



# GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

**HOTĂRÂRE nr. \_\_\_\_**

**din \_\_\_\_\_ 2026**

**Chișinău**

**pentru aprobarea Regulamentului privind furnizarea serviciilor de  
informare în timp real cu privire la trafic**

-----  
În temeiul art. 5 lit. b) și art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr.252, art. 412), cu modificările ulterioare, a Acordului de Asociere între Republica Moldova, pe de o parte, și Uniunea Europeană și Comunitatea Europeană a Energiei Atomice și statele membre ale acestora, pe de altă parte, ratificat prin Legea nr. 112/2014 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2014, nr.185-199, art.442), cu modificările ulterioare, Guvernul  
**HOTĂRĂȘTE:**

Prezenta hotărâre transpune Regulamentul delegat (UE) 2022/670 al Comisiei Comisiei din 02.02.2022 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic, CELEX 32022R0670, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 122/1 din 25 aprilie 2022.

1. Se aprobă Regulamentul privind furnizarea serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic (se anexează).

2. Până la la 31 decembrie 2027, obligațiile referitoare la tipurile de date prevăzute la punctele 1, 3, 5 și 6 din anexa nr. 1 la Regulamentul privind furnizarea serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic, se aplică doar următoarelor drumuri:

- rețeaua transeuropeană globală (TENT-T);
- autostrăzile care nu fac parte din rețeaua TENT-T;
- drumuri principale.

3. Prezenta hotărâre intră în vigoare peste o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

**Prim-ministru**

**Alexandru MUNTEANU**

Contrasemnează:

**Viceprim – ministru,  
ministrul infrastructurii  
și dezvoltării regionale**

**Vladimir BOLEA**

# **REGULAMENTUL**

## **privind furnizarea serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic**

### **Capitolul 1**

#### **Obiect și domeniu de aplicare**

1. Prezentul regulament stabilește specificațiile necesare pentru a asigura accesibilitatea, schimbul, reutilizarea și actualizarea datelor de către deținătorii de date și utilizatorii de date în vederea furnizării la nivelul național, țărilor învecinate și la nivelul Uniunii Europene a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic și pentru a asigura faptul că aceste servicii sunt exacte și disponibile la nivel transfrontalier pentru utilizatorii finali.
2. Prezentul regulament se aplică întregii rețele rutiere accesibile publicului pentru traficul motorizat. Prezentul regulament nu se aplică drumurilor private, cu excepția cazului în care acestea fac parte din rețeaua globală TEN-T sau sunt desemnate ca autostradă sau ca drum principal.
3. Prezentul regulament se aplică în conformitate cu articolul (5) din Legea privind Sisteme de Transport Inteligente.

### **Capitolul 2**

#### **Noțiuni**

4. În sensul prezentului regulament, se aplică noțiunile de la articolul (4) din Legea privind Sisteme de Transport Inteligente.

De asemenea, se aplică următoarele noțiuni:

- 4.1. *„rețea rutieră transeuropeană centrală”* - infrastructura de transport rutier care face parte din rețeaua centrală care cuprinde acele părți ale rețelei rutiere globale cu cea mai mare importanță strategică pentru realizarea obiectivelor de dezvoltare a rețelei transeuropene de transport.
- 4.2. *„rețea rutieră transeuropeană globală”* - infrastructura de transport rutier care face parte din rețeaua care cuprinde toate infrastructurile de transport existente și planificate ale rețelei transeuropene de transport, precum și măsuri de promovare a utilizării eficiente și durabile din punct de vedere social și ecologic a acestei infrastructuri.
- 4.3. *„autostradă”* - un drum de mare capacitate și viteză, rezervat exclusiv circulației autovehiculelor, prevăzut cu două căi unidireționale separate printr-o zonă mediană, având cel puțin două benzi de circulație pe sens și o bandă de staționare accidentală, intersecții denivelate și accese limitate, intrarea și ieșirea autovehiculelor fiind permisă numai prin locuri special amenajate, denumite noduri de circulație, dotate cu mijloace speciale pentru siguranța și confortul utilizatorilor;
- 4.4. *„accesibilitatea datelor”* - posibilitatea de a solicita și de a obține datele în orice moment într-un format care poate fi citit automat;
- 4.5. *„date statice”* - date care nu se modifică frecvent sau în mod regulat;

