

Proiect

„UE”

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

LEGE

privind Sistemele de Transport Inteligente

Parlamentul Republicii Moldova adoptă prezenta lege organică.

Prezenta lege transpune Directiva 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, modificată prin Directiva (UE) 2023/2661, CELEX:32023L2661, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 2023/2661 din 30.11.2023.

Capitolul I DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1. Scopul și obiectul reglementării

(1) Prezenta lege stabilește cadrul juridic privind implementarea și utilizarea coordonată și coerentă a sistemelor de transport inteligente pe teritoriul Republicii Moldova și prevede condițiile generale necesare în acest scop.

(2) Prezenta lege prevede aprobarea specificațiilor pentru acțiuni în cadrul domeniilor prioritare menționate la articolul 2, precum și a standardelor necesare, după caz.

(3) Prezenta lege prevede tipurile de date disponibile cu zona geografică acoperită specifică care figurează în anexa III și serviciile STI cu zona geografică acoperită specifică care figurează în anexa IV.

(4) Prezenta lege se aplică aplicațiilor și serviciilor STI în domeniul transportului rutier, precum și interfețelor acestora cu alte moduri de transport, fără a aduce atingere aspectelor legate de securitatea națională sau necesare în domeniul apărării.

Articolul 2. Domenii prioritare

(1) În sensul prezentei legi, următoarele domenii constituie domenii prioritare pentru elaborarea și utilizarea de specificații și standarde:

- a) Domeniul prioritar I – serviciile STI de informare și de mobilitate;
- b) Domeniul prioritar II – serviciile STI de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului;
- c) Domeniul prioritar III – serviciile STI pentru siguranța și securitatea rutieră;
- d) Domeniul prioritar IV – serviciile STI de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată.

(2) Sfera de aplicare a domeniilor prioritare sunt menționate în anexa I.

Articolul 3. Acțiuni prioritare

În cadrul domeniilor prioritare, următoarele acțiuni constituie acțiuni prioritare pentru elaborarea și utilizarea de specificații și standarde, astfel cum sunt prevăzute în anexa I:

- (a) furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale;
- (b) furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic;
- (c) datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic, referitoare la siguranța rutieră;
- (d) furnizarea în mod armonizat a unui sistem eCall interoperabil la nivelul UE;
- (e) furnizarea unor servicii de informare referitoare la spații de parcare sigure pentru camioane și vehicule comerciale;
- (f) furnizarea unor servicii de rezervare de spații de parcare sigure pentru camioane și vehicule comerciale.

Articolul 4. Noțiuni principale

În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni principale semnifică:

sisteme de transport inteligente sau *STI*- sisteme în cadrul cărora se aplică tehnologii ale informației și comunicațiilor în domeniul transportului rutier, inclusiv infrastructură, vehicule și utilizatori, în gestionarea traficului și gestionarea mobilității, precum și pentru interfețe cu alte moduri de transport;

interoperabilitate - capacitatea sistemelor și a proceselor comerciale care se află la baza acestora de a face schimb de date, informații și cunoștințe, făcând posibilă continuitatea serviciilor STI;

aplicație STI - un instrument operațional pentru aplicarea STI;

serviciu STI - furnizarea unei aplicații STI într-un cadru organizațional și operațional bine definit pentru a contribui la siguranța utilizatorilor, la eficiență, la o mobilitate durabilă ori la confort sau pentru a facilita sau a sprijini operațiunile de transport și de călătorie;

furnizor de servicii STI - orice furnizor, public sau privat, de servicii STI;

utilizator de STI - orice utilizator de aplicații sau servicii STI, inclusiv călătorii, participanții la trafic vulnerabili, utilizatorii și operatorii infrastructurii de transport rutier, administratorii parcurilor de vehicule și operatorii serviciilor de urgență;

participanți la trafic vulnerabili - participanți la trafic nemotorizați, cum ar fi pietonii, cicliștii, motocicliștii, precum și persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă sau cu capacitate de orientare redusă;

dispozitiv nomad - un dispozitiv portabil de comunicare sau de informare, care poate fi adus în interiorul vehiculului pentru a ajuta la conducerea acestuia și/sau la operațiile de transport;

platformă - o unitate aflată la bord sau în exterior, care permite implementarea, furnizarea, exploatarea și integrarea aplicațiilor și serviciilor STI;

arhitectură - proiectul conceptual care definește structura, comportamentul și integrarea unui sistem dat în mediul său înconjurător;

interfață - un dispozitiv între sisteme, care asigură mijlocul prin care acestea se pot conecta și pot interacționa;

compatibilitate - capacitatea generală a unui dispozitiv sau a unui sistem de a lucra cu un alt dispozitiv sau sistem fără a avea loc modificări;

continuitatea serviciilor - capacitatea de a asigura un serviciu neîntrerupt în rețelele de transport în întreaga Uniune;

date rutiere - date referitoare la caracteristicile infrastructurii rutiere, inclusiv la semnele de circulație fixe și la caracteristicile de reglementare ale acestora privind siguranța, precum și la infrastructura de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi;

date privind traficul - date anterioare și în timp real referitoare la caracteristicile traficului rutier;

date privind călătoria - date de bază, precum orare și tarife ale mijloacelor de transport în comun, necesare în vederea furnizării de informații privind călătoriile multimodale înaintea și în timpul călătoriei, pentru a facilita planificarea, rezervarea și adaptarea acesteia;

specificație - înseamnă o măsură obligatorie prin care sunt stabilite dispoziții cuprinzând cerințe, proceduri și orice alte norme relevante;

standard - înseamnă un standard astfel cum este definit la articolul 2 punctul 1 din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului (1);

sisteme de transport inteligente cooperative sau *STI-C* - sisteme de transport inteligente care le permit utilizatorilor STI să interacționeze și să coopereze prin schimburi de mesaje securizate și de încredere, fără a avea cunoștințe anterioare unii despre ceilalți și în mod nediscriminatoriu;

serviciu STI-C - un serviciu STI furnizat prin intermediul STI-C;

disponibilitatea datelor - presupune că datele există într-un format digital care poate fi citit automat;

punct național de acces - o interfață digitală creată de Guvern, care constituie un punct unic de acces la date, astfel cum este definită în specificațiile menționate la articolul 6;

accesibilitatea datelor - posibilitatea de a solicita și de a obține date într-un format digital care poate fi citit automat;

serviciu de mobilitate digital multimodal - un serviciu care furnizează informații referitoare la datele privind traficul și călătoriile, cum ar fi amplasarea echipamentelor de transport, orarele, disponibilitatea sau tarifele pentru mai multe moduri de transport, putând include caracteristici care permit efectuarea de rezervări sau de plăți sau emiterea de bilete;

informații de bază - informații care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive și care au fost considerate relevante pentru informarea utilizatorilor drumurilor și a utilizatorilor STI, în special de către autoritățile rutiere, în cazul în care acestea sunt responsabile pentru astfel de informații;

drum principal – înseamnă un drum din afara zonelor urbane desemnat de un stat membru, care conectează orașe sau regiuni importante sau ambele și care nu este clasificat ca făcând parte din rețeaua rutieră transeuropeană globală sau ca autostradă.

Articolul 5. Aprobarea și aplicarea specificațiilor la implementarea STI

(1) Guvernul aprobă specificațiile necesare pentru implementarea serviciilor STI în cadrul domeniilor și acțiunilor prioritare stabilite la articolele 2 și 3, luând în considerare specificațiile adoptate la nivel European.

(2) Specificațiile aprobate la alineatul(1) se aplică tuturor serviciilor și aplicațiilor STI în conformitate cu principiile prevăzute în anexa II, fără ca prin acestea să se aducă atingere dreptului Republicii Moldova de a decide cu privire la implementarea unor astfel de servicii și aplicații STI pe teritoriul său.

(3) În lipsa unor specificații tehnice depline pentru domeniile prioritare ale STI, Guvernul cooperează cu autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene pentru stabilirea cerințelor tehnice necesare asigurării interoperabilității.

(4) Cooperarea vizează interoperabilitatea arhitecturilor punctelor de acces naționale, utilizarea profilurilor de date și a metadatelor armonizate, asigurarea

accesului securizat la date, precum și organizarea activităților de formare și informare pentru furnizorii și utilizatorii de date STI.

Articolul 6. Disponibilitatea datelor și implementarea serviciilor STI

(1) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale se asigură că:

a) în cazul în care informațiile de bază există deja, datele sunt disponibile pentru zona geografică acoperită aferentă fiecărui tip de date prevăzut în anexa III la prezenta lege.

b) datele corespunzătoare informațiilor de bază create sau actualizate la data prevăzută în coloana a treia din anexa III sau după această dată se pun la dispoziție în termen.

c) cu excepția cazului în care se prevede altfel în anexa III, alte date care corespund tuturor informațiilor de bază existente, create sau actualizate înainte de data prevăzută în coloana a patra din anexa respectivă sunt puse la dispoziție în termen.

(2) În absența unei date specifice în coloana a patra din Anexa III, datele aplicabile și termenele de disponibilitate se stabilesc de Guvern.

(3) Termenele de punere la dispoziție a datelor menționate la alin. (1) și (2) se aplică infrastructurii existente. Pentru drumurile și sistemele finalizate ulterior, termenele se calculează de la data recepției finale a lucrărilor.

(4) Accesibilitatea datelor menționate se asigură prin intermediul Punctului Național de Acces, respectând termenele de disponibilitate stabilite de prezenta lege.

(5) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale asigură implementarea serviciilor STI prevăzute în Anexa nr. IV pentru zona geografică stabilită, în cel mai scurt timp posibil, dar nu mai târziu de datele limită menționate în anexa respectivă.

Articolul 7. Măsuri provizorii

În situații justificate de motive de siguranță publică, securitate națională, situații de urgență sau protejarea interesului public major, Guvernul poate suspenda temporar aplicarea unor specificații tehnice adoptate conform prezentei legi.

Articolul 8. Protecția și confidențialitatea datelor cu caracter personal

(1) Prelucrarea datelor cu caracter personal în cadrul sistemelor STI se efectuează în conformitate cu Legea nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal, exclusiv în măsura în care aceasta este necesară pentru funcționarea serviciilor STI, asigurarea siguranței rutiere și gestionarea eficientă a traficului.

(2) Specificațiile aprobate vor stabili categoriile de date cu caracter personal prelucrate și garanțiile adecvate pentru protecția acestora.

(3) În cazul în care anonimizarea este tehnic posibilă, iar scopurile prelucrării datelor pot fi îndeplinite cu date anonimizate, se utilizează date anonimizate.

(4) Dacă anonimizarea nu este tehnic posibilă, datele vor fi pseudonimizate, asigurându-se că scopul prelucrării poate fi realizat fără a permite identificarea directă a persoanei, în condițiile legii.

Capitolul II

INSTITUȚII COMPETENTE

Articolul 9. Autorități competente în domeniul STI

(1) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale este autoritatea competentă pentru coordonarea politicilor în domeniul STI.

(2) Agenția Națională Transport Auto este responsabilă de administrarea și operarea Punctului Național de Acces.

(3) Agenția Națională Transport Auto este autoritatea tehnică responsabilă de:

a) asigurarea conformității și interoperabilității tehnice a datelor și serviciilor;

b) monitorizarea și raportarea implementării serviciilor prioritare;

c) controlul respectării obligațiilor furnizorilor de date și servicii, potrivit prezentei legi și actelor subsecvente;

(4) Ministerul Afacerilor Interne (MAI), Inspectoratul General al Poliției, autoritățile administrației publice locale, administratorii de drum, operatorii de transport, operatorii de parcuri, întreprinderile municipale de transport public, operatorii de telecomunicații, administratorii infrastructurilor critice de transport, precum și alte autorități și entități, colaborează cu Agenția Națională Transport Auto în vederea realizării prezentei legi.

Articolul 10. Consiliul Național pentru STI

(1) Prin prezenta lege, se instituie Consiliul Național pentru STI, organism consultativ pe lângă Prim-Ministru, care oferă consultanță cu privire la aspectele comerciale și tehnice ale implementării și utilizării STI pe teritoriul Republicii Moldova.

(2) Consiliul este compus din reprezentanți la nivel înalt ai furnizorilor relevanți de servicii STI, ai asociațiilor de utilizatori, ai operatorilor de transport și de instalații, ai industriei de prelucrare, ai partenerilor sociali, ai asociațiilor profesionale, ai autorităților locale și ai altor entități relevante.

(3) Consiliul are următoarele atribuții generale:

a) avizează Strategia națională STI și planurile de acțiuni;

b) propune standarde, profiluri de interoperabilitate și mecanisme de conformitate;

- c) monitorizează implementarea serviciilor prioritare și a calendarului de disponibilitate a datelor;
 - d) facilitează cooperarea transfrontalieră și integrarea cu inițiativele regionale.
- (4) Modul de organizare și administrare, atribuțiile și responsabilitățile precum și componența Consiliului Național pentru STI se adoptă de Guvern.

Capitolul III

PUNCTUL NAȚIONAL DE ACCES

Articolul 11. Punctul Național de Acces (PNA)

(1) Prin prezenta lege se instituie Punctul Național de Acces (PNA), care reprezintă platforma unică la nivel național pentru publicarea și accesarea datelor relevante, în conformitate cu anexele nr. I și IV la prezenta lege.

(2) Punctul Național de Acces (PNA) asigură:

- a) catalogarea și căutarea seturilor de date și a serviciilor (metadate);
- b) accesul prin API-uri deschise, documentate;
- c) indicarea condițiilor de licențiere și reutilizare;
- d) mecanisme de autentificare/autorizare, jurnalizare și protecție cibernetică;
- e) aplicarea de sancțiuni pentru nerespectarea prevederilor prezentei legi;
- f) interconectarea cu punctele de acces ale altor state și cu platforme UE.

(3) Publicarea datelor STI prin PNA este obligatorie și produce efecte juridice.

(4) Cadrul instituțional cu privire la organizarea și administrarea Punctului Național de Acces se aprobă de Guvern.

Articolul 12. Răspunderea

(1) Răspunderea pentru daunele cauzate legate de implementarea, utilizarea aplicațiilor și serviciilor în domeniul sistemelor inteligente de transport se stabilește în conformitate cu prevederile Legii nr. 105/2003 privind protecția consumatorilor și ale Codul Civil nr. 1107/2002.

