA încheiate pentru *vehiculele înmatriculate sau înregistrate și pentru cele care urmează a fi înmatriculate sau înregistrate în Republica Moldova*. Se reține că art.4 alin.(1) reglementează obligația de asigurare RCA în raport cu *vehiculele care staționează în mod obișnuit în Republica Moldova*, respectiv nu operează cu noțiunea de „vehicule înregistrate/înmatriculate”. Astfel, noțiunile în cauză referitoare la vehicule urmează a fi coroborate și unificate pe parcursul textului.

- **lit.a)** - considerăm norma confuză...câte tipuri de contracte RCA există? Mai mult, la **art.3 pct.20)** din proiect sunt prevăzute expres limitele teritoriale de aplicare ale asigurării RCA. Totodată, propunem includerea „**numărului contractului**” ca element informativ necesare pentru baza de date.

- **lit.e)** - propunem a expune în altă redacție și anume „**perioada de asigurare**”, deoarece de multe ori data încheierii contractului poate preceda data intrării în vigoare a acoperirii de asigurare.

- **lit.j)**, întru utilizarea unei terminologii uniforme, propunem a se substitui „țara de origine” a asiguratului cu „**statul de reședință**” al asiguratului.

- **lit.s)** invocă: *zona pentru care a fost încheiat contractul RCA externă, după caz*. Astfel, reglementarea se referă la noțiunea de **contract de asigurare RCA externă**, care prin prisma proiectului nou de lege, va fi operațional pe parcursul perioadei tranzitorii de la intrarea în vigoare a legii, până la aderarea la Tratatul UE. Ulterior, în condițiile implementării conceptului de primă unică pentru asigurarea RCA și unificării produsului de asigurare RCA

internă cu RCA externă, nu se va mai opera cu noțiunea actuală de zonă (Zona 1, Zona 3) ca teritoriu de valabilitate teritorială Carte Verde. Deși acoperirea de asigurare Carte Verde potrivit regulilor aplicabile în SIA Care Verde rămâne necesară și valabilă în continuare, teritoriul de acoperire urmează a fi incluse suplimentar și opțional, la solicitarea asiguratului, în asigurarea RCA contractată. Respectiv, prevederile de la lit.s) ar fi aplicabile pentru perioada tranzitorie, urmând a fi menționat acest aspect în proiect. Sau, includere a unei norme generale - detalii privind certificatul de asigurare „Carte Verde”.

**b) Alin.(2)** - considerăm necesar a substitui sintagma **„rezerva de daună avizată”**, cu textul **„rezerva de daune declarate, dar nesoluționate”**, deoarece la înregistrarea daunelor asigurătorul constituie și menține rezerva de daune declarate, dar nesoluționate, care se creează și se actualizează în baza estimărilor pentru avizările de daune primite de asigurător.

**c) La alin.(4)** propunem următoarele amendamente:

- **La lit.e)** - ce se întâmplă dacă asigurătorul nu deține datele specificate despre ambele vehicule implicate în accident?

- **La lit.r)** propunem înlocuirea cuvântului **„cerere”** cu cuvântul **„dreptul”** sau **„pretenție în ordine”**.

**d) La alin.(6)** considerăm că BNAA urmează să transmită către baza de date privind asigurările obligatorii RCA informații despre toate daunele gestionate, nu doar cele care se referă la asigurători insolvăbili. Respectiv, propunem a reformula norma.

**e)** Totodată, propunem completarea Articolului 8 cu un nou alineat pentru a evita apariția unor lacune de reglementare și a unui vid informațional și de cerințe tehnice oferite, cu o normă referitoare la modalitatea de acces și utilizare a Bazei de date privind asigurările obligatorii de răspundere civilă auto încheiate pe teritoriul Republicii Moldova, în următoarea redacție:

*„() În scopul asigurării continuității și integrității informațiilor și disponibilității fluxurilor de date necesare procesului de emitere și administrare a contractelor de asigurare RCA, schimbul de date în regim online prin intermediul Bazei de date privind asigurările obligatorii de răspundere civilă auto încheiate pe teritoriul Republicii Moldova se va efectua în mod bidirecțional”.*

Această abordare va garanta accesul asigurătorilor la informațiile a căror sursă unică și oficială este baza de date privind asigurările obligatorii de răspundere civilă auto încheiate pe teritoriul Republicii Moldova, inclusiv, dar fără a se limita la, informațiile privind clasa bonus-malus, istoricul polițelor de asigurare, precum și datele referitoare la contractele de asigurare aflate în vigoare sau încheiate anterior.

## **9. Articolul 9 Reprezentantul de despăgubiri**

**a) La alin.(1)**, pentru o înțelegere mai bună a textului, propunem redarea sintagmei „rezidenților în aceste state” după sintagma „prejudiciilor provocate” și nu la finalul alineatului.

**b) Alin.(2), lit.a) și b)** sunt prevăzute cazurile în care reprezentantul de despăgubiri intervine și soluționează cerere de despăgubire din partea persoanei prejudiciate.

Propunem a indica dacă aceste cazuri urmează a fi stabilite ca condiții cumulative sau nu.

c) **Alin.(4)** propunem substituirea cuvântului „*strânge*” cu cuvântul „*colectează*”.

d) **Alin.(6)** propunem excluderea cuvântului „*integral*”, deoarece cererile de despăgubire ar putea include cuantumuri nejustificate.

#### **10. Articolul 10 Încheierea contractului de asigurare RCA**

a) sugerăm completarea posibilității de regres de **la alin.(5)** și cu situația în care riscul companiei prestatoare de servicii taxi nu se declară la încheierea contractului, spre exemplu atunci când asigurare RCA este contractată on-line prin platforme digitale. Abia la producerea cazului asigurat și în procesul instrumentării dosarului de daune, se relevă că, *de facto*, asiguratul este o persoană juridică prestatoare de servicii transport în regim taxi, și nu o oarecare persoană juridică, respectiv fiind achitată o primă necorespunzătoare riscului operat potrivit propriului profil.

b) În consecință, pentru a evita omiterea anumitor situații care ar putea cădea sub incidența alin.(4) și (5), propunem redactarea acestor prevederi într-o formulă mai generalizată, cu prevederea dreptului de regres pentru toate cazurile în care riscul operat de către solicitantul asigurării nu este declarat în mod corespunzător fie la încheierea contractului, fie pe parcursul derulării acestuia prin transmiterea posesiei asupra vehiculului cu care s-a provocat accidentul rutier, respectiv, cazul asigurat.

În context, se relevă faptul că, în cadrul activităților curente, comunitatea asigurătorilor a identificat un șir de curențe și neclarități ale cadrului normativ care pun defectuos în aplicare cadrul legal, drept urmare, creându-se situații ce afectează corectitudinea calculării și aplicării tarifelor de asigurare, a acurateții statisticilor utilizate la calcularea acestora, precum și a aplicării conceptului de liberalizare a calculului primelor de bază și a coeficienților de rectificare pentru asigurarea RCA.

Respectiv, se propune reglementarea unui cadru adecvat care să descurajeze potențiale manipulări a datelor de către asigurați, ceea ce distorsionează utilizarea corectă a coeficienților de rectificare la încheierea contractelor RCA, practică care nu doar compromite integritatea procesului de subscriere, ci subminează încrederea în întregul sistem de asigurări.

c) **Alin.(10)** prevede că *Încheierea contractului de asigurare RCA se probează cu polița de asigurare RCA. Polița de asigurare RCA se eliberează cu condiția achitării primei de asigurare sau a primei rate conform prevederilor contractului de asigurare. Pentru contractele de asigurare RCA oferite ce urmează a fi încheiate pe o perioadă de 12 luni, asigurare se achită integral sau în rate lunare, trimestriale sau semestriale, conform acordului dintre asigurat și asiguratorul RCA.*

- **Conceptual insistăm pe consolidarea actelor care se eliberează asiguratului odată cu perfectarea unei asigurări RCA.** Menținerea unui contract de asigurare și a unei polițe de asigurare este inutilă, deoarece, produsul obligatoriu de asigurare RCA este reglementat exhaustiv prin act legislativ cu actele normative subsidiare, inclusiv drepturile și obligațiile părților, cazurile de acoperire, respectiv cazurile de excludere din acoperirea de asigurare, mecanismul de despăgubire, etc... Or, repetarea prevederilor legale într-un contract

de asigurare RCA, cu emiterea și a unei polițe este un proces birocratizat. Una din opțiuni ar fi reducerea semnificativă a conținutului de asigurare”, care să cuprindă datele principale despre asigurat, cu redactarea

acestuia în format concis, asemenea unei polițe de asigurare RCA practicată la moment, iar polița de asigurare va fi în formatul publicat de BNAA. Or, contractul constituie actul juridic care atestă achiziționarea asigurării RCA. Conchidem că, plata primei de asigurare este suficientă pentru probarea contractării produsului de asigurare obligatorie RCA. Pentru o înțelegere practică a modelului de document poliță + contract eliberat de către asigurător prezentăm imaginea de mai jos:

The image shows a Romanian insurance policy document (RCA) for a car. It includes fields for the policy number (RO/19/A19/PD), the date of issue (09/05/2025), and the vehicle details (Toyota). The document is marked as 'ORIGINAL' and includes a QR code for verification.

The image shows the 'NOTA PENTRU ASIGURAT' (Note for Insured) section of the policy. It details the scope of coverage, including the insured vehicle and the policy number, and lists various exclusions and conditions for coverage.

The image shows the 'CONTRACT DE ASIGURARE DE RASPUNDE CIVILA AUTO RCA' (Car Liability Insurance Contract) form. It details the policy terms and conditions, including the policy number (RO/19/A19/PD), the date of issue (09/05/2025), and the vehicle details (Toyota). The form includes a QR code for verification and a section for the insured's signature.

For additional information, please contact [www.cobx.org](http://www.cobx.org)

**Groupama** Asigurări

În caz de daună așteți  
**ALO GROUPAMA - 0374 110 110**  
 Informații utile găsiți în link-ul următor:  
<https://www.groupama.ro/informatii-utile-rga>

Link de avizare daune online: <https://www.groupama.ro/avizare-daune-online>

**Protecția datelor cu caracter personal**  
 Puteți consulta oricând cea mai recentă versiune a Notei de informare privind protecția datelor cu caracter personal pe site-ul companiei noastre, accesând următorul link <https://www.groupama.ro/politica-de-confidentialitate>

Prelucrarea se face în temeiul contractului, în conformitate cu Regulamentul UE 679/2016 al Parlamentului European și al Consiliului privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și cu Legea nr. 506/2004 privind prelucrarea datelor cu caracter personal și protecția vieții private în sectorul comunicațiilor electronice, cu respectarea tuturor drepturilor conferite de legislația aplicabilă (dreptul la informare, dreptul de acces, dreptul la rectificarea datelor, dreptul la ștergerea datelor (dreptul de a fi uitat), dreptul la restrângerea prelucrării, dreptul la portabilitatea datelor, dreptul la opoziție, dreptul de a nu fi supus unei decizii automate, inclusiv profilare).

În situația în care considerați ca drepturile dumneavoastră nu au fost respectate, puteți sesiza acest fapt la adresa de e-mail sau Autorității Naționale de Supraveghere și Prelucrare a Datelor cu Caracter Personal.

[www.groupama.ro](http://www.groupama.ro)  
 Asigurăm tot ce contează pentru tine.

d) De asemenea, alin.(10) introduce posibilitatea achitării primei de asigurare în rate lunare, trimestriale sau semestriale. Subliniem că acest mecanism complică evidența financiară a primelor colectate și, mai grav, generează incertitudine în procesul despăgubirii persoanei prejudiciate atunci când există restanțe la plata ratelor. Spre exemplu, asiguratul poate fi în imposibilitate de plată - fie din motive obiective, fie din rea voință. În aceste situații, rămâne neclar prin ce mecanism pagubitul va fi despăgubit integral, fără a fi afectat de restanțele asiguratului.

Potrivit alin.(11), contractul RCA produce efecte chiar dacă ratele ulterioare nu au fost achitate la termen, atâta timp cât asiguratorul nu și-a exercitat dreptul de rezoluțiune. Rezultă că pagubitul trebuie despăgubit integral, însă se ridică întrebarea ce pârghii de protecție financiară are asiguratorul în cazul în care asiguratul acumulează datorii până la expirarea contractului.

