



## COMISIA NAȚIONALĂ A PIEȚEI FINANCIARE

### HOTĂRÎRE pentru aprobarea Regulamentului cu privire la modul de determinare a uzurii în cazul pagubelor produse la autovehicule

nr. 13/1 din 03.04.2008

(în vigoare 20.05.2008)

Monitorul Oficial nr.90 art.274 din 20.05.2008

\* \* \*

ÎNREGISTRAT:  
Ministerul Justiției  
nr.573 din 15 mai 2008  
Vitalie

Pîrlog

În vederea executării prevederilor art.24 alin. (2) din [Legea nr.414-XVI din 22 decembrie 2006](#) "Cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule" (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.32-35, art.112), în temeiul prevederilor art.1 alin.(1), art.3, art.4 alin.(1) și alin.(2), art.8 lit.b), art.21 alin.(1) și art.22 alin.(1) și alin.(2) din [Legea nr.192-XIV din 12.11.1998](#) "Privind Comisia Națională a Pieței Financiare" (republicată în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.117-126 BIS) și pct.5 lit.b), pct.7.3 lit.c) din Regulamentul privind organizarea și funcționarea Comisiei Naționale a Pieței Financiare, aprobat prin [Hotărîrea nr.48/5 din 27.09.2007](#) "Privind organizarea și funcționarea Comisiei Naționale a Pieței Financiare" (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr.157-160, art.587), Comisia Națională a Pieței Financiare

#### HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Regulamentul cu privire la modul de determinare a uzurii în cazul pagubelor produse la autovehicule (se anexează).
2. Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule va întreprinde măsurile necesare în scopul creării unei practici unice privind procedura evaluării de către asigurători a pagubei real suportate.
3. Prezenta hotărîre intră în vigoare din data publicării.

PREȘEDINTELE COMISIEI  
NAȚIONALE A PIEȚEI FINANCIARE

Mihail CIBOTARU

Chișinău, 3 aprilie 2008.  
Nr.13/1.

Anexă  
la Hotărîrea Comisiei Naționale  
a Pieței Financiare  
nr.13/1 din 03.04.2008

*Notă: În tot textul Regulamentului cuvintele "coeficienților de uzură", "coeficientului de uzură" și/sau "coeficientul de uzură" se substituie prin cuvintele "gradul de uzură" conform Hot. CNPF nr.50/7 din 30.11.2012, în vigoare 10.05.2013*

#### REGULAMENT

##### cu privire la modul de determinare a uzurii în cazul pagubelor produse la autovehicule

1. Regulamentul cu privire la modul de determinare a uzurii în cazul pagubelor produse la autovehicule, este elaborat în conformitate cu prevederile [Legii nr.414-XVI din 22.12.2006](#) "Cu privire la asigurarea obligatorie de răspundere civilă pentru pagube produse de autovehicule" și stabilește modalitatea de apreciere a gradului de uzură a autovehiculului, pieselor de schimb și părților componente deteriorate în rezultatul accidentelor de autovehicul.

Aplicarea prevederilor prezentului Regulament este obligatorie și pentru instituțiile sau

antreprenorii privați care practică activitatea de evaluare a daunelor provocate autovehiculelor la cererea asigurătorilor sau persoanelor păgubite în accidente de circulație.

*[Pct.1 modificat prin Hot. CNPF nr.50/7 din 30.11.2012, în vigoare 10.05.2013]*

**2.** Asigurătorii, în procesul stabilirii despăgubirii de asigurare și evaluării daunei materiale prin aplicarea gradului de uzură la piesele de schimb și părțile componente, sînt obligați să țină cont de cuantumul pagubei real suportate de terța persoană păgubită.

