

Caracteristica asigurărilor prin efectul legii în domeniul transportului auto în Republica Moldova

Alexandru Zgardan



POLITICI PUBLICE

Alexandru Zgardan

**Caracteristica asigurărilor
prin efectul legii în domeniul
transportului auto
în Republica Moldova**

Seria **Politici Publice** reprezinta o colecție de studii, lansată de către Institutul pentru Dezvoltare si Inițiative Sociale (IDIS) 'Viitorul', cu începere din iarna anului 2002, cu sprijinul Open Society Institute (LGI/OSI).

Acest studiu apare în sprijinul consolidării mediului de afaceri din Republica Moldova, reprezentînd rezultatul unei cercetări desfășurate la rugămintea partenerilor noștri locali, în cadrul proiectului 'Agenda Națională de Bussiness' in Republica Moldova. Studiile de Politici Publice apar cu regularitate în Biblioteca Economică a IDIS Viitorul, alături de alte cercetări în probleme considerate a fi importante pentru interesul public.

Opiniile exprimate aparțin autorului. Studiul a fost autorizat de către coordonatorul acestei inițiative – Dr. Veaceslav Ionița. Nici Administrația IDIS Viitorul și nici Consiliul Administrativ al Institutului pentru Dezvoltare si Inițiative Sociale nu poartă raspundere pentru estimările și opiniile prezentate în cadrul acestei publicații.

Pentru mai multe informatii asupra acestei publicatii ori asupra abonamentului de receptionare a publicatiilor editate de catre IDIS, va rugam sa contactati direct Serviciul de Presa si Comunicare Publica al IDIS Viitorul. Persoana de contact: Laura Bohantov - laura.bohantov@viitorul.org.

Adresa de contact: www.viitorul.org

Chisinau, Iacob Hincu 10/1, 2004, Republica Moldova

Phone and Fax: (373-22) 21 09 32

Orice utilizare a unor extrase ori opinii ale autorului acestui Studiu trebuie sa contina

o referinta la seria de Politici Publice si IDIS Viitorul.

Cuprins

1. Locul asigurărilor obligatorii în sistemul de asigurare a Republicii Moldova.....	3
2. Asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule.....	5
a. Cadrul juridic al asigurării obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule.....	6
b. Locul asigurării obligatorii de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule pe piața de asigurări a Republicii Moldova.....	8
c. Metoda de calcul a primelor de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule.....	11
3. Asigurarea răspunderii civile în baza polițelor internaționale „Carte Verde”.....	13
a. Cadrul juridic al asigurării răspunderii civile în baza polițelor internaționale „Carte Verde”.....	13
b. Locul asigurării răspunderii civile în baza polițelor internaționale „Carte Verde”.....	15
c. Metoda de calcul a primelor de asigurare a răspunderii civile în baza polițelor internaționale „Carte Verde”.....	17
4. Asigurarea răspunderii civile a transportatorilor față de călători.....	20
a. Cadrul juridic al asigurării răspunderii civile a transportatorilor față de călători.....	20
b. Locul asigurării răspunderii civile a transportatorilor față de călători...	20
5. Probleme și soluții în domeniul asigurărilor obligatorii în domeniul transportului.....	22

1. Locul asigurărilor obligatorii în sistemul de asigurare a Republicii Moldova

Una din cele mai importante clasificări în sistemul asigurărilor în Republica Moldova este divizarea între asigurări facultative și asigurări prin efectul legii (obligatorii). Cele mai importante tipuri de asigurări facultative pe piața Republicii Moldova sunt asigurarea proprietății persoanelor fizice și persoanelor juridice, asigurarea încărcăturilor, asigurarea răspunderii civile generale, asigurarea de accidente, asigurarea de viață etc. Asigurările obligatorii ce au o pondere majoră pe piața de asigurări sunt asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, asigurarea în baza polițelor internaționale „Carte Verde”¹. Cele cu o pondere neesențială sunt asigurarea răspunderii civile a transportatorilor față de călători și unele tipuri de asigurări profesionale.

Subiectul prezentului raport include asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, asigurarea în baza polițelor internaționale „Carte Verde” și asigurarea răspunderii civile a transportatorilor față de călători. Aceste tipuri de asigurări pot fi analizate separat în baza mai multor considerente – în primul rând sunt reglementate de legi special adoptate, în al doilea rând - ocupă un loc foarte important pe piața asigurărilor, și în cele din urmă - afectează un număr impunător de oameni din cauza caracterului obligatoriu.

Asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule și asigurarea în baza polițelor internaționale „Carte Verde” sunt reglementate de o singură lege și anume Legea Nr. 414 din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule intrată în vigoare la 09.09.2007. Asigurarea răspunderii civile a transportatorilor față de călători este reglementată de Legea Nr. 1553 din 25.02.1998 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a transportatorilor față de călători intrată în vigoare la 30.04.1998.

Aceste trei tipuri de asigurări obligatorii au avut o pondere de 46% în domeniul transporturilor, după rezultatele primei jumătăți a anului 2008, din care 22,4% au constituit asigurările obligatorii de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, asigurarea în baza polițelor internaționale „Carte Verde” – 23%, și asigurarea răspunderii civile a transportatorilor față de călători 0,7%. Toate aceste trei tipuri de asigurare asigură răspunderea apărută față de terți

¹ În rapoartele prezentate de companiile de asigurări și întocmite de Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Asigurărilor și Fondurilor de Pensii Nestatale asigurarea în baza certificatelor „Carte Verde” este calificată ca facultativă, măcar că acest tip de asigurare este obligatoriu pentru autovehiculele înregistrate în Republica Moldova care pleacă peste hotare.

În urma cazurilor asigurate (accidente) și au premii de asigurare stabilite prin lege. În cazul asigurării obligatorii de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule și asigurarea în baza polițelor internaționale „Carte Verde” cuantumul primelor de asigurare este stabilit anual de Comisia Națională a Pieței Financiare (CNPF) și nu poate fi modificat de companiile de asigurări. În cazul asigurării răspunderii civile a transportatorilor față de călători legea este mai flexibilă, stabilind doar plafonul maxim, adică prima de asigurare se stabilește în cuantum de până la 1% din suma volumului anual de transportare a călătorilor.

Asigurările obligatorii au fost de la începutul apariției pieței de asigurări locomotiva care a tras după sine piața de asigurări. Faptul dat poate fi observat după cota asigurărilor din totalul pieței de asigurări: primul semestru 2008 – 46%, 2007 – 40,2%, 2006 – 44,1%, 2005 – 37,1%, 2004 – 38,2%, 2003 – 35,4%. Creșterea spectaculoasă a primelor din 2006 poate fi explicată prin ridicarea primelor de asigurare prin hotărâre de guvern. Oricum pe durata 2003 – 2008 primele au înregistrat o creștere stabilă².

² I semestru 2008 față de I semestru 2007 – creștere de 30,8%, 2007 față de 2006 – o creștere de 18%, 2006 față de 2005 – o creștere de 60,8%, 2005 față de 2004 – o creștere de 5,9%, 2004 față de 2003 – o creștere de 41,2%.

2. Asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule

Asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule (în continuare AORCA) a deținut rolul primordial pe piața de asigurări de la începutul apariției pieței de asigurări.

Cultura asigurărilor, subdezvoltată în Republica Moldova este principalul argument pentru existența unei așa situații. Acest fapt se datorează culturii post-sovietice, care poate fi observată prin reacția negativă față de asigurări în general și mai ales a celor obligatorii³. Spre regret, companiile de asigurare la fel poartă o parte din vină, nefiind binevoitoare în îndeplinirea obligațiilor lor față de plată. Companiile încercă prin căi legale și mai puțin legale să diminueze, să reducă sau să târăgăneze plata despăgubirilor de asigurare de acest tip. Încălcările procedurilor legale la achitarea despăgubirilor este frecventă, dar din cauza culturii juridice joase a populației puțini sunt acei care încearcă să-și apere drepturile în instanțele judiciare.

În rezultat, avem un tip de asigurare care își pune amprenta negativă pe toată piața de asigurare și duce la o frânare a dezvoltării ei. Este foarte răspândită psihologia asiguratorilor conform căreia, nu este necesar de a achita despăgubirile AORCA la timp și în cuantumul convenit, deoarece persoanele păgubite nu sunt asigurate direct la companie care achită și deci sunt clienții unei altei companii. În rezultat, persoanele sunt frustrate din cauza că companiile caută orice motiv de a nu achita despăgubirile⁴, de a tergiversa achitarea sau a o reduce. Un alt factor, care duce la crearea unei imagini negative este și faptul că daunele AORCA ocupă cea mai mare pondere din toate despăgubirile⁵ și cel mai des oamenii când vorbesc de asigurări le asociază cu acest tip de asigurare, datorită numărului foarte mare de cazuri de asigurare.

