

**NOTA DE FUNDAMENTARE**  
**la proiectul de Lege privind asigurarea obligatorie**  
**de răspundere civilă auto**  
**pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule**

**1. Denumirea autorului și, după caz, a participanților la elaborarea proiectului**

Proiectul de Lege privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule este elaborat de Banca Națională a Moldovei (BNM). Conform prevederilor pct. 45 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, proiectul este promovat de Ministerul Finanțelor.

**2. Condițiile care au impus elaborarea proiectului actului normativ**

**2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ**

Proiectul este elaborat în temeiul Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru perioada 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025 (*realizarea acțiunii nr. 64, Capitolul 9 „Servicii Financiare”, Cluster 2 „Piața internă”*).

Elaborarea proiectului de lege este determinată de necesitatea alinierii legislației naționale la standardele Uniunii Europene și la cele mai bune practici (ținând cont de experiența statelor membre) în ceea ce privește reglementarea asigurării obligatorie de răspundere civilă auto, având în vedere obligația de a transpune în legislația națională a prevederilor Directivei (UE) 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi (în continuare – Directiva 2009/103/CE).

**2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative**

Asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto (denumită în continuare – asigurarea RCA) are o importanță deosebită pentru cetățeni, fie că sunt asigurați sau sunt persoane prejudiciate ca urmare a unui accident. Asigurarea RCA prezintă, de asemenea, o importanță deosebită pentru asigurații RCA, întrucât constituie un segment important al pieței de asigurări generale din Republica Moldova. Prin urmare, întărirea și consolidarea pieței interne pentru asigurarea RCA reprezintă un obiectiv fundamental în domeniul serviciilor financiare.

La nivel european, asigurarea RCA este reglementată de Directiva 2009/103/CE, care a fost modificată prin Directiva 2021/2118/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2021, statele membre ale Uniunii Europene având obligația de a transpune în legislația națională prevederile acesteia până la data de 23 decembrie 2023.

În acest context, legislația națională în domeniul asigurării RCA necesită a fi ajustată conform noilor prevederi ale legislației europene.

**Argumente de natură juridică și operațională:**

**1.** Unul dintre motive care justifică propunerea legislativă este necesitatea acoperirii despăgubirilor victimelor accidentelor de circulație, persoanelor prejudiciate prin accidente de vehicule atunci când vehiculele care produc aceste accidente nu sunt supuse înmatriculării/înregistrării însă sunt utilizate în trafic sau în zone private ce sunt deschise circulației publicului.

Ca urmare a dezvoltării tehnologice, pe piața din Republica Moldova au intrat numeroase tipuri noi de vehicule motorizate, care datorită caracteristicilor acestora nu

se supun obligației de înmatriculare/înregistrare însă produc accidente din care rezultă daune materiale și/sau vătămări corporale. Unele dintre acestea sunt vehiculele acționate de un motor pur electric, altele de echipamente auxiliare, respectiv, astfel de vehicule trebuie luate în considerare la definirea noțiunii de „vehicul” pentru care este impusă obligația de asigurare RCA în Republica Moldova. Definiția trebuie să se bazeze pe caracteristicile generale ale unor astfel de vehicule, în special viteza maximă constructivă și masa proprie și trebuie să se prevadă faptul că cerința în cauză se aplică numai asupra vehiculelor antrenate de motoare ce generează putere mecanică. Definiția trebuie să se aplice indiferent de numărul de roți ale vehiculului și indiferent dacă vehiculele sunt supuse obligației de înmatriculare/înregistrare sau nu.

2. Propunerea legislativă este justificată și de necesitatea clarificării sensului noțiunii de „utilizare a unui vehicul” din cadrul Directivei 2009/103/CE. Astfel, se clarifică faptul că vehiculele sunt destinate în mod normal pentru a servi ca mijloace de transport, indiferent de caracteristicile unor astfel de vehicule și că utilizarea acestora se referă la orice tip de utilizare a unui vehicul ca mijloc de transport, indiferent de terenul pe care este utilizat vehiculul și indiferent dacă acesta staționează sau este în mișcare. În fapt, Directiva 2009/103/CE nu se aplică dacă, în momentul accidentului, funcția obișnuită a unui astfel de vehicul reprezintă „o altă utilizare decât cea de mijloc de transport”. Astfel, în interesul securității juridice, este necesară introducerea unei definiții a noțiunii de „utilizare a unui vehicul” care să clarifice scopul și acoperirea pe care asigurarea RCA o oferă.