De reținut că piața de asigurări a cunoscut anterior perioade în care primele erau achitate în rate, iar practica a evidențiat riscuri juridice și financiare semnificative, precum:

- Neachitarea ratelor asumate prin contractul RCA - situația în care asiguratul plătește doar prima rată și ulterior încetează plata, ceea ce ridică problema efectului juridic al contractului RCA, precum și recuperarea ratelor în caz de plată a despăgubirii către terțul păgubit;

- Evidența complexă a creanțelor neîncasate, cu impact asupra stabilității financiare a asigurătorilor;

- Litigii frecvente pentru recuperarea ratelor restante, generând costuri suplimentare și incertitudine juridică;

- Riscul de instabilitate financiară a asigurătorului, dacă un volum mare de prime rămâne neîncasat, afectând capacitatea de plată a despăgubirilor;

- Crearea unui dezechilibru contractual - păgubitul are dreptul la despăgubire integrală, dar asigurătorul nu are garanția încasării primei de asigurare complete;

- Costuri administrative suplimentare pentru monitorizarea și gestionarea ratelor, ceea ce reduce eficiența operațională;

- Posibilitatea abuzului de drept - asiguratul poate beneficia de acoperire fără intenția reală de a achita integral prima;

- Incertitudinea juridică privind rezoluțiunea - momentul și efectele încetării contractului în caz de neplată nu sunt clar reglementate, ceea ce poate genera interpretări divergente și litigii.

e) Se propune excluderea Alin.(11) odată cu eliminarea posibilității de plată a primei de asigurare în rate.

f) **Alin.(13) și alin.(14)** prevăd consecințele înstrăinării vehiculului referitor la asigurarea RCA. **Propunem reformularea alin.(13)**, după cum urmează:

*„În cazul înstrăinării vehiculului, contractul de asigurare se consideră rezoluționat de drept, iar noul proprietar este obligat să încheie un contract de asigurare cu prezentarea informațiilor necesare pentru evaluarea riscului conform criteriilor stabilite în tariful de primă. Dacă noul proprietar nu a îndeplinit obligația de a încheia un nou contract de asigurare, riscul său nu se consideră asigurat.”*

Totodată, prin prisma amendamentului propus rezultă și **excluderea alin.(14)**.

În context, menționăm că, la încheierea contractului RCA, asigurătorul solicită informații pentru evaluarea riscului conform criteriilor stabilite în tariful de primă, este evident că, odată cu transferul de proprietate, profilul de risc al asiguratului se modifică substanțial. În aceste condiții, considerăm absolut necesară excluderea succesiunii drepturilor aferente contractului RCA către noul proprietar, cu instituirea obligativității încheierii unui nou contract și cu rezoluțiunea de drept a contractului RCAI încheiat de vechiul proprietar. Această măsură este indispensabilă pentru menținerea corectitudinii evaluării riscului și pentru asigurarea stabilității asigurărilor RCA.

În consecință, înstrăinarea vehiculului urmează a fi prevăzut ca temei pentru încetarea de drept contractului, la articolul de lege corespunzător.

g) **Alin.(16)**, propoziția a doua, prevede că „**Forma și conținutul poliței de asigurare RCA se publică de către BNAA pe pagina sa web oficială și reprezintă documentul internațional de asigurare pentru vehicule emis sub autoritatea BNAA în conformitate cu Recomandarea nr.5 din 25 ianuarie 1948, adoptată de Subcomitetul de transport rutier al Comitetului de transporturi pe uscat din cadrul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite**”. În esență, în acest alineat, se indică explicația de la noțiunea certificatului de asigurare „Carte Verde”. În acest caz se asimilează polița RCA cu certificatul de asigurare „Carte Verde”, urmează de indicat că forma și conținutul certificatului de asigurare „Carte Verde” se stabilesc în conformitate cu modelul și condițiile aprobate de către Consiliul Birourilor.

h) **Alin.(18)** prevede „... transmiterea informației despre contractul de asigurare RCA către baza de date privind asigurările obligatorii RCA încheiate pe teritoriul Republicii Moldova și sistemele informaționale ale asigurătorului, ale BNAA-ului și ale Băncii Naționale a Moldovei.” Nu este clar, dacă BNAA va deține o bază de date diferită sau va utiliza baza de date ținută de BNM? Având în vedere că la art.(1) alin.(5) este prevăzut că Banca Națională a Moldovei asigură implementarea, funcționarea, dezvoltarea și administrarea bazei de date privind asigurările obligatorii RCA încheiate pe teritoriul republicii Moldova, în context, propunem reformularea alin.(18) și sau completarea art.

(1) alin.(5), cu o sintagmă astfel încât să se precizeze că BNAA va utiliza baza de date administrată de BNM și nu este necesară deținerea unei baze de date separate.

## **11. Articolul 11 Perioada de asigurare și durata contractului de asigurare RCA**

a) Alin.(1) prevede că contractul de asigurare RCA se încheie pe o perioadă cuprinsă între o lună și 12 luni, multiplu de o lună, în funcție de opțiunea părților.

**Conceptual, susținem menținerea mecanismului actual de obligativitate a încheierii contractului RCA pentru 12 luni (1 an)**, cu excepțiile de rigoare reglementate la alin.(2), dar și în aceste cazuri cu perioade nu mai mici de 30 zile (1 lună).

Anuitatea perioadei de valabilitate constituie un element determinant pentru:

- o evidență clară și o statistică unitară anuală privind acest produs obligatoriu de asigurare (prime brute încasate, daunalitate etc.),
- fundamentarea actuarială a tarifelor de primă, conform art.14 alin (6) din proiectul de lege, care prevede calculul pe perioade de un an, pe segmente de riscuri omogene.

De notat că, eliberarea polițelor RCA pe perioade mai mici de 12 luni, implică atât riscuri juridice, cât și financiare cum ar fi:

- **Scăderea gradului de acoperire RCA** - în condițiile în care Republica Moldova are deja un nivel modest de acoperire prin asigurarea RCA (**C5,73% la 31.12.2025** - raportul dintre numărul de vehicule înregistrate la numărul polițelor RCA eliberate), emiterea polițelor pe termen scurt ar accentua fenomenul conducerii fără asigurare.

- **Contradicție cu Directiva 200G/103/CE** - implicit, Articolul 3 din Directivă care impune statelor membre să întreprindă măsuri suficiente care să asigure acoperirea permanentă a răspunderii civile pentru vehiculele staționate pe teritoriul lor.

- **Creșterea riscului de neplată** - asigurații pot renunța la reînnoirea poliței după o lună, lăsând perioade lungi fără acoperire.

- **Litigii juridice și impact financiar** - în caz de accidente produse în perioade de neacoperire, păgubiții pot invoca confuzia creată de polițele pe termen scurt și respectiv achitarea daunelor din Fondul de protecție și compensare, pentru care BNAA va garanta în baza Acordului Multilateral. Or, aceasta creează și mai multe divergențe în condițiile în care controlul la frontieră a polițelor RCA va fi eliminat, iar cetățenii în baza principiului liberei circulații vor conduce vehicule cu matricola MD pe teritoriul tuturor statelor membre UE, în unele dintre care limita de răspundere nu este limitată.

- **Costuri administrative suplimentare** – gestionarea polițelor pe termen scurt implică cheltuieli mai mari pentru asiguratorii (emitere, monitorizare, notificări).

Emiterea polițelor RCA pe perioade mai mici de 12 luni nu doar reduce gradul de acoperire, ci generează riscuri sistemice pentru BNAA și pentru Fondul de protecție și compensare, cu implicații directe asupra obligațiilor internaționale și a stabilității pieței.

În plus, emiterea polițelor RCA pe perioade mai mici de 12 luni contravine și condițiilor de evaluare impuse de Consiliul Birourilor de la Bruxelles în cadrul procedurii de semnare a Acordului Multilateral, unde se analizează:

- procentul vehiculelor neasigurate din totalul vehiculelor înregistrate;
- procentul daunelor provenite de la vehicule neasigurate;
- măsurile adoptate pentru combaterea conducerii fără asigurare.

Prin urmare, menținerea obligativității poliței RCA pe 12 luni este esențială pentru stabilitatea pieței, protecția păgubiților și conformitatea cu standardele europene.

Emiterea polițelor pe termen scurt ar crea premise pentru creșterea numărului de vehicule neasigurate și ar afecta negativ procesul de integrare și semnare a Acordului Multilateral.

Cele mai bune exemple de țări cu un grad majorat de acoperire a asigurărilor este practica Germaniei, Elveției, unde numărul vehiculelor neasigurate este unul infim. În aceste țări asigurările RCA, fiind considerate și asigurări pe termen lung, polițele RCA se eliberează și pentru un termen de 5 ani. Totodată, eficiența sistemelor din aceste țări se bazează pe existența unei asigurări valabile direct în procesul de înmatriculare și utilizare legală a vehiculului.

În loc să se bazeze exclusiv pe depistarea și sancționarea ulterioară a șoferilor neasigurați, statele cu rezultate bune utilizează mecanisme preventive și sisteme digitale integrate, care fac aproape imposibilă circulația legală fără asigurare RCA.

b) **Alin.(3)** stabilește că vehiculul înmatriculat în străinătate fără asigurare RCA va încheia la intrarea pe teritoriul Republicii Moldova, la punctul de trecere a frontierei de stat sau cel târziu în ultima zi de valabilitate a documentului de asigurare contract de **asigurare RCA internă**. Aceste prevederi urmează a fi corelate cu norma tranzitorie de la art.52 alin.(3) - întrucât ulterior aderării Republicii Moldova la UE, această prerogativă de la alin.(3) va decada, precum și urmează a fi coroborate cu prevederile privind asigurările la frontieră care vor fi achiziționate de conducătorii străini neasigurați RCA ulterior obținerii statutului de stat membru UE.

c) La **alin.(5)** propunem substituirea sintagmei „**valabilitate a contractului**” cu cuvintele „**perioadei de asigurare**”, precum și înlocuirea cuvintelor „**din circulație**” cu cuvintele „**de la evidență**”, pentru o redare corelată cu alte expresii utilizate în proiectul de lege.

d) De asemenea, propunem completarea **Articolului 11** cu un alineat separat (6) cu următoarele prevederi:

„(C) *Asigurătorii încheie contracte de asigurare obligatorie RCA a căror perioadă de valabilitate începe la cel mult C0 zile după data emiterii acestora.*”.

Acest amendament se consideră necesar întru evitarea posibilității de procurare anticipată a asigurărilor RCA, cu perioada de începere a valabilității uneori chiar cu jumătate de an - 1 an - 2 ani în avans, fenomen constatat pe piața asigurărilor odată cu implementarea regimului semi-liberalizat de calcul al tarifelor RCA. Această practică se consideră echivocă, întrucât permite evitarea aplicării tarifelor actualizate de asigurător pentru perioada de valabilitate a asigurării contractate, potrivit propriilor statistici și calcule actuariale și conduce la dezechilibre între riscurile asumate și primele încasate.

În acest sens, din rațiuni de obiectivitate și în corespundere cu tarifele operate de asigurători la zi, contractarea asigurării ar trebui să fie posibilă pentru perioade de asigurare care încep în maximum 60 de zile de la data emiterii contractului, ceea ce ar asigura:

- aplicarea corectă și uniformă a tarifelor stabilite și aplicate de către asigurători, pentru perioada următoare;
- eliminarea fenomenului de procurare excesivă în avans a contractelor de către consumatori;
- consolidarea stabilității financiare a asigurătorilor și protecția consumatorilor printr-un cadru echitabil.

## **12. Articolul 12 Rezoluțiunea și încetarea contractului de asigurare RCA**

a) În concordanță cu amendamentul propus anterior de a prevedea înstrăinarea vehiculului drept temei de rezoluțiune a contractului de asigurare RCA, respectiv acest temei urmează a fi indicat ca circumstanță separată de încetare de drept a contractului prevăzute la **alin.(3)**, cu eliminarea posibilității de rezoluțiune prevăzute la alin.(1) lit.b).

b) La **alin.(4)**, prin prisma amendamentului de neadmitere a plății primei în rate, se propune excluderea sintagmei „sau în rate”. De asemenea, la restituirea primei de asigurare în caz de rezoluțiune anticipată, după partea din alineat „*asigurătorul RCA*

*restituie asiguratului prima de asigurare proporțional cu perioada neexpirată a contractului RCA*” se propune completarea cu sintagma „*cu deducerea cheltuielilor de gestiune*” pe care asigurătorul le suportă pentru perioada în care contractul de asigurare a produs efecte juridice, furnizând acoperirea de asigurare RCA.

### **13. Articolul 13 Asigurarea RCA multiplă**

**Alin.(1)** prevede că, în cazul în care pentru același vehicul, la data producerii accidentului, sunt în vigoare mai multe contracte de asigurare RCA, despăgubirea de asigurare se plătește în părți egale de către toți asigurătorii RCA. Întrucât textul nu face referire expresă la același asigurat, întrebarea rezidă dacă un vehicul este utilizat de o persoană fizică și de o persoană juridică, fiecare deținând asigurare RCA contractată pe numele său, despăgubirea de asemenea se achită în părți egale în condițiile în care quantumul primei este unul semnificativ diferit? Propunem fie indicarea expresă a faptului că despăgubirea achitată în cote egale privește situația de asigurare multiplă pe numele aceluiași asigurat, iar dacă asigurații sunt persoane diferite - respectiv și despăgubirea urmează a fi achitată proporțional primelor încasate.

