



PLENUL CONSILIULUI CONCURENȚEI

DECIZIE

**Nr. APD – 73
din 24.12.2015**

mun. Chișinău

Plenul Consiliului Concurenței,
acționând în temeiul art. 41 alin. (1) lit. h) și art. 93 alin. (5) ale Legii concurenței nr. 183 din 11.07.2012, Hotărârii Parlamentului nr. 179 din 12.07.2013 privind numirea în funcție a membrilor Plenului Consiliului Concurenței, precum și Hotărârii Parlamentului nr. 220 din 27.09.2013 privind numirea în funcție a unui membru al Plenului Consiliului Concurenței,
analizând raportul de investigație asupra cazului inițiat prin Dispoziția Consiliului Administrativ al Agenției Naționale pentru Protecția Concurenței nr. APD – 14 din 15.03.2010, observațiile făcute de părți asupra raportului de investigație și materialele acumulate în cadrul investigației,

A CONSTATAT:

Prin Dispoziția Consiliului Administrativ al Agenției Naționale pentru Protecția Concurenței nr. APD – 14 din 15.03.2010 a fost inițiat controlul de stat asupra respectării legislației din domeniul concurenței în cadrul asigurării transportului internațional de mărfuri sub acoperirea carnetului TIR.

Scopul exercitării controlului de stat constituie elucidarea faptului respectării legislației concurențiale, în cazul în care asigurarea posesorilor carnetelor TIR se efectuează doar la SAR „MOLDCARGO” SA.

I. Părțile implicate

Asociația Internațională a Transportatorilor Auto din Moldova (AITA), IDNO 1002600005831, mun. Chișinău, str. Dimitrie Cantemir 3/1 - este o organizație nonguvernamentală, necomercială profesionistă care întrunește întreprinderile și organizațiile de transport din Republica Moldova care efectuează transportul auto internațional de mărfuri și pasageri.

Conform capitolului 3 pct. 1 din statutul AITA, prezentat de Ministerul Justiției al Republicii Moldova prin scrisoarea nr. 05/3791 din 17.04.2015, AITA

este asociația națională garantă a aplicării în Republica Moldova a Convenției vamale relativă la transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR în forma adoptată la Geneva la 14.11.1975 (în continuare Convenția TIR), ratificată prin Hotărârea Parlamentului Republicii Moldova nr. 1318-XII din 02.03.1993.

Rolul AITA este de a reprezenta și apăra membrii săi în relațiile cu organele naționale și internaționale din domeniu în cadrul funcțiilor sale.

AITA este membru a Uniunii Internaționale a Transportatorilor Auto (IRU) cu sediul la Geneva (Elveția), și a Federației Internaționale a Asociației Expeditorilor (FIATA) cu sediul la Zürich (Elveția).

Asociația participă la pregătirea și realizarea proiectelor naționale și internaționale care au legătură cu transportul auto internațional, inclusiv „Revederea Convenției vamale relativă la transportul internațional al mărfurilor sub acoperirea carnetelor TIR” adoptată la Geneva la 14.11.1975.

AITA reprezintă interesele transportatorilor din Republica Moldova în lucrul organelor de transport a Comisiei Europene Economice din cadrul Organizației Națiunilor Unite și Uniunea Internațională a Transportului Auto, menține relații cu alte asociații naționale.

Mai mult de 200 de întreprinderi și organizații beneficiază de serviciile prestate de Asociație în diverse direcții, cum ar fi:

- Asigură transportatorii din Republica Moldova cu cartele TIR-Carnets și cartele de passage.
- Asigură elucidarea conflictelor din reglementările legate de utilizarea sistemului TIR.
- Asigură reprezentarea transportatorului auto național sau internațional care efectuează operațiuni de transport pe teritoriul Republicii Moldova însoțite de carnetul TIR etc.

Societatea de asigurări - reasigurări „MOLDCARGO” SA (în continuare SAR „MOLDCARGO” SA), IDNO 1002600005819, mun. Chișinău, str. V. Alecsandri, 97 – societate fondată în octombrie 1999 de către AITA, firme de transport internațional din Republica Moldova și persoane fizice.

Fondatorul majoritar al SAR „MOLDCARGO” SA este AITA. Scopul principal urmărit de către societate este oferirea unor servicii de asigurare noi și de calitate pentru societățile de transport și expediție, care activează în sfera transporturilor internaționale, pentru firme turistice, instituții financiare și pentru persoanele fizice. SAR „MOLDCARGO” SA oferă diverse tipuri de asigurări, printre care și asigurarea responsabilității titularului carnetului TIR.

SAR „MOLDCARGO” SA deține Licența seria CNPF nr. 000660, eliberată la 30.05.2011, pentru desfășurarea activității de asigurare și/sau reasigurare în limitele categoriilor și claselor de asigurare.

Astfel, conform licenței la clasa de asigurare nr. 10 se conțin următoarele prevederi: „condiții de asigurare a responsabilității titularului carnetului TIR la efectuarea transporturilor în cadrul Convenției vamale relativă la transportul internațional al mărfurilor sub acoperirea carnetelor TIR”.

Potrivit informației prezentate de AITA în scrisoarea nr. 219 din 24.04.2014, începând cu anul 2000 și până în prezent, SAR „MOLDCARGO” SA prestează servicii de asigurare a posesorilor carnetelor TIR. Prin urmare, consumatori ai serviciului de asigurare acordat de SAR „MOLDCARGO” SA sunt întreprinderile de transport (transportatorii) titulari ai carnetelor TIR.

II. Piața relevantă: piața relevantă a produsului și piața geografică relevantă

Piața relevantă a produsului

În conformitate cu art. 4 al Legii concurenței nr. 183 din 11.07.2012, piața relevantă a produsului cuprinde toate produsele considerate de consumatori ca interschimbabile sau substituibile datorită utilizării date acestora, datorită caracteristicilor fizice, funcționale și a prețului.

Ținând cont de faptul că prin Dispoziția Consiliului Administrativ al Agenției Naționale pentru Protecția Concurenței nr. APD – 14 din 15.03.2010 a fost inițiat controlul de stat asupra respectării legislației cu privire la protecția concurenței în cadrul asigurării transportului internațional de mărfuri sub acoperirea carnetului TIR și ținând cont că asigurarea în cauză nu este o asigurare în formă clasică, ci o asigurare care garantează rambursarea cheltuielilor, suportate de participanții Lanțului internațional de garanție, piața relevantă a produsului în cazul investigat se definește ca *piața prestării serviciilor de asigurare a posesorilor carnetelor TIR*.