3. Totodată, prin proiectul de lege a fost ajustată excepția de la obligația de asigurare în conformitate cu modificările introduse prin Directiva 2021/2118/CE. O excepție în cazul evenimentelor și activităților sportive cu motor trebuie să se aplice numai în cazul în care organizatorul evenimentului sau al activității, sau orice altă parte, are încheiată o asigurare sau pune la dispoziție o garanție alternativă care acoperă prejudiciile produse oricărei părți terțe la nivelul minim prevăzut de legislația RCA. Suplimentar, atunci când organizatorul evenimentului sportiv nu este în măsură să acopere prejudiciile produse, răspunderea acestuia este preluată de către Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNA). Excepția de la obligația de asigurare trebuie să poată fi aplicabilă și vehiculelor speciale cu motor utilizate exclusiv de către persoane cu dizabilități fizice.

4. Un alt motiv care justifică propunerea legislativă îl reprezintă și necesitatea ajustării/armonizării limitelor minime de răspundere pentru a asigura un nivel egal al protecției minime a persoanelor prejudiciate (per accident, indiferent de numărul persoanelor prejudiciate - în cazul vătămarilor corporale: 6 450 000 EUR; în cazul daunelor materiale: 1 300 000 EUR). Pentru a evita devalorizarea limitei minime de răspundere, este prevăzută o clauză de revizuire periodică (din cinci în cinci ani), precum și norme procedurale care reglementează o astfel de revizuire. Limitele de răspundere se vor aplica (ajustate la cursul oficial de schimb al leului moldovenesc) din data intrării în vigoare a legii. În sensul art. 9 din Directiva 2009/103/CE, în cazul statelor membre care nu au adoptat moneda euro, sumele minime se convertesc în moneda lor națională prin aplicarea cursului de schimb în vigoare la 22 decembrie 2021, astfel cum este publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. În acest sens limitele minime de despăgubire, convertite în lei moldovenești sunt de 25.851.930 MDL<sup>1</sup> pentru daune materiale per accident și de 128.265.345 MDL pentru vătămări corporale și decese per accident, indiferent de numărul persoanelor prejudiciate.

5. Proiectul, de asemenea, stabilește conceptul „primei unice”. Astfel, în interesul asiguratului, fiecare poliță de asigurare RCA garantează, în schimbul unei prime unice,

<sup>1</sup> [https://commission.europa.eu/funding-tenders/procedures-guidelines-tenders/information-contractors-and-beneficiaries/exchange-rate-infoeuro\\_ro](https://commission.europa.eu/funding-tenders/procedures-guidelines-tenders/information-contractors-and-beneficiaries/exchange-rate-infoeuro_ro)

acoperirea impusă de legislația națională sau acoperirea impusă de legislația altui stat în care se află de regulă vehiculul, în cazul în care aceasta din urmă este mai mare.

**6.** Proiectul propune o serie de modificări substanțiale în domeniul asigurărilor RCA, având ca obiectiv principal liberalizarea completă a pieței din perspectiva primelor de asigurare și a metodologiilor de calcul aferente. Această abordare presupune o schimbare conceptuală importantă, inclusiv în ceea ce privește modalitatea de emiteră a polițelor RCA obligatorii, cu impact direct asupra instrumentelor tehnologice utilizate în prezent. În noul cadru, asigurătorii RCA vor avea posibilitatea de a adopta propriile metodologii statistice și actuariale pentru stabilirea primelor, beneficiind de libertatea de a defini criteriile și coeficienții de ajustare în funcție de datele actuariale interne și de strategia comercială specifică fiecărui asigurător. Pentru a susține schimbările în cauză, proiectul instituie normele necesare dezvoltării unui nou sistem informațional centralizat de evidență a polițelor RCA și a daunelor. În acest context, emiteră polițelor se va realiza în sistemele informatice proprii ale asigurătorilor, iar datele aferente vor fi transmise în timp real către sistemul centralizat. Sistemele dezvoltate de asigurători vor fi interconectate cu platforma centrală, asigurându-se astfel interoperabilitatea și schimbul de date cu alte sisteme informaționale ale autorităților publice competente. Respectiva arhitectură modernizată va contribui la eficientizarea proceselor, creșterea transparenței și consolidarea mecanismelor de supraveghere în domeniul asigurărilor RCA.