- 4.6. „*date dinamice*” - date care se modifică frecvent sau în mod regulat;
- 4.7. „*actualizarea datelor*”- orice modificare a datelor existente, inclusiv eliminarea acestora ori introducerea de elemente suplimentare sau noi;
- 4.8. „*informații în timp real cu privire la trafic*” - informații obținute din orice date privind infrastructura, date privind reglementările și restricțiile, date privind starea rețelei și date privind utilizarea în timp real a rețelei sau o combinație a acestora;
- 4.9. „*serviciu de informare în timp real cu privire la trafic*” - un serviciu STI care le oferă imediat utilizatorilor finali informații în timp real cu privire la trafic;
- 4.10. „*autoritate rutieră*” - orice autoritate publică responsabilă cu planificarea, controlul sau gestionarea drumurilor care se încadrează în sfera sa de competență teritorială;
- 4.11. „*operator rutier*” - orice entitate publică sau privată responsabilă cu întreținerea și administrarea unui drum și cu gestionarea fluxurilor de trafic;
- 4.12. „*furnizor de servicii*”- - orice furnizor public sau privat al unui serviciu de informare în timp real cu privire la trafic, cu excepția entităților care se limitează la transmiterea de date către utilizatorii de date;
- 4.13. „*operator de taxare rutieră*” - orice entitate publică sau privată care are rolul de furnizor de servicii de taxare rutieră sau de entitate care percepe taxe rutiere.
- 4.14. „*deținător de date*” - orice persoană juridică, persoană vizată sau entitate publică sau privată care are dreptul de a acorda acces la tipurile de date enumerate în anexă sau de a partaja aceste tipuri de date aflate sub controlul său, în conformitate cu legislația națională aplicabilă;
- 4.15. „*utilizator de date*” - orice autoritate rutieră, operator rutier, operator de taxare rutieră, furnizor de servicii și producător de hărți digitale sau orice altă entitate care utilizează date pentru a crea informații în timp real cu privire la trafic sau, în cazurile în care termenele și condițiile stabilite de către deținătorul datelor permit acest lucru, care utilizează date în alte scopuri legate de mobilitate;
- 4.16. „*utilizator final*” - orice participant la trafic, persoană fizică sau juridică, care are acces la servicii de informare în timp real cu privire la trafic;
- 4.17. „*punct de acces*” - o interfață digitală în care datele enumerate în anexă, împreună cu metadatele corespunzătoare, sunt puse la dispoziția utilizatorilor de date pentru a fi reutilizate sau în care sursele și metadatele acestor date sunt puse la dispoziția utilizatorilor de date pentru a fi reutilizate;
- 4.18. „*metadate*” - o descriere structurată a conținutului datelor, care facilitează căutarea și utilizarea acestor date;
- 4.19. „*servicii de căutare*” - servicii care permit căutarea datelor solicitate utilizând conținutul metadatelor corespunzătoare și afișând acest conținut;
- 4.20. „*măsurile temporare de gestionare a traficului*” - măsuri temporare menite să soluționeze o anumită perturbare a traficului și concepute, de exemplu, cu scopul de a controla și de a direcționa fluxurile de trafic;
- 4.21. „*hărți de circulație rutieră*” - măsuri permanente de gestionare a traficului care sunt concepute de gestionarii de trafic cu scopul de a controla și de a direcționa fluxurile

de trafic în urma unor perturbări permanente sau recurente ale traficului;

4.22. „*indicator de circulație*” - orice panou rutier, semnal, dispozitiv, anunț sau marcaj rutier care identifică un pericol, informează persoanele cu privire la precauțiile ce trebuie luate împotriva unui astfel de pericol, indică existența unei reglementări rutiere sau pune în aplicare o astfel de reglementare, în conformitate cu Convenția de la Viena privind semnalizarea rutieră;

4.23. „*drum principal*” – drumurile expres (cu indicile M) și drumurile republicane (cu indicile R), care conectează orașe sau regiuni importante sau ambele și care nu este clasificat ca făcând parte din rețeaua rutieră transeuropeană globală sau ca autostradă;

4.24. „*drum privat*” - un drum care nu aparține unei autorități publice rutiere sau de transport, cu excepția drumurilor aflate în proprietatea unei autorități publice rutiere sau de transport dar atribuite unei entități private sub forma unei concesiuni de gestiune;

4.25. „*date privind infrastructura*” - date care descriu rețeaua rutieră sau instalațiile din cadrul sau de-a lungul rețelei rutiere;

4.26. „*date privind reglementările și restricțiile*” - date care se referă la o reglementare sau la o restricție de circulație aplicabilă vehiculelor pe rețeaua rutieră;

4.27. „*date privind starea rețelei*”- date care descriu situații temporare ce ar putea împiedica sau încetini călătoriile sau care pot furniza utilizatorilor finali informații în situații periculoase;

4.28. „*date privind utilizarea în timp real a rețelei*” - date care descriu utilizarea actuală a rețelei rutiere și opțiunile de utilizare a rețelei rutiere;

4.29. „*tipuri de date esențiale*”- tipuri de date considerate esențiale pentru sporirea fiabilității serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic, care sprijină călătoriile sigure și eficiente din poartă în poartă și serviciile de mobilitate viitoare;

4.30. „*date generate la bordul vehiculelor*”- orice date create de vehicul sau de un dispozitiv de bord integrat în vehicul sau de dispozitive personale care oferă aplicații STI în timpul utilizării vehiculului;

4.31. „*deținător de date generate la bordul vehiculelor*”- orice entitate implicată în colectarea, în agregarea sau în alte tipuri de prelucrare a datelor generate la bordul vehiculelor pentru a îndeplini cerințele de confidențialitate;

4.32. „*condiții FRAND (echitabile, rezonabile și nediscriminatorii)*” - condiții de licență negociate cu bună-credință, care permit accesul la servicii sau la date în schimbul unei compensații echitabile, în condiții identice sau similare cu cele stabilite cu alți utilizatori.

### **Capitolul 3**

#### **Punct național de acces**

5. Agenția Națională Transport Auto (ANTA) exercită atribuțiile în calitate de punct național de acces în conformitate cu prevederile Legii privind Sisteme de Transport Inteligente.

6. Punctul național de acces constituie un punct de acces unic al utilizatorilor de date la datele enumerate în anexă, inclusiv la actualizările datelor, puse la dispoziție de către

deținătorii de date menționați la capitolele 4-11, care privesc teritoriul Republicii Moldova.