Piața geografică relevantă

Conform art. 4 al Legii concurenței nr. 183 din 11.07.2012, piața geografică relevantă reprezintă o zonă în care întreprinderile sunt implicate în oferta sau cererea de pe piața relevantă a produsului, în care condițiile de concurență sunt suficient de omogene și care poate fi deosebită de zonele geografice învecinate prin condiții de concurență ce diferă în mod apreciabil.

Astfel, potrivit capitolului III pct. 3 al Regulamentului cu privire la modul de aplicare a Convenției vamale relativă la transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetului TIR aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1086 din 25.11.1997, în Republica Moldova carnete TIR sunt eliberate de către AITA.

Dat fiind faptul că eliberarea carnetelor TIR pe teritoriul Republicii Moldova se efectuează de AITA, iar asigurarea posesorilor Carnetelor TIR se efectuează doar la SAR „MOLDCARGO” SA, care își desfășoară activitatea pe teritoriul Republicii Moldova, piața geografică relevantă se definește ca *teritoriul Republicii Moldova*.

Prin urmare, în sensul cazului investigat **piața relevantă** se definește ca *piața prestării serviciilor de asigurare a posesorilor carnetelor TIR pe teritoriul Republicii Moldova*.

Poziția dominantă

Conform capitolului IV pct. 1 din Regulamentului cu privire la modul de aplicare a Convenției vamale relativă la transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetului TIR aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1086 din 25.11.1997, în Republica Moldova la tranzitul și livrarea mărfurilor sub supraveghere vamală cu respectarea procedurii TIR, asociația garantă este AITA.

De asemenea, capitolul III pct. 3 al aceluiași Regulament prevede că în Republica Moldova carnetele TIR sunt eliberate de către AITA.

Prin urmare, din cele menționate mai sus rezultă faptul că pe teritoriul Republicii Moldova carnetele TIR sunt eliberate doar de către AITA.

Potrivit informației prezentate de AITA în scrisoarea nr. 219 din 24.04.2014, începând cu anul 2000 și până în prezent, asigurarea posesorilor carnetelor TIR se efectuează doar la SAR „MOLDCARGO” SA. Astfel, ținând cont de faptul SAR „MOLDCARGO” SA este singura companie care realizează asigurarea posesorilor de carnetelor TIR (similar ca în Federația Rusă, Ucraina, România unde la fel este o singură companie de asigurări) se constată că SAR „MOLDCARGO” SA deține poziție dominată pe piața prestării serviciilor de asigurare a posesorilor carnetelor TIR pe teritoriul Republicii Moldova, având o cotă de 100% pe această piață.

III. Acte și fapte constatate

În urma studierii cadrului normativ, precum și în rezultatul examinării informațiilor și materialelor anexate la dosar, s-a constatat următoarele.

Convenția vamală relativă la transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetelor TIR adoptată la 14.11.1975, Geneva, (în continuare Convenția TIR) ratificată prin Hotărârea Parlamentului Republicii Moldova nr. 1318-XII din 02.03.1993, reglementează procedura tranzitului vamal. Scopul Convenției TIR este de a simplifica și de a armoniza facilitățile administrative, de frontieră (vamale) în cazul transporturilor de mărfuri pe teritoriul statelor ce au aprobat utilizarea carnetului TIR.

Astfel, art. 2 al Convenției TIR prevede că, Convenția privește transportul mărfurilor efectuat fără descărcare și reîncărcare, peste una sau mai multe

frontiere, de la un birou vamal de plecare al unei părți contractante, sau al aceleiași părți contractante până la un birou vamal de destinație al unei părți contractante, sau al aceleiași părți contractante, în vehicule rutiere, ansambluri de vehicule sau în containere, cu condiția că o parte din traseu între începutul operațiunii TIR și terminarea ei să fie un traseu rutier.

De asemenea, art. 5 alin. (1) al Convenției TIR prevede că mărfurile transportate sub regim TIR în vehicule rutiere, în ansambluri de vehicule sau în containere sigilate nu vor fi, de regulă, supuse controlului vamal la birourile de trecere.

Prin urmare, transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetului TIR este un tip de transport internațional de mărfuri specific deoarece, transportul mărfurilor este efectuat fără descărcare și reîncărcare acestora la trecerea peste una sau mai multe frontiere, de la un birou vamal de plecare până la un birou vamal de destinație, iar mărfurile transportate sub regim TIR în vehicule rutiere, în ansambluri de vehicule sau în containere sigilate nu sunt, de regulă, supuse controlului vamal la birourile de trecere.

Pentru a beneficia de dispozițiile Convenției TIR transporturile trebuie să aibă loc sub garanția asociațiilor agreeate conform dispozițiilor art. 6 al Convenției TIR și trebuie să fie efectuate sub acoperirea unui carnet TIR, conform modelului reprodus în anexa nr. 1 a Convenției TIR.

Republica Moldova a aderat la Convenția TIR prin Hotărârea Parlamentului Republicii Moldova nr. 1318-XII din 02.03.1993.

Ulterior, prin Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 501 din 30.05.1997 cu privire la măsurile de realizare a prevederilor Convenției vamale privind aplicarea carnetelor TIR, a fost desemnată Asociația Internațională a Transportatorilor Auto din Moldova în calitate de asociație garant a Republicii Moldova în cadrul Convenției TIR.

Conform capitolului IV pct. 1 din Regulamentul cu privire la modul de aplicare a Convenției vamale relativă la transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetului TIR aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1086 din 25.11.1997, în Republica Moldova la tranzitul și livrarea mărfurilor sub supraveghere vamală cu respectarea procedurii TIR, asociația garantă este AITA. De asemenea, capitolul III pct. 3 a aceluiași regulament prevede că în Republica Moldova carnetele TIR sunt eliberate de către AITA.

Carnetul TIR este un act vamal internațional, care însoțește mărfurile pe drumul pe care acestea îl urmează și servește drept confirmare a faptului că pentru mărfurile transportate există o garanție internațională de achitare a plăților vamale. Transportarea mărfurilor însoțită de carnetul TIR oferă posibilitatea de a evita necesitatea supunerii unui control fizic minuțios al

mărfurilor în statele de tranzit, aplicarea garanțiilor naționale și de a reduce un asemenea control la verificarea ștampilelor, a sigiliilor și a aspectului extern al secției de mărfuri sau a containerului.

Sistemul TIR, elaborat prin Convenția TIR, oferă operatorilor de transport facilități importante pentru transportul și comerțul internațional. Acest sistem se bazează pe Convenția TIR a ONU, care este implementată de către Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere.

Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere este responsabilă de organizarea și funcționarea eficientă a Lanțului internațional de garanții. În acest sens IRU a stabilit reguli obligatorii pentru fiecare asociație emițătoare și operator de transport.

Un operator de transport, care folosește Sistemul TIR este:

- responsabil direct în fața autorităților vamale pentru utilizarea corectă a Carnetului TIR și achitarea taxelor și impozitelor vamale, în cazul unei încălcări în timpul efectuării transportului TIR;
- responsabil în fața Lanțului internațional de garanții TIR, gestionat de către IRU, Geneva, deoarece a primit o garanție financiară pe care IRU o acordă autorităților vamale pentru acesta.

Fiecare asociație națională trebuie să-și respecte obligațiile față de IRU legate de furnizarea acoperirii obligațiunilor fiecărui titular de carnet TIR cu o poliță generală de asigurare pentru toate carnetele TIR, emise de asociația respectivă.

Atunci când un operator TIR – titular de carnet TIR – nu-și respectă obligațiile directe față de autoritățile vamale și nu va soluționa cazul prin demonstrarea încheierii corecte a unei operațiuni TIR sau prin achitarea directă a taxei și impozitului corespunzător, reclamația vamală este expediată Lanțului internațional de garanții TIR. Succesiunea în care entitățile implicate în Lanțul internațional de garanții TIR poartă răspundere față de autoritățile vamale este următoarea: Asociația garantă națională (AITA) - Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere - Compania Internațională de asigurare - Compania națională de asigurare - Titularul carnetului TIR.

Astfel, în cazul în care un titular de carnet TIR nu își respectă obligațiile, IRU poate fi obligată – în calitate de garant financiar - să achite reclamația, și poate încerca să-și recupereze pierderile prin intermediul Lanțului internațional de garanții TIR de la persoanele care au utilizat greșit carnetul TIR și acest lucru a cauzat pierderi.

Prin scrisoarea nr. 219 din 24.04.2014 AITA a comunicat că, potrivit articolelor 31 și 32 ale Actului de Angajament al Asociației Garante și Emitente a Carnetelor TIR Obișnuite, semnat între AITA și IRU la data de 01.01.2008,

asociația trebuie să asigure faptul că fiecare titular de carnet TIR va fi acoperit de o poliță de asigurare. Asociația națională poate adera la poliță de asigurare la nivel central negociată de IRU, sau își poate alege asigurătorul național, care trebuie să fie aprobat oficial de către IRU și partenerii săi de asigurări și reasigurări – membri ai Lanțului internațional de garanții TIR.

În altă ordine de idei, se constată că, în Explicațiile sale prezentate prin scrisoarea AITA nr. 128 din 27.04.2010, IRU a comunicat că nu desemnează în mod unilateral și formal asigurătorii naționali în nici una din țări. Asociația națională prezintă IRU informația cu privire la o potențială companie națională de asigurări, după aceasta IRU împreună cu toți partenerii de asigurări și reasigurări din Lanțul internațional de garanții TIR revizuiește solicitantul, luând în considerare cunoștințele sale despre trăsăturile sistemului TIR și stabilitatea sa financiară care are o importanță semnificativă.

Contractul de asigurare a posesorilor de carnete TIR se încheie între asociația națională garantă și asigurătorul național. Asigurarea națională acoperă în mod exclusiv, în anumite condiții, responsabilitatea titularului față de Lanțul internațional de garanții TIR, în privința taxelor și impozitelor vamale, conform art. 8 al Convenției TIR, înaintată de Lanțul internațional de garanții TIR.

Prin scrisoarea nr. 219 din 24.04.2014, AITA a comunicat că asigurarea în cauză nu este o asigurare în formă clasică, ci mai degrabă o garanție de rambursare a cheltuielilor, suportate de participanții Lanțului internațional de garanție. Acest lucru este demonstrat prin faptul că condițiile de asigurare, elaborate de IRU, sunt aceleași pentru asigurătorii naționali în toate țările-membre ale Convenției, și sunt obligatorii pentru a fi îndeplinite.

Toate reclamațiile organelor vamale sunt examinate de IRU, iar decizia privind recunoașterea cazului a fi unul asigurat la fel este luată de IRU. Prin urmare asigurătorul nu are dreptul de a refuza plata despăgubirii de asigurare dacă IRU a decis că cererea autorităților vamale este justificată și a plătit pentru aceasta. De asemenea asigurătorul nu are nici o influență asupra examinării cererilor de despăgubire și nu poate face modificări la termenii standard și condițiile elaborate de IRU.

Termenii contractului de asigurare, stabiliți de IRU, presupun că acest contract acoperă angajamentele pentru toate carnetele TIR emise de Asociația garantă. În același timp, contractul de asigurare este perfectat odată în an de compania națională de asigurare, aprobată de asociația garantă, IRU și reasigurătorii internaționali.

În vederea minimizării riscurilor sistemului TIR, pentru asigurare în fiecare țară este responsabil un singur asigurător (similar cu răspunderea față de

autoritățile vamale, care poartă o singură Asociația garantă, Lanțul de garanție are un singur asigurător național).

Pentru a asigura durabilitatea sistemului TIR și luând în considerare natura specifică și sofisticată a sistemului TIR, precum și volumul riscului financiar potențial, fiecare membru al Lanțului internațional de garanții TIR este obligat să-și reasigure parțial sau integral riscul la o piață din Londra (Lloyd' s Underwriters), prin intermediul brokerului lor autorizat R. L. DAVISON & Co Ltd. Aceasta este o cerință obligatorie pentru orice asigurător național, care activează în cadrul sistemului TIR și are ca scop acordarea securității financiare a sistemului internațional de garanții gestionat de IRU.

Prin scrisoarea nr. 219 din 24.04.2014 AITA a comunicat că până în 1995 asigurătorul național în Republica Moldova a fost compania „ORATEH” SRL, care a refuzat să îndeplinească obligațiunea sa de a rambursa sumele reclamațiilor vamale, plătite de Lanțul internațional de garanții, și a rambursat pierderile numai prin hotărâre judecătorească. După aceasta, contractul cu compania dată a fost reziliat.

De asemenea, AITA a informat că în anul 1995, contractul de asigurare a riscurilor TIR a fost semnat cu compania „ASITO” SA, însă și cu compania „ASITO” SA au avut probleme la gestionarea acoperirii de asigurări, dar pe o scară mai mare.