### **14. Articolul 14. Prima de asigurare**

a) **Alin.(3)** prevede cel puțin 3 ani anteriori de date istorice statistice pentru efectuarea unui calcul relevant al tarifului de primă de asigurare. Deși la etapa curentă se utilizează minim 5 ani de statistică relevantă pentru calcule actuariale ale primei de referință, opinăm că, în condițiile liberalizării totale a tarifului de primă, ar fi oportun stabilirea de către asigurător, prin reglementările interne, a perioadei minime necesare pentru efectuarea calculelor întru determinarea tarifului de primă. Respectiv, se propune eliminarea sintagmei „*care acoperă cel puțin 3 ani anteriori*”.

b) Partea finală a **alin.(13)** prevede că: *În cazul producerii cazului asigurat în perioada de notificare, asigurătorul RCA poartă răspundere cu drept de încasare, după caz, a unei prime de asigurare suplimentare.* Propunem a reglementa consecințele refuzului asiguratului de a plăti primă suplimentară în cazul agravării riscului pe parcursul perioadei de valabilitate a contractului și notificării din partea asigurătorului asupra necesității achitării unei prime suplimentare.

c) **Alin.(10)** - este inoportună utilizarea noțiunii de „*strategie de afaceri*”, întrucât aceasta reprezintă un document de orientare generală, care trasează direcțiile de dezvoltare pe termen lung și obiectivele strategice ale unei companii. Or, scopul reglementării propuse vizează în mod evident o analiză periodică și corelarea cu rezultatele anuale, aspecte ce țin de instrumente operaționale și de planificare pe termen scurt. În practică, implementarea strategiei de afaceri se realizează prin planuri anuale, care reflectă concret obiectivele, indicatorii și estimările pentru fiecare exercițiu de referință.

În acest sens propunem înlocuirea expresiei „*strategie de afaceri*” cu sintagma „*planul de faceri*”.

## **15. Articolul 15 Sistemul bonus-malus. Instrumente de comparare a primelor de asigurare**

a) **Alin.(4)** prevede că *asigurătorul RCA publică pe pagina sa web proprie informații din care să rezulte politicile acestuia în ceea ce privește utilizarea certificatului privind istoricul daunelor la calcularea primei de asigurare*. Politicile asigurătorului vor avea ca obiect utilizarea istoricului daunelor la calculul primei de asigurare, or nu certificatul privind acest istoric este subiectul principal al politicilor, respectiv propunem eliminarea sintagmei „*certificatului privind*”.

b) În condițiile digitalizării serviciilor și eventualitatea necesității încheierii contractului de asigurare RCA în termen cât mai curând posibil, **la alin.(7)** propunem diminuarea termenului până la care poate fi acordat certificatul privind istoricul daunelor, de la 15 zile la 5 zile de la înregistrarea cererii solicitantului.

c) **Alin.(10) lit.f)** prevede că instrumentul de comparare a primelor de asigurare pune la dispoziție informații relevante și include o gamă largă de oferte ce acoperă o parte semnificativă a pieței asigurării RCA. Propunem a completa cu norme care să clarifice ce presupune partea semnificativă a pieței de asigurări RCA: ca nr. de asigurători sau ca cotă de piață în primele brute subscribe? Sau alți indicatori care se consideră a fi relevanți.

d) **Alin.(10), lit.h)** menționează că același instrument de comparare a primelor de asigurare conține o declarație conform căreia primele de asigurare se bazează pe informațiile furnizate și nu sunt obligatorii pentru distribuitorii de asigurări RCA. Aceasta înseamnă că informațiile prezentate în instrumentul de comparare nu reflectă veridic costul real cu care poate fi achiziționat produsul de asigurare RCA în condițiile în care nu este obligatoriu pentru distribuitorii în asigurări. Respectiv, dacă solicitantul asigurării optează pentru o anumită ofertă a unui asigurător pe care, din informațiile prezentate în instrumentul de comparare, o consideră potrivită ca acoperire și cost, la solicitarea nemijlocită de contractare a asigurării, distribuitorul ar fi în drept să solicite o altă primă de asigurare decât cea reflectată în instrument (întrucât nu este obligatorie în virtutea acestor prevederi), ceea ce este inechitabil și lipsit de loialitate față de consumator.

Propunem revizuirea prevederilor de la această literă în sensul celor invocate cu indicarea obligativității respectării informațiilor furnizate prin instrumentele de comparare pentru distribuitorii în asigurări.

## **16. Articolul 16 Limitele minime de răspundere**

a) Prioritar, propunem eliminarea cuvântului „minime” din denumirea articolului, de la alin.(1), de la alin.(5), alin.(7) și în toate cazurile similare întâlnite pe parcursul textului de lege, pentru argumentele anterior prezentate în prezentul aviz la pct.5.

b) **La alin.(4)** - urmează a se clarifica referirea la „*indiferent de numărul persoanelor răspunzătoare de producerea pagubei*”. De ce se indică mai multe persoane răspunzătoare de producerea pagubelor? Or, chiar și în situații potențiale cu mai multe persoane culpabile (spre ex, cazul unui accident în lanț), fiecare conducător auto este

ținut la obligativitatea deținerii unei asigurări RCA și fiecare din aceste asigurări oferă acoperirea și se activează în cazul producerii cazului asigurat în limitele legale prevăzute.

c) Totodată considerăm că limitele de despăgubire prevăzute la Cap.3, Art.9 a Directivei 2009/103/CE, sunt considerabil mai ridicate comparativ cu cele aplicabile în prezent pe teritoriul Republicii Moldova, respectiv, având în vedere realitățile macroeconomice din Republica Moldova, inclusiv:

- nivelul veniturilor populației: salariul mediu net în Republica Moldova este semnificativ mai mic decât în statele UE, ceea ce limitează capacitatea consumatorilor de a suporta prime RCA majorate. O creștere bruscă a tarifelor ar putea reduce gradul de conformare și ar stimula fenomenul de neasigurare.

- capacitatea financiară a asigurătorilor Având în vedere proiectul de Lege cu privire la asigurări vine să consolideze capacitatea financiară a asigurătorilor, implementarea imediată a limitelor de despăgubire conform Directivei ar putea destabiliza solvabilitatea unor companii, crescând riscul de falimente și afectând încrederea consumatorilor.

- lipsa experienței în gestionarea dosarelor de daună cu un quantum al despăgubirilor majorat: inexistența unor ghiduri clare privind evaluarea prejudiciilor morale și materiale la nivelul sumelor prevăzute de Directivă, lipsa unor metodologii standardizate atât în procedură amiabilă cât și în procedură judiciară, ar putea conduce la destabilizarea procesului de despăgubire.

- aspecte ce țin de reasigurare: din experiența pieței, inclusiv a BNAA în procesul de încheiere a contractelor de reasigurare, menționăm că accesul la piețele internaționale de reasigurare este limitat, iar condițiile impuse de reasigurători cu rating sunt mai restrictive pentru piețele emergente ca Republica Moldova. O creștere abruptă a limitelor ar necesita renegocierea tratatelor de reasigurare, cu costuri suplimentare semnificative.

- gradul de dezvoltare al infrastructurii rutiere și nivelul accidentelor: Republica Moldova înregistrează un număr relativ ridicat de accidente raportat la populație, ceea ce amplifică riscul de despăgubiri mari și presiunea asupra sistemului RCA. Dacă în Uniunea Europeană decese la 1 mil. de locuitori, atunci în Republica Moldova, acest indicator constituie cca 60 - 65 decese la 1 mil. de locuitori, ceea ce este peste media europeană.

Totodată, insistăm să reținem că în țările membre ale Uniunii Europene, unde capacitatea financiară a asigurătorilor în corespundere cu principiile *Solvency II* este incomparabilă cea a pieței locale de asigurări, limitele de despăgubire prevăzute de Directivă nu au fost implementate imediat de la data publicării și intrării în vigoare a acestora, fapt prevăzut la Articolul 2 alin.(1) din Directiva CE 2021/2118 de modificare a Directivei RCA/2009/103/CE, conform căruia statelor membre s-a acordat un termen de conformare prin transpunerea prevederilor Directivei de 2 ani.

Prin urmare, relevăm că transpunerea imediată a limitelor de despăgubire prevăzute de Directiva MTPL 2009/103/CE ar putea crea consecințe sistemice de stabilitate financiară a asigurătorilor, iar despăgubirile solicitate d eventualii păgubiți să fie disproporționate față de

prejudiciul real, necorelate cu impactul asupra vieții profesionale și sociale ale păgubitului, dar cu impact semnificativ asupra stabilității financiare a asigurătorului.

În acest context, se evidențiază necesitatea instituirii unui mecanism de ajustare graduală a limitelor de despăgubire RCA, corelat cu adaptarea conceptului de primă unică, precum și cu reevaluarea și consolidarea politicilor de reasigurare. Această abordare ar asigura atât protecția păgubiților, cât și stabilitatea financiară a pieței de asigurări.

d) Totodată, considerăm că pentru prejudiciul moral urmează a fi instituită o limită de răspundere separată pentru vătămări corporale și deces după modelul prezent în actuala Lege 106/2022 cu privire la RCA. Această opinie este bazată pe două aspecte: în primul rând persoanele tind să solicite sume exorbitante din simplu motiv că pot fără o motivare convingătoare în acest sens, ceea ce creează dificultăți considerabile asigurătorului din perspectiva obligativității acestuia de a calcula și menține rezerve de daune declarată, dar nesoluționată; iar în alt doilea rând ne bazăm pe seama criticilor aduse modalității foarte vagi de reglementare a compensării prejudiciului moral. În acest sens facem referire la argumentele invocate mai jos pentru **art.2G alin.8 din proiect**.

#### **17. Articolul 17. Riscurile acoperite de către asigurătorul RCA**

a) **Alin.(1)** prevede că: *Asigurătorul RCA are obligația de a plăti despăgubiri de asigurare persoanei prejudiciate pentru prejudiciile dovedite, suferite în urma accidentului produs prin intermediul vehiculului asigurat, în conformitate cu prevederile prezentei legi, ale actelor normative ale Băncii Naționale a Moldovei și ale Comisiei Naționale a Pieței Financiare emise în aplicarea acesteia, ale legislației aplicabile locului de producere a accidentului și/sau ale Regulamentului General al Consiliului Birourilor, după caz.*

Opinăm că, riscurile acoperite de produsul obligatoriu de asigurare RCA urmează a fi expres și fără echivoc reglementate în actul legislativ care va intra în vigoare, fără extensii de riscuri în acte normative ale autorităților de supraveghere: BNM /CNPF. În actele normative subsidiare ar putea fi prevăzute anumite detalieri sau aspecte specifice de aplicare/interpretare a riscurilor acoperite de asigurarea RCA prevăzute în actul legislativ.

b) **Alin.(4)** - Având în vedere că norma respectivă prevede doar parțial situațiile în care asigurătorul are dreptul de a înainta acțiune de regres (corespunzător art.33 lit. b), lit.e) și lit.h) ), propunem fie reformularea acesteia într-o redacție nouă, cu trimitere directă la art.33, fie excluderea completă a prevederii, întrucât nu aduce valoare adăugată procesului de despăgubire. Prin urmare se va asigura claritate și coerență în 2 norme de lege.

#### **18. Articolul 18. Categoriile de persoane prejudiciate**

a) **Alin.(1)** propunem inserarea cuvântului „culpabil” după cuvântul „conducătorul”, or culpabilitatea se referă la persoană, nu la bunul material.

#### **1G. Articolul 19. Clauze contractuale de excludere**

a) **Alin.(1) lit.h)** invocă aceeași sintagmă „indiferent de numărul persoanelor

**răspunzătoare de producerea pagubei**". Se reiterează necesitatea de clarificare a referirii la mai multe persoane răspunzătoare de producerea pagubelor și deoarece norma respectivă se dublează, propunem excluderea acesteia.

## **20. Articolul 21. Obligațiile asiguratului**

**Alin.(2)** prevede că: *Asiguratul înștiințează asiguratorul RCA în termenul prevăzut la alin.(1) lit. d), cu privire la faptul că:...*

Propunem excluderea trimiterii la „termenul prevăzut la alin.(1) lit.d)” - 2 zile lucrătoare din momentul producerii accidentului rutier – întrucât asiguratul poate lua la cunoștință informațiile indicate în acest articol și după expirarea celor 2 zile lucrătoare de la data producerii accidentului rutier, respectiv înștiințarea asiguratorului RCA nu trebuie condiționată de un termen limitativ. Eventual, poate fi indicat faptul că *Asiguratul înștiințează asiguratorul RCA imediat ce a luat la cunoștință* de informațiile relevante indicate în textul de lege.