Cele mai mari probleme în domeniul AORCA țin de:

- 1) Metoda de calcul al primelor de asigurare (discutată în subpunctul (c) al prezentului capitol);
- 2) Utilizarea uzurii la achitarea despăgubirilor AORCA.

³ Faptul dat poate fi bine observat în Rusia la moment care a introdus relativ recent AORCA.

⁴ Încălcarea termenului de notificare până la sfârșitul anului 2007 era un pretext foarte des răspândit pentru refuzarea plăților, recent a căpătat o largă răspândire pretextul că persoana ce conduce autovehiculul nu este menționată în poliță (fapt ce se întâmplă des în cazul revinderii sau conducerii autovehiculului de rudele proprietarului), măcar ca nu este clar cum acești doi factori ridică riscul sau daunabilitatea.

⁵ Aproximativ 58 milioane lei sau 24,6% din totalul despăgubirilor din 2007.

Calcularea uzurii la achitarea despăgubirilor este o problemă majoră pentru piața asigurărilor din Republica Moldova deoarece aproximativ 95% din toată autovehiculele care sunt înregistrate în țară sunt mai vechi de 5 ani. Faptul dat creează o situație în care companiile fac achitări ce nu acoperă măcar jumătate din prejudiciul actual, ceea ce la rândul său distruge AORCA ca concept⁶.

a. Cadrul juridic al asigurării obligatorii de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule

Asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule este reglementată în prezent de Legea Nr. 414 din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule intrată în vigoare la 09.09.2007. Această lege a fost într-un proces lung de pregătire a proiectului și a introdus multe schimbări atât pozitive cât și negative pentru asigurați. În orice caz, legea a încercat să alinieze cadrul juridic din domeniul AORCA existent în Republica Moldova cu cel din Uniunea Europeană.

Legea a intrat în vigoare la 9 septembrie 2007, dar nu în întregime. Adică unele prevederi ale sale vor intra în vigoare pe parcursul a cinci ani, adică până în 2012. Spre exemplu, una din prevederile care vor intra în vigoare în următorii cinci ani ține de implementarea sistemului bonus – malus la calcularea primelor de asigurare. La fel, introducerea noii metodologii de calcul anuale a primelor de asigurare AORCA este o prevedere binevenită.

O altă modificare importantă ține de limitele despăgubirilor, care la moment sunt limitate în felul următor⁷:

- „a) de 500 000 lei - la avarierea sau distrugerea de bunuri, indiferent de numărul persoanelor păgubite într-un accident;
- b) de 350 000 lei - pentru fiecare persoană păgubită în caz de vătămări corporale sau deces, dar nu mai mult de 700 000 lei, indiferent de numărul persoanelor păgubite într-un accident.”

După expirarea termenului de cinci ani limitele date vor fi ridicate considerabil⁸:

- „a) de 1 milion de lei pentru o victimă sau de 5 milioane de lei, indiferent de numărul victimelor, în cazul vătămărilor corporale;
- b) de 1 milion de lei, indiferent de numărul victimelor, în cazul daunelor materiale.”

⁶ AORCA este creată pentru a creează o siguranță în rândul conducătorilor auto, și anume că în cazul unui accident fără vinovăție să li se repare prejudiciul adus.

⁷ Articolul 14 (2) al Legii Nr. 414 din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule.

⁸ Articolul 40 (6) al Legii Nr. 414 din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule.

Este interesant faptul că până la intrarea în vigoare a legii care a introdus limitele de mai sus nu erau prevăzute limite de despăgubiri și primele de asigurări erau chiar și mai mici, dar AORCA oricum în ultimii 5 ani nu a adus pierderi asiguratorilor.

Și în final, încă o prevedere foarte importantă, ce va intra în vigoare în 2012, ține de calculul uzurii la achitarea despăgubirii, care nu va mai fi luată în calcul. În prezent uzura se ia în calcul și se calculează conform actelor normative adoptate de CNPF⁹. Legea introduce cerințe dure pentru companiile de asigurări, care doresc să primească licența pentru AORCA. Exemple de cerințe noi, care nu au existat în legislația veche sunt¹⁰:

- „a) de a dispune de cel puțin câte un reprezentant de despăgubiri în fiecare municipiu din Republica Moldova;
- b) de a dispune de dotare tehnică de calcul și software adecvată, de personal care să permită ținerea unor evidențe detaliate a documentelor de asigurare și centralizarea informațiilor și/sau a datelor colectate. Totodată, este necesară capacitatea de a comunica pe cale electronică aceste informații către o bază unică de date, constituită de Biroul Național al Asiguratorilor de Autovehicule și de Autoritatea de supraveghere;
- c) de a nu se afla într-o situație de redresare financiară sau de insolvabilitate prevăzută de legislația specială în domeniul asigurărilor și insolvabilității.”

Cele mai importante modificări ce țin de procesul de achitare a despăgubirii sunt următoarele:

- Sunt stabilite clar termenele de îndeplinire a obligațiilor de despăgubire și anume 10 zile din momentul închiderii dosarului de daune pentru achitare, 15 zile pentru închiderea dosarului de daune din momentul prezentării de către păgubit a ultimului act, 3 luni maximum pentru achitarea despăgubii din momentul adresării persoanei cu cererea de despăgubire;
- Termenul de notificare a companiei de asigurări despre survenirea accidentului de către asigurat a fost extinsă de la 24 la 48 de ore;
- Să fie acoperite de asigurare toate persoanele care au avut de suferit, în afară de șoferul autovehiculului vinovat de accident, aceeași regulă se referă și la proprietatea care a fost distrusă în urma accidentului – ea este acoperită de asigurare chiar dacă se afla în autovehiculul ce a cauzat accidentul;
- Lista prejudiciilor a fost lărgită și acoperă toate tipurile de prejudiciu, afară de cel moral¹¹, și cel de proporții catastrofale¹²;

⁹ Hotărâre Nr. 13/1 din 03.04.2008 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la modul de determinare a uzurii în cazul pagubelor produse la autovehicule, intrată în vigoare la 20.05.2008.

¹⁰ Articolul 5 al Legii Nr. 414 din 22.12.2006 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule.

¹¹ Prejudiciile morale ar putea fi acoperite de AORCA dacă vor fi acceptate de către Parlament modificările la lege propuse de Guvern.

¹² Prejudicii cauzate de deșeuri radioactive, toxice, prejudiciu mediului ecologic etc.

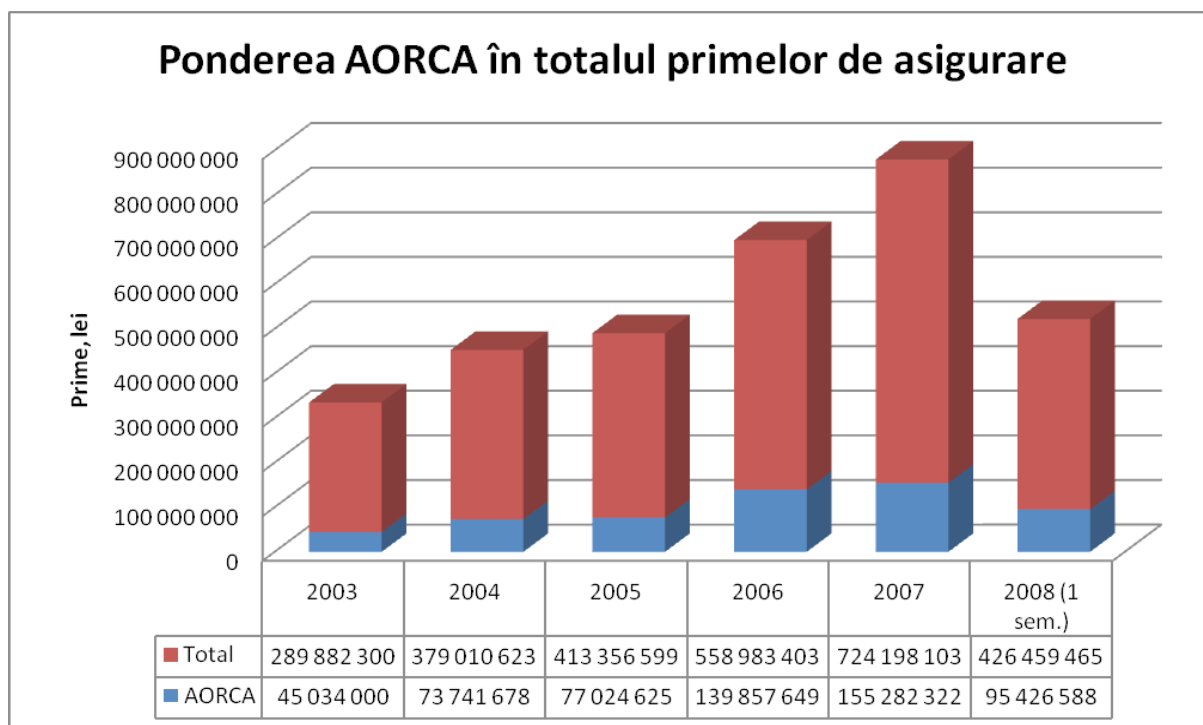
- Refuzul de despăgubire este interzis în cazul în care persoana păgubită se adresează companiei de asigurări; toate pretențiile companiei de asigurări față de asigurat se soluționează prin intermediul acțiunilor de regres.