Având în vedere această situație, AITA, în noiembrie 1999, cu acordul IRU și a tuturor participanților la Lanțul internațional de garanție, a încheiat contractul de asigurare pentru anul 2000 cu societate de asigurări-reasigurări „MOLDCARGO” SA, care a trecut procedura de agrementare a asigurătorului național, elaborată de IRU. Această decizie a fost justificată, deoarece „ASITO” SA nu și-a îndeplinit mai târziu obligațiile față de Lanțul internațional de garanții TIR.

De asemenea, prin scrisoarea nr. 219 din 24.04.2014, AITA a comunicat că, din anul 2000 până în prezent, SAR „MOLDCARGO” SA are calitatea de asigurător național în cadrul sistemului TIR, și își îndeplinește toate obligațiile față de reasigurătorii internaționali, cât și față de Lanțul internațional de garanție, referitor la despăgubiri și regres.

Astfel, în prezent în Republica Moldova ca urmare a selectării de către AITA în anul 1999 a SAR „MOLDCARGO” SA în calitate de asigurător național, în fiecare an AITA încheie cu SAR „MOLDCARGO” SA contractul de asigurare a posesorilor de carnete TIR. La rândul său SAR „MOLDCARGO” SA în calitate de asigurator național în cadrul Lanțului internațional de garanții, în fiecare an încheie un contract de reasigurare cu compania Rosgosstrakh Ltd.

Prin scrisoarea nr. 1663 din 07.09.2015 SAR „MOLDCARGO” SA a remis copia contractului de asigurare nr. 01-15/TIR/AITA din 16.12.2014 încheiat între AITA și SAR „MOLDCARGO” SA. Potrivit pct. 11.1. din contractul nr. 01-15/TIR/AITA din 16.12.2014, contractul de asigurare este valabil în perioada stabilită în confirmarea asigurării. Polița de asigurare poate fi anulată fie prin clauza 31/32 sau de către asociația contractantă prin trimiterea unei scrisori de informare cu cel puțin șase luni înainte de expirare. În caz contrar, polița va fi reînnoită în mod automat de la an la an.

Cuantumul primei de asigurare variază în dependență de numărul de voleți ai carnetului TIR. Astfel, în prezent prima de asigurare aferentă carnetelor TIR variază între suma de 9,8 și 13,05 CHF (Franci Elvețieni), în dependență de numărul de voleți a carnetului TIR.¹

Astfel, SAR „MOLDCARGO” SA în calitate de asigurător național, percepe prima de asigurare aferentă carnetului TIR. Însă, conform cerințelor stabilite de prevederile care reglementează funcționarea sistemului TIR, SAR SAR „MOLDCARGO” SA în fiecare an încheie un contract de reasigurare cu compania Rosgosstrakh Ltd. Prin scrisoarea nr. 1663 din 07.09.2015 SAR „MOLDCARGO” SA a remis copia contractului de reasigurare nr. 01-15/TIR/AITA din 16.12.2014 încheiat între SAR „MOLDCARGO” SA și compania Rosgosstrakh Ltd. Din prevederile contractului de reasigurare nr. 01-15/TIR/AITA din 16.12.2014 reiese faptul prima de asigurare aferentă fiecărui carnet TIR este obligatorie, iar cuantumul ei trebuie să fie aprobat de IRU, reasigurători și Miller Insurance Service LLP.

De asemenea, contractului de reasigurare nr. 01-15/TIR/AITA din 16.12.2014 stabilește modul de repartizare a cuantumului primei de asigurare aferentă carnetelor TIR. Astfel cea mai mare parte a cuantumului primei de asigurare aferentă carnetelor TIR o constituie prima de reasigurare care se achită de către SAR „MOLDCARGO” SA companiei Rosgosstrakh Ltd, la care se mai adaugă prima de asigurare stabilită conform clauzei 31/32 din actul de angajament și alte costuri adiționale pe care le percepe SAR „MOLDCARGO” SA.

În ceea ce privește sistemul de asigurări și reasigurări, aplicat de în cadrul sistemului TIR, AITA, prin scrisoarea nr. 128 din 27.04.2010, a comunicat că, în scopul asigurării transparenței procesului de lucru a sistemului TIR și a ridicării nivelului capacității de conducere a IRU, se aplică principiul uniformității și a unicității reprezentanței: în fiecare țară funcționarea sistemului TIR este organizată într-un mod unic pentru participantul la Convenție (în afara organelor

¹ <http://www.aita.md/index.php/ro/component/content/article/14-proiecte/290-pretul-carnetelor-tir>

vamale naționale, în calitate de garant al sistemului TIR, este desemnată o singură Asociație garantă națională, iar problemele de asigurare sunt dirijate de către un singur asigurător național).

Prin respectarea principiului (o singură Asociație Garantă națională și un singur asigurător național) sistemul TIR a fost implementat în 58 de țări care au semnat Convenția TIR, printre care în Federația Rusă asociație garantă este ASMAR, în Ucraina AsMAPua, în Polonia ZMPD, în Bulgaria AEBTRI, în Turcia TOBB, în Franța AFTRI, în Lituania LINAVAL, în Italia UICCIAA, în România ARTRI, în Germania AIST, etc. În ceea ce privește asiguratorul național se constată că în Federația Rusă este Compania de asigurări „000 Ingosstrakh”, în Ucraina Compania de asigurări „Перша Страхова Компания”, În România - Brokerul de asigurări „Global Risk Services-Insurance Broker SRL”.

Luând în considerare cele menționate mai sus, cerința privind existența în fiecare țară doar a unui asigurător național de asigurare TIR, care trebuie să obțină aprobarea IRU și a asigurătorilor reasigurătorilor internaționali din cadrul Lanțului internațional de garanții, este importantă pentru funcționarea eficace a sistemului TIR.

Prin scrisoarea nr. 219 din 24.04.2014, AITA a comunicat că atunci când se alege un asigurător național, Asociația AITA și IRU sunt ghidate de următoarele criterii: societatea are experiență în asigurarea răspunderii operatorilor de transport rutier și riscurile TIR, precum și personalul familiarizat cu aceste tipuri de asigurări, stabilitate financiară, cunoașterea funcționării sistemului TIR, posibilitate de a asigura procesele din cadrul companiei în conformitate cu cerințele IRU (aplicarea principiului „singura fereastră” pentru deservirea contractului de asigurare, reglementarea reclamațiilor, recuperării în ordine de regres, controlul termenelor de plată la toate etapele, etc.).

În conformitate cu procedura stabilită de IRU, asociația prezintă IRU și participanților Lanțului de garanție o candidatură pentru aprobare la rolul asigurătorului național (documentele constitutive, situațiile financiare, licențe, informațiile de profil, structura companiei, disponibilitatea cunoștințelor privind activitatea TIR).