## **21. Articolul 22. Drepturile și obligațiile persoanei prejudiciate**

a) Propunem ca prevederile **alin.(1)** referitoare la informațiile pe care asiguratul le transmite persoanei prejudiciate pentru formularea de către aceasta a pretențiilor de despăgubire să fie reglementate la Articolul 21 dedicat în mod corespunzător obligațiilor asiguratului.

b) **Alin.(3)** care, în final, face referire la *limitele de răspundere ale asigurării RCA prevăzute în prezenta lege* urmează a fi coroborat cu art.2 alin.(2) lit.a) care prevede că asiguratorul RCA acordă despăgubiri în conformitate cu ... *nivelul impus de legislația statului membru pe teritoriul căruia s-a produs accidentul sau la nivelul impus de legislația Republicii Moldova în cazul în care acesta din urmă este mai mare.*

c) **Alin.(7)** prevede că *Drepturile persoanei prejudiciate într-un accident de vehicule se exercită față de BNAA, iar despăgubirile de asigurare se plătesc în limitele de răspundere stabilite la art.1C și în condițiile prevăzute la art.41, dacă:*

c) *vehiculul a fost obținut pe cale ilicită.*

Această reglementare urmează a fi coroborată cu art.41 lit.c) și completată la final cu sintagma „și neasigurat RCA”.

d) **Alin.(11)** - propunem a substitui sintagma „**stat terț**” cu sintagma „**dintr-un alt stat**”, deoarece potrivit legislației europene noțiunea de „stat terț” înseamnă orice stat care nu este membru al Uniunii Europene, al Spațiului Economic European (SEE) și nici Confederația Elvețiană.

## **22. Articolul 23. Drepturile și obligațiile asiguratorului RCA**

a) **Alin.(1)** prevede: *După ce a luat cunoștință de producerea accidentului, asiguratorul RCA este obligat:*

a) *să deschidă un dosar de daune;.....*

Considerăm iminent necesar substituirea sintagmei „**După ce a luat cunoștință de producerea accidentului**” cu sintagma „**După înregistrarea cererii de despăgubire**”, întrucât

temeiul de deschidere și obiectul instrumentării unui dosar de daune constituie cererea de despăgubire a persoanei prejudiciate. Simpla luare la cunoștință de producerea accidentului, fără o cerere de despăgubire expres formulată nu poate constitui temei de deschidere a dosarului de daune și exercitare a oricăror alte acțiuni prevăzute la lit.a) - f). A se lua în considerare că, în practică, în gestiunea Fondului de protecție a victimelor străzii de către BNAA, imediat aducerii la cunoștință de producerea accidentului rutier și explicării către persoana culpabilă care nu deține o asigurare a consecințelor financiare, părțile implicate recurg la soluționare amiabilă prin despăgubirea persoanei prejudiciate nemijlocit de către vinovat.

**b) La alin.(2)**, propunem completarea cu litera c) care să prevadă și situația suspendării dosarului de daune în cazul contestării actului constatator al vinovăției, cu informarea persoanei prejudiciate în mod corespunzător în coroborare cu alin.(7) din prezentul articol.

**c)** Aplicabilitatea **alin.(4)** este neclară, întrucât nu se înțeleg situațiile la care acesta se referă. Formularea actuală poate genera confuzie și interpretări divergente, motiv pentru care se impune o reformulare care să determine cu precizie domeniul de aplicare. Or, dacă reducem sumativ norma, rezultă că aceasta prevede o obligație a asigurătorului și dacă nu o respectă rămâne obligat.

**d) Alin.(5)** - a doua propoziție prevede că: *„În lipsa răspunsului din partea persoanei prejudiciate sau în cazul neacceptării ofertei de despăgubire de către persoana prejudiciată, asigurătorul RCA achită despăgubirea oferită persoanei prejudiciate în termenii stabiliți în prezenta lege.”*. Considerăm că norma urmează a fi completată după sintagma **„asigurătorul RCA”** cu cuvintele **„revizuire despăgubirea sau”**, deoarece în situațiile în care păgubitul prezintă documente justificative care nu au fost prezentate la întocmirea ofertei asigurătorul poate revizui cuantumul despăgubirii oferite, fără a fi obligat să achite despăgubirea calculată inițial.

**e) La alin.(6)**, textul prevede că Asigurătorul RCA este obligat să soluționeze cererea și să achite despăgubirea de asigurare în cel mult 3 luni de la data depunerii cererii. Propunem completarea formulării cu **„și/sau să achite despăgubirea de asigurare”**, având în vedere că nu toate cererile de despăgubire se finalizează prin plată. În special, ne referim la situațiile în care dosarul nu conține toate actele necesare, cum ar fi expertizele medicale obligatorii în caz de vătămări corporale. Respectiv, cererea de despăgubire ar putea fi soluționată și prin refuzul în satisfacerea acesteia în baza unor argumente plauzibile. Or, formularea actuală poate induce ideea că soluționarea cererii

presupune automat achitarea despăgubirii, ceea ce nu corespunde realității practice. Introducerea expresiei **„și/sau”** ar clarifica faptul că soluționarea poate însemna fie plata despăgubirii, fie respingerea cererii, fie amânarea deciziei până la completarea documentației.

**f) Alin.(8)** face referire la penalități în conformitate cu legislația civilă. Pentru claritate și aplicarea arbitrară a penalităților, propunem a indica o mărime procentuală concretă

- de exemplu, penalitate de 0,01% pentru fiecare zi de întârziere, calculată pe baza sumei totale de despăgubire convenită sau a diferenței de sumă neplătită, astfel cum este prevăzut în legislația actuală.

### **23. Articolul 24. Constatarea amiabilă a accidentului de vehicul**

**Alin.(2)** stipulează că *„Constatarea amiabilă realizată în mod electronic și cererea de despăgubire electronică se remite în mod automatizat din aplicația guvernamentală integrată a serviciilor electronice, prin intermediul platformei de interoperabilitate (MConnect), asigurătorului RCA al persoanei presupuse responsabile de accident și, după caz, asigurătorului cu care persoana păgubită are încheiat un contract de asigurare de bunuri.”*. Nu este clar argumentul de ce nu este indicată posibilitatea remiterii electronice a constatului amiabil de accident și propriului asigurător RCA al persoanei prejudiciate dacă aceasta intenționează să apeleze la procedura de decontare directă. Respectiv, propunem completarea reglementărilor cu această posibilitate.

### **24. Articolul 25. Dosarul de daune. Stabilirea prejudiciilor**

**a) La alin.(3)** se stabilește că *Asigurătorul RCA publică și actualizează permanent pe pagina web proprie următoarele:*

*a) datele necesare care să permită persoanelor prejudiciate accesul direct la informațiile privind procedura de avizare și constatare a daunelor.*

Considerăm norma confuză, deoarece nu este clar în ce constă procedura de avizare a daunelor, ca opțiune ori urmează a fi reglementată procedura separată pentru avizarea daunelor, dar este o obligație suplimentară a persoanei păgubite. Cel mai optim este menținerea unei singuri noțiuni și proceduri cum ar fi depunerea cererii de despăgubire.

Totodată, propunem completarea alin.(3) cu o literă nouă, prin care să se prevadă obligativitatea deținerii asigurării RCA valabile de către ambii conducători implicați în accident, ca premisă pentru întocmirea constatului amiabil de accident.

Această condiție este în concordanță cu practica statelor membre ale Uniunii Europene, inclusiv România, unde constatarea amiabilă presupune existența unei acoperiri RCA pentru ambele părți implicate în accident. Întrucât procedura de constatare amiabilă reprezintă un mecanism prin care vinovatul evită aplicarea sancțiunilor contravenționale pentru producerea accidentului, considerăm echitabil ca această facilitate să fie accesibilă doar conducătorilor care au contribuit la Fondul de protecție și compensare prin achiziționarea unei polițe RCA.

În caz contrar, atunci când vinovatul nu este asigurat, nu se justifică utilizarea procedurii de constatare amiabilă, întrucât acesta nu a participat la mecanismul de solidaritate financiară al pieței și nu a contribuit la protecția victimelor accidentelor rutiere.

**b) La alin.(5), lit.a)**, propunem excluderea sintagmei *„cu utilizarea semnăturii electronice simple”* sau măcar excluderea cuvântului *„simple”* din sintagma menționată, întrucât un document poate fi semnat nu doar cu semnătură electronică simplă, dar și cu

semnătură electronică avansată calificată/necalificată, iar indicarea expresă a unui anumit tip de semnături ar exclude pe celelalte și ar limita posibilitățile de semnare a unui document.

c) Se propune excluderea **lit.b) de la alin.(5)**, care prevede prezentarea explicației asiguratului sau a utilizatorului vehiculului privind producerea accidentului rutier, cu excepția cazurilor de vătămări corporale grave, deces ori eschivare de la răspundere. Argumentăm această propunere prin faptul că, în practică, asiguratul sau persoana vinovată de accident rareori are interacțiune directă cu asiguratorul, ceea ce face aproape imposibilă obținerea unei explicații scrise pentru dosarul de daune.

De regulă, documentația necesară este furnizată de către păgubit, iar asiguratul sau vinovatul accidentului oferă păgubitului doar informații privind existența poliței de asigurare RCA. În aceste condiții, solicitarea unei explicații suplimentare nu are valoare juridică relevantă, întrucât dosarul de daune se bazează pe acte oficiale care constată vinovăția: constatul amiabil, procesul-verbal întocmit de poliție sau hotărârea instanței de judecată. Menținerea acestei prevederi ar adăuga un document redundant, lipsit de forță probatorie, care ar complica inutil procedura de soluționare a daunelor. Prin urmare, considerăm justificată excluderea lit.b) pentru a asigura coerența și eficiența procesului de despăgubire.

d) **Lit.i) de la alin.(5)** stabilește că la dosarul de daune se anexează **documentele care confirmă producerea vătămarilor corporale sau decesul**. Întrucât reglementarea în cauză se referă doar la documentele care confirmă producerea vătămarilor corporale sau survenirea decesului, propunem completarea la final cu sintagma „**precum și a cheltuielilor rezultate din acestea**” (s-ar subînțelege cheltuieli de tratament, cheltuielile legate de deces).

e) Prevederile de la **lit.l) alin.(5)**: *angajamentul scris prin care persoana prejudiciată se obligă să restituie despăgubirea de asigurare, în cazul anulării actelor întocmite de către angajații organelor de poliție, unităților de pompieri, procuraturii, instituțiilor medicale sau în cazul anulării formularului „Constatare amiabilă de accident”, după caz*, propunem a fi prevăzute în cererea de despăgubire, nefiind necesar a fi inclus într-un act separat la dosar.

f) Se propune completarea **alin.(5)** cu o nouă literă care să prevadă documentele care confirmă deteriorarea altor bunuri decât vehiculele, precum și pieirea/vătămarea animalelor, după caz.

g) Propunem ca norma prevăzută la **alin.(6)**, *În cazul în care asiguratorul RCA nu a examinat bunurile avariate și nu a încheiat un proces-verbal de constatare a prejudiciilor în termenul specificat la art.23 alin.(1) lit.d), persoana prejudiciată are dreptul să apeleze la serviciile experților judiciari, ale entităților înregistrate și autorizate să efectueze expertize auto merceologice și auto tehnice sau ale atelierelor de autoservice pentru constatarea prejudiciilor, fără a prezenta asiguratorului RCA bunurile avariate, să fie completată la final cu textul „sau ale atelierelor de autoservice pentru constatarea prejudiciilor, cu invitarea asiguratorului. Neprezentarea asiguratorului la data, ora și locul examinării vehiculului nu împiedică examinarea acestuia și constatarea prejudiciilor.”* Completarea normei va oferi posibilitate păgubitului să apeleze direct la servicii unui atelier de reparații specializat în constatări de daune în mod profesionist.

**h) Alin.(7)** al articolului prevede: *Procesul-verbal de constatare a prejudiciilor se încheie de către asiguratorul RCA sau reprezentantul său de despăgubiri, cu invitarea obligatorie a asiguratului, proprietarului și/sau a utilizatorului de vehicul responsabil de producerea accidentului și a persoanei prejudiciate, și se semnează de către persoanele prezente la întocmirea acestuia. Asiguratorul RCA sau reprezentantul de despăgubiri este obligat să informeze persoanele prezente cu privire la dreptul acestora de a consemna obiecții în procesul-verbal.*

Norma propusă, prevede participarea obligatorie a asiguratului, proprietarului și/sau utilizatorului vehiculului responsabil de producerea accidentului, alături de persoana prejudiciată, la întocmirea procesului-verbal de constatare a prejudiciilor. În practică, aceste persoane sunt adesea diferite, ceea ce generează dificultăți și întârzieri procedurale.

Totodată, conform practicii statelor membre ale Uniunii Europene, cu excepția situațiilor în care există drept de regres, la constatarea daunelor participă doar reprezentantul asiguratorului și persoana prejudiciată. Această abordare simplifică procesul, evită tergiversările și asigură celeritatea soluționării dosarelor.

Interesul persoanei vinovate de producerea accidentului rutier este limitat atunci când nu există drept de regres, iar obligarea asiguratorului la citarea acesteia implică costuri suplimentare nejustificate. Prin urmare, se recomandă restrângerea obligației de participare la procesul-verbal doar la păgubit și reprezentantul asiguratorului, în conformitate cu bunele practici europene.