7. Punctul național de acces furnizează utilizatorilor de date servicii de căutare, de exemplu servicii care permit căutarea datelor solicitate utilizând conținutul metadatelor corespunzătoare și afișând acest conținut.

8. Deținătorii de date publici și privați se asigură că furnizează metadatele pentru a permite utilizatorilor de date să caute și să utilizeze seturi de date prin intermediul punctului național de acces.

9. Orice entitate care furnizează date prin intermediul punctului de acces național poate face acest lucru prin procură în conformitate cu acordurile aplicabile, de exemplu prin intermediul unei baze de date sau al unui agregator terț. Acest lucru nu exonerează deținătorul inițial al datelor de responsabilități în ceea ce privește calitatea datelor inițiale furnizate.

## **Capitolul 4**

### **Accesibilitatea, schimbul și reutilizarea datelor privind infrastructura**

10. Autoritățile rutiere, operatorii rutieri, operatorii de taxare rutieră și părțile interesate din domeniul reîncărcării și realimentării furnizează datele privind infrastructura enumerate în anexă pe care le colectează într-un format standardizat, precum specificația de date INSPIRE privind rețelele de transport, TN-ITS (CEN/TS17268 și versiunile actualizate ulterior) sau DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior). Orice actualizare a acestor date se efectuează în conformitate cu capitolul 8.

11. Pentru standarde suplimentare sau alternative, se aplică următoarele condiții:

11.1. Cooperarea cu statele membre ale Uniunii Europene pentru a defini aceste standarde suplimentare sau alternative;

11.2. Formatele digitale care pot fi citite automat sunt compatibile cu standardele existente menționate în prima teză a prezentului alineat.

12. Datele menționate la pct. 10. și metadatele corespunzătoare, inclusiv informațiile referitoare la calitatea acestora, sunt accesibile pentru a face obiectul unor schimburi și pentru a fi reutilizate de către orice utilizator de date din țară, din țările învecinate și din Uniunea Europeană:

12.1. în mod nediscriminatoriu;

12.2. pe baza unor cerințe de calitate minime asupra cărora statele membre convin în cooperare cu părțile interesate relevante;

12.3. într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor pentru a crea informații în timp real cu privire la trafic;

12.4. prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la capitolul 3.

13. Utilizatorii de date care utilizează datele menționate la pct. 11. și deținătorii de date colaborează pentru a se asigura că orice inexactitate legată de date este semnalată fără întârziere deținătorului de date de la care provin datele.

## Capitolul 5

### **Accesibilitatea, schimbul și reutilizarea datelor privind reglementările și restricțiile**

14. Pentru a facilita furnizarea de servicii compatibile, interoperabile și continue de informare în timp real cu privire la trafic în întreaga Uniune, autoritățile rutiere, operatorii rutieri și operatorii de taxare rutieră furnizează datele privind reglementările și restricțiile enumerate în anexă pe care le colectează în formatul DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior) sau TN-ITS (CEN/TS 17268 și versiunile actualizate ulterior). Orice actualizare a acestor date se efectuează în conformitate cu capitolul 9.

14.1. Pentru a fi definite standarde suplimentare sau alternative, se aplică următoarele condiții:

- Cooperarea cu autoritățile relevante din statele membre ale Uniunii Europene pentru a defini aceste standarde suplimentare sau alternative;
- formatele digitale care pot fi citite automat sunt compatibile cu standardele existente menționate în prima teză a prezentului alineat.

15. Datele menționate la pct. 14. și metadatele corespunzătoare, inclusiv informațiile referitoare la calitatea acestora, sunt accesibile pentru a face obiectul unor schimburi și pentru a fi reutilizate de către orice utilizator de date țară, din țările învecinate și din Uniunea Europeană:

15.1. în mod nediscriminatoriu;

15.2. pe baza unor cerințe de calitate minime asupra cărora statele membre convin în cooperare cu părțile interesate relevante;

15.3. într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor pentru a crea informații în timp real cu privire la trafic;

15.4. prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la capitolul 3.

16. Utilizatorii de date care utilizează datele menționate la pct. 14. și deținătorii de date colaborează pentru a se asigura că orice inexactitate legată de date este semnalată fără întârziere deținătorului de date de la care provin datele.

17. Furnizorii de servicii prelucrează și includ în serviciile relevante pe care le furnizează, fără costuri suplimentare pentru utilizatorul final, date privind orice hărți de circulație rutieră și reglementări și restricții de circulație elaborate de autoritățile competente și puse la dispoziție prin intermediul punctului de acces național sau comun într-un format digital care poate fi citit automat.

## Capitolul 6

### **Accesibilitatea, schimbul și reutilizarea datelor privind starea rețelei**

18. Pentru a facilita furnizarea de servicii compatibile, interoperabile și continue de informare în timp real cu privire la trafic din țară, din țările învecinate și întreaga Uniune Europeană, autoritățile rutiere, operatorii rutieri, deținătorii de date generate la bordul vehiculelor și furnizorii de servicii furnizează datele privind starea rețelei enumerate în anexă pe care le colectează în formatul DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și

versiunile actualizate ulterior). Orice actualizare a acestor date se efectuează în conformitate cu capitolul 10.

18.1. Pentru standarde suplimentare sau alternative, se aplică următoarele condiții:

- Cooperarea cu autoritățile relevante din statele membre ale Uniunii Europene pentru a defini standarde suplimentare sau alternative;
- Formatele digitale care pot fi citite automat sunt compatibile cu standardele existente menționate în prima teză a prezentului alineat.