Pentru participanții Lanțului de garanție, este foarte important ca asigurătorul național să stabilească relații strânse de încredere cu Asociația națională garantă și toți partenerii Lanțului internațional de garanție, pentru a asigura funcționarea corespunzătoare a sistemului de garanție, să fie fiabil, cât și să posede o experiență substanțială și încrederea participanților Lanțului. IRU trebuie să știe exact cine este plătitorul recuperării, să fie încrezut în îndeplinirea

obligățiilor sale. Având în vedere numărul țărilor participante, este binevenită continuarea relațiilor pe termen lung cu asiguratorul național.

Această garanție de rambursare ușurează obținerea și fluxul de documente între participanții Lanțului de garanție, precum și asistența contractelor de asigurare, ceea ce permite IRU să monitorizeze tranzacțiile financiare la etapele de plata a primelor, decontărilor cu reasiguratorii, despăgubirea de asigurare, recuperarea sumelor prin acțiunea în regres, etc. În cazul în care schimbarea asiguratorului național este cauzată din motive obiective semnificative, candidatul pentru rolul de asigurator național nou, odată cu accesul la asigurare riscurilor TIR, își asuma obligațiile referitor la toate perioadele de asigurare anterioare. Aceasta confirmă, de asemenea, că asigurarea TIR este un sistem de garanție (de asigurare) financiară și nu este o asigurare în stil clasic.

Prin scrisoarea nr. 52 din 24.02.2010, AITA a prezentat ca anexă Explicațiile prezentate de IRU privind funcționarea sistemului de asigurări TIR la nivel național și internațional la data de 29.01.2010.

Astfel, din punctul de vedere al IRU, AITA și-a îndeplinit întotdeauna obligațiile, cu privire la următoarele:

- Acoperirea financiară a responsabilităților tuturor titularilor de Carnet TIR față de Lanțul internațional de garanții TIR prin negocierea unei polițe separate de asigurare cu SAR „MOLDCARGO” SA.
- Acoperirea financiară acordată de către SAR „MOLDCARGO” SA corespunde integral termenilor și condițiilor IRU.
- Textul poliței de asigurare, eliberate de SAR „MOLDCARGO” SA, și activitatea zilnică a acestei companii de asigurări coincid deplin cu Condițiile Standard de Asigurări Internaționale ale IRU, aplicate de toate asociațiile.
- Angajații SAR „MOLDCARGO” SA au beneficiat de cursuri de formare profesională, pentru a atinge nivelul necesar de înțelegere a modului în care funcționează Sistemul TIR, și au demonstrat că dețin cunoștințe și experiență corespunzătoare în acest domeniu.

De asemenea, în Explicațiile prezentate de IRU privind funcționarea sistemului de asigurări TIR la nivel național și internațional la data de 29.01.2010, se menționează că Lanțul internațional de garanții TIR, gestionat de către IRU, oferă garanții financiare pentru fiecare carnet TIR eliberat de asociațiile naționale cu suma totală de câteva miliarde dolari SUA pe an. Pentru a acorda astfel de garanții, este esențial de a avea un sistem eficient și centralizat și de a colabora cu parteneri de încredere, care au experiență vastă și credibilitate, cunoscută tuturor.

Obligația principală a IRU este de a menține credibilitatea financiară a sistemului internațional de garanții prin segregarea strictă a tuturor partenerilor săi financiari.

La fel, în Explicațiile IRU prezentate prin scrisorile AITA nr. 52 din 24.02.2010 și nr. 219 din 24.04.2014, se menționează că managementul entităților, care în prezent participă la Lanțul de garanții în 58 de state membre a Convenției TIR, presupune proceduri stricte de management. Iar existența câtorva parteneri naționali (de exemplu - asigurători) într-o țară, poate duce la dublarea procedurilor de management și la crearea unei birocratii netransparente, care ar putea pune în pericol funcționarea și securitatea întregului Lanț internațional de garanții TIR.

Mai mult ca atât, IRU a statuat că, atunci când reclamațiile vamale sunt prezentate după 2 - 5 ani, sau chiar mai mult, de la eliberarea unui carnet TIR, asigurătorii nu întotdeauna dispun de mijloace financiare pentru a acoperi suma solicitată din cauza lipsei resurselor potrivite. Aceasta poate duce la situația când Lanțul internațional de garanții TIR își poate pierde încrederea în piața națională de asigurări, ceea ce poate pune în pericol funcționalitatea sistemului TIR în Republica Moldova.

În altă ordine de idei, cu referire la faptul că asigurarea posesorilor carnetelor TIR se efectuează doar la SAR „MOLDCARGO” SA companiile de asigurări au comunicat următoarele:

1. Compania de asigurări „Grawe Carat Asigurări” SA, prin scrisoarea nr. 1445/10 din 29.09.2010, a comunicat că nu consideră că acest fapt este rezultatul unor practici abuzive ale societății de asigurări SAR „MOLDCARGO” SA, ci o lipsă de interes a celorlalți prestatori față de aceste servicii. Concomitent, compania de asigurări „Grawe Carat Asigurări” SA a informat ANPC că nu a avut nici o tentativă de a intra pe piața asigurării posesorilor de carnete TIR.
2. Societatea de asigurări - reasigurări „Donaris Group” SA, prin scrisoarea nr. 05/1107 din 27.09.2010, a comunicat că evaluează negativ faptul că asigurarea posesorilor carnetelor TIR se efectuează doar de o singură companie de asigurare. În același timp, însă, a comunicat ANPC că nu a întreprins careva tentative de a intra pe piața respectivă și nu dispune de licență.
3. Compania internațională de asigurări „ASITO” SA, prin scrisoarea nr. 03-1/1B-230 din 23.09.2010, a confirmat faptul că până în anul 1998 inclusiv, perioada în care a fost fondată SAR „MOLDCARGO” SA, a contractat asigurarea de răspundere a deținătorilor de carnete TIR. Ulterior, noua companie a preluat în totalitate portofoliul de asigurări de

răspundere a deținătorilor de carnet TIR, utilizând abuziv în acest scop pârgھیile administrative și alte procedee neloiale. Materiale probatorii, întru susținerea celor invocate, nu au fost prezentate. În prezent, compania internațională de asigurări „ASITO” SA nu încheie contracte de asigurare a deținătorilor de carnete TIR și nici nu dispune de licența respectivă.