(2) Constituie contravenții la prezenta lege următoarele acțiuni:

- a) nepublicarea datelor obligatorii în PNA la termenele stabilite;
- b) furnizarea de date neconforme cu cerințele de calitate;
- c) nerespectarea condițiilor de securitate cibernetică;
- d) blocarea/obstacularea accesului nediscriminatoriu la date.

(3) Contravențiile prevăzute la alin. (2) se sancționează în conformitate cu prevederile Codul contravențional al Republicii Moldova.

Articolul 13. Obligațiile furnizorilor de date

(1) Furnizorii de date, publici și privați, care dețin informații relevante pentru serviciile prioritare, sunt obligați să publice în Punctul Național de Acces (PNA), în termenle stabilite în anexele nr. III și IV, după cum urmează:

- a) datele statice și dinamice prevăzute în Anexa nr. III (Calendarul de disponibilitate a datelor), care fac parte integrantă din prezenta lege, la acoperirea geografică și termenle indicate;
- b) metadatele, specificațiile, schemele de date și condițiile de utilizare;
- c) actualizările și corecțiile, respectând nivelele de calitate stabilite prin actele subsecvente.

(2) În cazul datelor care constituie secrete comerciale sau conțin informații sensibile privind securitatea, furnizorii pot stabili condiții rezonabile de acces, proporționale și nediscriminatorii, în conformitate cu legislația privind datele deschise, concurența și securitatea.

(3) Seturile minime de date prevăzute în anexele III și IV, inclusiv date referitoare la rețele, circulație, siguranță, parcări sigure, transport multimodal și informații electronice pentru transportul de mărfuri și pasageri, se publică obligatoriu în Punctul Național de Acces în termenle și formatele aprobate de Guvern.

Articolul 14. Calendarul de disponibilitate a datelor

(1) Furnizorii de date asigură disponibilitatea prin PNA a datelor prevăzute în Anexa nr. III, care face parte integrantă din prezenta lege, pentru acoperirea geografică indicată și până la termenle stabilite în anexă.

(2) În lipsa unor termene specifice prevăzute în anexa nr. III, acestea se stabilesc de către Guvern, în urma consultării Consiliului Național pentru sistemele inteligente de transport (STI).

Articolul 15. Supravegherea și controlul

(1) Agenția Națională Transport Auto efectuează controale tematice privind respectarea obligațiilor de publicare a datelor, calității și interoperabilității.

(2) În caz de nerespectare, Agenția Națională Transport Auto poate dispune măsuri corective și, după caz, poate aplica sancțiuni contravenționale potrivit art. 12.

Articolul 16. Raportarea

(1) Ministrul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale la fiecare doi ani întocmește publică și prezintă Guvernului un raport privind măsurile luate în temeiul prezentei legi, privind principalele activități și proiecte naționale legate de domeniile prioritare și privind disponibilitatea datelor și serviciilor specificate în anexele III și

IV (stadiul serviciilor prioritare, calitatea și disponibilitatea datelor, indicatori de performanță, siguranță rutieră, trafic, timpi de călătorie, obstacole și măsuri propuse).

(2) Agenția Națională Transport Auto transmite Ministrului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, semestrial, situația conformității furnizorilor de date și servicii și incidentele de securitate relevante.

(3) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale transmite Comisiei Europene rapoartele periodice privind progresele de implementare a Sistemelor de Transport Inteligente.

(4) Formatul, structura și periodicitatea raportării se stabilesc prin ordin de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, ținând cont de cerințele actelor delegate și de punere în aplicare ale Uniunii Europene în domeniu.

Capitolul IV **DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII**

Art. 17. Dispoziții finale și tranzitorii

(1) Prezenta lege intră în vigoare la data de 30 iunie 2027.

(2) Guvernul, până la intrarea în vigoare a prezentei legi:

a) va prezenta Parlamentului propuneri pentru a aduce legislația în conformitate cu prezenta lege;

b) va aduce actele sale normative în conformitate cu prezenta lege;

c) va asigura elaborarea și aprobarea actelor normative necesare pentru implementarea prezentei legi.

PREȘEDINTELE PARLAMENTULUI

Igor GROSU

DOMENII PRIORITARE

1. Domeniul prioritar I: Servicii STI de informare și de mobilitate

Specificațiile și standardele pentru serviciile STI de informare și de mobilitate pentru pasageri includ următoarele:

1.1. Specificațiile pentru serviciile de mobilitate digitale multimodale la nivelul UE (inclusiv serviciile de informare cu privire la călătoriile multimodale la nivelul UE)

Definirea cerințelor necesare pentru a pune la dispoziția utilizatorilor de STI, la nivel transfrontalier, servicii de mobilitate digitale multimodale la nivelul UE corecte și servicii similare corecte care oferă informații, posibilitatea rezervării sau funcții de achiziționare pentru mai mulți operatori de transport în cadrul aceluiași mod de transport, pe baza:

1.1.1. disponibilității și accesibilității, pentru furnizorii de servicii STI, a datelor existente și corecte privind traficul și călătoriile multimodale, utilizate pentru serviciile de mobilitate digitale multimodale, fără a aduce atingere siguranței și constrângerilor de gestionare a transportului;

1.1.2. facilitării schimbului electronic transfrontalier de date între autoritățile publice competente, părțile interesate și furnizorii de servicii STI implicați, în special prin intermediul unor interfețe standardizate;

1.1.3. actualizării în timp util de către autoritățile publice competente și părțile interesate a datelor disponibile privind traficul și călătoriile multimodale, utilizate pentru serviciile de mobilitate digitale multimodale;

1.1.4. actualizării în timp util de către furnizorii de servicii STI a informațiilor privind călătoriile multimodale, inclusiv a informațiilor referitoare la rezervarea și achiziționarea, după caz, a serviciilor de transport.

1.2. Specificațiile pentru serviciile de informare în materie de trafic rutier și de navigație la nivelul UE (inclusiv servicii de informare în timp real privind traficul la nivelul UE)

Definirea cerințelor necesare pentru punerea la dispoziția utilizatorilor de STI, la nivel transfrontalier, a unor servicii corecte de informare în materie de trafic rutier și de navigație la nivelul UE, pe baza:

1.2.1. disponibilității și accesibilității datelor rutiere și a datelor privind traficul existente și corecte, inclusiv ale datelor în timp real, utilizate în scopul furnizării de informații privind traficul în timp real furnizorilor de servicii STI și altor părți interesate relevante și al includerii în hărțile digitale, fără a aduce atingere siguranței și constrângerilor legate de gestionarea transportului;

1.2.2. facilitării schimbului electronic transfrontalier de date între autoritățile publice competente, părțile interesate și furnizorii de servicii STI implicați, inclusiv a feedback-ului privind calitatea datelor;

1.2.3. actualizării în timp util de către autoritățile publice competente și părțile interesate a datelor rutiere și a datelor privind traficul disponibile, utilizate pentru informarea în timp real cu privire la trafic;

1.2.4. actualizării în timp util de către furnizorii de servicii STI a informațiilor în timp real cu privire la trafic furnizate utilizatorilor rutieri și altor părți interesate relevante.

1.3. Specificațiile pentru serviciile de mobilitate digitale multimodale la nivelul UE și serviciile de informare în materie de trafic rutier și de navigație la nivelul UE

1.3.1. Definirea cerințelor necesare pentru colectarea de către autoritățile publice competente și/sau, dacă este cazul, de către sectorul privat a datelor rutiere și a datelor privind traficul (de exemplu, hărți de circulație rutieră, reglementări rutiere și rute recomandate, în special pentru vehiculele grele pentru transportul de mărfuri) și pentru comunicarea acestora către furnizorii de servicii STI, pe baza:

1.3.1.1. disponibilității și accesibilității, pentru furnizorii de servicii STI, a datelor rutiere și a datelor privind traficul existente (de exemplu, hărți de circulație rutieră, reglementări rutiere și rute recomandate), colectate de autoritățile publice competente și/sau de sectorul privat;

1.3.1.2. facilitării schimbului electronic de date între autoritățile publice competente și furnizorii de servicii STI și alte părți interesate relevante;

1.3.1.3. actualizării în timp util, de autoritățile publice competente și/sau, dacă este cazul, de sectorul privat, a datelor rutiere și a datelor privind traficul (de exemplu, hărți de circulație rutieră, reglementări rutiere și rute recomandate);

1.3.1.4. actualizării în timp util de către furnizorii de servicii STI a serviciilor și aplicațiilor STI care utilizează aceste date rutiere și aceste date privind traficul.

1.3.2. Definirea cerințelor necesare pentru ca datele rutiere, datele privind traficul și datele relevante privind călătoriile și infrastructura multimodală, utilizate pentru hărțile digitale, să fie corecte și accesibile, dacă este posibil, producătorilor de hărți digitale și furnizorilor de servicii conexe, pe baza:

1.3.2.1. disponibilității și accesibilității, pentru producătorii de hărți digitale și furnizorii de servicii conexe, a datelor rutiere, a datelor privind traficul și a datelor relevante privind călătoriile și infrastructura multimodală existente, inclusiv a nodurilor de acces identificate, utilizate pentru hărțile digitale;

1.3.2.2. facilitării schimbului electronic de date între autoritățile publice competente și părțile interesate, și producătorii privați de hărți digitale și furnizorii privați de servicii conexe;

1.3.2.3. actualizării în timp util de către autoritățile publice competente și părțile interesate a datelor rutiere și a datelor privind traficul utilizate pentru hărțile digitale;

1.3.2.4. actualizării în timp util a hărților digitale de către producătorii de hărți digitale și furnizorii de servicii conexe.

2. Domeniul prioritar II: Servicii STI de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului

Specificațiile și standardele pentru serviciile STI de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului includ următoarele:

2.1. Specificațiile pentru serviciile extinse de gestionare a traficului și a incidentelor

Definirea cerințelor necesare pentru sprijinirea și armonizarea serviciilor extinse de gestionare a traficului și a incidentelor, pe baza:

2.1.1. disponibilității și accesibilității datelor rutiere și a datelor privind traficul existente și corecte, precum și a datelor existente și corecte privind accidentele și incidentele necesare pentru serviciile de gestionare a traficului și incidentelor;

2.1.2. facilitării schimbului electronic transfrontalier de date, inclusiv de date privind mărfurile relevante pentru gestionarea traficului și a incidentelor (de exemplu, transportul mărfurilor periculoase, restricțiile de acces legate de mărfuri, transporturile agabaritice), între centrele de gestionare a traficului, centrele de informare cu privire la trafic, părțile interesate și furnizorii de servicii STI implicați, în special prin intermediul unor interfețe standardizate;

2.1.3. actualizării în timp util de către părțile interesate relevante a datelor rutiere și a datelor privind traficul disponibile, precum și a datelor disponibile privind accidentele și incidentele necesare pentru serviciile extinse de gestionare a traficului și incidentelor;

2.1.4. disponibilității și accesibilității datelor și a sinergiilor cu alte inițiative care vizează sprijinirea multimodalității, integrarea modurilor de transport și facilitarea transferului modal în cadrul rețelei europene de transport către modurile de transport cele mai durabile, prin armonizarea și facilitarea schimbului de date.

2.2. Specificațiile pentru serviciile de gestionare a mobilității

Definirea cerințelor necesare pentru sprijinirea dezvoltării unor servicii corecte de gestionare a mobilității de către autoritățile de transport public, pe baza:

2.2.1. disponibilității și accesibilității, într-un format standardizat, pentru autoritățile publice competente, a datelor rutiere și a datelor cu privire la trafic

și la călătoriile multimodale existente și corecte, necesare pentru gestionarea mobilității, fără a aduce atingere cerințelor de protecție a datelor;

2.2.2. facilitării schimbului electronic transfrontalier de date între autoritățile publice competente, părțile interesate și furnizorii de servicii STI implicați;

2.2.3. actualizării în timp util de către autoritățile publice competente și părțile interesate a datelor rutiere și a datelor cu privire la trafic și la călătoriile multimodale disponibile, necesare pentru gestionarea mobilității.

2.3. Cadrul UE pentru arhitectura STI

Definirea măsurilor necesare pentru a elabora o arhitectură-cadru a UE pentru STI, care să abordeze aspectele specifice legate de STI privind interoperabilitatea, continuitatea serviciilor și multimodalitatea, în cadrul căreia statele membre și autoritățile lor competente, în colaborare cu sectorul privat, să își poată elabora propria arhitectură STI pentru mobilitate la nivel național, regional sau local.

2.4. Aplicațiile STI și logistica transportului de mărfuri

Definirea cerințelor necesare sprijinirii realizării aplicațiilor STI pentru logistica transportului de mărfuri, în special pentru localizarea și urmărirea mărfurilor și pentru alte servicii de vizibilitate în timpul transportului și de la un mod de transport la altul, pe baza:

2.4.1. disponibilității, pentru dezvoltatorii de aplicații STI, a tehnologiilor STI pertinente și a utilizării lor de către aceștia;

2.4.2. disponibilității datelor privind încărcătura, accesibile prin intermediul altor cadre specifice de partajare a datelor;

2.4.3. integrării rezultatelor poziționării în instrumentele și centrele de gestionare a traficului.

3. Domeniul prioritar III: Servicii STI pentru siguranța și securitatea rutieră

Specificațiile și standardele pentru serviciile STI pentru siguranța și securitatea rutieră includ următoarele:

3.1. Specificațiile pentru sistemul eCall interoperabil la nivelul UE

Definirea măsurilor necesare pentru furnizarea armonizată a unui sistem eCall interoperabil la nivelul UE, incluzând:

3.1.1. disponibilitatea datelor STI necesare aflate la bord care trebuie să facă obiectul schimbului de informații;

3.1.2. disponibilitatea în centrele de preluare a apelurilor de urgență a echipamentelor necesare pentru recepționarea datelor transmise din vehicule;

3.1.3. facilitarea schimbului electronic de date între vehicule și centrele de preluare a apelurilor de urgență, inclusiv posibila interacțiune cu datele care

intră în domeniul de aplicare al Regulamentului HG nr. 754/2025 pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 589/2017 privind aprobarea Regulamentului transporturilor rutiere de mărfuri periculoase și cu e-CMR.