Pentru buna funcționare a noii legii este nevoie adoptarea unui șir de acte subordonate legii. CNPF a adoptat și publicat până în prezent aproximativ 10 acte normative ce implementează legea iar lucrul în direcția dată continuă.

b. Locul asigurării obligatorii de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule pe piața de asigurări a Republicii Moldova

Asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule a ocupat locurile de frunte pe parcursul anilor 2003-2007. Această situație este normală deoarece conform legii fiecare conducător de autovehicule este obligat să o posede. Din cauza creșterii permanente a numărului autovehiculelor și obligativității procurării polițelor AORCA acest tip de asigurare va continua să se afle pe primele poziții în structura pieței.

Din diagrama ce urmează poate fi observat că ponderea AORCA a fost întotdeauna ridicată.



Mai jos sunt prezentate companiile de asigurare principale ce operează pe piața AORCA și ponderea lor. Se observă că cele mai mari rate de piață le au companiile ce au fost cândva în proprietate de stat – ASITO și Moldasig. Faptul

că aceste companii au cea mai mare prezență prin raioanele Republicii Moldova este principalul argument pentru cele 58% din piață deținute de aceste companii. Spre regret, rezultatele obținute de companii nu este total bazat pe activitatea eficientă a forțelor de vânzări, dar pe metode nu tocmai oneste sau chiar uneori ilegale. Spre exemplu, acordarea reducerilor ilegale are un caracter masiv, presiunile din partea organelor de stat sunt și ele prezente, ne-maivorbind de alte metode ce încalcă clar normele concurenței loiale.

Piața AORCA a avut ritmuri de creștere stabile începând cu 2003, când s-au colectat 45 milioane de lei, la 155 milioane în 2007. Creșterea a constituit:

2004 față de 2003 – 63,8%;

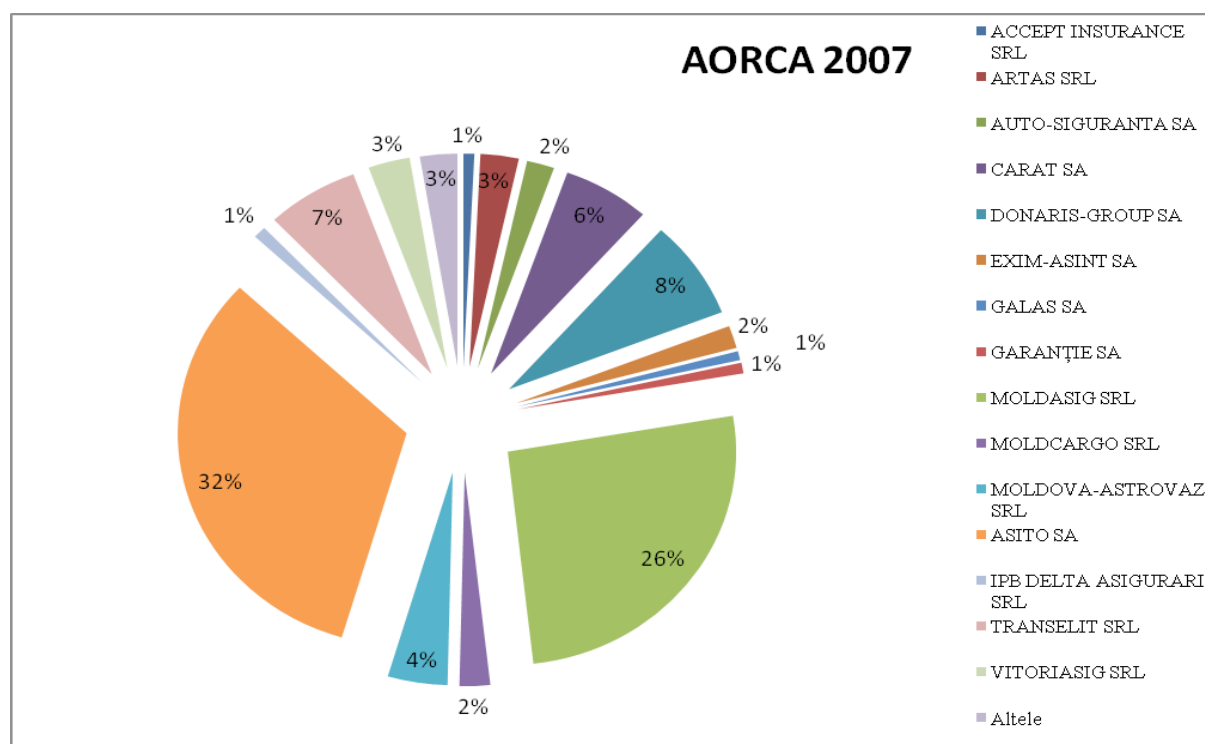
2005 față de 2004 – 4,5%;

2006 față de 2005 – 81,6%;

2007 față de 2006 – 11,0%;

I sem. 2008 față de I sem. 2007 – 9,5%.

Putem observa ritmuri de creștere foarte înalte în unii ani, cauzate de obicei de creșterea tarifelor la AORCA, care evident a avantajat companiile de asigurare care operează pe piața AORCA.



Un fapt interesant este că, un șir de companii de asigurare depind de acest tip de asigurare, pe când altele nu-i acordă nici o atenție. Mai jos se poate observa topul companiilor¹³ care depind de AORCA. Evident că companiile care se află în fruntea topului sunt cele mai afectate de orice modificări a regulilor de joc AORCA. De aceea, companiile din top zece au un interes sporit

¹³ Nu sunt incluse toate companiile, ci doar acelea care dețin licență de asigurări generale și care au o cotă relativ mare pe piața AORCA.

în adoptarea unor tarife cât mai mari și motive în plus pentru refuzul de achita despăgubirile.

Unele companii¹⁴ au transformat AORCA într-un instrument de marketing pe care îl utilizează în calitate de bonus pentru asigurarea CASCO sau, au stabilit acțiuni de marketing pentru a atrage clienții – loterii, premii¹⁵ etc. Considerăm că aceasta este un fapt pozitiv, deoarece dezvoltă o concurență sănătoasă, care în viitor ar putea exclude metodele murdare întâlnite des pe piață și care până astăzi nu au putut fi deznădăcinate în pofida multiplelor adunări și acorduri semnate de toți operatorii pe piața de asigurări sub egida diferitor asociații ale asigurătorilor¹⁶.

Lupta organelor de supraveghere a asigurărilor nu au reușit să rezolve problema, deoarece apar practic zilnic metode de a ascunde utilizarea reducerilor de preț la vânzarea polițelor AORCA.