4. Compania de asigurări „Victoria Asigurări” SA, prin scrisoarea nr. 177-2012 din 20.03.2012, a comunicat faptul că domeniul dat trebuie să fie monopolizat, să se ofere posibilitatea participanților la piața asigurărilor să activeze concurențial. În același timp, însă, a comunicat că nu a întreprins careva tentative de a intra pe piața respectivă, însă în scurt timp intenționează să depună tot efortul pentru a se dezvolta și în asigurarea transportului internațional de mărfuri sub acoperirea carnetului TIR.
5. Societatea de asigurări „ACORD GRUP” SRL, prin scrisoarea nr. 61.12 din 16.03.2012, a comunicat că evaluează negativ faptul că asigurarea posesorilor carnetelor TIR se efectuează doar de o singură companie de asigurare, deoarece piața autohtonă de asigurări cunoaște mai mulți operatori economici, care au capacitatea economică de a subscrie riscurilor și de a presta servicii de asigurare la un nivel înalt și calitativ.
6. Societatea de asigurări „MOLDOVA-ASTROVAZ” SRL, prin scrisoarea nr. 482 din 25.03.2012, a comunicat faptul că asigurarea posesorilor carnetelor TIR doar de către o singură companie de asigurare vine în contradicție cu principiile de concurență loială. De asemenea, „MOLDOVA-ASTROVAZ” SRL a mai comunicat faptul că nu a întreprins careva măsuri privind asigurarea răspunderii transportatorilor în baza carnetului TIR. În caz de monopolizare a pieței în acest domeniu va fi gata pentru a practica tipul dat de asigurare.

Mai mult ca atât ei au comunicat că colaborează cu un șir de transportatori care ar contracta acest tip de asigurare cu această companie.

7. Compania de asigurări „Sigur-Asigur” SRL, prin scrisoarea nr. 20/03-12 din 12.03.2012, a comunicat că nu practică asigurarea transportului, inclusiv prin sistemul TIR, și niciodată nu a încercat să asigure posesorii carnetelor TIR, deoarece se concentrează pe asigurarea acumulativă a vieții și a pensiei suplimentare.
8. Compania internațională de asigurări „MOLDASIG” SA prin scrisoarea nr. 1314 din 07.05.2012, a comunicat că în prezent nu oferă asigurarea posesorilor carnetelor TIR, însă au existat tentative de a intra pe piața asigurărilor cu asemenea produs, care în urma diferitor piedici nu s-a soldat cu succes. De asemenea, compania de asigurări „MOLDASIG” SA a mai comunicat că în vederea dezvoltării unei concurențe loiale și

sănătoase consideră oportună prestarea serviciilor de cel puțin 2-3 companii de asigurării din Republica Moldova.

Astfel, opiniile companiilor de asigurări - reasigurări cu privire la faptul că asigurarea posesorilor carnetelor TIR se efectuează doar la societatea de SAR „MOLDCARGO” SA , pot fi divizate în următorul mod:

- Companii de asigurări - reasigurări care nu evaluează negativ situația existentă, ci ca o lipsă de interes a celorlalți prestatori față de aceste servicii de exemplu: „Grawe Carat Asigurări” SA, „Sigur-Asigur” SRL;
- Companii de asigurări - reasigurări care evaluează negativ situația existentă, și consideră că trebuie să se ofere posibilitatea participanților la piața asigurărilor posesorilor de carnete TIR să activeze concurențial pe această piață de exemplu: „Donaris Group” SA, „ASITO” SA, „Victoria Asigurări” SA, „ACORD GRUP” SRL, „MOLDOVA-ASTROVAZ” SRL și „MOLDASIG” SA. Este de remarcat faptul că, în vederea susținerii opiniilor expuse, companiile de asigurări-reasigurări nu au prezentat careva probe care să confirme cele menționate.

Referitor la faptul dacă au întreprins careva tentative de a intra pe piața serviciilor de asigurare a posesorilor de carnete TIR, majoritatea companiilor de asigurări menționate mai sus (cu excepția companiei „MOLDASIG” SA și companiei „ASITO” SA, care a fost asigurător național în perioada 1995-1998) au comunicat că nu au întreprins careva tentative de a intra pe această piață.

În conformitate cu prevederile art. 59 din Legea concurenței nr. 183 din 11.07.2012, la data de 02.06.2015 prin scrisorile nr. APD-03/244-1004 către Comisia Națională a Pieței Financiare, nr. APD-06/245-1005 către SAR „MOLDCARGO” SA, nr. APD-06/247-1007 către AITA și nr. APD-06/246-1006 către Uniunea Asigurătorilor din Moldova, Consiliul Concurenței a remis raportul asupra investigației inițiate prin Dispoziția Consiliului Administrativ al Agenției Naționale pentru Protecția Concurenței nr. APD – 14 din 15.03.2010, pentru prezentarea de obiecții și propuneri pe baza acestuia.

Prin scrisoarea nr. 107 din 29.06.2015, Uniunea Asigurătorilor din Moldova a comunicat că susține propunerea de a prescrie ca AITA să efectueze un concurs transparent de selectare a asigurătorului național.

Comisia Națională a Pieței Financiare, prin scrisoarea nr. 04-3388 din 15.07.2015, a comunicat că, în calitate de autoritate publică care reglementează și autorizează activitatea participanților la piața asigurărilor, potrivit prevederilor Legii nr. 451-XV din 30.07.2001 privind reglementarea prin licențiere a activității de întreprinzător și Legii nr. 407-XVI din 21.12.2006 cu privire la asigurări, în baza licențelor eliberate pentru activitate în categoria „asigurări generale” în limita clasei de asigurare 10 „Asigurări de răspundere civilă auto”,

și anume dreptul de a încheia contracte de asigurare privind responsabilitatea titularului carnet TIR la efectuarea transporturilor în cadrul Convenției TIR îl deține numai SAR „MOLDCARGO” SA.

De asemenea, CNPF a comunicat că nu a înregistrat cereri de reperfectare a licenței cu includerea tipului de asigurare menționat din partea altor asigurători. Totodată, a mai comunicat că la recepționarea unor astfel de cereri, autoritatea de supraveghere va examina prin prisma prevederilor legale corespunderea solicitantului criteriilor pentru desfășurarea activității de asigurare privind responsabilitatea titularului de carnet TIR la efectuarea transporturilor în cadrul Convenției vamale relative la transportul internațional al mărfurilor sub acoperirea carnetelor TIR.

În același timp, CNPF a comunicat că „MOLDCARGO” SA poartă răspundere integrală a obligațiilor asumate în baza contractelor de asigurare privind responsabilitatea titularului de carnet TIR.

SAR „MOLDCARGO” SA nu a prezentat observații în termenul prevăzut de art. 59 alin. (3) al Legii concurenței nr.183 din 11.07.2012, mai mult ca atât nu a solicitat prelungirea termenului potrivit prevederilor art. 59 alin. (4) al Legii concurenței nr. 183 din 11.07.2012.