19. Datele menționate la pct. 18. și metadatele corespunzătoare, inclusiv informațiile referitoare la calitatea acestora, sunt accesibile pentru a face obiectul unor schimburi și pentru a fi reutilizate de către orice utilizator de date din țară, din țările învecinate și întreaga Uniune Europeană:

19.1. în mod nediscriminatoriu atunci când sunt furnizate de autoritățile rutiere și de operatorii rutieri;

19.2. pe baza unor cerințe de calitate minime asupra cărora statele membre convin în cooperare cu părțile interesate relevante;

19.3. într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor pentru a crea informații în timp real cu privire la trafic;

19.4. prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la capitolul 3;

19.5. fără nicio obligație pentru deținătorii de date generate la bordul vehiculelor și pentru furnizorii de servicii privați de a acorda acces la datele lor sau de a le partaja cu utilizatorii de date privați. Schimbul și reutilizarea datelor acestora pot face obiectul unor termene și condiții stabilite de către deținătorul de date privat.

20. Utilizatorii de date care utilizează datele menționate la pct. 18. și deținătorii de date colaborează pentru a se asigura că orice inexactitate legată de date este semnalată fără întârziere deținătorului de date de la care provin datele.

21. Furnizorii de servicii prelucrează și includ în serviciile relevante pe care le furnizează, fără costuri suplimentare pentru utilizatorul final, orice măsuri temporare de gestionare a traficului elaborate de autoritățile competente și puse la dispoziție prin intermediul punctului de acces național sau comun într-un format digital care poate fi citit automat.

22. Pentru a furniza informații adecvate direct utilizatorilor finali și pentru a optimiza întreținerea drumurilor și siguranța rutieră, autoritățile rutiere și operatorii rutieri pot solicita deținătorilor de date generate la bordul vehiculelor și furnizorilor de servicii să furnizeze tipurile de date privind starea rețelei pe care le colectează și le actualizează în temeiul capitolului 10. În cazul în care, ca răspuns la o solicitare din partea unei autorități rutiere sau a unui operator rutier, deținătorul de date pune la dispoziție datele, se aplică condițiile FRAND (echitabile, rezonabile și nediscriminatorii). Datele se furnizează în format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior) sau în orice format digital care poate fi citit automat, convenit de statele membre, însoțite de metadatele corespunzătoare, inclusiv de informații privind calitatea lor.

23. Datele privind starea rețelei care au fost arhivate de autoritățile rutiere sau de

operatorii rutieri pot fi utilizate în scopul gestionării siguranței infrastructurii rutiere și al evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele. Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de acordurile de licență, aceste date sunt puse la dispoziție pentru schimb și pentru reutilizare, în mod nediscriminatoriu, prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la capitolul 3.

24. În limitele acordurilor de licență aplicabile, datele predictive privind starea rețelei care au fost calculate de autoritățile rutiere sau de operatorii rutieri sunt puse la dispoziție pentru schimb și pentru reutilizare, în mod nediscriminatoriu, prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la capitolul 3.

25. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale colaborează cu statele membre din rețeaua TEN-T în vederea definirii unor standarde comune pentru schimbul și reutilizarea datelor menționate la punctele 23. și 24..

## **Capitolul 7**

### **Accesibilitatea, schimbul și reutilizarea datelor privind utilizarea în timp real a rețelei**

26. Pentru a facilita furnizarea de servicii compatibile, interoperabile și continue de informare în timp real cu privire la traficul din rețeaua TEN-T, autoritățile rutiere, operatorii rutieri, furnizorii de servicii, deținătorii de date generate la bordul vehiculelor și părțile interesate din domeniul reîncărcării și realimentării furnizează datele privind utilizarea în timp real a rețelei enumerate în anexă pe care le colectează în formatul DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior). Orice actualizare a acestor date se efectuează în conformitate cu capitolul 11.

26.1 Pentru a fi definite standarde suplimentare sau alternative, se aplică următoarele condiții:

- Cooperarea cu autoritățile relevante din statele membre ale Uniunii Europene pentru a defini aceste standarde suplimentare sau alternative;
- Formatele digitale care pot fi citite automat sunt compatibile cu standardele existente menționate în prima teză a prezentului alineat.

27. Datele menționate la pct. 26. și metadatele corespunzătoare, inclusiv informațiile referitoare la calitatea acestora, sunt accesibile pentru a face obiectul unor schimburi și pentru a fi reutilizate de către orice utilizatori de date din țară, țările învecinate și întreaga Uniune Europeană:

27.1. în mod nediscriminatoriu atunci când sunt furnizate de autoritățile rutiere și de operatorii rutieri;

27.2. pe baza unor cerințe de calitate minime asupra cărora statele membre convin în cooperare cu părțile interesate relevante;

27.3. într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor pentru a crea informații în timp real cu privire la traficul;

27.4. prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la articolul 3;

27.5. fără nicio obligație pentru deținătorii de date generate la bordul vehiculelor și pentru

furnizorii de servicii privați de a acorda acces la datele lor sau de a le partaja cu utilizatorii de date privați. Schimbul și reutilizarea datelor acestora pot face obiectul unor termene și condiții stabilite de către deținătorul de date privat.