Respectiv, propunem expunerea normei în următoarea redacție:

*„(7) Procesul-verbal de constatare a prejudiciilor se încheie de către asiguratorul RCA sau reprezentantul său de despăgubiri cu invitarea obligatorie a persoanei prejudiciate.*

*(8) În cazul în care despăgubirea de asigurare urmează a fi recuperată în ordine de regres, conform art.33, la constatarea daunei este invitat obligatoriu și asiguratul sau utilizatorul vehiculului responsabil de producerea accidentului rutier.*

*(5) Asiguratorul RCA sau reprezentantul de despăgubiri este obligat să informeze persoanele participante la constatare cu privire la dreptul acestora de a consemna obiecții în procesul-verbal, care se semnează de către persoanele prezente la întocmirea acestuia.”.*

**i) La alin.(10)** propunem menționarea faptului că persoana prejudiciată are dreptul să consulte documentele care se includ în dosarul de daune conform alin.(5) și nu la toate documentele, inclusiv prin prisma respectării principiilor și a legislației protecției datelor cu caracter personal, care ar putea fi conținute în anumite documente și care ar putea fi prezentate spre examinare persoanei prejudiciate doar cu acordul posesorului de date.

**j) Alin.(12)** prevede că: *după finalizarea dosarului de daune și la solicitarea persoanei prejudiciate, asiguratorul RCA prezintă acesteia actul de evaluare sau devizul cheltuielilor de reparație și/sau de înlocuire a părților componente ori a pieselor avariate, cu*

*indicarea prețurilor, sau alte documente în baza cărora a stabilit cuantumul despăgubirii de asigurare*

Propunem excluderea acestui alineat, întrucât potrivit art.23 alin.(2) și (3) din proiectul de lege, în termen de până la 30 de zile lucrătoare de la data primirii cererii de despăgubire, asiguratorului este obligat la prezentarea unei oferte către persoana păgubită privind soluționarea cererii sale de despăgubire, iar oferta de despăgubire înaintată persoanei prejudiciate de către asiguratorul RCA cuprinde modul detaliat de calcul a despăgubirii de asigurare și sursele de referință. Astfel, ținând cont de obligativitatea înaintării unei oferte în care se justifică detaliat calculul despăgubirii propus de asigurator, prezentarea în mod separat a actului de evaluare dublează în mod nejustificat responsabilitățile asiguratorului.

## **25. Articolul 27. Stabilirea despăgubirii și/sau indemnizației de asigurare**

**a) Alin.(1)** prevede că: *Cuquantumul despăgubirii de asigurare se stabilește în baza unui acord de despăgubire încheiat între persoana prejudiciată și asiguratorul RCA, întocmit în formă scrisă sau prin mijloace electronice.* Pentru a exclude eventuala interpretare că un acord de despăgubire trebuie în mod obligatoriu încheiat la finalizarea instrumentării unui dosar de daune, propunem redacția că respectivul acord **„poate fi stabilit”** cu substituirea astfel a cuvântului **„se stabilește”**. Acest fapt rezultă și din redacția alin.(3) al acestui articol, și anume în cazul exprimării acceptului cu privire la oferta de despăgubire prin mijloace electronice, asiguratorul efectuează transferul cuantumului despăgubirii de asigurare fie în contul bancar/de plăți prezentat de păgubit, fie către atelierul de autoservice care a efectuat sau care va efectua reparația, nemaifiind necesar încheierea unui acord separat cu privire la despăgubirea de asigurare.

**b) Alin.(2)** *În cazul stabilirii cuantumului despăgubirii de asigurare prin hotărâre judecătorească, drepturile persoanei prejudiciate în accidentul de vehicul aflat în proprietatea și/sau în utilizarea unui asigurat din Republica Moldova se exercită față de asiguratorul RCA, în limitele obligației acestuia, conform prezentei legi.* - se propune reformularea alin.(2), întrucât aplicabilitatea practică a normei este neclară. Textul actual prevede că, în cazul stabilirii cuantumului despăgubirii prin hotărâre judecătorească, drepturile persoanei prejudiciate se exercită față de asiguratorul RCA din Republica Moldova, în limitele obligației acestuia.

Totuși, situațiile transfrontaliere ridică dificultăți. Spre exemplu, dacă un cetățean al Austriei este prejudiciat pe teritoriul Republicii Moldova de către un asigurat RCA și obține o hotărâre judecătorească în instanțele din Austria, norma actuală îl obligă să se adreseze direct asiguratorului din Republica Moldova, fără posibilitatea de a apela la reprezentantul de despăgubiri desemnat de asiguratorul din Republica Moldova. Această limitare contravine principiilor dreptului civil internațional, care consacră dreptul persoanei prejudiciate de a se adresa instanței din statul său de domiciliu.

În lipsa unei clarificări, norma poate genera conflicte de jurisdicție și restrânge accesul la mecanismele de protecție prevăzute de legislația europeană. Se recomandă ajustarea textului pentru a asigura compatibilitatea cu dreptul internațional privat și cu practica Uniunii Europene, permițând persoanei prejudiciate să își exercite drepturile atât față de asigurătorul RCA, cât și prin intermediul reprezentantului de despăgubiri.

c) **La alin.(3)**, pentru o înțelegere mai clară a textului, propunem partea finală să fie redactată ca propoziție separată, cu substituirea cuvântului „**reevalua**” cu cuvântul „**reexamina**”: „*Cuantumul despăgubirii plătite se va reexamina la solicitarea persoanei prejudiciate în baza documentelor justificative depuse ulterior plății*”, întru excluderea interpretării din care să rezulte că *cuantumul despăgubirii în mod obligatoriu se reevaluează (se stabilește un alt cuantum)*.”.

d) **În redacția alin.(4)**, cuvântul „**reevaluare**” a substitui cu cuvântul „**reexaminare**” și urmează a fi folosit din considerentul sus-exprimat.

e) **La alin.(6)** de exclus cuvântul „**maximă**”, deoarece sintagma „*limita maximă*” este un pleonasm, pentru că „*limita*” deja desemnează un prag, în cazul proiectului de lege superior.

f) **La alin.(7), lit.b)** propunem completarea la final „**în corespundere cu art.17 alin.(2) lit.f) din prezenta lege.**”.

g) **La alin.(7), lit.d)**, urmează a fi corectată în proiect și trimiterea greșită: nu art.25 alin.(5), dar alin.(6).

h) **La alin.(13)**, propunem reformularea sintagmei de la început „Pentru nerespectarea prevederilor alin.(12)” și substituirea cu sintagma „**În condițiile respectării prevederilor alin.(12)**”.

## **26. Articolul 28. Stabilirea despăgubirii de asigurare în cazul avarierii sau distrugerii vehiculului**

a) **Potrivit alin.(2)** al acestui articol, *Persoana prejudiciată poate opta pentru reparare până la valoarea de piață a vehiculului, calculată în urma evaluării, sau pentru soluționarea cazului ca daună totală economică prin plata diferenței dintre valoarea de piață a vehiculului și valoarea epavei.*

Referitor la opțiunea de reparație, vehiculul cu dauna totală economică reparat – în ce măsură, din punct de vedere al securității tehnice, acest vehicul poate fi acceptat în circulație. Propunem completarea la această opțiune cu sintagma utilizată în legislația curentă (Legea 106/2022 cu privire la asigurarea RCA) - „**dacă cerințele tehnice permit repararea vehiculului**”.

b) Deoarece alin.(2) reglementează modalitatea de despăgubire pentru cazul daunei totale economice. În condițiile amendamentului propus la Articolul „Noțiuni principale” referitor la reglementarea noțiunii de „**daună totală tehnică**” - propunem a completa imediat cu un alineat nou care să prevadă modalitatea de constatare a daunei totale tehnice, cât și a modalității de despăgubire în cazul daunei totale tehnice a vehiculului. Respectiv în acest caz, opinăm că recondiționarea tehnică/reparația vehiculului este imposibilă, ci doar plata diferenței dintre valoarea de piață a vehiculului și valoarea epavei.

c) **Alin.(G):** *Dacă pentru unele părți componente ale vehiculului nu există prețuri practicate de către atelierele de autoservice, valoarea de nou a acestora se stabilește în baza prețurilor părților componente ale unor vehicule similare. Dacă nu sunt prețuri practicate de ateliere, de ce nu se iau în calcul prețurile din sistemele de evaluare, dar se raportează la prețurile de la vehicule similare.*

d) **Alin.(13)** stabilește că: *în cazul dezacordului persoanei prejudiciate privind cuantumul despăgubirii de asigurare, stabilit conform alin.(10) și (12), cu excepția cazului în care reparația a fost deja efectuată de către atelierul de autoservice, valoarea despăgubirii, al costurilor materialelor, al părților componente și al pieselor înlocuitoare se determină de către asiguratorul RCA, ținând cont de sistemele informaționale automatizate de evaluare în domeniul auto ce corespund cerințelor stabilite în actele normative ale Comisiei Naționale a Pieței Financiare.*

Or, alin.(12) din articol de asemenea stabilește determinarea valoarea despăgubirii, pe baza costurilor materialelor, al părților componente și al pieselor înlocuitoare exclusiv, cu aplicarea sistemelor informaționale automatizate de evaluare în domeniul auto, care corespund cerințelor stabilite în actele normative ale Comisiei Naționale a Pieței Financiare. Respectiv care este soluția pentru cazurile de dezacord în virtutea alin.(13)? Considerăm normele ambigui, inclusiv și în condițiile în care asiguratorul urmează să propună o ofertă argumentată asupra cuantumului despăgubirii, iar aceasta este cu impact direct asupra dreptului păgubiților la o compensare justă a prejudiciilor cauzate.

e) Deoarece **alin.(14) și alin.(15)** din proiectul lege au un sens identic, dar nu expun vreo consecință clară a nerespectării lor, propunem comasarea lor într-un singur alineat și indicarea unei consecințe exprese așa cum este prevăzut în art.25 alin.(14) din actuala Lege RCA nr.106/2022. Respectiv, propunem comasarea alineatelor și expunerea într-un singur alineat 14 cu următorul cuprins: *„(14) Este inadmisibilă stabilirea despăgubirii de asigurare în temeiul oricăror acte de evaluare, expertize judiciară sau extrajudiciare, care contravin prevederilor prezentei legi.”*

Această formulare acoperă integral reglementările din alin.(14) și (15) ale proiectului, dar aduce plus valoare prin oferirea unei certitudine juridice în cazul omisiunii de conformare.

## **27. Articolul 29. Stabilirea indemnizației de asigurare în caz de vătămare corporală și/sau al decesului**

a) **Alin.(2)** conține sintagma „fără a se limita la acestea” - este interpretabil, dând posibilitate persoanei vătămate de a pretinde orice fel de cheltuieli nejustificate. Propunem excluderea acestei sintagme.

b) **Alin.(4) lit.c) și alin.(7)** prevăd acoperirea prin despăgubire a prejudiciului nepatrimonial. De asemenea, **alin.(7)** menționează că, în caz de vătămare corporală sau al decesului cauzat de accidentul de vehicul, persoana prejudiciată, după caz, persoana îndreptățită poate solicita prejudiciu nepatrimonial (moral). Întrucât la Articolul 3 Noțiuni principale este

prevăzută cine este *persoana prejudiciată* - *orice persoană îndreptățită să primească despăgubire pentru orice prejudiciu produs de vehicule*, iar persoana prejudiciată este îndreptățită să primească despăgubiri, propunem a se face clarificare între noțiunile indicate la alin.(7) al art.29 și necesitatea indicării „persoana prejudiciată, după caz, persoana îndreptățită”.

**c) Alin.(8) lit.a și b)** stabilesc niște criterii generale care urmează a fi evaluate întru stabilirea prejudiciului moral, fără a exclude alte mijloace de probă admise de legislație. Opinem că, criteriile stabilite sunt foarte vagi, interpretabile și în mod prea generalist redate. Pentru o practică obiectivă și unitară pe piață, atât pentru asigurători/BNAA, cât și pentru persoanele prejudiciate, similar cadrului legal existent (*art.13 alin.(1) lit.d*), *alin.(2) din Legea nr.10C/2022 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto*) propunem completarea proiectului de lege cu norme sau indicarea elaborării unui act normativ secundar, separat - a unui ghid/îndrumător, prin care să se prevadă reglementări cu principii-reper pentru calcularea prejudiciului moral, persoanele pasibile a solicita acest prejudiciu (de exemplu, membri ai familiei: soț supraviețuitor/ copiii, părinții, alte categorii de rude), întru excluderea situațiilor în care orice persoană ar putea invoca suferințe nejustificate urmare a decesului persoanei păgubite, pentru care proiectul de lege nu stabilește prevederi clare de cuantificare, care ar duce în final la îngreunarea și tergiversarea procesului de instrumentare a unui dosar de daune, precum și la creșterea numărului de cazuri deferite instanței de judecată pentru examinare și stabilire a prejudiciului moral.

De reținut că, absența unor reglementări explicite privind prejudiciul moral riscă să genereze confuzii în practică. În lipsa unor norme legale, ghiduri sau alte instrumente de orientare, instanțele de judecată în cazul accidentelor rutiere nu dispun de criterii clare pentru analiza cazurilor în care se solicită despăgubiri de asigurare disproporționate (chiar dacă acestea se încadrează în limitele prevăzute de lege - 5 mil. EUR).