La data 23.11.2015 la sediul Consiliului Concurenței au avut loc audieri la care au participat reprezentanții AITA. Ulterior, prin scrisoarea nr. de intrare Consiliul Concurenței 2597 din 01.12.2015, AITA a remis Observații pe marginea raportului de investigație.

Astfel, în Observații AITA a comunicat că aceasta nu poate fi calificată, în sensul art. 2 alin. (2) al Legii concurenței, drept persoană asimilată autorităților publice care exercită atribuții de putere publică sau utilizează domeniul public pentru prestarea unui serviciu de interes public. În acest sens, AITA a comunicat că, potrivit Hotărârilor Guvernului Republicii Moldova nr. 501 din 25.11.1997 și nr. 1086 din 25.11.1997, AITA a fost desemnată în calitate de asociație garant a Republicii Moldova în cadrul Convenției TIR, dar acest fapt nu presupune că AITA poate fi asimilată unei autorități publice ce prestează un serviciu de interes public. Prin aceste Hotărâri AITA i s-a oferit doar calitatea de garant a Republicii Moldova în cadrul Convenției TIR la eliberarea carnetelor TIR.

În contextul celor expuse mai sus, Consiliul Concurenței a constatat că, potrivit capitolului III pct. 3 al Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1086 din 25.11.1997 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la modul de aplicare a Convenției vamale relativă la transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetului TIR, în Republica Moldova carnetele TIR sunt eliberate de către AITA, fapt ce demonstrează că AITA a fost împuternicită să presteze un

serviciu de interes public, și anume eliberarea carnetelor TIR în Republica Moldova.

În altă ordine de idei, în Observații AITA a comunicat că IRU, în calitate de unică organizație responsabilă de organizarea și funcționarea sistemului TIR reglementat de Convenția TIR, nu a stabilit anumite reguli pentru aprobarea prin concurs a asigurătorului național nici în perioada anului 1999 și nici până în prezent. Prin urmare, în eventualitatea în care IRU va retrage pentru careva motive aprobarea acordată anterior SAR „MOLDCARGO” SA și va fi necesară aprobarea unui nou asigurător național, iar IRU va stabili că această aprobare poate fi acordată doar în urma selectării prin concurs a asigurătorului național, AITA la rândul său se va conforma tuturor regulilor stabilite în acest sens de IRU.

De asemenea, AITA consideră absolut irelevante propunerile și concluziile expuse în raportul de investigație în sensul prescrierii Asociației AITA să organizeze un concurs de selectare a asigurătorului național în baza unor criterii de selecție ce urmează a fi elaborate, în condițiile în care IRU nu a retras aprobarea acordată anterior SAR „MOLDCARGO” SA și în situația în care potrivit art. 6.2 bis a Convenției TIR, doar IRU este responsabilă de organizarea și funcționarea sistemului TIR, având în acest sens prerogativele exclusive de a stabili regulile pentru organizarea și funcționarea sistemului TIR.

În contextul celor expuse mai sus Consiliul Concurenței a constatat că IRU, în Explicațiile sale prezentate prin scrisoarea AITA nr. 128 din 27.04.2010, a comunicat că nu desemnează în mod unilateral și formal asigurătorii naționali în nici una din țări. Asociația națională prezintă IRU informația cu privire la o potențială companie națională de asigurări. După aceasta IRU împreună cu toți partenerii de asigurări și reasigurări din Lanțul internațional de garanții TIR revizuieste solicitantul, luând în considerare cunoștințele sale despre trăsăturile sistemului TIR și stabilitatea sa financiară care are o importanță semnificativă.

Astfel, se constată că inițiativa de a propune un nou candidat ca asigurător național în cadrul sistemului TIR îi aparține asociației naționale.

Prin urmare, ținând cont de faptul că asociația națională prezintă IRU informația cu privire la o potențială societate națională de asigurări, în acest context urmează ca potențialul asigurător național care va fi propus ulterior spre aprobare către IRU și toți partenerii de asigurări și reasigurări din Lanțul internațional de garanții TIR, să fie selectat de către AITA în bază de concurs.

IV. Calificarea legală a acțiunilor constatate

Analizând acțiunile descrise anterior Consiliul Concurenței reține următoarele:

- 1) Cerința privind existența în fiecare țară doar a unui asigurător național de asigurare TIR, care trebuie să obțină aprobarea IRU și a asigurătorilor - reasigurătorilor internaționali din cadrul Lanțului internațional de garanții, este importantă pentru funcționarea eficace a sistemului TIR.

Astfel, ținând cont de faptul că aderarea Republicii Moldova la sistemul TIR presupune și aderarea la toate regulile administrative și juridice înaintate de către IRU și Organizația Națiunilor Unite, inclusiv și la principiul uniformității și a unicității reprezentanței (o singură asociație garantă națională și un singur asigurător național), faptul că asigurarea posesorilor carnetelor TIR se efectuează doar de către o singură societate de asigurări-reasigurări presupune că Republica Moldova respectă regulile administrative și juridice înaintate de către IRU și Organizația Națiunilor Unite.

- 2) AITA este o persoană de drept privat asimilată autorităților publice în sensul art. 2 alin (2) al Legii concurenței nr. 183 din 11.07.2012, deoarece, potrivit prevederilor Hotărârii Guvernului Republicii Moldova nr. 501 din 30.05.1997 cu privire la măsurile de realizare a prevederilor Convenției vamale privind aplicarea carnetelor TIR, cât și capitolului IV pct. 1 din Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1086 din 25.11.1997 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la modul de aplicare a Convenției vamale relativ la transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetului TIR, asociație garantă a Republicii Moldova în cadrul Convenției TIR este AITA. De asemenea, potrivit capitolului III pct. 3 al Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1086 din 25.11.1997, în Republica Moldova carnetele TIR sunt eliberate de către AITA. Conform prevederilor Convenției TIR, AITA în calitate de asociație garantă are următoarele atribuții:

- Să elibereze carnete TIR în conformitate cu prevederile Convenției TIR (art. 5, par. 1).
- Să încheie un contract (sau a un acord) între aceasta și autoritățile vamale naționale și angajamentul să achite drepturile și taxele de import sau export exigibile, majorate, dacă este cazul, cu dobânzile de întârziere datorate în virtutea legilor și reglementărilor vamale ale țării în care o neregularitate referitoare la operațiunea TIR ar fi fost comisă. Asociația va fi responsabilă, împreună și solidar cu persoanele responsabile de sumele vizate mai sus, la plata acestor sume (art. 8, par. 1).
- Să încheie un acord scris privind funcționarea sistemului internațional de garanție cu o organizație internațională (în prezent cu Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere).
- A se face garantă (art. 6, par. 1). Această garanție trebuie de asemenea să acopere responsabilitățile care decurg din operațiunile efectuate sub

acoperirea carnetelor TIR eliberate de asociațiile străine afiliate la aceeași organizație internațională ca cea la care ea însăși este afiliată (art. 6, par. 2).