*[Pct.2 modificat prin Hot. CNPF nr.50/7 din 30.11.2012, în vigoare 10.05.2013]*

*[Pct.3 exclus prin Hot. CNPF nr.50/7 din 30.11.2012, în vigoare 10.05.2013]*

**4.** Pentru evitarea diferențelor financiare dintre cuantumul despăgubirii de asigurare care urmează a fi stabilit de asigurător și cuantumul pagubei real suportate de persoana păgubită, în procesul evaluării pagubei, atunci cînd este necesară înlocuirea pieselor de schimb și părților componente, urmează a se conduce de regulile stabilite la art.1416 alin.(2) din [Codului civil al Republicii Moldova](#), ținînd cont de următoarele:

1) paguba real suportată pentru autovehiculele cu o vechime de exploatare de pînă la 3 ani se determină conform:

a) prețurilor practicate de unitățile de specialitate acceptate de părți la piesele de schimb și părțile componente originale noi (fabricate de producătorul de autovehicule sau sub controlul acestuia), fără deducerea uzurii (aplicarea gradului de uzură zero), cu condiția că piesele de schimb și părțile componente sînt procurate de la unitatea de specialitate acceptată de părți sau autovehiculul este reparat de către unitatea de specialitate acceptată de părți și plata pentru piese de schimb și/sau servicii se efectuează de către asigurător sau, în condițiile legii, de către Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule direct la unitatea de specialitate, dacă părțile nu au convenit altfel referitor la modalitatea de plată, sau

b) prețurilor practicate de unitățile de specialitate acceptate de părți la piesele de schimb și părțile componente noi fabricate în bază de licență (piese after market) sau prețurilor practicate de unitățile de specialitate acceptate de părți la piesele de schimb și părțile componente originale foste în folosință, care corespund cerințelor tehnice și de securitate rutieră, fără deducerea uzurii (aplicarea gradului de uzură zero), în cazul cînd despăgubirea este solicitată înainte de efectuarea reparațiilor și paguba este determinată de expertul independent, sau

c) prețurilor la piesele de schimb și părțile componente originale noi prevăzute în sistemele informaționale de specialitate pentru evaluarea daunelor auto, cu deducerea uzurii, în cazul cînd despăgubirea este solicitată înainte de efectuarea reparațiilor și paguba este determinată de expertul independent. Stabilirea gradului de uzură, exprimat în %, se face în baza relației  $U = (P_{us} - P_{us}) / P_{si}$ , unde  $U$  - gradul de uzură,  $P_{us}$  - prețul la piesele de schimb și părțile componente noi fabricate în bază de licență (piese after market) disponibile, sau originale foste în folosință disponibile, de la unitatea de specialitate acceptată de părți,  $P_{si}$  - prețul la aceleași piese de schimb și părți componente prevăzute în sistemele informaționale de specialitate pentru evaluarea daunelor auto, totodată  $P_{us} \leq P_{si}$ ;

2) paguba real suportată pentru autovehiculele cu o vechime de exploatare de 4 ani și mai mult se determină conform pct.4 subpct.1 lit.b) sau lit.c), precum și în cazul cînd despăgubirea este solicitată prin reparația autovehiculului la o unitate de specialitate acceptată de părți;

3) în cazul cînd piesele de schimb și părțile componente noi fabricate în bază de licență (piese after market) sau piesele de schimb și părțile componente originale foste în folosință nu sînt disponibile pe piața pieselor de schimb și părților componente, paguba real suportată pentru autovehicule, indiferent de perioada de utilizare, se va determina conform prețului la piesele de schimb și părțile componente originale noi fără deducerea uzurii (aplicarea gradului de uzură zero), cu condiția că piesele de schimb și părțile componente sînt procurate de la o unitate de specialitate acceptată de părți sau autovehiculul este reparat de către o unitate de specialitate acceptată de părți și plata pentru piese de schimb și/sau servicii se efectuează de către asigurător sau, în condițiile legii, de către Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule direct la unitatea de specialitate, dacă părțile nu au convenit altfel referitor la modalitatea de plată.

*[Pct.4 în redacția Hot. CNPF nr.50/7 din 30.11.2012, în vigoare 10.05.2013]*

**5.** Modalitatea de stabilire a uzurii corespunzătoare, prevăzută de prezentul Regulament, se aplică inclusiv și în cazul despăgubirii pentru avarierea sau distrugerea autovehiculelor, care urmează a fi plătită de către asigurător în baza unei hotărîri judecătorești.