**7.** Totodată, necesitatea elaborării proiectului rezultă și din considerentul modificării modului în care controalele privind asigurarea RCA sunt realizate. Conform prevederilor legislației europene statele membre nu pot să efectueze controale privind asigurarea vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unui alt stat membru, precum și a vehiculelor care staționează în mod obișnuit pe teritoriul unui stat terț și care intră pe teritoriul lor de pe teritoriul unui alt stat membru. Însă, noile evoluții tehnologice, precum tehnologia de recunoaștere automată a plăcuțelor de înmatriculare, permit controale privind asigurarea vehiculelor fără oprirea acestora, astfel neafectând libera circulație a persoanelor. Prin urmare, aceste controale vor fi permise dacă sunt necesare și proporționale, fac parte dintr-un sistem general de control pe teritoriul național, inclusiv pentru vehiculele care staționează în mod obișnuit pe teritoriul Republicii Moldova și nu sunt discriminatorii.

**8.** De asemenea, un alt punct care justifică propunerea legislativă este reprezentat de necesitatea de a facilita recunoașterea istoricului daunelor atunci când se încheie un nou contract de asigurare RCA, caz în care trebuie să fie posibil de identificat cu ușurință istoricul daunelor anterioare ale asiguraților sau ale potențialilor asigurați. Pentru a simplifica verificarea certificatelor privind istoricul daunelor, este important ca formularul și conținutul acestora să fie identic. În plus, asigurătorii RCA care iau în considerare certificatele privind istoricul daunelor pentru a stabili primele de asigurare RCA nu trebuie să discrimineze pe motiv de naționalitate sau de condiții ce sunt în legătură cu reședința anterioară a asiguratului, tratând un certificat emis într-un stat al Uniunii Europene în același mod în care tratează un certificat emis în Republica Moldova. În acest sens, asigurătorul RCA trebuie să aplice unui potențial asigurat din alt stat orice reducere de care ar beneficia un consumator din Republica Moldova aflat într-o situație identică, inclusiv reducerile prevăzute de sistemul „bonus-malus”.

Potrivit Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru perioada 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, transpunerea totală a Directivei 2009/103/CE va fi realizată până la momentul aderării Republicii Moldova la UE, cu aprobarea proiectului Legii privind asigurarea obligatorie de răspundere civilă auto pentru prejudicii produse terților prin accidente de vehicule în 2026.

Totodată, având în vedere că, actualmente, limitele minime de răspundere pentru asigurarea RCA stabilite în Republica Moldova (500 000 EUR / 100 000 EUR) sunt de 12 ori mai mici decât valorile minime stabilite prin Directiva 2009/103/CE (6 450 000 EUR / 1 300 000 EUR), precum și necesitatea creării fondului de garantare (protecția persoanelor prejudiciate urmare a accidentelor care au avut loc în statul membru de reședință în cazul insolvenței unui asigurător RCA) și transpunerii limitelor minime de răspundere, principiului “primei unice” (în conformitate cu care asigurarea auto obligatorie ar trebui să acopere, pe baza unei prime unice, întregul teritoriu al Comunității), fiind în prezent stabilite tarife separate pentru RCA internă și RCA externă “Carte Verde”), implementarea integrală a aquis-ului UE aferent acestui domeniu se planifică a fi realizată începând cu anul 2028 - în partea ce ține de limitele minime de răspundere și din data aderării - în partea ce ține de unificarea asigurării RCA internă și RCA externă, respectiv, cu acoperirea întregului teritoriu al Comunității.

### 3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

#### 3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

În cadrul proiectului Twinning „Consolidarea supravegherii, guvernantei corporative și gestionării riscurilor în sectorul financiar”, implementat în perioada 2021-2024 în Republica Moldova cu suportul Uniunii Europene, BNM și Comisia Națională a Pieței Financiare au beneficiat de asistență din partea experților Autorității de Supraveghere Financiară din România și Băncii Centrale din Lituania în elaborarea și implementarea unui nou cadru legal privind asigurarea RCA, aliniat la aquis-ul Uniunii Europene. De menționat că, proiectul de lege prevede repartizarea atribuțiilor între autoritățile de supraveghere, astfel:

- Banca Națională a Moldovei exercită atribuții de reglementare, supraveghere și control cu privire la:
  - acordarea, reperfectarea și retragerea licenței pentru asigurarea RCA;
  - tarifele de prime de asigurare RCA;
  - baza de date privind asigurările obligatorii RCA încheiate pe teritoriul Republicii Moldova;
  - Biroul Național al Asigurătorilor de Autovehicule (BNAA).
    - Comisia Națională a Pieței Financiare exercită atribuții de reglementare, supraveghere și control cu privire la:
      - contractul de asigurare RCA, riscuri acoperite și clauze contractuale de excludere;
      - constatarea amiabilă a accidentului;
      - categoriile de persoane prejudiciate, drepturile și obligațiile acestora;
      - exercitarea drepturilor și obligațiilor asigurătorului RCA;
      - procedura de notificare a producerii cazului asigurat și constatarea prejudiciilor;
      - stabilirea și plata despăgubirii și/sau indemnizației de asigurare;
      - despăgubirea directă dintre asigurătorii RCA;
      - sistemele informaționale automatizate de evaluare în domeniul auto.

Aspectele reglementate în concordanță cu prevederile Directivei 2009/103/CE vizează:

- ✓ definiția „vehiculului” în sensul în care obligația de asigurare se raportează la anumite criterii de natură tehnică. Ca urmare, vor intra sub obligația de asigurare și vehiculele care conform legislației naționale nu sunt supuse înmatriculării/înregistrării (trotinete electrice, biciclete electrice și alte vehicule);
- ✓ limitarea acoperirii RCA pe baza noțiunii de utilizare a unui vehicul. Sunt eliminate cazurile în care accidente sunt produse în situații în care vehiculele nu sunt utilizate ca mijloc de transport;

- ✓ reglementarea contractului de asigurare RCA, contract în baza căruia sunt stabilite condițiile generale și particulare ale acoperirii asigurării RCA, modalitatea și termenele de plată. Contractul de asigurare RCA se încheie pe o perioadă cuprinsă între o lună și 12 luni, multiplu de o lună, în funcție de opțiunea asiguratului;
- ✓ reglementarea limitelor minime de răspundere și stabilirea referinței acestora în lei;
- ✓ liberalizarea primelor RCA (din data intrării în vigoare) și stabilirea primei unice (care va intra în vigoare la data intrării în vigoare a Tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană);
- ✓ introducerea certificatului tipizat, standardizat privind istoricul daunelor, în formatul stabilit conform actelor normative ale BNM, în ceea ce privește atestarea istoricului daunelor întâmplante acoperite de asigurarea RCA;
- ✓ crearea cadrului legal în ceea ce privește procedura de despăgubire a prejudiciului;
- ✓ instituirea obligației asigurătorilor să desemneze în fiecare stat membru un reprezentant de despăgubire. În sistemul guvernat de Directiva 2009/103/CE, păgubitul care a suferit un accident în străinătate își poate soluționa dauna, în țara sa, în limba sa, adresându-se reprezentantului de despăgubiri al asigurătorului de răspundere civilă a vinovatului sau organismului de compensare;
- ✓ modalitatea de control al asigurării RCA. Se permite utilizarea unor dispozitive electronice de control al asigurării RCA în trafic, fără oprirea vehiculelor, în măsura în care legislația privind protecția datelor cu caracter personal este respectată;
- ✓ normele cu privire la reglementarea activității BNAA, delimitarea competențelor BNAA privind informarea despre accidente, în calitate de fond național de protecție, de organism de plată a despăgubirilor, organism de compensare. BNAA are ca principale atribuții, cea de birou național auto - asigură apartenența Republicii Moldova la Sistemul Internațional de Asigurări „Carte Verde” și îndeplinește obligațiile general recunoscute față de birourile naționale din țările membre ale acestui sistem;
- ✓ îndeplinirea atribuțiilor de birou național auto, de organism de plată a despăgubirilor și de organism de compensare, pentru care BNAA va dispune de structuri proprii – (*Fond de protecție și de compensare*), prin contribuția tuturor membrilor, în condițiile cadrului normativ;
- ✓ stabilirea faptelor sancționabile și măsurilor sancționatoare aplicabile asigurătorilor RCA, altor distribuitori de asigurări și BNAA.

Totodată, proiectul de lege introduce un set complex de dispoziții tranzitorii necesare pentru trecerea de la regimul actual al asigurării obligatorii RCA la noul cadru normativ, armonizat cu standardele Uniunii Europene și cu viitorul statut al Republicii Moldova ca stat membru.

Pe durata tranziției, conceptul de „prima unică”, „asigurarea RCA” va include atât RCA internă, cât și externă, iar drepturile de practicare se vor indica distinct în licențe.