- Să încheie o declarație de angajament cu transportatorul care solicită carne TIR.

În această ordine de idei, potrivit prevederilor art. 2 alin (2) al Legii concurenței nr. 183 din 11.07.2012 *sub incidența prezentei legi cad și persoanele asimilate autorităților publice care exercită atribuții de putere publică sau utilizează domeniul public, fiind împuternicite prin lege să presteze un serviciu de interes public.* La fel, potrivit art. 2 al Legii contenciosului administrativ nr. 793 din 10.02.2000, *sunt asimilate autorităților publice, în sensul prezentei legi, persoanele de drept privat care exercită atribuții de putere publică sau utilizează domeniul public, fiind împuternicite prin lege să presteze un serviciu de interes public.* Prevederii similare care definesc noțiunea de „persoane asimilate autorităților publice” se regăsesc și în art. 2 al Legii nr. 160 din 22.07.2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător.

Astfel, prin Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 501 din 30.05.1997 cu privire la măsurile de realizare a prevederilor Convenției vamale privind aplicarea carnetelor TIR, cât și prin Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr. 1086 din 25.11.1997 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la modul de aplicare a Convenției vamale relativă la transportul internațional de mărfuri sub acoperirea carnetului TIR, AITA a fost desemnată în calitate de asociație garată în cadrul Convenției TIR și a fost împuternicită, prin aceste acte normative să presteze un serviciu de interes public care constă în eliberarea carnetelor TIR pe teritoriul Republicii Moldova – în conformitate cu prevederile Convenției TIR. Reieșind din cele expuse mai sus, se constată că AITA, fiind împuternicită prin aceste acte normative să presteze servicii de interes public, asimilată unei autorități publice.

- 3) În noiembrie 1999 când s-a realizat selectarea SAR „MOLDCARGO” SA în calitate de asigurător național în cadrul sistemului TIR în lipsa unui concurs era în vigoare Legii nr. 906-XII din 29.01.1992 privind limitarea activității monopoliste și dezvoltarea concurenței (abrogată prin Legea concurenței nr. 183 din 11.07.2012), care în art. 5 alin (1) prevedea că *organelor puterii și ale administrației li se interzice să adopte acte și (sau) să întreprindă acțiuni îndreptate spre limitarea independenței agenților economici, spre crearea de condiții discriminatorii sau, dimpotrivă, favorabile activității unor anumiți agenți economici, dacă asemenea acte sau acțiuni conduc sau pot conduce la limitarea concurenței și (sau) la lezarea intereselor agenților economici.*

Astfel, AITA, prin desemnarea în anul 1999 a SAR „MOLDCARGO” SA ca asigurător național în cadrul sistemului TIR, a privilegiat SAR

„MOLDCARGO” SA în raport cu celelalte societăți de asigurări-reasigurări care activau în acea perioadă pe piața asigurărilor. Însă, ținând cont de caracterul continuu al efectelor pe care le producere acțiunea de selectare de către AITA în noiembrie 1999 a SAR „MOLDCARGO” SA în calitate de asigurător național în cadrul sistemului TIR, și anume încheierea în fiecare an a contractul de asigurare a posesorilor de carnete TIR cât și încheierea la data de 16.12.2014 a contractul de asigurare nr. 01-15/TIR/AITA din 16.12.2014 între AITA și SAR „MOLDCARGO” SA, urmează ca acțiunile AITA să fie calificate în conformitate cu Legea concurenței nr. 183 din 11.07.2012.

Astfel, se constată că AITA, în calitate de persoană de drept privat asimilată autorităților publice, prin încheierea contractului de asigurare cu SAR „MOLDCARGO” SA în fiecare an începând cu anul 1999, în baza selectării fără concurs în calitate de asigurător național în cadrul sistemului TIR, a acordat un privilegiu neprevăzut de lege SAR „MOLDCARGO” SA în raport cu ceilalți participanți la piața asigurărilor.

Prin urmare, se constată că AITA prin încheierea contractelor de asigurare a posesorilor de carnetelor TIR cu SAR „MOLDCARGO” SA în anul 2013, 2014 și 2015 a încălcat prevederile art. 12 alin (1) lit. b) din Legea concurenței nr. 183 din 11.07.2012, care prevede că *sunt interzise orice acțiuni sau inacțiuni ale autorităților și instituțiilor administrației publice centrale sau locale care restrâng, împiedică sau denaturează concurența, precum stabilirea de condiții discriminatorii sau acordarea de privilegii pentru activitatea întreprinderilor, în cazul în care acestea nu sunt prevăzute de lege.*

De asemenea, prin scrisoarea nr. 219 din 24.04.2014, AITA a comunicat că în cazul în care, pentru orice motive obiectiv-semnificative va exista o nevoie de a modifica asigurătorul național, asociația, în funcție de situații diferite, va elabora, împreună cu IRU și asigurătorii și reasigurătorii internaționali, criteriile de selectare și cerințele pentru asigurătorul național.

Reieșind din constatările expuse mai sus, în temeiul art. 39, art. 41 alin. (1) lit. h) și art. 46 al Legii concurenței nr. 183 din 11.07.2012, precum și art. 93 alin. (5) al Legii concurenței nr. 183 din 11.07.2012, Plenul Consiliului Concurenței

DECIDE:

1. A constata încălcarea de către Asociația Internațională a Transportatorilor Auto din Moldova a prevederilor art. 12 alin (1) lit. b) din Legea concurenței nr. 183 din 11.07.2012.

2. A emite o prescripție Asociației Internaționale a Transportatorilor Auto din Moldova în vederea obligării efectuării un concurs transparent de selectare a asiguratorului național participant în cadrul sistemului TIR până la data de 31.12.2016.
3. Asociația Internațională a Transportatorilor Auto din Moldova va informa Consiliul Concurenței despre executarea Prescripției, cu anexarea documentelor confirmative.
4. A informa Comisia Națională a Pieței Financiare cu privire la prezenta Decizie.
5. Prezenta Decizie intră în vigoare la data adoptării și va fi adusă la cunoștință părților.

**Președintele Plenului
Consiliului Concurenței**

Viorica CĂRARE