28. Pentru a furniza informații adecvate direct utilizatorilor finali și pentru a optimiza gestionarea traficului și siguranța rutieră, autoritățile rutiere și operatorii rutieri pot solicita deținătorilor de date generate la bordul vehiculelor și furnizorilor de servicii să furnizeze tipurile de date privind utilizarea în timp real a rețelei pe care le colectează și le actualizează în temeiul capitolului 11. În cazul în care, ca răspuns la o solicitare din partea unei autorități rutiere sau a unui operator rutier, deținătorul de date pune la dispoziție datele, se aplică condițiile FRAND (echitabile, rezonabile și nediscriminatorii). Datele se furnizează în format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior) sau în orice format digital care poate fi citit automat, convenit de statele membre, însoțite de metadatele corespunzătoare, inclusiv de informații privind calitatea lor.

29. Datele privind utilizarea în timp real a rețelei care au fost arhivate de autoritățile rutiere sau de operatorii rutieri pot fi utilizate în scopul gestionării siguranței infrastructurii rutiere și al evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele. Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de acordurile de licență, aceste date sunt puse la dispoziție pentru schimb și pentru reutilizare, în mod nediscriminatoriu, prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la capitolul 3.

30. În limitele acordurilor de licență aplicabile, datele predictive privind utilizarea în timp real a rețelei care au fost calculate de autoritățile rutiere sau de operatorii rutieri sunt puse la dispoziție pentru schimb și pentru reutilizare, în mod nediscriminatoriu, prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la capitolul 3.

31. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale colaborează cu autoritățile relevante din statele membre ale Uniunii Europene, în vederea definirii unor standarde comune pentru schimbul și reutilizarea datelor menționate la punctele 29. și 30..

## **Capitolul 8**

### **Actualizarea datelor privind infrastructura**

32. Actualizarea datelor privind infrastructura vizează cel puțin următorii parametri:

32.1. tipul de date prevăzute la punctul 1 din anexă și vizate de actualizare;

32.2. locul situației vizate de actualizare;

32.3. tipul de actualizare (modificare, introducere sau eliminare);

32.4. descrierea actualizării, conținând valoarea sau valorile și câmpul sau câmpurile actualizate, precum și informațiile actualizate și, acolo unde este relevant, motivele pentru care au fost înlocuite valoarea (valorile) și câmpul (câmpurile);

32.5. data la care au fost actualizate datele;

32.6. data și ora la care a avut loc sau este planificată modificarea unei anumite situații;

32.7. calitatea actualizării datelor, astfel cum este definită în cerințele de calitate convenite de statele membre în cooperare cu părțile interesate relevante.

32.8. Locul situației vizate de actualizare este stabilit prin intermediul unei metode

standardizate sau al oricărei metode general acceptate de referențiere geografică dinamică ce permite decodarea și interpretarea fără echivoc a acestui loc.

33. Deținătorii de date relevanți asigură actualizarea datelor privind infrastructura într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic și, atunci când sunt cunoscute și este posibil, furnizează în avans aceste actualizări utilizatorilor de date.

34. Deținătorii de date relevanți corectează la timp eventualele inexactități pe care le-au detectat în datele proprii sau care le-au fost semnalate de către orice utilizatori de date și utilizatori finali.

35. Atunci când producătorii de hărți digitale și furnizorii de servicii prezintă informații utilizatorilor finali, ei se asigură că actualizările relevante ale datelor privind infrastructura sunt prelucrate într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.

## Capitolul 9

### Actualizarea datelor privind reglementările și restricțiile

36. Actualizarea datelor privind reglementările și restricțiile vizează cel puțin următorii parametri:

36.1. tipul de date prevăzute la punctele 2 și 3 din anexă și vizate de actualizare;

36.2. locul situației vizate de actualizare;

36.3. tipul de actualizare (modificare, introducere sau eliminare);

36.4. descrierea actualizării, inclusiv perioada de producere a evenimentului și situația sau situațiile care se impun, de exemplu în ceea ce privește anumite tipuri de vehicule, vizate de actualizare;

36.5. data la care au fost actualizate datele;

36.6. data și ora la care a avut loc sau este planificată modificarea unei anumite situații;

36.7. calitatea actualizării datelor, astfel cum este definită în cerințele de calitate convenite de statele membre în cooperare cu părțile interesate relevante.

36.8. Locul situației vizate de actualizare este stabilit prin intermediul unei metode standardizate sau al oricărei metode general acceptate de referențiere geografică dinamică ce permite decodarea și interpretarea.

37. Deținătorii de date relevanți asigură actualizarea datelor privind reglementările și restricțiile într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic și, atunci când sunt cunoscute și este posibil, furnizează în avans aceste actualizări utilizatorilor de date.

38. Deținătorii de date relevanți corectează la timp eventualele inexactități pe care le-au detectat în datele proprii sau care le-au fost semnalate de către orice utilizatori de date și utilizatori finali.

39. Atunci când producătorii de hărți digitale și furnizorii de servicii prezintă informații utilizatorilor finali, ei se asigură că actualizările relevante ale datelor privind

reglementările și restricțiile sunt prelucrate într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.

40. Informațiile în timp real cu privire la trafic sunt modificate în consecință sau retrase în cel mai scurt timp posibil după ce a intervenit o schimbare a statutului datelor vizate.