Nr.	Denumirea companiei de asigurare	Ponderea AORCA în portofoliu
1	VITORIASIG SRL	88,2%
2	TRANSELIT SRL	86,6%
3	IPB DELTA ASIGURARI SRL	69,0%
4	AUTO-SIGURANTA SA	44,2%
5	ALIANȚA-MOLDSCOOP SRL	38,0%
6	ASITO SA	36,7%
7	ARTAS SRL	35,2%
8	ACCEPT INSURANCE SRL	33,3%
9	DONARIS-GROUP SA	25,4%
10	ASIVIT SRL	24,4%
11	MOLDOVA-ASTROVAZ SRL	23,6%
12	EXIM-ASINT SA	23,3%
13	GARANT SRL	19,3%
14	CARAT SA	18,6%
15	MOLDASIG SRL	18,4%
16	GALAS SA	10,8%
17	GARANȚIE SA	8,7%
18	MOLDSCARGO SRL	6,7%
19	VICTORIA ASIGURARI SRL	5,6%
20	ASTERRA GRUP SRL	2,9%
21	AFES-MOLDOVA SRL	1,9%
22	ACORD-GRUP SRL	1,3%

Prognostăm o creștere continuă a pieței AORCA din considerentele menționate mai sus. Plus privim cu optimism la introducerea sistemului bonus – malus, care ar putea disciplina comportamentul conducătorilor auto, ridică transparența pieței AORCA și chiar poate micșora numărul de accidente rutiere.

¹⁴ ASITO este un exemplu relevant.

¹⁵ ASITO iarăși a fost prima companie care utilizează asemenea metode de atragere a clienților.

¹⁶ Agenția Națională a Asigurătorilor „ARCA”.

c. Metoda de calcul a primelor de asigurare obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule

Situația existentă pe piață a adus la multe litigii și neclarități referitor la tarifele AORCA utilizate. Nu este clară metoda de calcul, nu este clară logica împărțirii autovehiculelor după capacitatea cilindrică a motorului și cum acest fapt influențează frecvența accidentelor. La fel o critica dură adusă standardelor existente ține de faptul că practic toate companiile de asigurări ce operează pe piața AORCA, vând produsul dat utilizând reducerile, deci tarifele sunt mult prea ridicate.

În prezent primele de asigurare AORCA sunt stabilite de Hotărârea de Guvern Nr. 956 din 28.12.1994 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă a deținătorilor de autovehicule și vehicule electrice urbane, care în Anexa 1 stabilește cuantumul primelor:

Tipul autovehiculului	Lei
I. Autoturisme (destinate transportului de persoane și au maximum 9 locuri, inclusiv conducătorul):	
până la 1200 cmc	300
între 1201 - 1600 cmc	400
între 1601 - 2000 cmc	600
între 2001 - 2400 cmc	750
între 2401 - 3000 cmc	900
peste 3000 cmc	1100
II. Autovehicule pentru transport de persoane	
Microbuze pentru transportarea a 10-17 persoane, inclusiv conducătorul	1000
Autobuze pentru transportarea a 18-30 persoane, inclusiv conducătorul	1600
Autobuze pentru transportarea a mai mult de 30 persoane, inclusiv conducătorul	2000
Troleibuze	500
III. Tractoare rutiere (cu excepția tractoarelor rutiere pentru semiremorci) având puterea motorului:	
până la 45 CP inclusiv	400
de la 46 CP până la 100 CP inclusiv	700
peste 100 CP	1000
IV. Alte autovehicule decât cele menționate la pct.1-3 a căror masă maximă autorizată este de:	
până la 3500 kg	800
între 3501 - 7500 kg	1200
între 7501 - 16000 kg	1700
peste 16000 kg	2200
V. Motociclete	
până la 300 cmc	200
peste 300 cmc	400

Aceste prime au fost stabilite fără a avea la bază calcule actuariale serioase și nu reflectă situația reală. AORCA a avut o rentabilitate relativ mare toată perioada existenței sale. Rata daunei a fost relativ scăzută:

2003 – 44,7%;

2004 – 32,9%;

2005 – 34,5%;

2006 – 31,6%;

2007 – 37,1%;

I sem 2008 – 33,4%.

Chiar incluzând comisioanele forțelor de vânzări¹⁷ și cheltuielile de gestiune, vom observa că vinderea polițelor AORCA este profitabilă. Tipul dat de asigurare, însuși prin esența sa trebuie să aibă o profitabilitate marginală, deoarece companiile nu depun mari eforturi pentru a convinge clienții, aceștia fiind prin lege obligați să se asigure dacă doresc să utilizeze autovehiculele.

Recent CNPF a aprobat Hotărârea cu privire la adoptarea Metodologiei de calcul a primei de asigurare de bază și al coeficienților de rectificare pentru asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule nr. 318 din 17.03.2008, care stabilește o metodă de calcul a primei mai obiectivă. Metoda dată de calcul ia în considerație informația privind gradul daunei în anii precedenți și 8 coeficienți, care vor fi recalculați anual. Dacă metodologia dată ar fi îndeplinită întocmai, atunci conflictele existente până în prezent între asiguratorii și asigurații ar putea cădea puțin dispărea.

Spre regret, metoda de calcul a primei de bază¹⁸ a cauzat iar mari dezbateri referitor la informația care a stat la baza calculului. În primul rând, s-au descoperit diferențe semnificative¹⁹ între rapoartele prezentate de companiile de asigurare în anii precedenți și informația privind daunele prezentate la solicitarea CNPF pentru calculul primei de bază. Evident faptul dat a cauzat imediat scepticism în ceea ce ține corectitudinea datelor. Încă o problemă apărută se referă la unii indicatori, cum ar fi inflația, ce se utilizează în formulele de calcul, și care nu corespunde cu cea așteptată pentru anul 2008.

Luarea în calcul a unei rate de inflație de 20% nu corespunde așteptărilor Guvernului și nici a economiștilor, iar profitabilitatea de 10% inclusă în calcul, la fel este relativ ridicată pentru un tip de asigurare obligatorie.

În consecință, hotărârea privind prima de bază încă nu a fost luată și lupta pentru cifre va continua. Între timp în primele zile ale lui august CNPF a adoptat și formularele obligatorii pentru AORCA – cererea și contractul de asigurare²⁰, ce includ în ele obligativitatea utilizării noii metodologii și a noilor prime de bază. De aceea adoptarea primei de bază devine o problemă foarte importantă.

¹⁷ Fluctuează între 15-30% în dependență de companie.

¹⁸ Adică prima primară fără luarea în considerare a coeficienților.

¹⁹ 26% după unele date.

²⁰ Hotărârea CNPF Nr. 20/5 din 16.05.2008 cu privire la aprobarea formei și conținutului cererilor de asigurare, contractelor de asigurare și polițelor de asigurare la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule.

3. Asigurarea de răspundere civilă în baza polițelor internaționale „Carte Verde”

Asigurarea de răspundere civilă în baza polițelor internaționale „Carte Verde” (în continuare ARCCV) poate fi caracterizat ca AORCA pentru alte țări decât Moldova²¹.

Acest tip de asigurare este monitorizat de Consiliul Birourilor „Carte Verde” și are un șir de condiții, care trebuie respectate de țările membre²². Spre exemplu, una din condițiile cele mai importante este păstrarea unui fond de rezervă²³. La fel este importantă îndeplinirea la timp a obligațiilor asumate, ceea ce tot timpul a constituit o problemă a companiilor de asigurare din Moldova. Nesemnarea acordului de reasigurare în anul 2002 a adus la excluderea Republicii Moldova din sistemul „Carte Verde”.

Spre regret, metodele murdare de joc sunt caracteristice și acestui tip de asigurare. Dar, spre deosebire de AORCA, în cazul ARCCV se utilizează metode de falsificare a polițelor „Carte Verde”. Faptul dat este demonstrat prin numărul mare de polițe false, care au fost depistate de grănicerii moldoveni și a țărilor vecine. Evident că acordarea reducerilor ilegale este prezentă și aici, deoarece primele de asigurare sunt fixate prin acte normative.

La moment doar patru companii au licența de a vinde polițe „Carte Verde”: Moldasig, ASITO, Moldova – Astrovaz și Carat. În 2007 compania din Tiraspol Edict a fost exclusă din sistemul „Carte Verde” moldovenesc, deoarece refuza să prezinte informațiile statistice și să achite despăgubirile.