Dispozițiile tranzitorii, de asemenea, reglementează regimul juridic aplicabil licențelor emise anterior pentru desfășurarea activității în limitele clasei a 10-a din anexa nr.1, secțiunea A, asigurând continuitatea exercitării activității de subscriere a asigurării obligatorii RCA. Se instituie obligația asigurătorilor RCA de a se conforma cerințelor de licențiere prevăzute de noul cadru normativ, prin solicitarea și obținerea licenței. Neconformarea exigențelor de licențiere în termenul stabilit atrage pierderea dreptului de a subscrie asigurarea obligatorie RCA.

Se introduc reguli speciale pentru RCA externă (contracte de minimum 15 zile, răspundere din data indicată în poliță). Până la aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, asigurătorii RCA au obligația de a revizui tarifele dacă rata operațională depășește 100% sau dacă situația financiară impune ajustări, BNM având dreptul de a solicita recalcularea primelor.

Totodată, proiectul prevede că BNM va realiza transferul datelor din sistemul informatic actual către un nou sistem de gestiune a bazei de date RCA. După validarea datelor, vechiul sistem va fi dezactivat. Asigurătorii RCA trebuie să își dezvolte sisteme operaționale compatibile, cu interoperabilitate și securitate adecvată până la data implementării sistemului informatic prevăzut de proiectul de lege.

Proiectul de lege prevede constituirea Fondului de compensare și protecție ca fond cu destinație specială, administrat de BNAA, prin preluarea integrală a drepturilor și obligațiilor, inclusiv a creanțelor și datoriiilor, aferente Fondului de compensare și Fondului de Protecție a Victimelor Străzii, cu integrarea soldurilor bănești ale acestora în noul fond. Totodată, proiectul reglementează regimul restituirii contribuției inițiale la Fondul de compensare, preluată în cadrul noului fond, inclusiv a dobânzilor aferente, condiționat de transferul portofoliului de asigurări sau de expirarea unui termen de 7 ani de la retragerea licenței, cu respectarea obligației de lichidare integrală a tuturor pagubelor și obligațiilor de plată restante. Aceste prevederi urmăresc consolidarea cadrului financiar și instituțional de administrare a mecanismelor de protecție a persoanelor prejudiciate RCA, asigurând, totodată, disciplina financiară a asigurătorilor și protejarea intereselor creditorilor și beneficiarilor de despăgubiri.

Prin aceste reglementări se asigură un cadru instituțional coerent de tranziție către noul regim, cu rol în consolidarea funcției de supraveghere a BNM și în creșterea nivelului de conformitate pe piața asigurărilor RCA.

### ***3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare***

Pe marginea obiectului de reglementare al prezentului proiect de lege au fost examinate diverse opțiuni alternative de reglementare, inclusiv cele mai bune practici ale altor state (spre exemplu, România, Lituania ș.a.). Totodată, soluțiile integrate în proiect sunt considerate cele mai oportune, fiind agreeate inclusiv în cadrul proiectului Twinning „Consolidarea supravegherii, guvernantei corporative și gestionării riscurilor în sectorul financiar” (cu asistența unor instituții partenere din Uniunea Europeană (UE), reunite într-un consorțiu format din Banca Centrală a Lituaniei și Autoritatea de Supraveghere Financiară din România).

## **4. Analiza impactului de reglementare**

### ***4.1. Impactul asupra sectorului public***

Proiectul nu prevede careva impact asupra sistemului administrației publice și nici acțiuni de reformă structurală sau instituțională. Totodată, acesta nu instituie atribuții fundamentale noi, însă detaliază și extinde obligațiile existente ale unor autorități, în special ale Ministerului Afacerilor Interne, Agenției Servicii Publice și Agenției Naționale Transport Auto. În acest sens, se introduc cerințe explicite privind asigurarea interoperabilității bazelor de date și a schimbului continuu de informații, inclusiv referitoare la vehiculele înmatriculate, sancțiunile aplicate conducătorilor auto și alte date relevante pentru funcționarea sistemului RCA.

Impactul asupra sectorului public este limitat în principal la aspecte de ordin tehnic și organizațional, fără a implica modificări instituționale.

### ***4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative***

Implementarea proiectului nu are impact asupra bugetului de stat.