## **Capitolul 10**

### **Actualizarea datelor privind starea rețelei**

41. Actualizarea datelor privind starea rețelei vizează cel puțin următorii parametri:

41.1. tipul de date prevăzute la punctele 4 și 5 din anexă și vizate de actualizare și, dacă este cazul, o descriere succintă a acestora;

41.2. locul evenimentului sau al situației vizate de actualizare;

41.3. perioada în care s-a produs evenimentul sau situația vizată de actualizare;

41.4. calitatea actualizării datelor, astfel cum este definită în cerințele de calitate convenite de statele membre în cooperare cu părțile interesate relevante.

41.5. Locul evenimentului sau situației vizate de actualizare este stabilit prin intermediul unei metode standardizate sau al oricărei metode general acceptate de referențiere geografică dinamică ce permite decodarea și interpretarea fără echivoc a acestui loc.

42. Deținătorii de date relevanți asigură actualizarea datelor privind starea rețelei într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic și, atunci când sunt cunoscute și este posibil, furnizează în avans aceste actualizări.

43. Deținătorii de date relevanți corectează la timp eventualele inexactități pe care le-au detectat în datele proprii sau care le-au fost semnalate de către orice utilizatori de date și utilizatori finali.

44. Informațiile în timp real cu privire la trafic sunt modificate în consecință sau retrase în cel mai scurt timp posibil după ce a intervenit o schimbare a statutului datelor vizate.

45. Atunci când furnizorii de servicii prezintă informații utilizatorilor finali, ei se asigură că actualizările relevante ale datelor privind starea rețelei sunt prelucrate într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.

## **Capitolul 11**

### **Actualizarea datelor privind utilizarea în timp real a rețelei**

46. Actualizarea datelor privind utilizarea în timp real a rețelei include cel puțin următorii parametri:

46.1. tipul de date prevăzute la punctul 6 din anexă și vizate de actualizare și, dacă este cazul, o descriere succintă a acestora;

46.2. locul evenimentului sau al situației vizate de actualizare;

46.3. calitatea actualizării datelor, astfel cum este definită în cerințele de calitate convenite de statele membre în cooperare cu părțile interesate relevante.

46.4. Locul evenimentului sau situației vizate de actualizare este stabilit prin intermediul unei metode standardizate sau al oricărei metode general acceptate de referințiere geografică dinamică ce permite decodarea și interpretarea fără echivoc a acestui loc.

47. Informațiile în timp real cu privire la trafic sau datele aferente sunt modificate în consecință sau retrase în cel mai scurt timp posibil după ce a intervenit o schimbare a statutului datelor vizate.

48. Atunci când furnizorii de servicii prezintă informații utilizatorilor finali, ei se asigură că actualizările datelor privind utilizarea în timp real a rețelei sunt prelucrate într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.

## **Articolul 12**

### **Evaluarea conformității**

49. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale analizează dacă cerințele prevăzute la capitolele 3-11 sunt respectate de deținătorii de date și de utilizatorii de date cărora li se aplică aceste articole în conformitate cu punctele 50. și 51..

50. Pentru a efectua evaluarea, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale poate solicita, de la orice deținători de date și utilizatori de date, următoarele documente:

50.1. o descriere a datelor, a hărții digitale sau a serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic pe care le furnizează, precum și informații privind calitatea acestora și condițiile de reutilizare a datelor în cauză;

50.2. o declarație de conformitate cu cerințele prevăzute la capitolele 3-11, bazată pe dovezi.

51. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale verifică în mod aleatoriu corectitudinea declarațiilor menționate la pct. 50.2..

## **1. Tipurile de date privind infrastructura:**

### 1.1. conexiunile rețelei rutiere și atributele fizice ale acestora:

- 1.1.1. geometria;
- 1.1.2. lățimea drumului;
- 1.1.3. numărul de benzi;
- 1.1.4. declivitățile;
- 1.1.5. intersecțiile;

### 1.2. clasificarea drumurilor;

### 1.3. amplasarea stațiilor de colectare a taxelor rutiere;

### 1.4. amplasarea zonelor de servicii și a zonelor de odihnă;

### 1.5. amplasarea punctelor de reîncărcare pentru vehiculele electrice și condițiile de utilizare a acestora;

### 1.6. amplasarea stațiilor de gaz natural comprimat, de gaz natural lichefiat și de gaz petrolier lichefiat;

### 1.7. amplasarea punctelor și stațiilor de realimentare pentru toate celelalte tipuri de combustibili;

### 1.8. amplasarea zonelor rezervate livrărilor.

## **2. Tipurile esențiale de date privind reglementările și restricțiile:**

### 2.1. reglementări de circulație dinamice și statice, dacă este cazul:

- 2.1.1. condiții de acces pentru tuneluri;
- 2.1.2. condiții de acces pentru poduri;
- 2.1.3. restricții de acces permanente;
- 2.1.4. limite de viteză;
- 2.1.5. reglementări privind livrarea mărfurilor;
- 2.1.6. interdicții de depășire aplicate vehiculelor grele de marfă;
- 2.1.8. restricții de greutate/lungime/lățime/înălțime;
- 2.1.9. străzi cu sens unic;
- 2.1.10. limitele restricțiilor, interdicțiilor sau obligațiilor cu valabilitate zonală, starea actuală în ceea ce privește accesul și condițiile de circulație în zonele cu trafic reglementat;
- 2.1.11. direcția de circulație pe benzile reversibile;

### 2.2. hărți de circulație rutieră.

## **3. Alte tipuri de date privind reglementările și restricțiile:**

- 3.1. amplasarea și identificarea indicatoarelor de circulație care reflectă reglementări de circulație și identifică pericole:
  - 3.1.1. condiții de acces pentru tuneluri;
  - 3.1.2. condiții de acces pentru poduri;
  - 3.1.3. restricții de acces permanente;
  - 3.1.4. alte indicatoare de circulație care reflectă reglementări de circulație;
- 3.2. dacă este cazul, alte reglementări de circulație statice și dinamice decât reglementările de circulație menționate la punctul 2;
- 3.3. identificarea drumurilor cu taxă, a taxelor fixe de utilizare aplicabile și a metodelor de plată disponibile (inclusiv canalele de vânzare cu amănuntul și metodele de emiteră a tichetelor);
- 3.4. taxele variabile pentru utilizarea drumurilor și modalitățile de plată disponibile, inclusiv canalele de vânzare cu amănuntul și metodele de emiteră a tichetelor.