În esență în prezent ARCCV se caracterizează printr-o ordine și stabilitate relativă, deoarece este reglementat de Consiliul Birourilor „Carte Verde”, care este foarte strict și din cauza că doar patru companii vând direct și achită despăgubiri pe tipul dat de asigurare.

a) Cadrul juridic al asigurării de răspundere civilă în baza polițelor internaționale „Carte Verde”

Asigurarea de răspundere civilă în baza polițelor internaționale „Carte Verde” este reglementată în prezent de Legea Nr. 407 din 21.12.2006 cu privire la asigurări, intrată în vigoare la 06.04.2007 și de Legea Nr. 414 din 22.12.2006 cu privire

21 Afirmatia este validă pentru țările membre a sistemului internațional „Carte Verde”.

22 Pentru a vedea lista țărilor membri accesați: <http://cobx.org/en/index-module-orki-page-view-id-57.html>.

23 \$ 2.000.000 – garanția externă a Republicii Moldova, constituită din aporturile companiilor.

la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule, intrată în vigoare la 09.09.2007. Evident că principalul obiect de reglementare a legii sus – menționate este AORCA și doar câteva articole menționează ARCCV. În același timp se preconizează un șir de modificări la legea dată în viitorul apropiat, care va schimba puțin situația. Prevederile ARCCV sunt supuse standardelor internaționale²⁴ și a cerințelor Consiliului Birourilor „Carte Verde”²⁵.

Majoritatea prevederilor ce reglementează AORCA se aplică și ARCCV în măsura prevăzută de lege. Regulamentele adoptate de CNPF referitor la AORCA cuprind prevederi similare pentru ARCCV.

O caracteristică importantă a sistemului „Carte Verde” constă în faptul că limitele de asigurare sunt influențate de legislația țării în care circulă autovehiculul²⁶. În unele țări limitele despăgubirilor nu există, adică sumele care ar putea fi eventual achitate pot ajunge limite enorme.

Cadrul juridic al ARCCV poate fi modificat foarte neașteptat din cauză reglementărilor internaționale, care sunt aduse la cunoștința companiilor prin intermediul Biroului Național al Asigurătorilor de Autovehicule, ce reprezintă interesele Consiliului Birourilor pe teritoriul Republicii Moldova. Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule este veriga obligatorie care are un rol important atât în achitarea despăgubirilor de către companiile moldovenești, ce se efectuează în cazul vinovăției autovehiculelor înregistrate în republica Moldova, cât și în cazul achitărilor efectuate păgubiților din Republica Moldova, care au avut de suferit accidente săvârșite de autovehicule înmatriculate peste hotare.

La fel Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule administra banii acumulați în Fondul de Compensare și garanția bancară externă.

Fondul de compensare are rolul de a acoperi pagubele, ce nu sunt acoperite din variate motive de companiile de asigurare. Spre exemplu, el este utilizat pentru acoperirea plăților efectuate pe certificatele „Carte Verde” false sau pentru o companie care nu este în stare sau nu dorește să achite despăgubirile²⁷.

Garanția bancară externă are rolul de acoperi despăgubirile în cazuri excepționale, adică când însuși Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule nu este în stare să achite despăgubirea.

Republica Moldova are statut de membru asociat și din cauza dată este obligată să mențină garanția bancară externă.

Odată cu integrarea europeană Republica Moldova ar putea deveni membru permanent și în viitorul mai îndepărtat autovehiculele noastre ar putea călători prin statele UE fără necesitatea procurării certificatelor „Carte Verde”, deoarece AORCA ar pute include și ARCCV²⁸. Deci, AORCA și ARCCV ar putea fuziona la un moment și forma un tip de asigurare unic.

24 Recomandarea nr. 5 din 25 ianuarie 1949, adoptată de Subcomitetul de Transport Rutier al Comitetului de Transporturi Interioare din cadrul Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite.

25 Regulament general al Consiliului Birourilor din 30 mai 2002.

26 http://www.cobx.org/modules/doc/public/get.php?id_doc=21.

27 Cazul companiei Edict S.R.L.

28 România a obținut acest privilegiu în august 2007.

b) Locul asigurării de răspundere civilă în baza polițelor internaționale „Carte Verde”

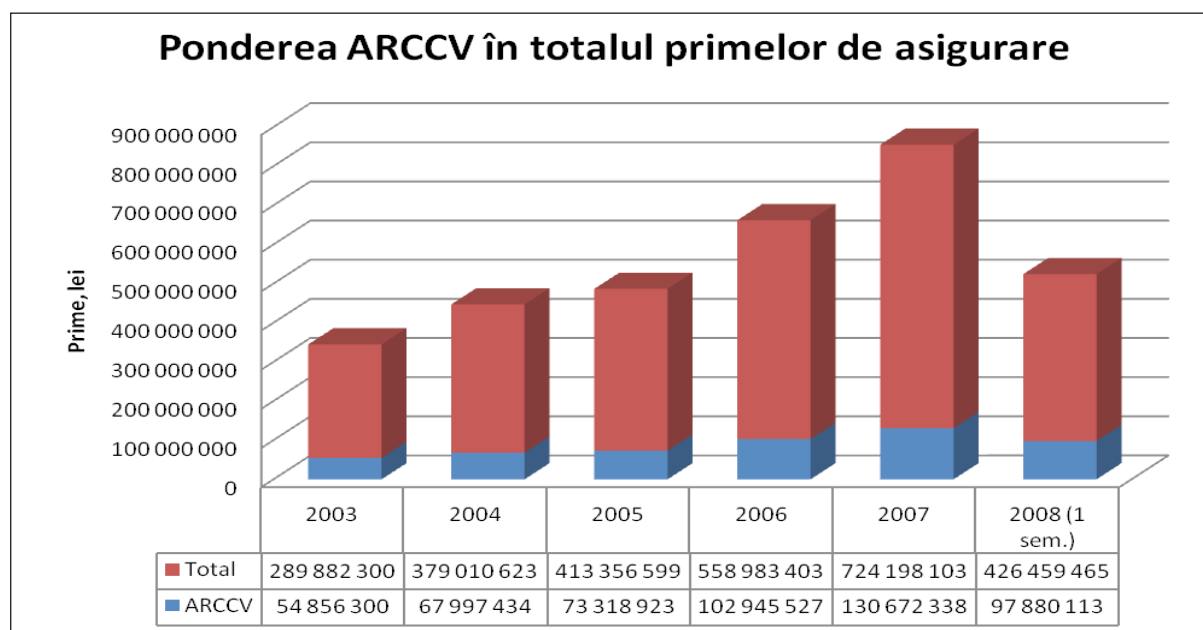
Asigurarea de răspundere civilă în baza polițelor internaționale „Carte Verde” ocupă cu stabilitate un loc de învâdit în structura pieței de asigurări. Asigurările auto – AORCA, „Carte Verde” și CASCO au ocupat întotdeauna între 60% și 75%. Situația dată este caracteristică piețelor de asigurări din regiune²⁹, unde auto-vehiculele constituie cel mai des proprietatea asigurată. Din cauza obligativității polițelor ARCCA în cazul călătoriei peste hotarele țării acest tip de asigurare va avea parte de o cerere stabilă.

ARCCV au un preț mult mai ridicat decât AORCA, deoarece este un produs destinat țărilor europene, unde daunele survenite din urma accidentelor sunt cu mult mari decât în Moldova. Nu mai amintesc că în Republica Moldova măcar ca formal AORCA acoperă și daunele aduse vieții și sănătății, cetățenii Republicii Moldova de facto solicită doar repararea prejudiciului material cauzat autovehiculului în urma accidentului, ignorând alte daune. În țările EU situația e inversă - cele mai mari despăgubiri sunt achitate pentru daune aduse vieții și sănătății oamenilor, deoarece achitățile în cazul decesului sau invalidității unei persoane poate continua ani în șir urmașilor persoanei.

Piața ARCCV a fost adesea în mijlocul „războaielor” între companiile concurențe, ceea ce a cauzat fluctuații importante pe piață. Aceste conflicte aveau variate motive – primirea noilor membri, ridicarea cuantumului fondului de garanție, alegerea programului de reasigurare și a brokerului de reasigurare.

La fel este important să menționăm că măcar că licența de vânzare a ARCCV este deținută doar de patru companii la moment, polițele emise de aceste companii sunt vândute de practic toate companiile care posedă licența AORCA. De aceea, divizarea pieței între acești concurenți depinde în mare măsură de parteneriatele pe care și le-au făcut aceste companii.

Din diagramele ce urmează poate fi observat că rata pieței AORCA a fost întotdeauna relativ ridicată și comparativă cu cea a ARCCA.