3.2. Specificațiile pentru serviciile de informare și rezervare referitoare la spații de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale

Definirea măsurilor necesare pentru asigurarea unor servicii de informare și, atunci când sunt disponibile, de rezervare pe baza STI referitoare la spații de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale, în special în zonele de servicii și de repaus de-a lungul drumurilor, pe baza:

3.2.1. disponibilității pentru utilizatori a informațiilor privind parcările;

3.2.2. facilitării schimbului electronic de date între zonele și spațiile de parcare, centre și vehicule;

3.2.3. integrării tehnologiilor STI pertinente atât în vehicule, cât și în zonele de parcare, pentru actualizarea informațiilor privind locurile de parcare disponibile în scopul rezervării.

3.3. Specificațiile pentru informațiile minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră.

Definirea cerințelor minime privind „informațiile universale în materie de trafic” legate de siguranța rutieră, furnizate, dacă este posibil, gratuit pentru toți utilizatorii, precum și privind conținutul minim al acestora, pe baza:

3.3.1. disponibilității și accesibilității unor date corecte referitoare la evenimente și condiții legate de siguranță, necesare pentru serviciile de informare în materie de trafic legate de siguranța rutieră și serviciile de gestionare a incidentelor;

3.3.2. implementării sau utilizării mijloacelor de detectare sau de identificare a evenimentelor și condițiilor legate de siguranță;

3.3.3. elaborării și utilizării unei liste standardizate de evenimente legate de siguranța rutieră („mesaje universale privind traficul”) care să fie comunicate gratuit utilizatorilor de STI;

3.3.4. compatibilității „mesajelor universale privind traficul” și a integrării acestora în serviciile STI în scopul informării în timp real cu privire la trafic și la călătoriile multimodale.

3.4. Specificațiile pentru alte acțiuni:

3.4.1. Definirea măsurilor necesare pentru sprijinirea siguranței participanților la trafic în ceea ce privește interfața om-mașină de la bordul vehiculelor acestora și utilizarea dispozitivelor nomade, inclusiv a telefoanelor mobile, în sprijinul conducerii vehiculului și/sau al operațiunii de transport, precum și a securității mijloacelor de comunicare instalate la bord.

3.4.2. Definirea măsurilor necesare pentru îmbunătățirea siguranței și a confortului participanților la trafic vulnerabili pentru toate aplicațiile STI relevante.

3.4.3. Definirea măsurilor necesare pentru integrarea în vehicule și în infrastructura rutieră a sistemelor electronice avansate de asistență pentru conducătorul auto.

3.4.4. Definirea măsurilor necesare pentru facilitarea schimbului de informații între furnizorii de servicii de aplicații STI de securitate, cum ar fi cele care oferă sprijin pentru recuperarea vehiculelor sau a bunurilor furate, și autoritățile publice competente, ținând seama în mod corespunzător de alte cadre existente și emergente care vizează facilitarea schimbului de date în materie de mobilitate și transport.

4. Domeniul prioritar IV: Servicii STI de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată

Specificațiile și standardele pentru conectarea vehiculelor cu infrastructura de transport, pentru sensibilizarea publicului și pentru facilitarea serviciilor de mobilitate cu un nivel înalt de automatizare includ următoarele:

4.1. Definirea măsurilor necesare pentru continuarea dezvoltării și a implementării de sisteme de transport inteligente cooperative (vehicul-vehicul, vehicul-infrastructură, infrastructură-infrastructură), în special pentru a sprijini CCAM, pe baza:

4.1.1. facilitării schimbului de date sau de informații între vehicule, între infrastructuri și între vehicule și infrastructuri, precum și între alți utilizatori ai drumurilor și vehicule și infrastructuri;

4.1.2. disponibilității pentru părțile implicate, vehicul sau infrastructură rutieră, a datelor sau a informațiilor pertinente care urmează să fie schimbate;

4.1.3. utilizării unui format de mesaj standardizat pentru schimbul de date sau de informații între vehicul și infrastructură;

4.1.4. definirii unei infrastructuri de comunicare precisă și fiabilă pentru schimbul de date sau de informații între vehicule, între infrastructuri și între vehicule și infrastructuri;

4.1.5. utilizării proceselor de standardizare pentru adoptarea arhitecturilor respective.

PRINCIPII PENTRU SPECIFICAȚII ȘI IMPLEMENTARE

Adoptarea specificațiilor, acordarea mandatelor pentru standarde și selecționarea și implementarea aplicațiilor și serviciilor STI se bazează pe o evaluare a nevoilor, cu implicarea tuturor părților interesate relevante, și respectă principiile prezentate în continuare. Aceste măsuri trebuie:

(a)	să fie eficace	să aibă o contribuție tangibilă la soluționarea provocărilor-cheie cu care se confruntă transportul rutier european (de exemplu, reducerea aglomerării, abordarea situațiilor de urgență și a fenomenelor meteorologice, diminuarea emisiilor, îmbunătățirea eficienței energetice, atingerea unor niveluri ridicate de siguranță și securitate, inclusiv în ceea ce privește utilizatorii vulnerabili ai drumurilor).
(b)	să fie eficiente din punctul de vedere al costurilor	să optimizeze raportul dintre costuri și rezultate din perspectiva îndeplinirii obiectivelor.
(c)	să fie proporționale	să asigure, după caz, diferite niveluri de calitate și de implementare realizabile ale serviciilor, ținând seama de specificitățile locale, regionale, naționale și europene.
(d)	să sprijine continuitatea serviciilor	să asigure servicii neîntrerupte atât în întreaga Uniune, îndeosebi în rețeaua transeuropeană, cât și, dacă este posibil, la frontierele sale externe, atunci când serviciile STI sunt implementate. Ar trebui asigurată continuitatea serviciilor la un nivel adaptat caracteristicilor rețelelor de transport care fac legătura între țări și, după caz, între regiuni, precum și între orașe și zonele rurale.
(e)	să asigure interoperabilitatea	să asigure faptul că aplicațiile și serviciile sistemelor și procesele comerciale care se află la baza acestora au capacitatea de a face schimb de date, informații și cunoștințe într-un format standardizat pentru a permite furnizarea eficace a serviciilor STI.

(f)	să sprijine compatibilitatea inversă	să asigure, în cazurile justificate, capacitatea sistemelor STI de a lucra cu sistemele existente care au același scop, fără a împiedica dezvoltarea de noi tehnologii și sprijinind în același timp, dacă este cazul, complementaritatea cu noile tehnologii sau tranziția la acestea.
(g)	să respecte caracteristicile infrastructurilor și rețelelor naționale	să țină seama de diferențele inerente dintre caracteristicile rețelelor de transport, îndeosebi în ceea ce privește mărimea volumului de trafic și condițiile meteorologice din trafic, precum și specificitățile infrastructurilor.
(h)	să promoveze egalitatea accesului	să nu împiedice sau să nu discrimineze în ceea ce privește accesul utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor la aplicațiile și serviciile STI. Dacă este cazul, să fie accesibile pentru persoanele cu handicap în conformitate cu cerințele de accesibilitate, atunci când aplicațiile și serviciile STI sunt destinate să interacționeze cu utilizatorii de STI cu handicap sau să le furnizeze informații acestora; să fie ușor de utilizat pentru persoanele cu cunoștințe digitale limitate.
(i)	să sprijine maturitatea	să demonstreze, după o evaluare adecvată a riscului, inclusiv, după caz, prin teste în condiții reale, în rândul producătorilor de vehicule și dispozitive și al furnizorilor de infrastructură, robustețea sistemelor STI inovatoare, printr-un nivel suficient de dezvoltare tehnică și prin exploatare operațională.
(j)	să asigure calitatea datării și a poziționării	să asigure compatibilitatea aplicațiilor și a serviciilor STI care se bazează pe date sau poziționare cel puțin cu serviciile de navigație furnizate de Galileo, inclusiv autentificarea mesajelor de navigație prin serviciul deschis și alte servicii Galileo, cum ar fi serviciul de mare precizie, atunci când acest serviciu devine disponibil, și cu sistemele Serviciului european geostaționar mixt de navigare (EGNOS). După caz, să asigure utilizarea datelor, a informațiilor și a serviciilor Copernicus de către aplicațiile și serviciile STI care se bazează pe date de observare a Pământului.

		Se pot utiliza și alte date și servicii în plus față de datele Copernicus.
(k)	să înlesnească intermodalitatea	la implementarea STI, după caz, să țină seama de coordonarea diferitelor moduri de transport.
(l)	să respecte coerența	să țină seama de normele, politicile și activitățile existente ale Uniunii care sunt relevante în domeniul STI, în special în domeniul standardizării și, în cazul specificațiilor, de principiul neutralității tehnologice.
(m)	să asigure transparența și încrederea	să asigure transparența, de exemplu prin asigurarea transparenței ierarhizării, inclusiv în ceea ce privește efectele asupra mediului, atunci când se propun opțiuni de mobilitate clienților.

CALENDARUL MINIM DE DISPONIBILITATE A DATELOR PRIN PNA

Nr. crt.	Tipuri de date ce trebuie puse la dispoziție	Conținut minim	Termen de implementare (RM)	Bază legală națională existentă
1	Date statice despre rețeaua rutieră	geometria și structura rețelei, categorii drumuri, limite de viteză, restricții gabarit/greutate	1 an	HG nr. 960/2023 cu privire la instituirea Sistemului informațional de cântărire în mișcare a vehiculelor aflate în circulație pe drumurile publice din Republica Moldova; HG nr. 319/2024 cu privire la instituirea Sistemului informațional „Registrul drumurilor publice” Legea drumurilor nr. 509/1995; Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014; HG privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport T-ENT;
2	Date dinamice despre trafic	incidente, lucrări rutiere, obstacole, condiții meteo	3 ani	Legea drumurilor nr. 509/1995; Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014; Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere; Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier
3	Date privind siguranța rutieră	puncte negre, accidente, măsuri aplicate	2 ani	Legea nr. 131/2007 privind siguranța rutieră; Legea nr. 350/2023 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere; HG nr. 622 pentru aprobarea Regulamentului privind evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul în domeniul

				siguranței rutiere; HG nr. 807/2025 pentru aprobarea Regulamentului privind inspecțiile în domeniul siguranței rutiere și clasificarea siguranței rețelei rutiere
4	Date despre transportul public	orare, trasee, opriri, întâzieri	3 ani	Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014.
5	Date despre parcări	localizare, capacitate, disponibilitate, servicii	4 ani	Codul transporturilor rutiere nr. 150/2014; Regulamente locale de urbanism; Legea privind mobilitatea urbană durabilă în Republica Moldova
6	Date despre stațiile de încărcare pentru vehicule electrice și combustibili alternativi	localizare, tip prize, putere, disponibilitate, tarife	4 ani	HG privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport T-ENT; HG pentru aprobarea Strategiei privind implementarea sistemelor de transport inteligente.
7	Date despre restricții de mediu și zone verzi	zone cu emisii reduse, taxe de acces, restricții temporare	4 ani	Legea nr. 1515/1993 privind protecția mediului; Legea nr. 92/2019; Legea nr. 86/2014 privind evaluarea impactului asupra mediului
8	Standardizare și interoperabilitate	DATEX II, NeTEx, SIRI, OCPI	aplicabil de la intrarea în vigoare a legii	Legea nr. 305/2012 cu privire la reutilizarea informațiilor din sectorul public

Tipul de date	Zona geografică acoperită	Data menționată la articolul 6a alineatul (1) al doilea paragraf din DIRECTIVA 2010/40/UE	Data menționată la articolul 6a alineatul (1) al treilea paragraf din DIRECTIVA 2010/40/UE
1. Date referitoare la furnizarea de informații în materie de trafic rutier și de servicii de navigație la nivelul UE (astfel cum se menționează în anexa I, domeniul prioritar I, punctele 1.2 și 1.3):			
1.1. Categorie: Reglementări rutiere statice și dinamice, dacă este cazul, privind:			
Subcategorii: -condiții de acces pentru tuneluri -condiții de acces pentru poduri -limite de viteză -interdicții de depășire aplicate vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri -restricții de greutate/lungime/lățime/înălțime	Rețeaua rutieră centrală transeuropeană	31 decembrie 2026	31 decembrie 2027
	Rețeaua rutieră transeuropeană globală, alte autostrăzi și tronsoane ale drumurilor naționale, unde traficul mediu zilnic total anual este de peste 8 500 de vehicule, precum și toate drumurile din orașele aflate în centrul nodurilor urbane, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport aprobat de Guvern, inclusiv cele administrate de orașe. Statul membru poate alege să limiteze	31 decembrie 2026	31 decembrie 2028

	acoperirea în orașele aflate în centrul nodurilor urbane la străzile pe care traficul mediu zilnic anual depășește 7 000 de vehicule. Statul membru care ia această decizie informează Comisia în acest sens până la 31 decembrie 2026		
Subcategorie: -străzi cu sens unic	Infrastructura rutieră din orașele aflate în centrul fiecărui nod urban, astfel cum este definit în Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport aprobat de Guvern	31 decembrie 2026	31 decembrie 2027
Subcategorie: - reglementări privind livrarea mărfurilor	Infrastructura rutieră din orașele aflate în centrul fiecărui nod urban, astfel cum este definit în Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport aprobat de Guvern	31 decembrie 2026	Acte delegate care urmează să fie adoptate

<p>Subcategorie: -direcția de mers pe benzile reversibile</p>	<p>Rețeaua rutieră transeuropeană centrală și globală, alte autostrăzi și tronsoane ale drumurilor naționale, unde traficul mediu zilnic total anual este de peste 8 500 de vehicule, precum și toate drumurile din orașele aflate în centrul nodurilor urbane, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport aprobat de Guvern, inclusiv cele administrate de orașe. Statul membru poate alege să limiteze acoperirea în orașele aflate în centrul nodurilor urbane la străzile în care traficul mediu zilnic anual depășește 7 000 de vehicule. Statul membru care ia această decizie informează Comisia în acest sens până la 31 decembrie 2026</p>	<p>31 decembrie 2026</p>	<p>Acte delegate care urmează să fie adoptate</p>
<p>Subcategorie: -hărți de circulație rutieră</p>	<p>Rețeaua rutieră transeuropeană centrală și globală, alte autostrăzi și tronsoane ale</p>	<p>31 decembrie 2028</p>	<p>Acte delegate care urmează să fie adoptate</p>