#### **4. Tipurile esențiale de date privind starea rețelei:**

- 4.1. închiderile de drumuri;
- 4.2. închiderile de benzi;
- 4.3. lucrările rutiere;
- 4.4. măsurile temporare de gestionare a traficului.

#### **5. Alte tipuri de date privind starea rețelei:**

- 5.1. închiderile de poduri;
- 5.2. accidentele și incidentele;
- 5.3. stările precare ale drumurilor;
- 5.4. condițiile meteorologice care afectează suprafața drumurilor și vizibilitatea.

#### **6. Tipurile de date privind utilizarea în timp real a rețelei:**

- 6.1. volumul de trafic;
- 6.2. viteza traficului;
- 6.3. situarea și lungimea cozilor de trafic;
- 6.4. durata călătoriilor;
- 6.5. timpul de așteptare la punctele de trecere a frontierei;
- 6.6. disponibilitatea zonelor rezervate livrărilor;
- 6.7. disponibilitatea punctelor și stațiilor de reîncărcare pentru vehiculele electrice;
- 6.8. disponibilitatea punctelor și stațiilor de realimentare pentru tipuri de combustibili alternativi;
- 6.9. prețul reîncărcării/realimentării ad-hoc.

**NOTA DE FUNDAMENTARE**  
**la proiectul hotărârii de Guvern pentru aprobarea Regulamentului privind**  
**furnizarea serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic**

<b>1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ</b>
Proiectul hotărârii Guvernului a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
<b>2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ</b>
<i>2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ</i>
<p>Elaborarea proiectului actului normativ derivă din angajamentele asumate de Republica Moldova în cadrul procesului de aderare la Uniunea Europeană, aferente Capitolului 14. „Politica de transport” care vizează alinierea cadrului normativ național la acquis-ul Uniunii Europene în domeniul dezvoltării infrastructurii de transport sustenabile și al mobilității cu emisii reduse.</p> <p>Proiectul a fost inițiat în temeiul acțiunii 33 din Capitolul 14 „Politica de transport”, prevăzută în Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, care stabilește obligația elaborării și adoptării unei hotărâri a Guvernului pentru aprobarea Regulamentului privind furnizarea serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.</p> <p>Inițiativa normativă are drept scop asigurarea cadrului juridic necesar pentru transpunerea și implementarea prevederilor Regulamentului (UE) 2022/670 al Comisiei din 02.02.2022 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic, CELEX 32022R0670, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 122/1 din 25 aprilie 2022.</p>
<i>2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative</i>
<p>În prezent, în Republica Moldova implementarea Sistemelor de Transport Inteligente (STI) este într-o fază incipientă, fiind în curs de promovare o strategie națională specifică pentru digitalizarea transportului rutier și interfețele acestuia, conform angajamentelor de integrare europeană. A fost elaborat proiectul Strategiei pentru Sisteme de Transport Inteligente, care va sta la baza modernizării sectorului în anii următori. Republica Moldova este țară candidată la aderarea la Uniunea Europeană, iar una dintre obligațiile-cheie asumate în acest proces este armonizarea legislației naționale cu legislația Uniunii. Domeniul infrastructurii de transport are un rol strategic în convergența cu piața internă europeană și în facilitarea integrării economice.</p> <p>Regulamentul delegat (UE) 2022/670 al Comisiei din 02.02.2022 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic stabilește specificațiile necesare pentru a asigura accesibilitatea, schimbul, reutilizarea și actualizarea datelor de către deținătorii de date și utilizatorii de date în vederea furnizării la nivelul național a unor servicii continue și de înaltă calitate de informare în timp real cu privire la trafic și pentru a asigura faptul că aceste servicii sunt exacte și disponibile la nivel transfrontalier pentru utilizatorii finali.</p> <p>Astfel, Regulamentul delegat (UE) 2022/670 al Comisiei din 02.02.2022 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire</p>

la trafic, se impune a fi transpus la nivel național, în contextul executării obligațiilor asumate de Republica Moldova în calitate de țară-candidat la aderare la Uniunea Europeană.

Totodată, în lipsa unei măsuri normative naționale corespunzătoare, implementarea coerentă a cerințelor Regulamentului European menționat nu ar fi posibilă, iar Republica Moldova riscă să piardă oportunități strategice pentru toate tipurile de transport din cadrul rețelei TEN-T.