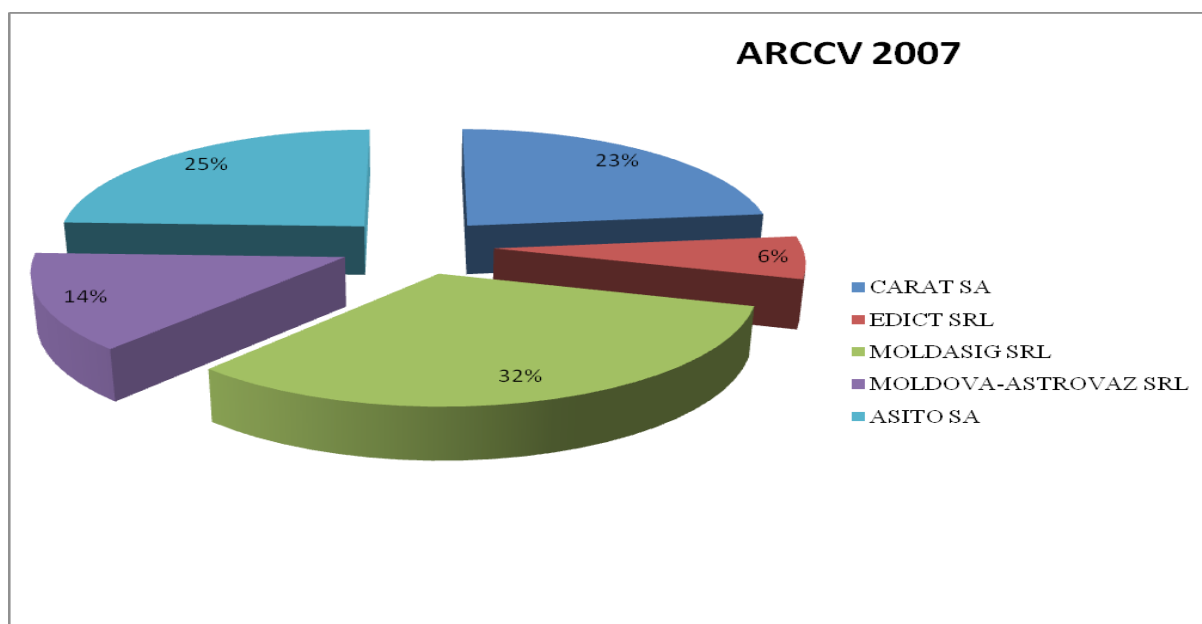
29 România, Bulgaria.

Companiile care dețin o pondere mare de AORCA sunt prezente în top și la ARCCV – ASITO și Moldasig. Aceste două companii dețin 57% din piață, repetându-se situația discutată la capitolul AORCA. Compania Edict a pierdut licența în primăvara anului 2007 și cele 6% pe care le putem observa sunt rezultatele din primele luni ale anului.

Piața ARCCV a avut următoarele ritmuri de creștere:

- 2004 față de 2003 – 24,0%;
- 2005 față de 2004 – 7,8%;
- 2006 față de 2005 – 40,4%;
- 2007 față de 2006 – 26,9%
- I sem. 2008 față de I se. 2007 – 62,4%.

Ritmurile creșterii sunt influențate cel mai mult de creșterea tarifelor la ARCCV, care spre exemplu în anul 2006 au trecut din dolari la euro. Iarși nu putem să nu evidențiem în același timp creșterea enormă a companiei Moldasig, care a devenit membru a sistemului „Carte Verde” abia în 2004 și deja în câțiva ani a devenit lider autoritar. De asemenea nu putem neglija eforturile depuse de managementul companiei, dar spre regret progresele au fost obținute similar cu metodele aplicate pentru AORCA. Spre exemplu, și în domeniul ARCCV sunt pe larg utilizate reducerile, care sunt interzise de lege. Încă un instrument de concurență foarte des folosit au fost falsificarea polițelor „Carte Verde”. Sunt multe întrebări referitor la cine e responsabil de faptul dat companiile de asigurări, agenții de vânzări sau însuși clienții, dar problema rămâne deschisă până astăzi și metode eficiente de combatere a falsificării polițelor „Carte Verde” încă nu au fost găsite.³⁰



Este foarte interesant că unele companii ce dețin licențele pentru ARCCV sunt specializate practic doar pe acest tip de asigurare și sunt într-o dependență pu-

³⁰ Afară de controlarea veridicității polițelor la punctele de trecere a frontierei de către grăniceri.

ternică de ARCCV. Mai jos se poate observa că așa companii ca Moldova – Astrovaz și Carat depind în proporție de 65% și 59% respectiv de ARCCV³¹. Aceasta denotă o poziție foarte vulnerabilă.

Nr.	Denumirea companiei de asigurare	Ponderea ARCCV în portofoliu
1	EDICT SRL	88,4%
2	MOLDOVA-ASTROVAZ SRL	65,2%
3	CARAT SA	59,0%
4	ASITO SA	23,3%
5	MOLDASIG SRL	19,4%

Considerăm că piața ARCCV va continua evoluția sa stabilă. În același timp datorită ultimelor comunicări din presă³² ar fi posibilă micșorarea destul de esențială a tarifelor la ARCCV în urma introducerii noii metodologii de calcul a primelor de asigurare ARCCV. În același timp CNPF nu a dat verdictul său referitor la posibila micșorarea a primelor de asigurare ARCCV³³. În orice caz suntem fermi convinși că ARCCV va rămâne un tip de asigurare cu pondere relativ înaltă din cauza rentabilității sale și a rolului său important de marketing³⁴. Din cauză că polițele ARCCV se vând la fiecare plecare peste hotare a autovehiculelor din Moldova, ele sunt cumpărate și pe termene relativ mici, ceea ce implică un contact sporit cu clientul, care poate fi tentat să procure și alte tipuri de asigurări de la aceeași companie.

c) Metoda de calcul a primelor de asigurare de răspundere civilă în baza polițelor internaționale „Carte Verde”

În prezent primele de asigurare ARCCV sunt stabilite de Biroul Național al Asiguratorilor de Autovehicule și confirmate de organul de supraveghere a asigurărilor³⁵. Primele de asigurare de obicei se stabileau luând în considerație prețurile cărților verzi a țărilor vecine – Ucraina și România. Ele nu au suferit schimbări esențiale pe durata vinderii polițelor „Carte Verde” în Moldova. Cea mai majoră schimbare ce poate fi menționată este trecerea de la dolari la euro în momentul în care dolarul a început să se devalorizeze.

Tarifele prezentate mai jos sunt în vigoare și după ce vor fi schimbate în timpul apropiat vor fi reevaluate și calculate anual, luând în considerație despăgubirile care au avut loc în perioada de un an. Consider modificarea dată foarte pozitivă și în caz în care va fi implementată corect va aduce multă transparență în activitatea companiilor de asigurare și va pune capăt conflictului ce durează mulți ani deja între asigurători și transportatori, care sunt cel mai mult afectați de tarifele actuale a polițelor „Carte Verde” .

31 Compania din Tiraspol Edict a pierdut dreptul de a vinde polițe „Carte Verde”.

32 <http://www.eco.md/article/5645/>.

33 <http://cnpf.md/md/anuntlst/2559/1/3553/>.

34 ARCCV este numită adesea locomotiva asigurărilor auto.

35 CNPF în prezent și Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Asigurărilor și Fondurilor de Pensii Nestatale până la sfârșitul anului 2007.

Primele de asigurare la asigurarea de răspundere civilă auto în baza certificatelor internaționale „Carte Verde”

Tabelul nr. 1 - Certificatul Carte Verde este valabil numai în Ucraina și Belarus (zona 1)

Grupa	Mijlocele de transport	Prima de asigurare (EURO) pentru un vehicul pe perioada de:												
		15 zile	1 lună	2 luni	3 luni	4 luni	5 luni	6 luni	7 luni	8 luni	9 luni	10 luni	11 luni	12 luni
A	Autoturisme cu până la 9 locuri, inclusiv și conducătorul auto	5	7	13	18	23	29	35	40	46	51	56	62	64
C1	Autocamioane cu masa totală până la 3,5 tone	15	22	40	47	56	72	83	95	110	121	133	146	154
C2	Autocamioane și autotractoare cu masa totală peste 3,5 tone	19	29	51	61	72	81	93	104	120	132	145	159	168
E1	Microbuze cu până la 17 locuri, inclusiv conducătorul auto	10	14	20	27	36	44	53	61	70	77	85	94	98
E2	Autovehicule destinate transportului de persoane - cu peste 17 locuri, inclusiv și conducătorul auto	14	21	38	53	68	86	103	119	136	149	165	181	190
B	Motociclete	5	7	12	17	22	28	33	38	44	48	53	59	61

Tabelul nr.3 - Certificatul Carte Verde este valabil în toate țările sistemului Carte Verde (zona 3)