Astfel, nu există repere pentru a aprecia dacă suma solicitată reflectă în mod real prejudiciul suferit, dacă este proporțională cu impactul asupra vieții profesionale și sociale, și dacă corespunde consecințelor pe termen lung ale accidentului asupra persoanei prejudiciate. În lipsa unor reglementări, riscul de practici neunitare și de hotărâri contradictorii este major, ceea ce afectează predictibilitatea și echitatea sistemului de despăgubiri.

În context, se impune reglementarea expresă a criteriilor de acordare a despăgubirilor pentru prejudiciul moral sau stabilirea elaborării unui act secundar, pentru a evita confuzii și practici neunitare.

## **28. Articolul 30. Stabilirea despăgubirii de asigurare în caz de vătămare sau decesul animalelor**

Propunem a opera cu noțiunea de „*pieire*” și nu „*deces*” atât în denumire, cât și pe tot parcursul textului când se face referire la animale.

### 29. Articolul 32. Plata despăgubirii de asigurare

a) **La Alin.(1)** propunem a substitui cuvântul „*acordul*” cu „*acceptul*” pentru a nu face confuzie cu însăși noțiunea de acord ca document din dosarul de daune. Totodată, la lit.a) care face referire la posibilitatea plății despăgubirii în numerar propunem a completa cu sintagma „*în condițiile legislației aplicabile*”, întrucât persoana păgubită ar putea pretinde numerar și în cuantum care ar exceda limita prevăzută de legislație.

b) **La alin.(6)** propunem excluderea sintagmei „*fizice sau juridice*” din prima propoziție: *Despăgubirea de asigurare se plătește de către asiguratorul RCA nemijlocit persoanei fizice sau juridice prejudiciate*, nefiind necesar indicarea separată a tipului de persoană.

c) **La alin.(7)** după cuvântul „*asiguratului*”, propunem completarea „*sau persoanei responsabile de producerea accidentului*” întrucât ar putea fi cazuri în care nemijlocit persoana culpabilă, nu neapărat asiguratul a despăgubit persoana prejudiciată.

### 30. Articolul 33. Dreptul de regres al asiguratorului RCA

a) Prioritar relevăm că denumirea articolului nu corespunde cu cel din cuprinsul proiectului de lege. Urmează a se opta pentru o anumită denumire.

b) **La alin.(1) lit.d)** se propune completarea după cuvântul „*infracțiunii*” cu sintagma „*sau contravenție*”. Modificarea acoperă situații care sunt la fel de periculoase precum persoana a comis o contravenție de exemplu a traversat intersecția la roșu, iar ulterior încearcă să evadeze de la reprezentanții forțelor de ordine care l-au somat să oprească.

c) **La alin.(1) lit.e)** se propune substituirea sintagmei „*constatată în condițiile*” cu cuvântul „*potrivit*”, precum și completarea finală cu sintagma „*și/sau Codului penal*”. Această clarificare este necesară întrucât, în practică, organele de poliție nu întocmesc întotdeauna un proces-verbal de constatare a contravenției privind încălcarea regulilor referitoare la dreptul de a conduce, ceea ce conduce la pierderea dreptului de regres al asiguratorului.

Totodată, includerea expresiei „*și/sau Codului penal*” este justificată prin prevederile art.65<sup>1</sup> din Codul penal, care reglementează situațiile în care privarea sau anularea dreptului de a conduce mijloace de transport se dispune de către instanța de judecată. Astfel, modificarea propusă asigură coerența legislativă și previne lacunele ce pot limita exercitarea dreptului de regres al asiguratorului.

d) **Alin.(1) lit.h)** prevede dreptul de regres pentru cazuri în care persoana răspunzătoare de producerea prejudiciului a condus vehiculul fără consimțământul asiguratului. Propunem a indica expres: consimțământul prezumat sau expres al asiguratului?

### 31. Articolul 34. Despăgubirea directă dintre asiguratorii RCA

a) **Alin.(1) lit.d)** prevede sintagma „*ambele vehicule*”, respectiv propunem excluderea cuvântului „*ambele*” din această sintagmă întrucât ar putea fi implicat în accident și cuplajul cap-tractor – remorcă, care deja este format din 2 vehicule, iar conducătorul

auto al vehiculului tractor ar intenționa să recurgă la procedura de decontare directă.

b) Se propune de excluderea **lit.f) al alin.(1)** – obligativitatea deținerii unui sistem informațional de automatizat de evaluare în domeniul auto care corespund cerințelor stabilite în actele normative ale CNPF, este prevăzută pe tot parcursul proiectului de lege ca o modalitate de evaluare a despăgubirii, totodată deținerea acestui sistem este indicată ca exigență pentru asigurător de a desfășura activitatea RCA la art.7 alin.(1) lit.h) din proiectul de lege.

c) **La Alin.(6)** insistăm pe excluderea sintagmei de la început „**Pentru aplicarea prevederilor alin.(5)**” întrucât nu are legătură textuală și de înțelegere cu restul textului din alineat.

### **32. Capitolul IV Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule**

a) În ansamblu, susținem reglementările referitoare la BNAA și activitatea care, practic acoperă calitatea de organism de plată a despăgubirilor - inclusiv spectrul de atribuții aferente fondurilor de garantare (potrivit Directivei MTPL - daunele provocate de neasigurații RCA sau vehicule/conducători neidentificați), organism de compensare, centru de informare.

b) În acest sens propunem extinderea competențelor de reprezentare și îndeplinire a prerogativelor și a atribuțiilor BNAA de la Art.35 alin.(2) fără a se rezuma doar la birou național, dar menționarea și a celorlalte atribuții pe care le va deține BNAA, în corespundere cu art.36 alin.(1). Astfel propunem completarea la final cu sintagma „atribuții de organism de despăgubire de asigurare (organism de garantare), de centru de informare, de organism de compensare.

c) Deși Art.36 alin.(1) lit.a) stabilește că BNAA are atribuții de bază în calitate de birou național, pe parcursul textului de lege din acest capitol, nu se regăsesc reglementări privind cazurile în care BNAA intervine în calitate de Birou Național, și anume plata sumelor datorate către persoanele păgubite în Republica Moldova, pentru a compensa pagubele produse de către asigurații RCA / deținătorii de certificate de asigurare „Carte Verde” emise de către asigurătorii din străinătate atribuții valabile atât în perioada tranzitorie, cât și după aderarea la UE în baza Regulamentului General al Consiliului Birourilor de la Bruxelles. În context, se citează și prevederile art.22 alin.(4) din proiect: *Drepturile persoanei prejudiciate prin accidentul produs pe teritoriul Republicii Moldova de vehiculul aflat în proprietatea și/sau în utilizarea unei persoane asigurate RCA de către asigurători cu sediul în alte state aflate în aria de competență a unui birou național se exercită față de asigurătorul acestei persoane prin intermediul BNAA-ului sau prin corespondenții desemnați.*

De asemenea, cazurile de garantare și recuperare a prejudiciilor provocate de deținătorii de certificate Carte Verde false / neautorizare care cad sub incidența atribuțiilor de birou național prin prisma prevederilor art.9 din Regulamentul General al COB, dar și rambursarea către birourile naționale, asigurătorii sau corespondenții din străinătate a sumelor plătite de către aceștia cu titlu de despăgubire de asigurare pentru pagubele produse de către deținătorii de certificate de asigurare Carte Verde eliberate de asigurătorii din Republica Moldova – atât pentru perioada tranzitorie cât timp se va menține conceptul de asigurare RCA separată:

RCAI și RCAE (art.52 alin.(3), lit.a) din proiect) cât și după expirarea acesteia.

Astfel, propunem inserarea acestor atribuții într-un articol separat cu denumirea

„**Atribuții ale BNAA în calitate de Birou Național**”, la care să se facă trimitere în art.36 alin.(1) lit.a), similar literelor b) - d) din același articol și alineat din proiect, cu următorul conținut:

„(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 RCA.

(2) Pentru îndeplinirea acestui obiectiv, BNAA garantează despăgubirea de asigurare persoanelor păgubite:

a) pe teritoriul statelor membre ale Sistemului Internațional de Asigurări „Carte Verde”, pentru pagubele produse de accidente de vehicule înmatriculate în Republica Moldova,

în cazul în care asiguratul deține un certificat de asigurare „Carte Verde”, eliberat în numele unui asigurător RCA membru al BNAA-ului;

b) pe teritoriul Republicii Moldova, pentru pagubele produse de accidente de vehicule înmatriculate în statele membre ale Sistemului Internațional de Asigurări „Carte Verde”, ai căror proprietari și/sau utilizatori dețin certificat de asigurare „Carte Verde”, eliberat de un asigurător membru al biroului național din țara de reședință, în condițiile și în limitele stabilite de prezenta lege, cu recuperarea ulterioară a cheltuielilor suportate din contul asigurătorului RCA al persoanei culpabile.”

**d) La Art.36 alin.(2)** considerăm necesar a exclude trimiterea la „**lit.a) și b)**” și a menține trimiterea la întreg alin.(1) pentru ca BNAA să își exercite dreptul de regres indiferent de capacitatea pe care o exercită în achitarea despăgubirii, astfel încât fondurile utilizate pentru achitarea despăgubirilor să fie recuperate în condiții de maximă prudență și eficiență, indiferent cine este plătitorul final responsabil. Totodată, a exclude de la finalul alineatului cuvintele (cheltuielilor efectuate). Ar putea fi interpretat că dobânda legală nu se aplică cuantumului despăgubirilor achitate de BNAA și nerestituit benevol de către persoana responsabilă de repararea prejudiciului.

**e) La Art.36 alin.(5) lit.b)**, pentru o redacție îmbunătățită a normei de lege propunem completarea acesteia după cuvintele „**raportul anual de activitate și**” cu textul „**situațiile financiare anuale însoțite de**”.

**f) La Art.37 alin.(3) lit.d)**, pentru o corectitudine lingvistică, propunem substituirea cuvântului „**devizul**” cu cuvântul „**bugetul**”. De regulă, devizul reprezintă un document de evaluare anticipată a unor cheltuieli materiale, nu și veniturile.

**g) La Art.37 alin.(8)**, în partea introductivă, propunem extinderea atribuțiilor de reprezentare a Directorului executiv în corespundere cu extinderea calităților și capacității BNAA-ului conform art.36 ca organism de plată a despăgubirilor sau organism de garantare conform Directivei RCA 2009/103/CE, organism de compensare și centru de informare, fără a restrânge reprezentarea în raport doar cu birourile naționale ale statelor membre ale Sistemului „Carte Verde”.

**h) La Art.38** care reglementează calitatea de membru al BNAA, insistăm de a prevedea expres că societățile de asigurare din alte state membre care vor activa pe teritoriul

Republicii Moldova în baza libertății de stabilire (*Freedom of Establishment*) și a libertății serviciilor (*Freedom of Services*) vor deveni membri ai BNAA în mod obligatoriu.

Totodată, considerăm imperios necesar, stabilirea unei norme de lege, în care să se reglementeze procedura de notificare a autorității de supraveghere - BNM - sau alte condiții de desfășurare a activității, atunci când un asigurator care își are sediul social într-un stat membru al Uniunii Europene intenționează să desfășoare activitate în baza la FOE sau FOS pe teritoriul Republicii Moldova.

i) Referitor la cotizațiile anuale de membru prevăzute la **art.3G alin.(2)**, menționăm că acest element de patrimoniu al BNAA este deja reglementat atât de legislația în vigoare, cât și de Statutul BNAA.

În același timp, art.43 alin.(2) din proiectul de lege stipulează că „*Cheltuielile de constituire, gestionare și utilizare a mijloacelor fondului menționat se vor acoperi din disponibilitățile acestuia.*”. Având în vedere că BNAA nu desfășoară alte activități decât cele de gestionare a fondurilor destinate protecției victimelor accidentelor rutiere și reprezentării Republicii Moldova în Sistemul „Carte Verde”, este firesc ca cheltuielile de administrare să fie acoperite din disponibilitățile fondului, conform prevederilor legale.

Totodată, Statutul BNAA din 14.06.2023, înregistrat la Agenția Servicii Publice la 20.07.2023, cu modificările ulterioare, prevede la art.38 alin.(4) că, „*în situația în care veniturile rezultate din investirea contribuțiilor lunare aferente Fondului de protecție a victimelor străzii și Fondului de compensare (sub formă de dobândă) sunt suficiente pentru acoperirea cheltuielilor BNAA planificate conform bugetului aprobat de Adunarea Generală, cotizațiile anuale de membru nu vor fi stabilite și achitate.*”.

În consecință, propunem completarea art.39 cu următoarele alineate (3) și (4), cu renumerotarea celorlalte alineate în consecință:

„(3) *În condițiile în care veniturile rezultate din investirea contribuțiilor lunare aferente Fondului de protecție și compensare, sub formă de dobândă, sunt suficiente pentru acoperirea cheltuielilor BNAA planificate conform bugetului de venituri și cheltuieli aprobat de Adunarea Generală a membrilor, cotizațiile anuale de membru nu vor fi stabilite și achitate.*

(4) *Cotizația de înscriere, cotizațiile anuale de membru și/sau veniturile obținute din investirea contribuțiilor lunare ale Fondului de compensare și protecție pot fi utilizate pentru acoperirea cheltuielilor proprii legate de funcționarea BNAA și gestionarea fondurilor BNAA, precum și pentru orice alte activități conforme cu scopul BNAA, aprobate de Adunarea Generală a membrilor.*”.