	<p>drumurilor naționale, unde traficul mediu zilnic total anual este de peste 8 500 de vehicule, precum și toate drumurile din orașele aflate în centrul nodurilor urbane, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport aprobat de Guvern, inclusiv cele administrate de orașe. Statul membru poate alege să limiteze acoperirea în orașele aflate în centrul nodurilor urbane la străzile în care traficul mediu zilnic anual depășește 7 000 de vehicule. Statul membru care ia această decizie informează Comisia în acest sens până la 31 decembrie 2028</p>		
<p>Subcategorie: - restricții de acces permanente</p>	<p>Rețeaua rutieră transeuropeană centrală și globală, alte autostrăzi și tronsoane ale drumurilor naționale, unde traficul mediu zilnic total anual este de peste 8 500 de vehicule,</p>	<p>31 decembrie 2026</p>	<p>Acte delegate care urmează să fie adoptate</p>

	<p>precum și toate drumurile din orașele aflate în centrul nodurilor urbane, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport aprobat de Guvern, inclusiv cele administrate de orașe. Statul membru poate alege să limiteze acoperirea în orașele aflate în centrul nodurilor urbane la străzile în care traficul mediu zilnic anual depășește 7 000 de vehicule. Statul membru care ia această decizie informează Comisia în acest sens până la 31 decembrie 2026</p>		
<p>Subcategorie: -limitele restricțiilor, interdicțiilor sau obligațiilor cu valabilitate zonală, statutul actual al accesului și condițiile de circulație în zonele de trafic reglementate</p>	<p>Rețeaua rutieră transeuropeană centrală și globală, alte autostrăzi și tronsoane ale drumurilor naționale, unde traficul mediu zilnic total anual este de peste 8 500 de vehicule, precum și toate drumurile din orașele aflate în centrul nodurilor urbane, astfel</p>	<p>31 decembrie 2026</p>	<p>Acte delegate care urmează să fie adoptate</p>

	cum sunt definite în Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport aprobat de Guvern, inclusiv cele administrate de orașe. Statul membru poate alege să limiteze acoperirea în orașele aflate în centrul nodurilor urbane la străzile în care traficul mediu zilnic anual depășește 7 000 de vehicule. Statul membru care ia această decizie informează Comisia în acest sens până la 31 decembrie 2026		
1.2. Tipuri de date privind starea rețelei:			
Subcategorie: -drumuri închise	Rețeaua rutieră transeuropeană centrală	31 decembrie 2025	Nu se aplică (nota 1)
-benzi închise -lucrări rutiere	Rețeaua rutieră transeuropeană globală	31 decembrie 2026	Nu se aplică (nota 1)
Subcategorie: -măsuri temporare de gestionare a traficului	Rețeaua rutieră transeuropeană centrală și globală	31 decembrie 2028	Nu se aplică (nota 1)
2. Date privind serviciile de informare și rezervare referitoare la spații de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale (astfel cum se menționează în anexa I, domeniul prioritar III, punctul 3.2):			
Categorie: date statice	Rețeaua rutieră transeuropeană centrală	31 decembrie 2025	31 decembrie 2026
Subcategorie: -date statice referitoare la spațiile de parcare	Rețeaua rutieră transeuropeană globală	31 decembrie 2026	31 decembrie 2027

-informații privind siguranța și echipamentele din spațiul de parcare			
Categorie: date dinamice Subcategorie: -date dinamice privind disponibilitatea locurilor de parcare, inclusiv dacă o parcare este ocupată sau închisă sau numărul de locuri libere disponibile.	Rețeaua rutieră transeuropeană centrală și globală	31 decembrie 2027	Nu se aplică (nota 1)
3. Date privind evenimentele sau condițiile legate de siguranța rutieră detectate referitoare la informațiile minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră (astfel cum se menționează în anexa I, domeniul prioritar III, punctul 3.3):			
Categorie: date dinamice Subcategorie: -drum temporar alunecos -animale, oameni, obstacole, resturi pe șosea - zonă de accident nesecurizată -lucrări rutiere de scurtă durată -vehicul pe contrasens -blocaj negestionat al unui drum	Rețeaua rutieră transeuropeană centrală și globală și alte autostrăzi care nu sunt incluse în rețeaua respectivă	31 decembrie 2025	Nu se aplică (nota 1)
Subcategorie: -vizibilitate redusă -condiții meteorologice excepționale	Rețeaua rutieră transeuropeană centrală și globală și alte autostrăzi care nu sunt incluse în rețeaua respectivă	31 decembrie 2026	Nu se aplică (nota 1)
4. Date statice cu privire la traficul multimodal pentru serviciile de informare cu privire la călătoriile multimodale la nivelul UE (astfel cum se menționează în anexa I, domeniul prioritar I, punctele 1.1 și 1.3):			
Categorie Localizarea nodurilor de acces identificate pentru toate modurile programate, inclusiv informații privind accesibilitatea nodurilor de acces și trasee în cadrul unui punct de transfer (de	Noduri urbane, astfel cum sunt definite în Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport,	31 decembrie 2026	Acte delegate care urmează să fie adoptate

exemplu, existența lifturilor, a scărilor rulante)	parte a rețelei transeuropene de transport aprobat de Guvern și enumerate în regulamentul respectiv, inclusiv cele administrate de orașe		
	Întreaga rețea de transport a Uniunii	31 decembrie 2028	Acte delegate care urmează să fie adoptate
⁽¹⁾ Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).			

NOTA 1: „Nu se aplică: nu există nicio obligație de a pune la dispoziție datele create sau actualizate înainte de data prevăzută în coloana a treia din prezenta anexă în temeiul articolului 6a alineatul (1) din Directiva 2010/40/ UE.”

LISTA SERVICIILOR STI

1. Servicii UE de informare rutieră în timp real și navigație;
2. Servicii UE de informare multimodală a călătoriei și servicii digitale de mobilitate;
3. Servicii privind parcările sigure și securizate pentru camioane (inclusiv rezervare);
4. Servicii SRTI – informare minimă universală de siguranță rutieră, gratuită pentru utilizatori;
5. Servicii integrate de management al traficului și incidentelor (centrul național și centrele regionale / municipale) conectate la PNA.

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

la Proiectul de lege privind Sistemele de Transport Inteligente

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ
Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale al Republicii Moldova
2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ
2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ
Proiectul de lege este elaborat în scopul transpunerii Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2023/2661. Elaborarea proiectului de lege este determinată de obligații asumate în cadrul negocierilor de aderare la Uniunea Europeană, în special Clusterul 4 - Agenda verde și conectivitatea sustenabilă, Anexa A, Capitolul 14 „Politica de transport”, acțiunea normativă 33 al Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025. Totodată, proiectul de lege elaborat va contribui la realizarea obiectivelor Strategiei de mobilitate 2030, aprobată prin HG nr. 589/2024, care vizează asigurarea mobilității cetățenilor prin sisteme de transport eficiente, sigure și multimodale, corelate cu o infrastructură rutieră, feroviară, navală, aeriană și aliniată la necesitățile accelerării digitalizării sistemului de transport. Totodată, proiectul susține realizarea Obiectivului general 1 – Îmbunătățirea gestionării activelor rutiere, reabilitarea și modernizarea continuă a rețelei de drumuri și sprijinirea transportului rutier sigur și sustenabil , precum și a Direcției prioritare 1.7 – Asigurarea accesului la sisteme de transport inteligente (în continuare – STI) și accelerarea digitalizării sistemului de transport rutier. În același timp, proiectul de lege asigură implementarea măsurii nr. 4 din Pilonul 2 „Conectivitate și infrastructură digitală” a Agendei de reformă aferentă Planului de creștere al Republicii Moldova pentru anii 2025-2027, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 260/2025, cu termen obligatoriu de realizare în decembrie 2027. Această măsură impune aplicarea Sistemului de transport inteligent, operaționalizarea Punctului Național de Acces și instituirea autorității responsabile pentru gestionarea sistemelor STI.
2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative
Republica Moldova, prin Acordul de Asociere RM–UE și-a asumat alinierea la acquis-ul european în domeniul transporturilor. Implementarea STI este parte integrantă a digitalizării transporturilor și a siguranței rutiere, iar lipsa unui cadru legal specializat generează fragmentare și lipsă de interoperabilitate între sistemele

existente. În Republica Moldova nu există cadru normativ specializat în domeniul sistemelor de transport inteligente, ceea ce generează fragmentare instituțională și limitează interoperabilitatea sistemelor existente. Autoritățile responsabile de domeniul transporturilor nu dispun de un mecanism unitar de coordonare, iar cadrul normativ actual nu reglementează în mod adecvat schimbul electronic de date între administratorii infrastructurii, operatorii de transport și autoritățile publice. Totodată, nu există un punct național unic de acces conform cerințelor legislației europene, și nici proceduri standardizate privind furnizarea informațiilor pentru utilizatori, managementul traficului, siguranța rutieră și dezvoltarea serviciilor digitale integrate în domeniul mobilității.

În consecință, aceste deficiențe afectează dezvoltarea mobilității și mențin un nivel al siguranței rutiere inferior comparativ cu statele membre ale Uniunii Europene, limitând totodată interoperabilitatea transfrontalieră cu rețelele europene de transport și cu serviciile digitale aferente mobilității.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Obiectivul proiectului de lege este instituirea cadrului juridic privind utilizarea coordonată și coerentă a sistemelor de transport inteligente pe teritoriul Republicii Moldova, în conformitate cu cerințele Directivei 2010/40/UE, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2023/2661.

Totodată, proiectul stabilește domeniile prioritare pentru aprobarea, utilizarea specificațiilor și standardelor, respectiv: servicii STI de informare și de mobilitate, servicii STI de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului, servicii STI pentru siguranța și securitatea rutieră, precum și servicii STI de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată. Proiectul preia, de asemenea, acțiunile prioritare aferente acestor domenii, inclusiv serviciile de informare multimodală, serviciile reale privind traficul, informațiile minim universale privind siguranța rutieră, sistemul eCall interoperabil, serviciile privind parcările sigure securizate pentru camioane și vehicule comerciale, precum și componentele de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată.

Un element esențial al proiectului îl constituie crearea Punctului Național de Acces pentru care va funcționa ca platformă oficială de colectare, gestionare, acces și publicare a datelor aferente sistemelor de transport inteligente, în conformitate cu cerințele și standardele stabilite la nivelul Uniunii Europene. Prin intermediul acestei platforme se va efectua schimbul de date între autoritățile publice, administratorii infrastructurii și operatorii de transport, contribuind la dezvoltarea serviciilor digitale integrate în domeniul mobilității.

De asemenea proiectul stabilește obligațiile administratorilor infrastructurii și ale operatorilor implicați în furnizarea și gestionarea serviciilor sistemelor de transport inteligente, inclusiv obligația de a furniza date relevante, respectarea standardelor tehnice naționale și internaționale aplicabile, precum și cerințe privind

interoperabilitatea.

Totodată, pentru asigurarea unei implementări coordonate a politicilor în domeniul sistemelor de transport inteligente, proiectul prevede instituirea unui mecanism instituțional de coordonare, prin crearea Consiliului Național pentru Sistemele de Transport Inteligente, care va avea rolul de a coordona procesul de elaborare a strategiilor, de a monitoriza implementarea politicilor în domeniu și de a facilita cooperarea interinstituțională între autoritățile competente.

La fel proiectul stabilește cadrul normativ pentru dezvoltarea și furnizarea serviciilor inteligente de mobilitate, inclusiv servicii de informare în timp real a participanților la trafic, sisteme de management inteligent al traficului rutier, soluții pentru mobilitatea urbană inteligentă, servicii multimodale integrate și aplicații digitale destinate eficientizării transportului public.

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

Opțiuni alternative la aprobarea proiectului de lege nu au fost identificate ca fiind viabile sau oportune.

Opțiunea 1: Lipsa intervenției normative

Menținerea situației actuale nu ar permite instituirea unui cadru juridic unitar pentru implementarea sistemelor de transport inteligent. Totodată, această opțiune ar întârzia transpunerea Directivei 2010/40/UE, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2023/2661. Prin urmare, această opțiune a fost respinsă.

Opțiunea 2: Transpunerea parțială prin amendarea unor acte normative existente

O altă opțiune analizată a fost transpunerea prevederilor directivei prin modificarea unor acte normative deja în vigoare. Această soluție conduce la dispersarea reglementărilor, dificultăților de aplicare și neclarităților privind competențele instituționale și mecanismele de implementare. În consecință, această opțiune a fost considerată necorespunzătoare.

Opțiunea selectată: Adoptarea unui act normativ (lege specială)

În urma analizei, sa optat pentru elaborarea unui proiect de lege . Această opțiune asigură un cadru normativ clar, coerent și unitar pentru reglementarea aspectelor ce țin de interoperabilitate, disponibilitatea datelor, autoritățile competente și implementarea serviciilor STI.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Proiectul are un impact direct asupra sectorului public, deoarece instituie un nou cadru de competențe, responsabilități și mecanisme de cooperare între autoritățile publice implicate în implementarea și monitorizarea sistemelor de transport inteligente. Impactul instituțional principal constă în desemnarea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale drept autoritate competentă în domeniul STI. Agenția Națională Transport Auto exercită atribuții specifice în cadrul acestui

domeniu, fiind responsabilă de administrare și operare Punctului Național de Acces, precum și asigurarea conformității tehnice și exercitarea funcției de control, inclusiv și instituirea Consiliului Național de consultare pentru STI ca platformă de dialog. Proiectul generează necesitatea dezvoltării de capacități administrative și tehnice pentru gestionarea datelor, aprobarea specificațiilor tehnice, asigurarea interoperabilității, monitorizarea conformității și raportarea către instituțiile relevante. Pe termen scurt, autoritățile publice vor trebui să elaboreze acte normative subsecvente și să organizeze mecanismele instituționale prevăzute de lege. Pe termen mediu și lung, se preconizează creșterea capacității administrative a statului de a gestiona servicii și aplicații STI interoperabile și de a asigura integrarea acestora în politicile de mobilitate, siguranță rutieră și digitalizare.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Implementarea proiectului implică costuri pentru sectorul public, în special dezvoltarea, operarea Punctului Național de Acces, dezvoltarea arhitecturii naționale STI și adaptarea sistemelor informative și a fluxurilor de date ale autorităților și entităților obligate. Costurile aferente implementării prevederilor proiectului de lege vor fi determinate în etapa elaborării actelor normative subsecvente și în cadrul procesului de planificare bugetară. Costurile urmează a fi suportate, după caz, din resursele aprobate în bugetele autorităților competente, cu posibilitatea atragerii resurselor externe, inclusiv a asistenței partenerilor de dezvoltare și a finanțărilor destinate a alinierii la acquis-ul UE. Totodată, la implementarea prevederilor proiectului de lege va genera, pe termen mediu, anumite cheltuieli administrative, în special participarea reprezentanților autorităților competente la activitățile și comitetele europene de standardizare, procesele de traducere și adoptare a standardelor relevante, precum și instruirea personalului implicat în aplicarea acestora.