Grupa	Mijlocele de transport	Prima de asigurare (EURO) pentru un vehicul pe perioada de:												
		15 zile	1 lună	2 luni	3 luni	4 luni	5 luni	6 luni	7 luni	8 luni	9 luni	10 luni	11 luni	12 luni
A	Autoturisme cu până la 9 locuri, inclusiv și conducătorul auto	54	90	162	226	294	386	442	508	584	644	680	740	800
C1	Autocamioane cu masa totală până la 3,5 tone	99	180	253	338	378	486	565	630	698	765	833	900	959
C2	Autocamioane și autotractoare cu masa totală peste 3,5 tone	129	242	284	461	571	680	760	869	975	1078	1176	1218	1259
E1	Microbuze cu până la 17 locuri, inclusiv conducătorul auto	57	96	176	256	336	416	496	587	672	757	842	926	1023
E2	Autovehicule destinate transportului de persoane - cu peste 17 locuri, inclusiv și conducătorul auto	130	196	352	492	638	798	958	1102	1268	1394	1500	1550	1599
B	Motociclete	28	42	76	106	138	172	206	238	272	300	330	364	382

Similar ca și în cazul AORCA primele au fost stabilite fără a avea la bază calcule actuariale, care s-ar baza pe analiza despăgubirilor achitate pe durata anilor precedenți. ARCCV a avut o rentabilitate și mai înaltă decât AORCA. Rata daunei pentru ARCCV a fost scăzută:

- 2003 – 13,8%;
- 2004 – 20,7%;
- 2005 – 31,8%;
- 2006 – 35,6%;
- 2007 – 21,7%;
- I sem 2008 – 16,9%.

Chiar dacă luăm în considerație și primele trimise în reasigurare, ARCCV este foarte profitabil. Reasigurarea este dictată de condițiile aderării la sistemul internațional „Carte Verde” și este o cerință cauzată de daunele enorme pentru standardele moldovenești a despăgubirilor în cazuri de accidente grave peste hotare.

Recent CNPF a aprobat Hotărârea cu privire la aprobarea Metodologiei de calcul al primei de asigurare de bază și al coeficienților de rectificare pentru asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehiculele nr. 318 din 17.03.2008, care stabilește afară de metoda de calcul a primelor AORCA și metoda de calcul a primelor ARCCV. Metoda dată de calcul ia în considerație informația privind gradul daunei în anii precedenți și 2 coeficienți, care vor fi recalculați anual. Situația în cazul dat este identică cu situația în jurul calculului primelor AORCA.

Spre regret, metoda de calcul a primei de bază³⁶ a ridicat multe întrebări referitor la corectitudinea informației prezentate, ca și în cazul AORCA. S-au descoperit și aici diferențe semnificative³⁷ între rapoartele prezentate de companiile de asigurare în anii precedenți și informația privind daunele prezentate la solicitarea CNPF pentru calculul primei de bază. Problemele menționate la capitolul AORCA sunt prezente și aici din cauza utilizării aceleiași metodologiei de calcul.

Unii funcționari din cadrul asociației transportatorilor s-au grăbit să anunțe micșorările la tarifele „Carte Verde”, dar declarațiile lor au fost comentate de CNPF, care a lăsat să se înțeleagă că decizia asupra tarifelor încă nu este luată. Împreună cu cererea și contractul de asigurare³⁸ AORCA, au fost adoptate și cererea plus contractul ARCCV. Ca și în cazul AORCA adoptarea unei decizii finale privind prima de bază este importantă și arzătoare.

³⁶ Adică prima fără luarea în considerare a coeficienților.

³⁷ 44%.

³⁸ Hotărârea CNPF Nr. 20/5 din 16.05.2008 cu privire la aprobarea formei și conținutului cererilor de asigurare, contractelor de asigurare și polițelor de asigurare la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule.

4. Asigurarea răspunderii civile a transportatorilor față de călători

Asigurarea răspunderii civile a transportatorilor față de călători (în continuare ARCTC) este de o importanță mai mică decât primele două tipuri de asigurare din cauza volumului nesemnificativ de prime.

Acest tip de asigurare a fost introdus în anul 1998 pentru a proteja interesele călătorilor și proprietății lor pe parcursul călătoriilor cu transportul de călători, indiferent de tipul său³⁹. O caracteristică importantă a acestui tip de asigurare ținea de cerința suplimentară pentru obținerea licenței, anume cerința de posedare a 3 milioane de lei în active. Din cauza dată nu toate companiile de asigurări au dorit să obțină licența pentru acest tip de asigurare – doar 10 companii din 33.

Din cauza flexibilității stabilirii primelor de lege, care stabilește prima maximă de până la 1% din suma volumului anual de transportare a călătorilor permite asigurătorilor să concureze și să propună tarifele pe care le doresc.

Tipul dat de asigurare nu stârnește un interes prea mare din partea asigurătorilor din cauză ponderii mici.

a. Cadrul juridic al asigurării răspunderii civile a transportatorilor față de călători

Asigurarea răspunderii civile a transportatorilor față de călători este reglementată în prezent de Legea Nr. 1553 din 25.02.1998 cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă, intrată în vigoare la 30.04.1998.

Legea este foarte succintă și conține prevederile cele mai importante ce țin de ARCTC. Limita răspunderii este stabilită de lege la suma de 10 mii dolari SUA în cazul vătămărilor corporale și 1000 dolari SUA pentru prejudicii patrimoniale legate de pierderea sau deteriorarea bagajului.

b. Locul asigurării răspunderii civile a transportatorilor față de călători

Asigurarea răspunderii civile a transportatorilor față de călători este un tip de asigurare necunoscut majorității populației, din cauza aplicării sale doar în sfera transportului de călători. Astfel, ponderea ARCTC a fost de 0,7% în 2007.

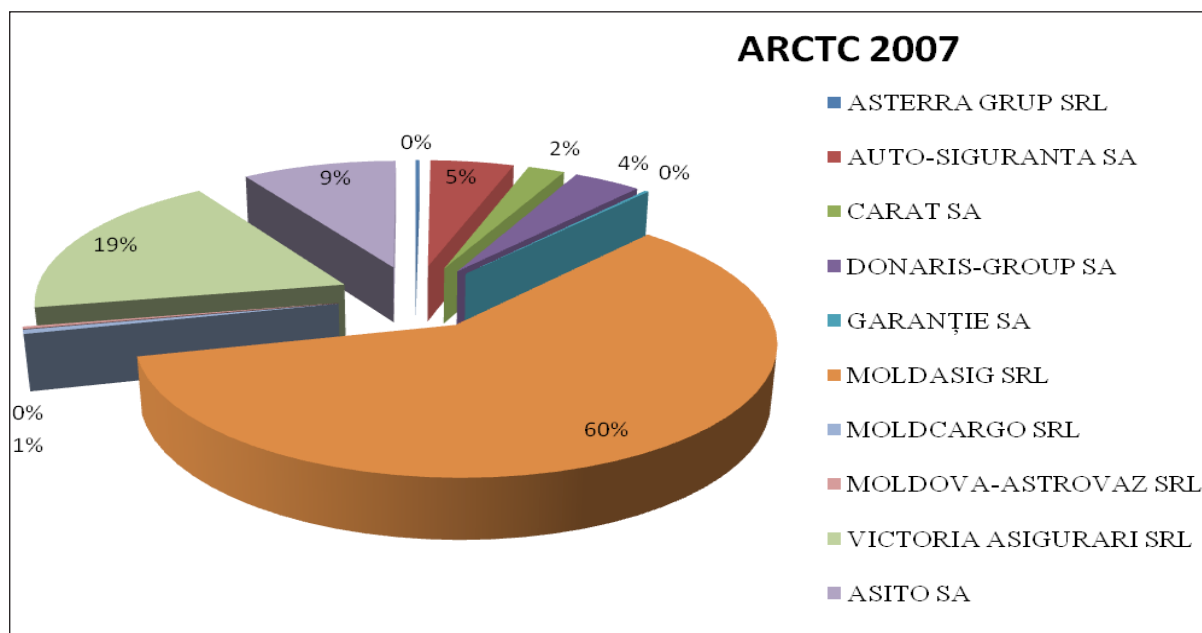
Licența este deținută de 10 companii, care au obținut licența dată doar din

³⁹ Transport aerian, auto, feroviar și fluvial, excluzând transportul urban și suburban.

cauză de necesitate – când ar exista un client interesat în ea. Despăgubirile practic inexistente în domeniu fac tipul dat de asigurare destul de atractiv, dar ponderea sa mică îi scad din atractivitate.