**6.** Pentru stabilirea valorii autovehiculelor, la data producerii evenimentului asigurat, din valoarea de nou a acestora se scade uzura valorică.

Prin uzură valorică se înțelege acea parte din valoarea autovehiculului, ce se pierde prin vechime, întrebuințare sau stare de întreținere a autovehiculului avariat la data producerii accidentului.

*[Pct.6 modificat prin Hot. CNPF nr.50/7 din 30.11.2012, în vigoare 10.05.2013]*

7. Uzura valorică se calculează prin aplicarea gradului de uzură asupra valorii de nou a autovehiculului la data producerii evenimentului asigurat.

*[Pct.7 modificat prin Hot. CNPF nr.50/7 din 30.11.2012, în vigoare 10.05.2013]*

8. Gradul de uzură se stabilește în funcție de starea de întreținere a autovehiculului și de vechimea acestuia în exploatare, exprimată în unități de timp /ani, diferențiată pe categorii de autovehicule, potrivit tabelelor nr.1 și nr.2 a gradului de uzură, conform anexelor la prezentul Regulament.

9. Dacă vechimea de exploatare a autovehiculului nu constituie un număr întreg de ani, iar din ultimul an s-a consumat o perioadă de pînă la 182 zile, atunci se ia în considerație numai numărul întreg de ani.

Dacă din ultimul an s-a consumat o perioadă de peste 182 zile, atunci ultimul an se consideră drept an întreg pentru calcularea vechimii.

10. Gradul de uzură a autovehiculului se stabilește în baza informației privind:

a) data fabricării, introducerii în exploatare de nou a autovehiculului respectiv sau data primei înmatriculări menționată în documentele de înmatriculare ale acestuia; și

b) starea de întreținere a autovehiculului apreciată de comun acord între păgubit, asigurator și asigurat.

*[Pct.10 modificat prin Hot. CNPF nr.50/7 din 30.11.2012, în vigoare 10.05.2013]*

11. Vîrsta reală a autovehiculului se stabilește în baza certificatului de înmatriculare sau, în lipsa acestuia, reieșind din anul de fabricație indicat pe placa de origine a autovehiculului, precizată pînă la lună. În cazul în care nu este indicată luna fabricării, data producerii autovehiculului se consideră 1 iulie a anului fabricării.

12. În cazul autovehiculelor pentru care se cunosc datele menționate la pct.10 din prezentul Regulament, pentru stabilirea gradului de uzură a autovehiculului avariat se caută în tabelele nr.1 și nr.2 a gradului de uzură, prevăzute în anexă la prezentul Regulament, linia corespunzătoare vechimii în exploatare, în ani, și coloana corespunzătoare stării de întreținere, la intersecția cărora se va găsi gradul de uzură respectiv.

13. Starea de întreținere a unui autovehicul se clasifică în: **bună, medie și satisfăcătoare.**

Stabilirea stării de întreținere a autovehiculului se face potrivit stării acestuia înainte de producerea evenimentului asigurat, în baza caracteristicilor de mai jos:

a) **stare de întreținere bună** – autovehiculul prezintă: integritatea elementelor caroseriei, barelor de protecție și capacelor de roți; vopseaua intactă, fără exfolieri sau urme aparente de rugină a tablei; urme de uzură prematură sau rupturi; cauciucuri uzate uniform, fără să prezinte uzuri accentuate pe flancuri ca urmare a unui reglaj necorespunzător al direcției; motorul fără scurgeri de ulei pe părțile laterale sau pe capotajele interioare ale spațiului afectat al acestuia;

b) **stare de întreținere medie** – autovehiculul prezintă: deformări ale caroseriei, barelor de protecție pînă la 10 dm<sup>2</sup> însumat pe întreaga suprafață exterioară; degradări ale vopselei în ceea ce privește luciul, cu urme de rugină aparentă pe o suprafață totală pînă la 10 dm<sup>2</sup>, cu exfolieri pe o suprafață totală pînă la 1 cm<sup>2</sup>; pete pe tapițeria scaunelor;