În același timp, proiectul de lege creează condițiile necesare pentru implementarea unor soluții digitale mai sigure și mai eficiente în domeniul transporturilor, cu efecte economice pozitive, inclusiv prin reducerea accidentelor rutiere, creșterea eficienței transporturilor și a managementului traficului, precum și prin facilitarea atragerii investițiilor și a finanțărilor externe în domeniul mobilității inteligente. În acest context, impactul financiar al proiectului este unul sustenabil în etapa inițială și favorabil pe termen mediu și lung.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Impactul asupra sectorului privat este unul pozitiv. Prin stabilirea unor standarde clare și armonizate cu cele europene, proiectul de lege creează un cadru normativ stabil și previzibil pentru furnizorii de soluții digitale, operatorii de transport și dezvoltatorii de aplicații, facilitând dezvoltarea și implementarea serviciilor bazate pe sisteme de transport inteligente. Totodată, asigurarea interoperabilității sistemelor contribuie la reducerea costurilor operaționale și a riscurilor asociate utilizării unor soluții tehnice incompatibile, oferind mediului privat acces la un

cadru normativ coerent și stabil pentru dezvoltarea și implementarea soluțiilor inovatoare în domeniul mobilității.

Totodată, proiectul de lege creează premise pentru dezvoltarea pieței de tehnologii și servicii inteligente în domeniul transporturilor, inclusiv prin stimularea cooperării între operatorii de transport, furnizorii de tehnologii și dezvoltatorii de soluții digitale.

4.4. Impactul social

Deși proiectul de lege nu reglementează în mod direct domenii de natură socială, acesta generează o serie de efecte sociale pozitive indirecte, deoarece realizarea proiectelor de infrastructură de transport contribuie la mobilitate, accesibilitate, dezvoltare economică și conectivitate.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Proiectul implică aspecte legate de protecția datelor cu caracter personal, întrucât anumite aplicații și servicii ale sistemelor de transport inteligente presupun prelucrarea unor date care permit identificarea directă sau indirectă a persoanelor fizice. În acest context, proiectul prevede că prelucrarea acestor date se realizează exclusiv în scopul funcționării serviciilor STI, al asigurării siguranței rutiere și al gestionării eficiente a traficului, cu respectarea prevederilor Legii nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal. Totodată, sunt prevăzute măsuri privind utilizarea datelor anonimizate sau pseudonimizate, precum și garanții de securitate menite să prevină accesul sau utilizarea neautorizată a datelor.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu este aplicabil.

4.5. Impactul asupra mediului

Impactul asupra mediului este indirect pozitiv. Proiectul de lege creează cadrul pentru aplicarea standardelor tehnice în domeniul sistemelor de transport inteligente, facilitând implementarea unor soluții digitale care contribuie la optimizarea traficului și reducerea congestiei. Prin utilizarea tehnologiilor și a datelor standardizate, devine posibilă o gestionare mai eficientă a fluxurilor de transport, ceea ce poate conduce la scăderea consumului energetic și la reducerea emisiilor poluante generate de transport.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Proiectul generează o serie de beneficii strategice complementare:

- consolidează integrarea Republicii Moldova în rețeaua europeană de mobilitate digitală;
- facilitează participarea în proiecte regionale, dunărene și europene pe tema mobilității inteligente;
- stimulează inovarea și competitivitatea industriei locale prin acces la standarde internaționale moderne;
- pregătește ecosistemul tehnic național pentru investiții în infrastructuri digitale și soluții ITS de ultimă generație.

În ansamblu, proiectul creează fundamentul tehnic indispensabil pentru modernizarea transporturilor și pentru conectarea Republicii Moldova la spațiul european al mobilității digitale.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

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

Proiectul contribuie direct la:

- transpunerea **Directivei 2010/40/UE**, modificată prin Directiva (UE) 2023/2661;
- implementarea și aprobarea specificațiilor specifice ITS;

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

Proiectul de lege privind sistemele de transport inteligente instituie baza juridică primară pentru dezvoltarea și implementarea sistemelor de transport inteligente în Republica Moldova. Totodată, acesta creează temeiul legal pentru elaborarea ulterioară a actelor normative ale Guvernului și ale autorităților competente, necesare aplicării standardelor și specificațiilor în domeniu. Prin prevederile sale, proiectul contribuie la asigurarea cadrului necesar pentru standardizare, interoperabilitate și securitate în utilizarea sistemelor de transport inteligente, precum și la eliminarea fragmentării normative existente în domeniu.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

Proiectul va fi supus procedurii de avizare în conformitate cu prevederile art. 32 din Legea nr. 100/2017 privind actele normative.

În scopul respectării prevederilor art. 11 al Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul de lege și nota de fundamentare vor fi plasate pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale www.midr.gov.md.

Anunțul cu privire la inițierea procesului de elaborare a proiectului de lege privind Sistemele de Transport Inteligente a fost plasat pe pagina web oficială a MIDR (compartimentul „Transparența”, directoriul Transparență decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor) și pe portalul guvernamental particip.gov.md

https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16347

Totodată, în vederea respectării prevederilor art. 32 al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul urmează a fi avizat de către:

- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Finanțelor;
- Serviciul Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică;
- Agenția Guvernare Electronică;
- Agenția Proprietății Publice (Î.S. Calea Ferată din Moldova, S.A. Administrația Națională a Drumurilor, Î.S. MOLDATSA, Î.S. Portul Fluvial

Ungheni);

- Congresul Autorităților Locale din Moldova.

7. Concluziile expertizelor

După definitivarea proiectului în urma procesului de avizare, proiectul de act normativ va fi remis spre expertizare către:

- Centrul Național Anticorupție;
- Ministerul Justiției.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Proiectul de lege creează baza juridică necesară pentru elaborarea și adoptarea actelor normative subsecvente, inclusiv hotărâri ale Guvernului și acte ale autorităților competente, care vor stabili aspectele tehnice și procedurale privind implementarea sistemelor de transport inteligente și aplicarea standardelor relevante în domeniu.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Pentru aplicarea prevederilor legii vor fi operate modificări și completări în legislația națională aferente domeniului transportului rutier.

Secretar general

Angela ȚURCANU

TABEL DE CONCORDANȚĂ
a Proiectului de lege privind Sistemele de Transport Inteligente

1	Titlul actului Uniunii Europene inclusiv cea mai recentă modificare, nr.CELEX Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2023/2661 (versiune consolidată la 20.12.2023) CELEX:32023L2661, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 2023/2661 din 30.11.2023			
2	Titlul proiectului de act normativ național Proiectul Legii privind Sistemele de Transport Inteligente.			
3	Gradul general de compatibilitate Compatibil			
4	Autoritatea/persoana responsabilă Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale/Vasile Belibov			
5	Data întocmirii/actualizării 06.04.2026.			
Actul Uniunii Europene		Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Observațiile
6		7	8	9
Articolul 1 Obiect și domeniu de aplicare (1) Prezenta directivă stabilește un cadru de sprijinire a implementării și utilizării coordonate și coerente a sistemelor de transport inteligente în cadrul Uniunii, în special de-a lungul frontierelor dintre statele membre, și prevede condițiile generale necesare în acest scop.		Capitolul I DISPOZIȚII GENERALE Articolul 1.Scopul și obiectul reglementării (1) Prezenta lege stabilește cadrul juridic privind implementarea și utilizarea coordonată și coerentă a sistemelor de transport inteligente pe teritoriul Republicii Moldova și prevede condițiile generale necesare în acest scop.	Compatibil	
(2) Prezenta directivă prevede elaborarea specificațiilor pentru acțiuni în cadrul domeniilor prioritare menționate la articolul 2, precum și elaborarea, după caz, a standardelor necesare.		(2) Prezenta lege prevede aprobarea specificațiilor pentru acțiuni în cadrul domeniilor prioritare menționate la articolul 2, precum și a standardelor necesare, după caz.	Compataibil	
(2a) Prezenta directivă prevede disponibilitatea datelor și implementarea serviciilor STI în domeniile prioritare menționate la articolul 2, cu zona geografică acoperită specifică în ceea ce privește datele,		(3) Prezenta lege prevede tipurile de date disponibile cu zona geografică acoperită specifică care figurează în anexa III și serviciile STI cu zona geografică acoperită specifică care figurează în anexa IV.	Compataibil	

care figurează în anexa III și, în ceea ce privește serviciile STI, zona geografică acoperită specifică care figurează în anexa IV.			
(3) Prezenta directivă se aplică aplicațiilor și serviciilor STI în domeniul transportului rutier, precum și interfețelor acestora cu alte moduri de transport, fără a aduce atingere aspectelor legate de securitatea națională sau necesare în domeniul apărării.	(4) Prezenta lege se aplică aplicațiilor și serviciilor STI în domeniul transportului rutier, precum și interfețelor acestora cu alte moduri de transport, fără a aduce atingere aspectelor legate de securitatea națională sau necesare în domeniul apărării.	Compatibil	
<p>Articolul 2 Domenii prioritare</p> <p>(1) În sensul prezentei directive, următoarele domenii constituie domenii prioritare pentru elaborarea și utilizarea de specificații și standarde:</p> <p>(a) Domeniul prioritar I – serviciile STI de informare și de mobilitate;</p> <p>(b) Domeniul prioritar II – serviciile STI de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului;</p> <p>(c) Domeniul prioritar III – serviciile STI pentru siguranța și securitatea rutieră;</p> <p>(d) Domeniul prioritar IV – serviciile STI de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată.</p>	<p>Articolul 2 Domenii prioritare</p> <p>(1) În sensul prezentei legi, următoarele domenii constituie domenii prioritare pentru elaborarea și utilizarea de specificații și standarde:</p> <p>(a) Domeniul prioritar I – serviciile STI de informare și de mobilitate;</p> <p>(b) Domeniul prioritar II – serviciile STI de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului;</p> <p>(c) Domeniul prioritar III – serviciile STI pentru siguranța și securitatea rutieră;</p> <p>(d) Domeniul prioritar IV – serviciile STI de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată.</p>	Compatibil	
(2) Sfera de aplicare a domeniilor prioritare sunt menționate în anexa I.	(2) Sfera de aplicare a domeniilor prioritare sunt menționate în anexa I.	Compatibil	

<p>Articolul 3 Acțiuni prioritare În cadrul domeniilor prioritare, următoarele acțiuni constituie acțiuni prioritare pentru elaborarea și utilizarea de specificații și standarde, astfel cum sunt prevăzute în anexa I:</p> <p>(a) furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale;</p> <p>(b) furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic;</p> <p>(c) datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic, referitoare la siguranța rutieră;</p> <p>(d) furnizarea în mod armonizat a unui sistem eCall interoperabil la nivelul UE;</p> <p>(e) furnizarea unor servicii de informare referitoare la spații de parcare sigure pentru camioane și vehicule comerciale;</p>	<p>Articolul 3 Acțiuni prioritare În cadrul domeniilor prioritare, următoarele acțiuni constituie acțiuni prioritare pentru elaborarea și utilizarea de specificații și standarde, astfel cum sunt prevăzute în anexa I:</p> <p>(a) furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale;</p> <p>(b) furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic;</p> <p>(c) datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic, referitoare la siguranța rutieră;</p> <p>(d) furnizarea în mod armonizat a unui sistem eCall interoperabil la nivelul UE;</p> <p>(e) furnizarea unor servicii de informare referitoare la spații de parcare sigure pentru camioane și vehicule comerciale;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>Articolul 4 Definiții În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:</p> <p>1. „sisteme de transport inteligente” sau „STI” înseamnă sisteme în cadrul cărora se aplică tehnologii ale informației și comunicațiilor în domeniul transportului rutier, inclusiv infrastructură, vehicule și utilizatori, în gestionarea traficului și gestionarea mobilității, precum și pentru interfețe cu alte moduri de transport;</p>	<p>Articolul 4 Noțiuni principale În sensul prezentei directive, se aplică următoarele definiții:</p> <p>1. „sisteme de transport inteligente” sau „STI” înseamnă sisteme în cadrul cărora se aplică tehnologii ale informației și comunicațiilor în domeniul transportului rutier, inclusiv infrastructură, vehicule și utilizatori, în gestionarea traficului și gestionarea mobilității, precum și pentru interfețe cu alte moduri de transport;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>2. „interoperabilitate” înseamnă capacitatea sistemelor și a proceselor comerciale care se află la baza acestora de a face schimb de date, informații și cunoștințe, făcând posibilă continuitatea serviciilor STI;</p>	<p>2. „interoperabilitate” înseamnă capacitatea sistemelor și a proceselor comerciale care se află la baza acestora de a face schimb de date, informații și cunoștințe, făcând posibilă continuitatea serviciilor STI;</p>	<p>Compatibil</p>	