### ***4.3. Impactul asupra sectorului privat***

Creșterea încrederii în ceea ce privește activitatea desfășurată de asiguratorii RCA, în special în relația cu contractanții asigurării și/sau cu persoanele prejudiciate (beneficiarii produselor de asigurare RCA). Prin ajustarea cadrului normativ în domeniu, se asigură stabilitatea, predictibilitatea, precum și armonizarea și uniformizarea regimului național cu practicile europene în materie de răspundere civilă auto.

#### **4.4. Impactul social**

Nu este aplicabil.

##### **4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal**

Prelucrarea datelor cu caracter personal obținute de către Banca Națională a Moldovei se va realiza în conformitate cu prevederile legislației privind protecția datelor cu caracter personal.

Totodată, potrivit art. 5 alin. (2) din Legea nr. 548/1995, Banca Națională are dreptul de a prelucra datele cu caracter personal obținute în exercitarea atribuțiilor prevăzute de prezenta lege fără consimțământul subiecților datelor cu caracter personal.

##### **4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen**

Nu este aplicabil.

#### **4.5. Impactul asupra mediului**

Nu este aplicabil.

#### **4.6. Alte impacturi și informații relevante**

Nu au fost identificate.

## **5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE**

Propunerile din proiectul de lege au scopul de a asigura convergența legislației naționale cu directiva europeană în materie. La elaborarea proiectului a fost transpusă Directiva 2009/103/CE, cu excepția articolelor 10a și 25a, fiind întocmit Tabelul de concordanță.

### **5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională**

Legislația secundară emisă de Banca Națională a Moldovei în aplicarea proiectului de lege va fi revizuită în vederea coroborării cu prevederile proiectului de lege.

### **5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE**

Proiectul transpune parțial următoarele prevederi UE, după cum urmează:

- transpune art. 1-10, art. 11-13, art. 15-25, art. 26-28 din Directiva 2009/103/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 septembrie 2009 privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi (text cu relevanță pentru SEE), publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 263 din 7 octombrie 2009, așa cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2021/2118 a Parlamentului European și a Consiliului din 24 noiembrie 2021 de modificare a Directivei 2009/103/CE privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 430/1 din 2 decembrie 2021.

Prevederile art.10a și 25a ale Directivei 2009/103/CE privind asigurarea de răspundere civilă auto și controlul obligației de asigurare a acestei răspunderi, se vor transpune în proiectul de Lege privind Fondul de garantare în asigurări.

## **6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ**

Anunțul privind inițierea elaborării proiectului de lege a fost publicat pe pagina web oficială a Ministerului Finanțelor și portalul particip.gov.md și poate fi accesat la următorul link: <https://particip.gov.md/ro/document/stages/proiect-de-lege-privind-asigurarea-obligatorie-de-raspundere-civila-auto-pentru-prejudicii-produse-tertilor-prin-accidente-de-vehicule/16250>.

În conformitate cu art. 32 alin. (1) - (3) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative (în continuare – Legea nr. 100/2017), proiectul de lege va fi remis spre avizare autorităților și instituțiilor interesate și va fi supus consultărilor publice, iar în scopul respectării prevederilor Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul urmează a fi plasat pe pagina oficială a Ministerului Finanțelor și pe portalul particip.gov.md.

#### **7. Concluziile expertizelor**

Potrivit prevederilor art. 34 alin. (1) și art. 35 din Legea nr. 100/2017, proiectul de lege, însoțit de Tabelul de concordanță, va fi supus expertizei de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene.

Potrivit art. 34 alin. (1), art. 36 și art. 37 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul de lege va fi remis Ministerului Justiției și Centrului Național Anticorupție pentru a fi supus expertizei juridice și anticorupție.

#### **8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent**

Proiectul actului normativ nu afectează concepția generală ori caracterul unitar al actelor legislative cu care se află în conexiune. Proiectul actului determină elaborarea și modificarea altor acte normative pentru implementarea acestuia.

În termen de 12 luni de la data adoptării prezentei legi, se vor elabora și se vor adopta actele normative necesare pentru executarea legii.

#### **9. Măsuri necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ**

În scopul implementării prevederilor legii și asigurării continuității proceselor pe piața de asigurări, se propune intrarea în vigoare a acesteia la 1 ianuarie 2028, cu excepția art. 3 pct. 26), art.7 alin. (1) lit.c), art.9, art. 15 alin. (5), art. 48 alin. (1) care vor intra în vigoare la data intrării în vigoare a Tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

**Ministru**

**Andrian GAVRILIȚĂ**