c) **stare de întreținere satisfăcătoare** – autovehiculul prezintă: deformări ale caroseriei, barelor de protecție și capacelor de roți, degradări ale vopselei, pierdere a luciului, cu urme pronunțate de rugină aparentă și zgîrieturi, fisuri la parbrize, faruri; tapițeria deteriorată și murdară; cauciucurile uzate neuniform, cu accentuări pe unul dintre flancuri, ca urmare a unui reglaj necorespunzător al direcției; motorul cu urme de ulei pe părțile superioare și laterale ca urmare a scurgerilor la capacul distribuției, al chiulasei sau pe lîngă garniturile de etanșare; joc mare la volanul direcției.

14. Gradul de uzură corespunzător stării de întreținere a autovehiculului se aplică, ținînd cont de legătura cauzală între starea de întreținere a autovehiculului, deteriorările propriu-zise și părțile componente sau piesele care se înlocuiesc.

*[Pct.14 modificat prin Hot. CNPF nr.50/7 din 30.11.2012, în vigoare 10.05.2013]*

15. Pentru autovehiculele care aveau executate înainte de data producerii evenimentului asigurat reparații curente, inclusiv înlocuiri ale părților componente sau ale pieselor originale, stabilirea gradului de uzură se face pe baza relației:

$$U_r = U \times K ,$$

unde:

$U_r$  – gradul de uzură recalculat al autovehiculului;

$U$  – gradul de uzură rezultat din tabelele gradului de uzură, în baza datelor determinate potrivit pct.10 din prezentul Regulament;

$K$  – coeficientul de corecție a uzurii,

$$\frac{A - a}{A} ,$$

unde:

$A$  – valoarea de nou a autovehiculului avariat;

$a$  – costul total al reparațiilor curente, inclusiv al înlocuirilor de părți componente sau de piese originale executate înainte de data producerii evenimentului asigurat, exclusiv cheltuielile pentru deservirea tehnică conform regulilor de exploatare, în baza documentațiilor privind costul efectiv al acestora.

[Pct.15 modificat prin Hot. CNPF nr.50/7 din 30.11.2012, în vigoare 10.05.2013]

[Pct.16,17 exclude prin Hot. CNPF nr.50/7 din 30.11.2012, în vigoare 10.05.2013]

Anexă  
la Regulamentul cu privire la  
modul de determinare a uzurii în cazul  
pagubelor produse la autovehicule

**Tabelul gradului de uzură nr.1  
pentru autovehicule a căror masă totală maximă autorizată nu depășește 3,5 t  
și pentru cele a căror număr de locuri pe scaune nu este mai mare de 9**

Ani	Gradul de uzură (%)		
	Stare de întreținere bună	Stare de întreținere medie	Stare de întreținere satisfăcătoare
1	4	8	12
2	15	21	28
3	24	30	37
4	32	38	45
5	41	46	52
6	48	53	58
7	53	59	65
8	58	64	70
9	61	67	73
10	63	69	75
11	65	71	77
12	67	73	79
13	69	75	81
14	71	77	83
15	73	79	85
peste 15	73	79	85

**Tabelul gradului de uzură nr.2  
pentru autovehicule a căror masă totală maximă autorizată depășește 3,5 t  
și pentru cele a căror număr de locuri pe scaune este mai mare de 9**

Ani	Gradul de uzură (%)		
	Stare de întreținere bună	Stare de întreținere medie	Stare de întreținere satisfăcătoare
1	4	8	13
2	18	21	25

3	28	31	35
4	37	41	45
5	44	48	52
6	50	54	58
7	55	59	64
8	60	64	68
9	65	68	71
10	67	70	74
11	69	72	76
12	71	74	78
13	73	77	81
14	75	79	83
15	77	81	85
peste 15	77	81	85