3. „aplicație STI” înseamnă un instrument operațional pentru aplicarea STI;	3. „aplicație STI” înseamnă un instrument operațional pentru aplicarea STI;	Compatibil	
4. „serviciu STI” înseamnă furnizarea unei aplicații STI într-un cadru organizațional și operațional bine definit pentru a contribui la siguranța utilizatorilor, la eficiență, la o mobilitate durabilă ori la confort sau pentru a facilita sau a sprijini operațiunile de transport și de călătorie;	4. „serviciu STI” înseamnă furnizarea unei aplicații STI într-un cadru organizațional și operațional bine definit pentru a contribui la siguranța utilizatorilor, la eficiență, la o mobilitate durabilă ori la confort sau pentru a facilita sau a sprijini operațiunile de transport și de călătorie;	Compatibil	
5. „furnizor de servicii STI” înseamnă orice furnizor, public sau privat, de servicii STI;	5. „furnizor de servicii STI” înseamnă orice furnizor, public sau privat, de servicii STI;	Compatibil	
6. „utilizator de STI” înseamnă orice utilizator de aplicații sau servicii STI, inclusiv călătorii, participanții la trafic vulnerabili, utilizatorii și operatorii infrastructurii de transport rutier, administratorii parcurilor de vehicule și operatorii serviciilor de urgență;	6. „utilizator de STI” înseamnă orice utilizator de aplicații sau servicii STI, inclusiv călătorii, participanții la trafic vulnerabili, utilizatorii și operatorii infrastructurii de transport rutier, administratorii parcurilor de vehicule și operatorii serviciilor de urgență;	Compatibil	
7. „participanți la trafic vulnerabili” înseamnă participanți la trafic nemotorizați, cum ar fi pietonii, cicliștii, motocicliștii, precum și persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă sau cu capacități de orientare redusă;	7. „participanți la trafic vulnerabili” înseamnă participanți la trafic nemotorizați, cum ar fi pietonii, cicliștii, motocicliștii, precum și persoanele cu handicap sau cu mobilitate redusă sau cu capacități de orientare redusă;	Compatibil	
8. „dispozitiv nomad” înseamnă un dispozitiv portabil de comunicație sau de informare, care poate fi adus în interiorul vehiculului pentru a ajuta la conducerea acestuia și/sau la operațiile de transport;	8. „dispozitiv nomad” înseamnă un dispozitiv portabil de comunicație sau de informare, care poate fi adus în interiorul vehiculului pentru a ajuta la conducerea acestuia și/sau la operațiile de transport;	Compatibil	
9. „platformă” înseamnă o unitate aflată la bord sau în exterior, care permite implementarea, furnizarea, exploatarea și integrarea aplicațiilor și serviciilor STI;	9. „platformă” înseamnă o unitate aflată la bord sau în exterior, care permite implementarea, furnizarea, exploatarea și integrarea aplicațiilor și serviciilor STI;	Compatibil	
10. „arhitectură” înseamnă proiectul conceptual care definește structura, comportamentul și integrarea unui sistem dat în mediul său înconjurător;	10. „arhitectură” înseamnă proiectul conceptual care definește structura, comportamentul și integrarea unui sistem dat în mediul său înconjurător;	Compatibil	

11. „interfață” înseamnă un dispozitiv între sisteme, care asigură mijlocul prin care acestea se pot conecta și pot interacționa;	11. „interfață” înseamnă un dispozitiv între sisteme, care asigură mijlocul prin care acestea se pot conecta și pot interacționa;	Compatibil	
12. „compatibilitate” înseamnă capacitate a generală a unui dispozitiv sau a unui sistem de a lucra cu un alt dispozitiv sau sistem fără a avea loc modificări;	12. „compatibilitate” înseamnă capacitatea generală a unui dispozitiv sau a unui sistem de a lucra cu un alt dispozitiv sau sistem fără a avea loc modificări;	Compatibil	
13. „continuitatea serviciilor” înseamnă capacitatea de a asigura un serviciu neîntrerupt în rețelele de transport în întreaga Uniune;	13. „continuitatea serviciilor” înseamnă capacitatea de a asigura un serviciu neîntrerupt în rețelele de transport în întreaga Uniune;	Compatibil	
14. „date rutiere” înseamnă date referitoare la caracteristicile e infrastructurii rutiere, inclusiv la semnele de circulație fixe și la caracteristicile de reglementare ale acestora privind siguranța, precum și la infrastructura de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi;	14. „date rutiere” înseamnă date referitoare la caracteristicile e infrastructurii rutiere, inclusiv la semnele de circulație fixe și la caracteristicile de reglementare ale acestora privind siguranța, precum și la infrastructura de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi;	Compatibil	
15. „date privind traficul” înseamnă date anterioare și în timp real referitoare la caracteristicile traficului rutier;	15. „date privind traficul” înseamnă date anterioare și în timp real referitoare la caracteristicile traficului rutier;	Compatibil	
16. „date privind călătoria” înseamnă date de bază, precum orar e și tarife ale mijloacelor de transport în comun, necesare în vederea furnizării de informații privind călătoriile multimodale înaintea și în timpul călătoriei, pentru a facilita planificarea, rezervarea și adaptarea acesteia;	16. „date privind călătoria” înseamnă date de bază, precum orar e și tarife ale mijloacelor de transport în comun, necesare în vederea furnizării de informații privind călătoriile multimodale înaintea și în timpul călătoriei, pentru a facilita planificarea, rezervarea și adaptarea acesteia;	Compatibil	
17. „specificație” înseamnă o măsură obligatorie prin care sunt stabilite dispoziții cuprinzând cerințe, proceduri și orice alte norme relevante;	17. „specificație” înseamnă o măsură obligatorie prin care sunt stabilite dispoziții cuprinzând cerințe, proceduri și orice alte norme relevante;	Compatibil	
18. „standard” înseamnă un standard astfel cum este definit la articolul 2 punctul 1 din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului (1);	18. „standard” înseamnă un standard astfel cum este definit la articolul 2 punctul 1 din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului (1);	Compatibil	

19. „sisteme de transport inteligente cooperative” sau „STI-C” înseamnă sisteme de transport inteligente care le permit utilizatorilor STI să interacționeze și să coopereze prin schimburi de mesaje securizate și de încredere, fără a avea cunoștințe anterioare unii despre ceilalți și în mod nediscriminatoriu;	19. „sisteme de transport inteligente cooperative” sau „STI-C” înseamnă sisteme de transport inteligente care le permit utilizatorilor STI să interacționeze și să coopereze prin schimburi de mesaje securizate și de încredere, fără a avea cunoștințe anterioare unii despre ceilalți și în mod nediscriminatoriu;	Compatibil	
20. „serviciu STI-C” înseamnă un serviciu STI furnizat prin intermediul STI-C;	20. „serviciu STI-C” înseamnă un serviciu STI furnizat prin intermediul STI-C;	Compatibil	
21. „disponibilitatea datelor” înseamnă că datele există într-un format digital care poate fi citit automat;	21. „disponibilitatea datelor” înseamnă că datele există într-un format digital care poate fi citit automat;	Compatibil	
22. „punct de acces național” înseamnă o interfață digitală creată de un stat membru, care constituie un punct unic de acces la date, astfel cum este definită în specificațiile menționate la articolul 6;	22. „punct de acces național” înseamnă o interfață digitală creată de un stat membru, care constituie un punct unic de acces la date, astfel cum este definită în specificațiile menționate la articolul 6;	Compatibil	
23. „accesibilitatea datelor” înseamnă că există posibilitatea de a solicita și de a obține date într-un format digital care poate fi citit automat;	23. „accesibilitatea datelor” înseamnă că există posibilitatea de a solicita și de a obține date într-un format digital care poate fi citit automat;	Compatibil	
24. „serviciu de mobilitate digital multimodal” înseamnă un serviciu care furnizează informații referitoare la datele privind traficul și călătoriile, cum ar fi amplasarea echipamentelor de transport, orarele, disponibilitatea sau tarifele pentru mai multe moduri de transport, putând include caracteristici care permit efectuarea de rezervări sau de plăți sau emiterea de bilete;	24. „serviciu de mobilitate digital multimodal” înseamnă un serviciu care furnizează informații referitoare la datele privind traficul și călătoriile, cum ar fi amplasarea echipamentelor de transport, orarele, disponibilitatea sau tarifele pentru mai multe moduri de transport, putând include caracteristici care permit efectuarea de rezervări sau de plăți sau emiterea de bilete;	Compatibil	
25. „informații de bază” înseamnă informații care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive și care au fost considerate relevante pentru informarea utilizatorilor drumurilor și a utilizatorilor STI, în special de către autoritățile rutiere, în cazul în care	25. „informații de bază” înseamnă informații care intră în domeniul de aplicare al prezentei directive și care au fost considerate relevante pentru informarea utilizatorilor drumurilor și a utilizatorilor STI, în special de către autoritățile rutiere, în cazul în care	Compatibil	

acestea sunt responsabile pentru astfel de informații;	acestea sunt responsabile pentru astfel de informații;		
26. „drum principal” înseamnă un drum din afara zonelor urbane desemnat de un stat membru, care conectează orașe sau regiuni importante sau ambele și care nu este clasificat ca făcând parte din rețeaua rutieră transeuropeană globală sau ca autostradă.	26. „drum principal” înseamnă un drum din afara zonelor urbane desemnat de un stat membru, care conectează orașe sau regiuni importante sau ambele și care nu este clasificat ca făcând parte din rețeaua rutieră transeuropeană globală sau ca autostradă.	Compatibil	
<p>Articolul 4a Programul de lucru</p> <p>(1) Până la 21 decembrie 2024, Comisia, după consultarea Grupului consultativ european pentru STI instituit prin Decizia Comisiei din 4 mai 2011 și a părților interesate relevante, adoptă un act de punere în aplicare prin care stabilește un program de lucru. Respectivul act de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (4). Programul de lucru include cel puțin următoarele elemente:</p> <p>(a) obiective și date pentru punerea sa în aplicare în fiecare an, indicându-se lucrările pentru care se elaborează specificații în conformitate cu articolul 6;</p> <p>(b) tipurile de date pe care Comisia intenționează să le adauge sau să le elimine din anexa III prin actele delegate menționate la articolul 7 alineatul (1a);</p> <p>(c) lucrări pregătitoare care urmează să fie desfășurate de Comisie în cooperare cu părțile interesate și cu statele membre în temeiul articolului 7 alineatul (1).</p>	<p>Art. 17. Dispoziții finale și tranzitorii</p> <p>(1) Prezenta lege intră în vigoare la data de 31 ianuarie 2027.</p> <p>(2) Guvernul, până la intrarea în vigoare a prezentei legi:</p> <p>a) va prezenta Parlamentului propuneri pentru a aduce legislația în conformitate cu prezenta lege;</p> <p>b) va aduce actele sale normative în conformitate cu prezenta lege;</p> <p>c) va asigura elaborarea și aprobarea actelor normative necesare pentru implementarea prezentei legi.</p> <p>(3) În termen de 6 luni de la data publicării, Guvernul va adopta Strategia națională STI și Planul de acțiuni 2026–2030.</p> <p>(4) În termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a Strategiei naționale STI și a Planului de acțiuni 2026–2030, MIDR va aproba:</p> <p>a) arhitectura națională STI;</p> <p>b) reglementările tehnice aferente PNA și serviciilor prioritare</p>	Prevederi UE neaplicabile	La Articolul 17 din proiectul legii privind Sistemele de Transport Inteligente „Se stabilesc termene pentru adoptarea Strategiei naționale STI și a Planului de acțiuni 2026–2030, precum și pentru aprobarea arhitecturii naționale STI și a reglementărilor tehnice aferente PNA și serviciilor prioritare.”
(2) Înainte de fiecare prelungire ulterioară cu cinci ani a competenței de a adopta acte delegate în conformitate cu articolul 12 alineatul (2), Comisia adoptă acte de punere în aplicare de stabilire a unui nou program de lucru care include cel puțin elementele menționate la alineatul (1) literele (a)-(c).			

<p>Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (4).</p>			
<p>Articolul 5 Aplicarea specificațiilor la implementarea STI (1) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că specificațiile adoptate de Comisie în conformitate cu articolul 6 se aplică serviciilor și aplicațiilor STI atunci când aceste aplicații și servicii STI sunt implementate, în conformitate cu principiile prevăzute în anexa II. Aceasta nu aduce atingere dreptului fiecărui stat membru de a decide cu privire la implementarea unor astfel de aplicații și servicii pe teritoriul său. Acest drept nu aduce a tingere articolului 6a.</p>	<p>Articolul 5. Aprobarea și aplicarea specificațiilor la implementarea STI (1) Guvernul aprobă specificațiile necesare pentru implementarea serviciilor STI în cadrul domeniilor și acțiunilor prioritare stabilite la articolele 2 și 3, luând în considerare specificațiile adoptate la nivel european. (2) Specificațiile aprobate la alin. 1 se aplică tuturor serviciilor și aplicațiilor STI în conformitate cu principiile prevăzute în anexa II, fără ca prin acestea să se aducă atingere dreptului Republicii Moldova de a decide cu privire la implimentarea unor astfel de servicii și aplicații STI pe teritoriul său. (3) În lipsa unor specificații tehnice depline pentru domeniile prioritare ale STI, Guvernul cooperează cu autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene pentru stabilirea cerințelor tehnice necesare asigurării interoperabilității. (4) Cooperarea vizează interoperabilitatea arhitecturilor punctelor de acces naționale, utilizarea profilurilor de date și a metadatelor armonizate, asigurarea accesului securizat la date, precum și organizarea activităților de formare și informare pentru furnizorii și utilizatorii de date STI.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(2) Atunci când este cazul, statele membre cooperează, inclusiv cu părțile interesate relevante, în ceea ce privește domeniile prioritare, în măsura în care nu s-a adoptat</p>		<p>Compatibil</p>	

<p>nicio specificație cu privire la domeniile prioritare respective.</p>			
<p>(3) De asemenea, statele membre cooperează, de exemplu prin intermediul unor proiecte de coordonare sprijinite de Uniune și, dacă este cazul, cu părțile interesate relevante, cu privire la aspectele operaționale ale punerii în aplicare a specificațiilor adoptate de Comisie, cum ar fi standardele și profilurile armonizate la nivelul Uniunii, definițiile comune, metadatele comune, cerințele comune de calitate și aspectele legate de interoperabilitatea arhitecturilor punctelor de acces naționale, condițiile comune pentru schimbul de date, accesul securizat, precum și activitățile comune de formare și informare. În ceea ce privește cerințele aplicabile furnizorilor de date, utilizatorilor de date și furnizorilor de servicii STI prevăzute în specificații, statele membre cooperează, de asemenea, cu privire la practicile de evaluare a conformității cu cerințele respective, la dezvoltarea de mecanisme pentru asigurarea respectării cerințelor respective și la chestiuni referitoare la cooperarea transfrontalieră.</p>		<p>Compatibil</p>	
<p>Articolul 6 Specificații (1) Comisia adoptă mai întâi specificațiile necesare pentru a asigura compatibilitatea, interoperabilitatea și continuitatea implementării și utilizării operaționale a STI pentru acțiunile prioritare.</p>	<p>Articolul 5. Aprobarea și aplicarea specificațiilor la implementarea STI (1) Guvernul aprobă specificațiile necesare pentru implementarea serviciilor STI în cadrul domeniilor și acțiunilor prioritare stabilite la articolele 2 și 3, luând în considerare specificațiile adoptate la nivel european. (2) Specificațiile aprobate la alin. 1 se aplică tuturor serviciilor și aplicațiilor STI în conformitate cu principiile prevăzute în anexa II, fără ca prin acestea să se aducă atingere dreptului Republicii Moldova de a decide</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Articolul se referă la competența Comisiei Europene de adoptare a specificațiilor tehnice.</p> <p>Republica Moldova preia/adoptă prin acte subsecvente, specificațiile adoptate de Comisia Europeană conform articolului 5</p>