Rata ARCTC pe piața de asigurare a fluctuat între anii 2003-2007 între minimum 0,7% și maximum 0,9%. În anul 2007 primele încasate au atins mai mult de 5 milioane lei.

Specificul acestui tip de asigurare se reflectă și în structura pieței. Așa pentru ARCTC companiile lider sunt Moldasig și Victoria-Asigurări. Poziția Moldasig este ușor explicată prin faptul asigurării companiilor de stat de transport Air Moldova și Căile Ferate ale Moldovei⁴⁰.



Piața ARCTC va continua evoluția sa stabilă de creștere, deoarece cifra de afaceri, cât și numărul transportatorilor crește în continuare. Metoda de stabilire a primelor de asigurare permite o situație perfectă când companiile pot stabili primele la care doresc vinderea ARCTC. ARCTC va rămâne un tip de asigurare cu pondere relativ joasă, destinat unui grup mic de clienți și nu va afecta prea mult populația.

⁴⁰ Acționar Moldasig.

5. Probleme și soluții în domeniul asigurărilor obligatorii în domeniul transportului

Problemele societății moldovenești se regăsesc și în domeniul asigurărilor și sunt principalul motiv pentru problemele existente în acest domeniu.

În primul rând mă voi referi la lipsa de viziune de lungă durată a companiilor de asigurare. Psihologia AORCA de care am menționat privind restricționare și îngreunarea achitării despăgubirilor din cauza că păgubiții nu sunt clienții companiei aduce un beneficiu de scurtă durată, dar și un prejudiciu enorm de lungă durată. Pe o perioadă scurtă, ideea dată micșorează cuantumul despăgubirilor și e benefică. În același timp compania ratează șansa de a demonstra clientului că este o companie de încredere cu care se poate de lucrat. La fel, încrederea în sistemul de asigurări scade din cauza dată pe durată lungă – oamenii consideră asigurările ca o metodă de scoatere a banilor din populație fără a reîntoarce nimic în schimb. Mai ales, ideea dată se referă la asigurarea obligatorie, care e percepută de unii oameni ca taxă suplimentară care nu e bună de nimic. Deci, companiile ca și tot domeniul afacerilor moldovenesc doresc rezultate bune azi în detrimentul dezvoltării de lungă durată.

Un alt punct important ține de metodologia nouă de stabilirea a primelor. Ea este foarte bună, dar pe parcursul de punere a punctelor pe „i” iarăși au apărut probleme legate de informația utilizată și referitor la unii inductori folosiți. Ca și în alte domenii de activitate se ajunge la situația când ideea este bună, dar realizarea mai puțin bună.

O altă problemă care mulți speră ca va dispărea cu timpul este problema concurenței neloiale în domeniul asigurărilor obligatorii. Principalele argumente care ar putea duce la o așa situație ține de vinderea companiei avantajată de stat, intrarea pe piață a companiilor străine, micșorarea numărului de companii și evident o supraveghere mai ușoară. Cheia de la problema dată este în mâinile CNPF, care dacă își va executa obiectiv și corect obligațiile, ar putea închide subiectul reducerilor ilegale sau altor metode de concurență ilegală pentru totdeauna.

Următorii 4 ani, până în anul 2012 când noul cadru juridic va intra complet în vigoare, sunt decisivi pentru evoluția și dezvoltarea pieței de asigurări în direcția convenită. Sperăm că schimbările legislative și venirea noilor actori internaționali pe piața Republicii Moldova cu know-how-ul acumulat de sute de ani vor aduce și la schimbarea managementului existent în asigurări care a permis și a pus umărul la crearea situației în care se află piața de asigurări în prezent.

Dacă reformele legale vor avea succes și schimbările înspre bine vor avea loc sunt sigur că mișcările pozitive se vor grăbi să apară. În esență, aceasta va aduce la creșterea încasărilor companiilor și ridicarea încrederii populației

în asigurări. Procesele date nu vor prejudicia pe nimeni și vom avea în față o situația în care nimeni nu va avea de pierdut. Evident că foarte mult depinde și de bunăstarea populației și dezvoltarea generală a țării.

Creșterea sectoarelor financiare adiacente celui de asigurări, spre exemplu a celui bancar, păstrează speranța că e posibil să avem o piață de asigurări care va ajuta Republica Moldova să se alinieze cu standardele europene în timpul apropiat. Cel mai important lucru e să nu se ajungă la situația când vom spune ca „am dorit să facem mai bine, dar s-a primi ca întotdeauna”.

Metoda de calcul a primelor de asigurare AORCA și ARCCV a fost elaborată și pusă în discuție de ceva timp. Analizând metoda de calcul propusă putem să observăm că ea este un pas înainte comparativ cu situația curentă când primele de asigurare erau stabilite fără a avea la bază vreun calcul. Sigur că sunt un șir de probleme care necesită corectare sau care ar putea duce la probleme în viitor prin interpretări duble sau joaca cu cifrele pentru avantajarea asigurătorilor. Aceste probleme sunt:

- 1) Mulți indicatori se bazează pe cifrele anului 2007, adică pe rezultatele unui an. Consider oportun calcularea indicatorilor pe o perioadă mai lungă, deoarece indicatorii obținuți pe parcursul unui an ar putea fi influențați de careva factori și nu reflectă întocmai situația reală privind daunele.
- 2) Metoda de acumulare a informației privind daunele lasă mult spațiu pentru prezentarea datelor incorecte. În anul 2008 aceste date au fost colectate prin intermediul unei scrisori către departamentele de despăgubiri a companiilor, ceea ce a rezultat în diferențe relativ mari (până la 45%) dintre datele prezentate de rapoartele prezentate de contabilitățile companiilor de asigurare și acele a secțiilor de despăgubire. Este foarte important de racordat prezentarea informațiilor privind despăgubirile cu cele prezentate trimestrial de contabilitățile companiilor, ultimele fiind corecte deoarece standardele contabilității nu oferă prea multe posibilități de trucare a informației și sunt ușor verificabile.
- 3) Este necesară stabilirea mecanismelor de control a cifrelor prezentate, ceea ce nu s-a întâmplat anul acesta. Cifrele nu au putut fi controlate de părțile interesate, argumentul invocat fiind volumul mare a lor. La fel metodologia utilizează formule relativ complexe, care nu sunt pe înțelesul oamenilor ce nu operează în domeniul asigurărilor. Deci, ar fi oportun simplificarea sistemului sau crearea unor mecanisme de control.
- 4) Coeficientul de inflație utilizat de 20% anual este arbitrar. Nimeni nu a făcut asemenea prognoze, nici Guvernul și nici careva experți. Cel mai corect considerăm ca ar fi utilizarea inflației agregate pentru ultimii 5 ani precedenți.
- 5) Rata de profit înaltă de 10% pentru AORCA și 7% ARCCV nu este rezonabilă asigurările obligatorii. Ar fi mai corect de stabilit o rată maximă de 5% pentru ambele tipuri de asigurare obligatorie. Această propunerea se axează pe ideea că primele se stabilesc prin lege și deci asigurătorii vor avea un profit garantat, adică nu ar fi nevoie de stabilit o rată de profit atât de joasă dacă legea ar liberaliza cuantumul primelor de asigurare. Încă un argument în plus este faptul că după reglementările ce au existat și încă sunt în vigoare primele de asigurare AORCA erau compuse din 75% prima netă plus 25% cheltuielile de gestiune. Deci aceste 25% includeau cheltuielile de gestiune, comisioanele forțelor de vânzări și profitul companiei. Noua metodologie mărește cifra dată la 38%. Nu pot vedea sensul acestor majorări, deoarece chiar cele 25% stabilite de legislația curentă rezulta într-un profit foarte mare pentru companiile de asigurare, în pofida faptului că unele din ele acordă și azi reduceri de până la 50% din primele stabilite de lege.
- 6) Coeficientul de rectificare legat de domiciliul posesorului este discriminatoriu și va aduce la înregistrarea autovehiculelor pe posesori ce au domiciliul în afara Chișinăului din cauza diferenței mari de prime pentru cei ce locuiesc în Chișinău și restul populației. Faptul că rata de daune în Chișinău e bazat și de faptul că multe autovehicule din afara municipiului circulă pe străzile orașului.

În cazul în care aceste momente nu vor fi luate în calcul, vom avea o situație în care asigurații nu vor înțelege, nu vor putea să verifice datele prezentate și nu vor fi în stare să-și apere drepturile.