Argumentul suplimentar constă în faptul că, din anul 2018, BNAA nu a recurs la perceperea cotizațiilor membrilor, cheltuielile fiind acoperite din fructificarea fondurilor gestionate, în conformitate cu normele legale, statutare și deciziile Adunării Generale. Prin

urmare, completarea art.39 cu propunerile inserate ar consacra o practică deja aplicată, asigurând predictibilitate și reducând semnificativ cheltuielile asigurătorilor, care se reflectă inclusiv și în nivelul primei RCA ca factor de încărcare.

j) Reglementarea prevăzută la **Art.39 alin.(4)** propunem a fi exclusă din proiect, deoarece cheltuielile prevăzute în acest alineat sunt incluse în Bugetul anual de venituri și cheltuieli al BNAA, aprobat de Adunarea Generală a membrilor BNAA. Respectiv, aceste cheltuieli se acoperă în funcție de sursa veniturilor care pot fi cotizații anuale, venituri obținute din fructificarea disponibilității fondurilor, taxa de regularizare sau alte surse legale de venit.

k) La **Art.39 alin.(5)** propunem excluderea cuvintelor „anulare sau”, deoarece legislația nu prevede procedura, temeiurile sau situațiile în care se anulează calitatea de membru BNAA, iar prin termenul încetarea calității de membru sunt întrunite toate cazurile prevăzute de legislație.

### **33. Articolul 48 Controlul asigurării RCA în coroborare cu Articolul 51 alin.(1) de la Capitolul VI Dispoziții finale și tranzitorii.**

*Alin.(1) prevede că nu sunt supuse procedurii de control la trecerea frontierei documentele de asigurare RCA pentru vehiculele care staționează în mod obișnuit pe teritoriul statelor membre sau pe al celor aflate în competența birourilor naționale care au semnat Acordul multilateral și nici pentru cele care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unor state terțe, dacă acestea intră pe teritoriul Republicii Moldova de pe teritoriul unui alt stat membru.*

Alineatul respectiv se va pune în aplicare la data intrării în vigoare a Tratatului de aderare a Republicii Moldova la UE, potrivit Dispozițiilor finale de la art.51 alin.(1). Respectiv, propunem a completa proiectul de lege la capitolul Dispoziții finale și tranzitorii cu norme care să prevadă mecanismul de control al asigurărilor obligatorii RCA la trecerea frontierei de stat în perioada tranzitorie de la intrarea în vigoare a legii 01.01.2028 și până la data aderării la Uniunea Europeană.

### **34. Articolul 50 Sancțiuni și măsuri sancționatoare aplicabile distribuitorilor de asigurări RCA, alții decât asigurătorii RCA, și/sau Biroului Național al Asigurătorilor de Autovehicule**

a) Considerăm că amenziile de 100 salarii medii ale persoanei vizate prevăzute la **Art.50 alin.(2)** sunt vădit disproporționate. Drept exemplu, invocăm prevederile Codului penal, care stabilesc maximum amenzi de 3.000 unități convenționale (150.000 MDL) pentru infracțiuni grave. Prin comparație, sancțiunea de 100 salarii medii poate depăși cu ușurință 1,5 milioane MDL, ceea ce ar însemna că pentru o contravenție se aplică o amendă mai mare decât pentru fapte penale de o gravitate ridicată. Această disproporționalitate contravine principiului echității sancțiunii și al proporționalității între gravitatea faptei și sancțiunea aplicată, consacrat atât în dreptul penal, cât și în jurisprudența Curții Constituționale.

Suplimentar, menționăm că se creează un **tratament inegal între persoane aflate în situații identice**, deoarece cuantumul amenzii depinde de salariul mediu al fiecărei persoane. Astfel, pentru aceeași faptă, două persoane ar putea fi sancționate diferit doar pentru că au venituri diferite, ceea ce contravine principiului **egalității în fața legii**.

b) Propunem excluderea normei prevăzute la **Art.50 alin.(12)** -nu poate fi imputată o încălcarea făcută de un intermediar unui asigurator. Norma respectivă încalcă principiul răspunderii personale, deoarece este o sancțiune punitivă și nu reparatorie. În materia sancțiunilor punitive, răspunderea este întotdeauna individuală. Nimeni nu poate fi sancționat pentru faptele altuia, ci doar pentru propriile acțiuni sau omisiuni. Atribuirea automată a răspunderii asiguratorului pentru încălcările comise de intermediari contravine acestui principiu fundamental.

Mai mult, având în vedere caracterul punitiv al sancțiunile prevăzute de lege, acestea nu urmăresc compensarea unui prejudiciu, ci descurajarea și sancționarea comportamentului ilicit. Prin urmare, nu există justificare ca un asigurator să fie sancționat pentru o faptă asupra căreia nu a avut control direct.

Aplicarea sancțiunilor asupra asiguratorului pentru faptele intermediarului creează un regim juridic arbitrar și disproporționat. Se ajunge la situația în care o companie poate fi sancționată sever fără a fi comis vreo încălcare, doar pentru că a colaborat cu un intermediar.

### **35. Articolul 52. Dispoziții tranzitorii**

a) **Alin.(2)** prevede că *Prezenta lege se aplică tuturor contractelor de asigurare RCA încheiate după data intrării în vigoare a acesteia și tuturor prejudiciilor care se despăgubesc după această dată, inclusiv pentru contractele de asigurare RCA affate în derulare.*

**Conceptual, sugerăm excluderea sintagmei finale, „inclusiv pentru contractele de asigurare RCA affate în derulare”,** întrucât mecanismul de despăgubire, care prevede limite de despăgubiri mult mai mari și reglementări noi pe latura de prejudiciu moral, este diferit față de legea sub imperiul căreia a fost încheiat contractul de asigurare RCA, respectiv percepută o primă de asigurare calculată în baza unor norme în vigoare la data încheierii. Or, nu se respectă principiul echității contractuale unde, în baza unor prime încasate până la intrarea în vigoare a noii legi, să se soluționeze cereri de despăgubire și să se aplice mecanisme de despăgubire potrivit noii legi care, în perioada de valabilitate a contractelor *pendinte*, a intrat în vigoare. Astfel, aplicarea retroactivă a noilor norme ar genera incertitudine și ar afecta stabilitatea pieței, contravenind principiului predictibilității raporturilor juridice.

Propunem ca prejudiciile revendicate în baza unor contracte de asigurare RCA aflate în derulare să fie stabilite și despăgubite potrivit legii în vigoare la data încheierii contractului

de asigurare, iar noile reglementări de lege să se aplice exclusiv contractelor RCA încheiate după intrarea în vigoare a noii legi, pentru a evita dezechilibrele financiare și litigii suplimentare.

**b) Alin.(3) lit.a)** prevede că „*prin derogare de la prevederile art.2 alin.(2), art.3 pct.3) și art.10 alin.(S), prin asigurare RCA se va înțelege asigurare RCA internă și/sau externă, probată prin polița de asigurare RCA (internă) și/sau certificat de asigurare „Carte Verde” (externă), cu calcularea și aplicarea primelor de asigurare distincte în conformitate cu art.13.*”

Propunem a corecta trimiterea, nu la alin.(13), dar la alin.(14) care reglementează prima de asigurare. Totodată, în perioada tranzitorie - până la aderarea la UE - când se va aplica prima unică, este neclar cum se va calcula prima de asigurare în mod distinct pentru aceste două tipuri de asigurări obligatorii RCAI și RCAE, în condițiile în care limitele stabilite la art.16 vor intra în vigoare de la 01.01.2028 și sunt semnificativ mari în raport cu limitele actuale și necesar a fi corelate cu mecanismul unei singure prime RCA. Respectiv, nu este echitabil raportul între primele care vor fi încasate în mod distinct pentru asigurările RCAI și RCAE și limitele stabilite de lege. Astfel, propunem implementarea limitelor de despăgubire pentru asigurarea RCA conform limitelor stabilite în Directiva RCA 2009/103/CE în mod etapizat, cu indicarea limitelor prevăzute în proiect odată cu aderarea la UE.

Calcularea primelor de asigurare distinct pentru RCAI și RCAE nu acoperă riscurile asociate limitelor de despăgubire conform prevederilor legii, ceea ce poate genera dificultăți financiare atât pentru asigurători, cât și pentru asigurați. În aceste condiții, se impune o analiză complexă și multi-aspectuală a impactului asupra asigurătorilor RCA, și stabilitatea financiară a acestora, capacitatea de a îndeplini obligațiile contractuale.

În acest context, se denotă necesitatea aplicării unui mecanism de ajustare graduală a limitelor RCA, concomitent cu implementarea conceptului de primă unică RCA și consolidarea politicilor de reasigurare. Această abordare etapizată ar asigura:

- **Echitate contractuală** - evitarea aplicării retroactive a unor obligații disproporționate față de primele deja încasate.
- **Stabilitate financiară** - prevenirea dezechilibrelor în solvabilitatea asigurătorilor și reducerea riscului de creștere bruscă a primelor RCA.
- **Predictibilitate juridică** - alinierea la principiile securității raporturilor juridice și la bunele practici europene, unde modificările legislative se aplică doar contractelor încheiate ulterior.
- **Protecția consumatorilor** - evitarea transferului imediat al costurilor suplimentare către asigurați, printr-o ajustare treptată și transparentă.

Menținerea primelor de asigurare pentru RCAI și RCAE în mod distinct impactează și contribuțiile membrilor la fondurile gestionate de BNAA menite a susține exercitarea atribuțiilor de protecție a victimelor străzii și cele rezultate din apartenența la Sistemul „Carte Verde”. Or, de la 01.01.2028, fondurile administrate la etapa actuală: Fondul de

Compensare și Fondul de Protecție a Victimelor Străzii vor deveni un singur fond: Fond de compensare și protecție, respectiv urmează a fi prevăzute în proiect norme referitoare și la aspectul contribuțiilor membrilor în fondul BNAA pentru perioada tranzitorie.

Un alt argument esențial care justifică necesitatea aplicării conceptului de primă unică cu o perioadă anterioară datei efective aderării Republicii Moldova la Uniunea

Europeană este și faptul că până la data aderării, BNAA în mod practic trebuie să semneze Acordul Multilateral cu toate statele semnatare ale acestuia (Birourile din statele membre UE și alte state asociate). În acest sens, sub egida Consiliului Birourilor de la Bruxelles, este desfășurată procedura de evaluare în baza criteriilor necesare de îndeplinit pentru aderarea la Acordul Multilateral. Prima condiție de începere a evaluării conform criteriilor aprobate de COB, este prima unică practică în țara din care face parte Biroul care depune cerere de aderare la Acordul Multilateral. Or, conform proiectului de lege, pe de o parte, prima unică se aplică de la data aderării la Uniunea Europeană, pe de altă parte, conform garanțiilor prevăzute pentru BNAA în calitate de organism de compensare și protecție și a prevederilor legislative privind limitele teritoriale de aplicare a asigurării RCA, BNAA la data aderării la UE deja trebuie să fie semnatar la Acordul Multilateral. Procedura de evaluare a corespunderii Biroului la criteriile de Aderare la Acordul Multilateral durează în timp, iar aprobarea de către toate birourile semnatare se efectuează prin decizia Asambleei Generale a Membrilor COB, care se desfășoară odată în an. Ulterior, după semnarea Actului adițional de aderare a unui nou Birou de către toate Birourile semnatare, acesta se transmite Comisiei Europene în vederea adoptării unei decizii în temeiul articolului 8.2 din Directiva RCA 2009/103/CE, care ulterior se publică în Jurnal Oficial al Uniunii Europene.

În condițiile descrise, considerăm iminent necesar indicarea unei date de referință expresă în proiectul de lege, spre exemplu 01 ianuarie 2030, dată la care va intra în vigoare și se va aplica conceptul de primă unică, simultan cu limitele de despăgubire stabilite în art.16 din proiect. Ulterior, intrării în vigoare acestor prevederi, BNAA va iniția procedura de semnare a Acordului Multilateral în corespundere cu criteriile stabilite de COB.

Mai mult, insistăm pentru intrarea în vigoare a limitelor de despăgubire conform celor stabilite în Directiva RCA 2009/103/CE și prevăzute în proiect la art.16 odată cu intrarea în vigoare a primei unice și în condițiile în care proiectul de Lege privind activitatea de asigurare și de reasigurare, stabilește data intrării în vigoare a legii din 01 ianuarie 2029.