	<p>cu privire la implementarea unor astfel de servicii și aplicații STI pe teritoriul său.</p> <p>(3) În lipsa unor specificații tehnice depline pentru domeniile prioritare ale STI, Guvernul cooperează cu autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene pentru stabilirea cerințelor tehnice necesare asigurării interoperabilității.</p> <p>(4) Cooperarea vizează interoperabilitatea arhitecturilor punctelor de acces naționale, utilizarea profilurilor de date și a metadatelor armonizate, asigurarea accesului securizat la date, precum și organizarea activităților de formare și informare pentru furnizorii și utilizatorii de date STI.</p>		<p>din proiectul legii privind Sistemele de Transport Inteligente.</p>
<p>(2) Comisia are drept obiectiv adoptarea specificațiilor pentru una sau mai multe dintre acțiunile prioritare până la 27 februarie 2013. După caz, în termen de cel mult 12 luni de la adoptarea specificațiilor necesare pentru o acțiune prioritară și după realizarea unei evaluări a impactului cuprinzând o analiză costuri/beneficii, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului o propunere în conformitate cu articolul 294 din TFUE, privind implementarea acestei acțiuni prioritare.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>(3) Odată stabilite specificațiile necesare pentru acțiunile prioritare, Comisia adoptă specificații care să asigure compatibilitatea, interoperabilitatea și continuitatea implementării și utilizării operaționale a STI pentru alte acțiuni din domeniile prioritare.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	

<p>(4) În cazul în care acest lucru este relevant și în funcție de domeniul acoperit de specificație, specificația include unul sau mai multe dintre următoarele tipuri de dispoziții:</p> <p>(a) dispoziții funcționale care descriu rolul diferitelor părți interesate și fluxul de informații schimbate între acestea;</p> <p>(b) dispoziții tehnice care furnizează mijloacele tehnice pentru a îndeplini dispozițiilor funcționale;</p> <p>(c) dispoziții organizatorice care descriu obligațiile procedur ale ale diferitelor părți interesate;</p> <p>(d) dispoziții referitoare la servicii care descriu diferitele niveluri ale serviciilor și conținutul acestora pentru aplicațiile și serviciile STI.</p>			
<p>(5) Fără a aduce atingere procedurilor prevăzute în Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului (1), specificațiile indică, acolo unde este cazul, situațiile în care statele membre pot să stabilească norme suplimentare privind furnizarea de servicii STI pe întregul lor teritoriu sau pe o parte a acestuia, după ce notifică acest lucru Comisiei. Aceste norme nu trebuie să împiedice interoperabilitatea.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>(6) După caz, specificațiile se bazează pe oricare dintre standardele menționate la articolul 8. Specificațiile includ norme de stabilire a parametrilor legați de calitate și de adecvarea pentru utilizare. După caz și în special atunci când acest lucru este justificat în interesul siguranței și al interoperabilității, specificațiile includ norme privind evaluarea conformității și supravegherea pieței, inclusiv o clauză de salvagardare, în conformitate cu Decizia nr. 768/2008/CE.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	

<p>Statele membre pot desemna unul sau mai multe organisme competente pentru a efectua evaluarea conformității cu cerințele prevăzute în specificații, sub rezerva oricăror norme specifice privind evaluarea stabilite în aceasta. Specificațiile respectă principiile enunțate în anexa II.</p>			
<p>(7) Comisia realizează o evaluare a impactului, inclusiv o analiză costuri/beneficii, înainte de adoptarea specificațiilor.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>(8) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 12, pentru stabilirea specificațiilor menționate la prezentul articol. Respectivele acte delegate nu acoperă mai mult de un domeniu prioritar și pentru fiecare dintre acțiunile prioritare se adoptă un act delegat separat.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>Articolul 6a Disponibilitatea datelor și implementarea serviciilor STI</p> <p>(1) Statele membre se asigură că, în cazul în care informațiile de bază există deja, datele sunt disponibile pentru zona geografică acoperită aferentă fiecărui tip de date prevăzut în anexa III.</p> <p>Statele membre se asigură că datele corespunzătoare informațiilor de bază create sau actualizate la data prevăzută în coloana a trei a din anexa III sau după această dată sunt puse la dispoziție fără întârziere. De asemenea, statele membre se asigură că, cu excepția cazului în care se prevede altfel în anexa III, alte date care corespund tuturor informațiilor de bază existente, create sau actualizate înainte de data prevăzută în coloana a patra din anexa respectivă sunt puse la dispoziție fără întârziere după data respectivă.</p>	<p>Articolul 6. Disponibilitatea datelor și implementarea serviciilor STI</p> <p>(1) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale se asigură că:</p> <p>a) în cazul în care informațiile de bază există deja, datele sunt disponibile pentru zona geografică acoperită aferentă fiecărui tip de date prevăzut în anexa III la prezenta lege.</p> <p>b) datele de bază create sau actualizate la data prevăzută în coloana a treia din anexa III sau după această dată se pun la dispoziție în termen.</p> <p>c) cu excepția cazului în care se prevede altfel în anexa III, alte date care corespund tuturor informațiilor de bază existente, create sau actualizate înainte de data prevăzută în coloana a patra din anexa respectivă sunt puse la dispoziție în termen.</p>	<p>Compatibil</p>	

În cazul în care nu este indicată nicio dată în coloana a patra din anexa III, datele aplicabile se definesc prin intermediul unui act delegat adoptat în temeiul articolului 7.	(2) În absența unei date specifice în coloana a patra din Anexa III, datele aplicabile și termenele de disponibilitate se stabilesc de Guvern.		
Termenele prevăzute la prezentul alineat se aplică numai infrastructurii existente. Pentru infrastructura finalizată la o dată ulterioară, aceste termene se interpretează ca fiind datele de finalizare.	(3) Termenele de punere la dispoziție a datelor menționate la alin. (1) și (2) se aplică infrastructurii existente. Pentru drumurile și sistemele finalizate ulterior, termenele se calculează de la data recepției finale a lucrărilor.		
Statele membre asigură accesibilitatea datelor respective prin intermediul punctelor de acces naționale până la aceeași dată.	(4) Accesibilitatea datelor menționate se asigură prin intermediul Punctului Național de Acces, respectând termenele de disponibilitate stabilite de prezenta lege.		
(2) Statele membre se asigură că serviciile STI menționate în anexa IV sunt implementate pentru zona geografică acoperită cât mai curând posibil și, în orice caz, până cel târziu la datele corespunzătoare stabilite în anexa respectivă.	(5) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale asigură implementarea serviciilor STI prevăzute în Anexa nr. IV pentru zona geografică stabilită în cel mai scurt timp posibil, dar nu mai târziu de datele limită menționate în anexa respectivă.	Compatibil	
Articolul 7 Modificarea anexei III (1) Înainte de adoptarea actelor delegate în temeiul prezentului articol, Comisia, în cadrul procesului de consultare periodică și împreună cu experții desemnați de statele membre și cu părțile interesate, verifică maturitatea descrierilor conținutului digital al tipurilor de date care urmează să fie puse la dispoziție în conformitate cu articolul 6a și asigură finalizarea lucrărilor pregătitoare adecvate.		Prevederi UE neaplicabile	
(1a) În urma unei analize cost-beneficiu și a unor consultări adecvate și ținând seama de		Prevederi UE neaplicabile	

<p>evoluția pieței și a tehnologiei în întreaga Uniune, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 12 pentru a modifica anexa III prin:</p> <p>(a) adăugarea tipurilor de date care intră în domeniul de aplicare al uneia dintre categoriile sau subcategoriile de date menționate în anexa III și care sunt enumerate în specificațiile stabilite în temeiul articolului 6 alineatul (8), în cazul în care, conform unei analize cost-beneficiu, disponibilitatea unor astfel de tipuri de date aduce beneficii și îmbunătățiri substanțiale și justificate în mod clar în ceea ce privește durabilitatea transporturilor, siguranța și securitatea transporturilor sau eficiența și gestionarea transporturilor, precum și definirea datelor aplicabile;</p> <p>(b) eliminarea unor tipuri de date din anexa III, în cazul în care acest lucru este justificat în mod clar;</p> <p>(c) stabilirea datelor aplicabile pentru tipurile de date enumerate în anexa III pentru cazurile în care, începând cu 20 decembrie 2023, nu au fost stabilite date.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>(2) Actele delegate adoptate în temeiul alineatului (1a) de la prezentul articol sunt în concordanță cu tipurile de date stabilite în cel mai recent program de lucru adoptat în conformitate cu articolul 14a.</p> <p>Actele delegate respective se referă, după caz, la conținutul digital definit în cadrul lucrărilor pregătitoare menționate la alineatul (1) de la prezentul articol. Actele delegate respective nu acoperă mai mult de un domeniu prioritar.</p>			

<p>(3) Zona geografică acoperită pentru un tip de date, astfel cum se menționează la alineatul (1a) literele (a) și (c), este fie identică, fie mai limitată decât cea definită în anexa III pentru categoriile sau subcategoriile din care face parte tipul de date, urmând, după caz, o abordare etapizată.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>(4) Datele prevăzute în actele delegate menționate la alineatul (1a) literele (a) și (c):</p> <p>(a) în ceea ce privește coloana a treia din anexa III, nu pot fi stabilite înainte de expirarea a doi ani de la intrarea în vigoare a actului delegat în cauză și, după caz, urmează o abordare etapizată;</p> <p>(b) în ceea ce privește coloana a patra din anexa III, nu pot fi stabilite înainte de expirarea a patru ani de la intrarea în vigoare a actului delegat în cauză.</p> <p>În cazul în care în coloana a treia din anexa III este deja specificată o dată, data pentru coloana a patra:</p> <p>(a) nu poate fi stabilită înainte de expirarea a doi ani de la data specificată în coloana a treia și nu poate fi stabilită înainte de expirarea a doi ani de la intrarea în vigoare a actului delegat în cauză;</p> <p>(b) în ceea ce privește datele statice privind traficul multimo dal pentru serviciile de informare cu privire la călătoriile multimodale l a nivelul UE (localizarea nodurilor de acces identificate) pe înt reaga rețea de transport a Uniunii, nu pot fi stabilite înainte de 31 decembrie 2032.</p> <p>Cu toate acestea, în cazul în care disponibilitatea datelor existente corespunzătoare informațiilor create sau actualizate înainte de data prevăzută în coloana a treia din anexa III nu este</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	

<p>considerată necesară d in motiv că informațiile corespunzătoare se perimează rapid, actele delegate adoptate în temeiul alineatului (1a) literele (a) și (c) de la prezentul articol pot indica în coloana a patra din anexa III că obligați a prevăzută la articolul 6a alineatul (1) al patrulea paragraf nu se aplică unor astfel de date.</p>			
<p>(5) Atunci când adoptă acte delegate în temeiul prezentului articol, Comisia ține seama de cerințele Regulamentului (UE) 2016/679 și ale Directivei 2002/58/CE, în special în ceea ce privește riscul de interferență cu datele cu caracter personal, precum și costurile și resursele umane necesare pentru a pune la dispoziție datele relevante la un nivel de calitate suficient pentru a se asigura că respectivele interfețe, costuri și resurse, în special cele suportate de autoritățile publice, sunt menținute la un nivel minim. Comisia ia în considerare, de asemenea, costurile și sarcina administrativă care le revin operatorilor privați cărora li se poate solicita să furnizeze datele.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>Articolul 7a Măsuri provizorii (1) Fără a aduce atingere mecanismelor de pregătire și răspuns în caz de incidente, cum ar fi cele instituite în temeiul Directivei (UE) 2016/1148 a Parlamentului European și a Consiliului, Comisia poate adopta, într-o situație de urgență, la cererea unui stat membru sau din proprie inițiativă, acte de punere în aplicare imediat aplicabile prin care să stabilească măsuri de contracarare a cauzelor și a consecințelor situației respective, cum ar fi suspendarea obligațiilor în cadrul domeniilor prioritare stabilite la articolul 2. Comisia informează statele membre cât mai curând posibil atunci</p>	<p>Articolul 7. Măsuri provizorii În situații justificate de motive de siguranță publică, securitate națională, situații de urgență sau protejarea interesului public major, Guvernul poate suspenda temporar aplicarea unor specificații adoptate conform prezentei legi.</p>	<p>Compatibil</p>	

când consideră că a apărut o situație de urgență.			
(2) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare în conformitate cu alineatul (1) numai în cazul unei situații de urgență neprevăzute generate de compromiterea disponibilității sau a integrității serviciilor STI care fac obiectul specificațiilor adoptate în conformitate cu articolul 6, atunci când o astfel de situație este de natură să compromită funcționarea corespunzătoare și în condiții de siguranță a sistemului de transport al Uniunii sau are un efect negativ asupra siguranței rutiere și numai în cazul în care nu se poate preconiza că aplicarea unui mecanism de răspuns în caz de incidente sau modificarea specificațiilor în conformitate cu articolul 6 va asigura un răspuns prompt și eficace. Măsurile adoptate de Comisie se limitează strict la abordarea cauzelor și a consecințelor situațiilor de urgență respective.		Prevederi UE neaplicabile	
(3) Adoptarea de măsuri provizorii în conformitate cu prezentul articol nu aduce atingere competenței statelor membre de a lua măsuri într-o situație de urgență legată de chestiuni de securitate națională sau de apărare care afectează aplicațiile și serviciile STI implementate pe teritoriul lor.			
4) Actele de punere în aplicare menționate la alineatul (1) se adoptă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 15 alineatul (3). Respectivul act de punere în aplicare are o perioadă de valabilitate de cel mult opt luni. Comisia informează statele membre atunci când consideră că situația de urgență a încetat. Comisia abrogă respectivul act de punere în aplicare de îndată ce situația respectivă a încetat sau atunci când Comisia a modificat		Prevederi UE neaplicabile	