Respectiv, dacă limitele de despăgubire prevăzute de art.16 intră în vigoare la data de 01 ianuarie 2028, atunci asigurătorii vor fi obligați să subscrie asigurarea RCA valabilă doar pe teritoriul Republicii Moldova cu limite de despăgubire majorate. Totodată, în condițiile art.96 alin.(9) din Legea nr.92/2022 privind activitatea de asigurare și reasigurare, *limita maximă a răspunderii asigurătorului sau reasigurătorului pentru un risc unic asigurat sau preluat în reasigurare nu*

poate depăși 10% din valoarea capitalului propriu conform celor mai recente date contabile. Astfel, asigurătorii vor fi în imposibilitatea subscrierii asigurării RCA fără un program de reasigurare cu acoperire exclusiv pentru teritoriul Republicii Moldova. În context, reamintim că, pentru toate țările membre ale Sistemului Internațional de Asigurare „Carte Verde”, BNAA încheie un tratat de reasigurare comun

„Excedent de daună” (Excess of Loss) cu toți membrii BNAA, emitenți de asigurări „Carte Verde”, aceasta fiind dispusă la recomandarea COB ca parte integrantă a Criteriilor financiare, așa cum este stabilită Garanția Financiară externă.

În acest sens, considerăm necesar de coroborat: **1**: data intrării în vigoare a limitelor de despăgubire, cu **2**. data intrării în vigoare a primei de asigurare unice, cu **3**. data intrării în vigoare a noilor cerințe prudentiale, inclusiv ce țin de rata de solvabilitate și de capital minim în corespundere cu *Directiva Solvency II*. Respectiv, insistăm ca datele menționate să fie corelate astfel încât să nu existe disconcordanțe în aplicarea normelor și să fie asigurată coerența și predictibilitatea acestora.

**c) Alin.(3) lit.b)**, la final urmează a fi corectată litera la care se face trimitere, fiind necesar a indica lit.f), nu lit.e).

**d) Alin.(4)** propunem substituirea textului „*eliberate în temeiul Legii nr.10C/2022 privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru pagube produse de vehicule,*” cu textul „*valabile la data intrării în vigoare a prezentei legi*”, deoarece nu cunoaștem cazuri în care asigurătorilor li s-au eliberat licențe în corespundere cu legea menționată.

**e) Alin.(10):** *În cazul neexecutării obligației prevăzute la alin.(5) lit.a) în termen de **30 de zile de la expirarea trimestrului de referință**. Banca Națională a Moldovei este în drept să solicite asigurătorului RCA ajustarea metodologiei interne de calcul a tarifelor de prime, însoțit de documentele prevăzute la art.14 alin.(7)-(S), în vederea restabilirii echilibrului tehnico-financiar al portofoliului RCA.*

Opinăm că este rezonabilă intervenția Autorității de supraveghere în termen de 30 de zile **de la data prezentării raportului de către asigurător** prin care se constată îndeplinirea condițiilor prevăzute la alin.(9) lit.a), cu solicitarea ajustării metodologiei interne de calcul al tarifelor de prime RCA.

Aplicarea termenului de „*trimestru de referință*” considerăm cu echivoc, inclusiv prin prisma menționării la art.9 lit.a) a termenului „*perioadă de raportare*”. Respectiv, pentru a nu crea confuzii, sugerăm reglementarea precisă și în condițiile în care 2 trimestre de referință sunt de exemplu 01.04.20XX - 30.06.20XX și 01.07.20XX - 30.09.20XX, data de raportare pentru al doilea trimestru este 20.10.20XX, iar data termenul în care BNM ar trebui să solicite asigurătorului ar fi 31.10.20XX?

**f) Alin.(15):** *Asigurătorii RCA, până la data intrării în vigoare a prezentei legi, sunt obligați să dezvolte și să implementeze propriile sisteme operaționale care să permită integrarea completă a datelor în baza de date privind asigurările obligatorii RCA, astfel cum este prevăzut la art.8.*

**Considerăm această normă cu echivoc juridic semnificativ.** Un alineat dintr-un act legislativ este parte integrantă a legii, acesta nu are existență juridică autonomă, ci își derivă forța obligatorie din actul legislativ în ansamblu. Prin urmare, nu poate produce efecte înainte ca legea să fie în vigoare. Impunerea conformării a unei norme de lege,

până la intrarea în vigoare a acesteia contravine și art.73 alin.(3) din Legea nr.100 din 22.12.2017 cu privire la actele normative, care statuează că: *actul normativ produce efecte doar cât este în vigoare și, de regulă, nu poate fi retroactiv sau ultraactiv.* Astfel, nu există temei legal pentru ca un alineat să devină aplicabil separat, înaintea legii și urmează a fi aplicabil de la data intrării în vigoare a legii cu acordarea unui termen de conformare de 1 an de la data intrării în vigoare a legii.

Suplimentar, având în vedere că în prezent asigurătorii nu dispun de sisteme informaționale proprii pentru emiterea polițelor RCA și a certificatelor de asigurare Carte Verde, iar proiectul de lege prevede o perioadă tranzitorie între data intrării în vigoare a legii (01.01.2028) și data intrării în vigoare a Tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană (de exemplu 01.01.2030 sau 01.01.2033), pe durata acestei perioade tranzitorii emiterea polițelor RCA și a certificatelor Carte Verde va continua separat, conform practicii actuale. În aceste condiții, asigurătorii sunt obligați într-un interval scurt, ***termen care nu este fezabil și realist!*** pentru dezvoltarea unui sistem complex și pentru o perioadă limitată să dezvolte un sistem informațional propriu de emiterea RCA și Carte Verde, care ulterior își pierde relevanța și va necesita modificări substanțiale odată cu aderarea la UE.

Astfel considerăm că, impunerea unei obligații temporare, fără utilitate pe termen mediu, contravine cerinței ca normele să fie previzibile, coerente și să asigure stabilitate pentru asigurători, fără a genera costuri semnificative de implementare și mentenanță, care nu se justifică pe termen scurt.

Totodată, această normă este confuză inclusiv și prin prisma că proiectul de lege stabilește obligația asigurătorilor RCA de a dezvolta și implementa sisteme operaționale proprii capabile să asigure interoperabilitatea și sincronizarea în timp real cu baza de date RCA și cu alte sisteme informaționale de stat până la data de 01.01.2028. Totodată, proiectul nu prevede un termen concret în care autoritățile competente urmează să publice specificațiile tehnice necesare implementării acestor obligații, inclusiv structura datelor, standardele de interoperabilitate, cerințele API, regulile de integrare și procedurile de testare. Dezvoltarea unui sistem software complex reprezintă un proces de durată, care nu poate fi inițiat și planificat în mod corespunzător în lipsa cerințelor tehnice de interoperabilitate finale. În acest context, considerăm necesară introducerea în proiect a unui termen expres până la care autoritățile competente vor publica documentația tehnică completă, precum și stabilirea unui termen de implementare pentru asigurători de cel puțin 12 luni de la data publicării tuturor specificațiilor tehnice finale.

Mai mult, Art.15 prevede că criteriile de aplicare a sistemului bonus-malus urmează a fi stabilite prin actele normative ale Băncii Naționale a Moldovei. Sistemul bonus-malus reprezintă însă

un element esențial al logicii de calcul primelor și emitere a polițelor RCA, care influențează direct arhitectura funcțională și dezvoltarea sistemelor informatice ale asigurătorilor. În lipsa regulilor și criteriilor tehnice aferente sistemului bonus-malus, dezvoltatorii nu pot proiecta și implementa componentele necesare calculului tarifelor și administrării claselor bonus-malus. Prin urmare, considerăm necesară stabilirea expresă a obligației de publicare anticipată a metodologiei și regulilor bonus-malus, precum și acordarea unui termen de implementare tehnică de cel puțin 12 luni de la data aprobării și publicării acestora.

**În concluzie, insistăm și solicităm ca sistemul informațional propriu de emitere a polițelor RCA să fie creat în așa mod încât să transmiterea datelor să aibă loc în mod bidirecțional și data începerii funcționării de facto a acestuia să fie corelată cu data intrării în vigoare a primei unice și a emiterii poliței RCA valabile pe întreg spațiul țărilor semnatare ale Acordului Multilateral, ținând cont și celelalte aspecte tehnice mai sus menționate, astfel încât să se asigure coerența legislativă, eficiența economică și conformitatea cu obligațiile europene, evitând impunerea unor sarcini inutile și disproportionale asupra asigurătorilor.**

*g) Alin.(20): Prin derogare de la prevederile art.28 alin.(12)<sup>1</sup>, până la implementarea sistemelor informaționale automatizate de evaluare în domeniul auto, dar nu mai târziu de 01 ianuarie 2028, în cazul în care despăgubirea de asigurare se solicită în numerar sau prin transfer în contul bancar/ de plăți al persoanei prejudiciate, indiferent de vechimea vehiculului și parcursul acestuia, cuantumul despăgubirii de asigurare se stabilește luând în calcul prețurile medii practicate de minimum trei ateliere de autoservice acceptate de către părți pentru manoperă și pentru materialele aferente reparației și/sau înlocuirii părților componente și a pieselor avariate, precum și pentru părțile componente și piesele noi fabricate în bază de licență sau originale fost 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 ținând cont de sistemele informaționale automatizate de evaluare în domeniul auto, ce corespund cerințelor stabilite în actele normative ale Comisiei Naționale a Pieței Financiare pentru prețurile materialelor, ale părților componente și ale pieselor înlocuitoare.*

Ideea se rezumă la faptul că, până la implementarea sistemelor informaționale automatizate de evaluare în domeniul auto, dar nu mai târziu de 01 ianuarie 2028 or legea abia intră în vigoare la data de 01.01.2028 - **respectiv, nu este clar pentru ce perioadă se aplică norma din continuare**, prin derogare de la articolul care stabilește că asigurătorul RCA determină valoarea despăgubirii, pe baza costurilor materialelor, al

---

<sup>1</sup> Art.28 alin.(12): *Asigurătorul RCA determină valoarea despăgubirii, pe baza costurilor materialelor, al părților componente și al pieselor înlocuitoare exclusiv, cu aplicarea sistemelor informaționale automatizate de evaluare în domeniul auto, care corespund cerințelor stabilite în actele normative ale Comisiei Naționale a Pieței Financiare*

părților componente și al pieselor înlocuitoare exclusiv, cu aplicarea sistemelor informaționale automatizate de evaluare în domeniul auto, care corespund cerințelor stabilite în actele normative ale CNPF și 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 ținând cont de .... sistemele informaționale automatizate de evaluare în domeniul auto, ce corespund cerințelor stabilite în actele normative ale CNPF pentru prețurile materialelor, ale părților componente și ale pieselor înlocuitoare – care în fapt nu sunt încă elaborate și implementate???

**Opinăm că acest alineat urmează a fi reformulat în mod conceptual**, întrucât conține norme contradictorii, neclare prin prisma aplicabilității practice și a perioadei de aplicare la care se referă. Deși proiectul de lege introduce unele practici menite să îmbunătățească mecanismul de despăgubire a persoanelor păgubite, menținerea unor prevederi din actul legislativ actual, care s-au dovedit inaplicabile și nefuncționale, nu reprezintă o soluție viabilă. În acest sens, considerăm necesară o abordare complexă a opțiunilor de evaluare a daunelor, prin care **sistemul informațional dedicat să fie utilizat ca instrument alternativ, nu ca mecanism obligatoriu.**

Respectiv, obligarea exclusivă la utilizarea unui sistem informatic contravine principiului proporționalității, limitând libertatea asigurătorilor și păgubiților de a recurge la evaluarea daunelor conform prețurilor practicate pe piața reală.

Or, Sistemul informațional de evaluare specializat (de ex: Audatex, Eurotax) include, de regulă, prețuri de la dealer/fabrică, care sunt semnificativ mai mari decât cele practicate de atelierele auto din Republica Moldova. Această diferență artificială va conduce la majorarea costurilor de despăgubire. Prin urmare, creșterea costurilor de despăgubire se va reflecta inevitabil în cuantumul primelor RCA.

Totodată, Directiva RCA 2009/103/CE privind asigurarea de răspundere civilă auto nu impune utilizarea unui sistem unic de evaluare, ci lasă statelor membre libertatea de a adopta soluții flexibile, adaptate pieței interne.

În concluzie, obligarea evaluării daunelor exclusiv printr-un sistem informațional specializat, necorelat cu realitățile pieței auto naționale, ar genera efecte negative atât asupra asigurătorilor, cât și asupra păgubiților. Soluția optimă este reglementarea acestui sistem ca opțiune facultativă, complementară altor metode de evaluare, asigurând astfel echilibrul între transparență, eficiență și protecția intereselor legitime ale părților.

**h) Alin.(23)** - Sintagma de la începutul alineatului **„Soldul contribuției inițiale”** propunem a substitui cu sintagma **„Soldul contribuțiilor inițiale și suplimentare”**, deoarece în condițiile prevederilor de lege, contribuția ex-membrilor BNAA la garanția financiară externă și dobânda aferentă a fost transformată în contribuție suplimentară a acestora la Fondul de compensare. Respectiv, actualmente, BNAA deține soldul contribuțiilor ex-membrilor „Asito”, „Klassika Asigurări” (în insolvență) și „Alliance Insurance Group”, monitorizând/gestionând portofoliul de daune existent, în baza certificatelor „Carte Verde” emise de aceștia.