<p>specificațiile relevante pentru a remedia situația, oricare dintre aceste împrejurări are loc mai întâi.</p>			
<p>Articolul 8 Standarde (1) Standardele necesare pentru asigurarea interoperabilității, compatibilității și continuității implementării și utilizării operaționale a STI se elaborează în cadrul domeniilor prioritare și pentru acțiunile prioritare. În acest scop, după consultarea comitetului menționat la articolul 15, Comisia solicită organismelor de standardizare relevante, în conformitate cu procedura stabilită în Directiva (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului, să depună toate eforturile necesare pentru a adopta rapid aceste standarde.</p>		Prevederi UE neaplicabile	Articolul se referă la competența Comisiei și organismelor de standardizare Europene de elaborare și adoptare a standartelor.
<p>(2) La acordarea mandatului organismelor de standardizare sunt respectate principiile enunțate în anexa II, precum și orice di spoziție funcțională inclusă într-o specificație adoptată în conformitate cu articolul 6.</p>		Prevederi UE neaplicabile	
<p>Articolul 9 Măsuri fără caracter obligatoriu Comisia poate adopta orientări și alte măsuri fără caracter obligatoriu pentru a înlesni cooperarea statelor membre cu privire la domeniile prioritare în conformitate cu procedura consultativă prevăzută la articolul 15 alineatul (2).</p>		Prevederi UE opționale	
<p>Articolul 10 Norme privind protecția și confidențialitatea datelor (1) Datele care constituie date cu caracter personal în sensul definiției de la articolul 4 punctul 1 din Regulamentul (UE) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului sunt prelucrate în temeiul prezentei directive numai în măsura în care o astfel de prelucrare este necesară pentru buna funcționare a aplicațiilor, serviciilor și acțiunilor STI identificate în</p>	<p>Articolul 8. Protecția și confidențialitatea datelor cu caracter personal (1) Prelucrarea datelor cu caracter personal în cadrul sistemelor STI se efectuează în conformitate cu Legea nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal, exclusiv în măsura în care aceasta este necesară pentru funcționarea serviciilor STI, asigurarea siguranței rutiere și gestionarea e</p>	Compatibil	

<p>anexa I la prezenta directivă, în vederea asigurării siguranței sau securității rutiere și a serviciilor extinse de gestionare a traficului, a mobilității sau a incidentelor.</p>	<p>ficientă a traficului.</p>		
<p>(2) Atunci când specificațiile adoptate în temeiul articolului 6 se referă la prelucrarea acelor date care sunt date cu caracter personal, astfel cum sunt definite la articolul 4 punctul 1 din Regulamentul (UE) 2016/679, acestea stabilesc categoriile de date respective și prevăd garanții adecvate în materie de protecție a datelor cu caracter personal în temeiul Regulamentului (UE) 2016/679 și al Directivei 2002/58/CE. În astfel de cazuri, evaluarea impactului menționată la articolul 6 alineatul (7) din prezenta directivă include o analiză a impactului unei astfel de prelucrări asupra protecției persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal.</p>	<p>(2) Specificațiile aprobate vor stabili categoriile de date cu caracter personal prelucrate și garanțiile adecvate pentru protecția acestora.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(3) În cazul în care anonimizarea este fezabilă din punct de vedere tehnic, iar scopurile prelucrării datelor pot fi îndeplinite cu date anonimizate, se utilizează date anonimizate.</p>	<p>(3) În cazul în care anonimizarea este tehnic posibilă, iar scopurile prelucrării datelor pot fi îndeplinite cu date anonimizate, se utilizează date anonimizate.</p>		
<p>(4) În cazul în care anonimizarea nu este fezabilă din punct de vedere tehnic sau scopurile prelucrării datelor nu pot fi îndeplinite cu date anonimizate, datele sunt pseudonimizate, cu condiția ca pseudonimizarea să fie fezabilă din punct de vedere tehnic și scopurile prelucrării datelor să poată fi realizate prin utilizarea datelor pseudonimizate.</p>	<p>(4) Dacă anonimizarea nu este tehnic posibilă, datele vor fi pseudonimizate, asigurându-se că scopul prelucrării poate fi realizat fără a permite identificarea directă a persoanei, în condițiile legii</p>		
<p>Articolul 10a Sistemul UE de gestionare a acreditărilor de securitate pentru STI-C</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	

<p>Specificațiile pentru domeniul prioritar menționat la articolul 2 alineatul (1) litera (d), care urmează să fie adoptate de Comisie în exercitarea competențelor sale în temeiul articolului 6 alineatul (8), se aplică sistemului UE de gestionare a acreditărilor de securitate pentru STI-C menționat la punctul 4.3 din anexa I. Specificațiile care se aplică sistemului respectiv stabilesc atribuțiile următoarelor roluri:</p> <p>(a) autoritatea responsabilă cu politica de certificare a STI-C</p> <p>(b) managerul listei de încredere pentru STI-C;</p> <p>(c) punctul de contact pentru STI-C.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>Comisia este responsabilă de asigurarea îndeplinirii atribuțiilor acestor roluri.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>Articolul 11 Normele privind răspunderea</p> <p>Statele membre se asigură că aspectele legate de răspundere, la implementarea și utilizarea aplicațiilor și serviciilor STI, prevăzute în specificațiile adoptate în conformitate cu articolul 6, sunt abordate în conformitate cu dreptul Uniunii, în special cu Directiva 85/374/CEE a Consiliului din 25 iulie 1985 de apropiere a actelor cu putere de lege și a actelor administrative ale statelor membre cu privire la răspunderea pentru produsele cu defecte (1), precum și cu legislația națională relevantă.</p>	<p>Articolul 12. Răspunderea</p> <p>(1) Răspunderea pentru daunele cauzate legate de implementarea, neimplementarea, utilizarea aplicațiilor și serviciilor în domeniul sistemelor inteligente de transport se stabilește în conformitate cu prevederile Legii nr. 105/2003 privind protecția consumatorilor și ale Codul Civil nr. 1107/2002.</p> <p>(2) Constituie contravenții la prezenta lege următoarele acțiuni:</p> <p>a) nepublicarea datelor obligatorii în PNA la termenele stabilite;</p> <p>b) furnizarea de date neconforme cu cerințele de calitate;</p> <p>c) nerespectarea condițiilor de securitate cibernetică;</p> <p>d) blocarea/obstacularea accesului nediscriminatoriu la date.</p> <p>(3) Contravențiile prevăzute la alin. (2) se sancționează în conformitate cu prevederile</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Prevăzut la art. 12 din proiectul legii privind Sistemele de Transport Inteligente.</p>

	Codul contravențional al Republicii Moldova.		
<p>Articolul 12 Exercițarea delegării de competențe</p> <p>(1) Competența de a adopta acte delegate se conferă Comisiei în condițiile prevăzute în prezentul articol.</p> <p>(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolele 6 și 7 se conferă Comisiei pentru o perioadă de cinci ani de la 20 decembrie 2023. Comisia elaborează un raport privind delegarea de competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.</p> <p>(3) Delegarea de competențe menționată la articolele 6 și 7 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.</p> <p>(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.</p> <p>(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.</p>		prevederi UE neaplicabile	Articolul se referă la activitatea Comisiei Europene

<p>(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolului 6 sau 7 intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu, sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului</p>			
<p>Articolul 15 Procedura comitetului</p> <p>(1) Comisia este asistată de Comitetul european pentru STI (EIC). Comitetul respectiv este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului.</p> <p>(2) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.</p> <p>(3) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 8 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011, coroborat cu articolul 5 din respectivul regulament.</p> <p>(4) În cazul în care se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011. În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>Articolul 16 Grupul consultativ european pentru STI</p> <p>Comisia instituie un Grup consultativ european pentru STI, care îi oferă consultanță cu privire la aspectele comerciale și tehnice ale implementării și utilizării STI în Uniune.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Instituirea Grupului consultativ pentru STI va fi prevăzută în Hotărârea Guvernului privind organizarea, atribuțiile și</p>

<p>Grupul este compus din reprezentanți la nivel înalt ai furnizorilor relevanți de servicii STI, ai asociațiilor de utilizatori, ai operatorilor de transport și de instalații, ai industriei de prelucrare, ai partenerilor sociali, ai asociațiilor profesionale, ai autorităților locale și ai altor entități pertinente.</p>			<p>responsabilitățile Consiliul Național pentru STI</p>
<p>Articolul 17 Raportarea (1) Statele membre prezintă Comisiei, până la 21 martie 2025, un raport privind punerea în aplicare a prezentei directive și a actelor delegate adoptate în temeiul acesteia, precum și privind principalele lor activități și proiecte naționale referitoare la domeniile prioritare și la disponibilitatea datelor și serviciilor enumerate în anexele III și IV.</p>	<p>Articolul 16 Raportarea (1) Ministrul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale la fiecare doi ani întocmește și prezintă Guvernului un raport privind măsurile luate în temeiul prezentei legi, privind principalele activități și proiecte naționale legate de domeniile prioritare și privind disponibilitatea datelor și serviciilor specificate în anexele III și IV (stadiul serviciilor lor prioritare, calitatea și disponibilitatea datelor, indicatori de performanță, siguranța rutieră, trafic, timp de călătorie, obstacole și măsuri propuse).</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(2) Comisia adoptă acte de punere în aplicare care stabilesc modelul pentru raportul inițial și pentru rapoartele privind progresele înregistrate, inclusiv o listă a indicatorilor-cheie de performanță pentru evaluarea punerii în aplicare a prezentei directive și a actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acesteia. Având în vedere principiul proporționalității și pe baza bunelor practici, respectivele acte de punere în aplicare fac distincție între indicatorii-cheie de performanță obligatorii care trebuie incluși în rapoarte și indicatorii suplimentari care pot fi incluși în astfel de rapoarte, după caz. Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 15 alineatul (4).</p>	<p>(2) Agenția Națională Transport Auto transmite Ministrului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, semestrial, situația conformității furnizorilor de date și servicii și incidentele de securitate relevante.</p>		

<p>(3) Ulterior raportului inițial, la fiecare trei ani, statele membre prezintă rapoarte privind progresele înregistrate în punerea în aplicare a prezentei directive și a actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acesteia. Comisia se asigură că termenele de raportare prevăzute în actele delegate adoptate în temeiul articolului 6 corespund acestei frecvențe.</p>	<p>(3) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale transmite Comisiei Europene rapoartele periodice privind progresele de implementare a Sistemelor de Transport Inteligente</p>		
<p>(4) Cel târziu la 12 luni de la împlinirea fiecăruia dintre termenele de prezentare a rapoartelor de către statele membre, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind progresele înregistrate în punerea în aplicare a prezentei directive și a actelor delegate și actelor de punere în aplicare adoptate în temeiul acesteia. Raportul este însoțit de o analiză a funcționării și a punerii în aplicare a articolelor 5-11 și a articolului 16, inclusiv a resurselor financiare utilizate și a celor necesare. Raportul evaluează, de asemenea, necesitatea modificării prezentei directive, după caz.”</p>	<p>(4) Formatul, structura și periodicitatea raportării se stabilesc prin ordin de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, ținând cont de cerințele actelor delegate și de punere în aplicare ale Uniunii Europene în domeniu.</p>		
<p>Articolul 18 Transpunere (1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 27 februarie 2012. Atunci când statele membre adoptă respectivele dispoziții, acestea conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri, precum și textul acesteia.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	<p>Norme inaplicabile statului Republicii Moldova</p>
<p>(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de</p>			

drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.			
<p>Articolul 18a Revizuire</p> <p>Până la 31 decembrie 2028, pe baza ultimului raport al Comisiei elaborat în conformitate cu articolul 17 alineatul (4), Comisia revizuieste articolul 6a, articolul 7 și anexele III și IV și, după caz, poate prezenta o propunere de modificare. În special, pe baza progreselor înregistrate în ceea ce privește disponibilitatea și accesibilitatea datelor și în implementarea serviciilor și ținând seama de utilizarea sporită a acestora prin intermediul aplicațiilor STI, Comisia poate propune adaptarea zonei geografice acoperite a anumitor tipuri de date și servicii și adăugarea tipurilor de date și a serviciilor considerate esențiale pentru implementarea în continuare a STI.</p>		Prevederi UE neaplicabile	Norme inaplicabile statului Republicii Moldova
<p>Articolul 19 Intrarea în vigoare</p> <p>Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.</p>		Prevederi UE neaplicabile	
<p>Articolul 20 Destinatari</p> <p>Prezenta directivă se adresează statelor membre.</p>		Prevederi UE neaplicabile	Norme inaplicabile statului Republicii Moldova



Nr. 10-1995 din 16.04.2026

Cancelaria de Stat

În conformitate cu prevederile pct. 197 al Regulamentului Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, se transmite cererea privind înregistrarea și remiterea spre avizare a *proiectului de lege privind Sistemele de Transport Inteligente*.

CERERE
privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat
a proiectului de Lege

Nr. cr.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul de lege privind Sistemele de Transport Inteligente.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul are drept scop transpunerea Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2023/2661.
4	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului	Clusterul 4 - Agenda verde și conectivitatea sustenabilă, Anexa A, Capitolul 14 „Politica de transport”, acțiunea normativă 33 al Programului național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Afacerilor Interne; - Ministerul Finanțelor;

		<ul style="list-style-type: none"> - Agenția Guvernare Electronică; - Serviciul Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică; - Agenția Proprietății Publice (Î.S. Calea Ferată din Moldova, S.A. Administrația Națională a Drumurilor, Î.S. MOLDATSA, Î.S. Portul Fluvial Ungheni); - Congresul Autoritățile Locale din Moldova.
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Vasile BELIBOV, consultant principal al Direcției politici în domeniul dezvoltării drumurilor, tel. 022250689, e-mail: vasile.belibov@midr.gov.md .
8.	Anexe	<ol style="list-style-type: none"> 1. Proiectul de lege; 2. Nota de fundamentare; 3. Tabelul de concordanță.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform semnăturii electronice
10.	Semnătura	

Secretar general

Angela ȚURCANU

Ex: Vasile Belibov; Tel. 022 250 689