### **3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse**

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

Proiectul hotărârii Guvernului stabilește cadrul administrativ și instituțional necesar aplicării Regulamentului delegat (UE) 2022/670 al Comisiei din 02.02.2022 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic, în contextul extinderii rețelei transeuropene de transport către statele candidate la aderare. Actul normativ propune măsuri cu caracter organizatoric, operațional și procedural, având în vedere că, deși Regulamentele UE sunt, în principiu, direct aplicabile, este necesară adoptarea unor dispoziții interne pentru a asigura conformitatea și implementarea efectivă la nivel național.

#### **Proiectul de act normativ conține următoarele prevederi esențiale:**

- Stabilește specificațiile necesare pentru a asigura accesibilitatea, schimbul, reutilizarea și actualizarea datelor de către deținătorii de date și utilizatorii de date în vederea furnizării la nivel național a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic și pentru a asigura faptul că aceste servicii sunt exacte și disponibile la nivel transfrontalier pentru utilizatorii finali;
- Stabilește norme minime privind reutilizarea informațiilor și datelor deținute de autoritățile rutiere și de operatorii rutieri, în special cele referitoare la actualizarea datelor;
- Stabilește termenul în care serviciile de informare în timp real cu privire la trafic la nivel național trebuie să facă posibile călătoriile din poartă în poartă și să nu se limiteze la rețeaua rutieră transeuropeană globală și la alte autostrăzi. Prin urmare, Republica Moldova va trebui să aplice aceste specificații întregii rețele rutiere, cu excepția drumurilor care nu aparțin unei autorități publice rutiere sau de transport.
- Stabilește obligațiile autorităților rutiere și a operatorilor rutieri care trebuie să pună la dispoziție tipuri de date specifice considerate esențiale pentru dezvoltarea în continuare a unor servicii fiabile de informare cu privire la trafic și pentru îmbunătățirea siguranței traficului, precum reglementările de circulație, restricțiile și închiderile de drumuri sau de benzi de circulație.

Proiectul transpune exclusiv acele dispoziții ale Regulamentului care necesită măsuri naționale de ordin instituțional, procedural sau administrativ.

**Elementele de noutate** atât din perspectiva Regulamentului delegat (UE) 2022/670 al Comisiei din 02.02.2022 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic, cât și a reglementărilor naționale în vigoare la această etapă:

- implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport și stabilirea cadrului instituțional pentru Punctul Național de Acces;
- aprobarea Regulamentului privind furnizarea serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic;
- stabilirea termenelor și condițiilor clare de conformare pentru furnizarea serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic;

Această transpunere instituțională permite Republicii Moldova să-și consolideze poziția în furnizarea serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic, să valorifice sprijinul UE pentru infrastructură strategică și să alinieze planificarea națională cu cerințele și termenele europene.

Consecutiv, în scopul aplicării corecte la nivel național a cerințelor stabilite pentru furnizarea serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic într-un timp mai restrâns și asigurarea administrării eficiente a acestora, se propune intrarea în vigoare a proiectului de hotărâre, peste o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

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

Nu au fost examinate.

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

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

Adoptarea proiectului hotărârii Guvernului are un impact asupra autorităților publice, inclusiv asupra Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale care este autoritatea competentă pentru coordonarea politicilor în domeniul STI și asigură implementarea acestora. De asemenea, adoptarea proiectului hotărârii Guvernului are impact direct asupra Ministerului Afacerilor Interne (MAI), Inspectoratului General al Poliției, autorităților administrației publice locale, administratorilor de drumuri, operatorilor de transport, operatorilor de parcuri, întreprinderilor municipale de transport public, operatorilor de telecomunicații, administratorilor infrastructurilor critice de transport, precum și alte autorități și entități, cărora conform prevederilor Legii privind Sisteme de Transport Inteligente, le revine obligația să colaboreze cu Agenția Națională Transport Auto, care va exercita rolul de punct național de acces. Instituirea acestor roluri va presupune o adaptare a structurii funcționale și procedurale interne a instituțiilor, prin desemnarea clară a responsabililor de monitorizarea și raportarea implementării Regulamentului.

De asemenea, proiectul va genera implicații asupra altor autorități contractante și instituțiilor publice care derulează proiecte de investiții în infrastructura, acestea urmând să fie obligate să aplice noile cerințe privind criteriile de selecție, indicatorii de performanță și auditabilitatea proiectelor. Se preconizează și un impact pozitiv asupra guvernantei proiectelor de infrastructură, prin standardizarea indicatorilor de rezultat și prin impunerea unui cadru comun de planificare și raportare.

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

Întrucât Regulamentul reglementează, în principal, modul de transmitere a datelor și cerințele aplicabile datelor furnizate, implementarea acestuia nu generează, în mod direct, impact financiar asupra bugetului de stat. Totodată, consolidarea capacităților administrative și tehnice ale Agenției Naționale Transport Auto va implica cheltuieli de personal. La momentul actual, acestea nu pot fi estimate cu

exactitate, având în vedere că aceiași personal urmează să exercite atribuțiile stabilite atât prin Legea privind sistemele de transport inteligente, cât și prin actele normative subsecvente acesteia. Prin urmare, impactul financiar urmează a fi determinat la etapa definitivării cadrului complet de atribuții ale Agenției, cu înaintarea ulterioară a propunerilor de ajustare corespunzătoare a cadrului normativ. În orice caz, realizarea prevederilor prezentei hotărâri se va efectua din contul și în limita alocațiilor aprobate în Cadrul bugetar pe termen mediu (CBTM) și în Legea bugetului de stat pentru Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, precum și din alte surse neinterzise de legislație, fără necesitatea alocării mijloacelor bugetare suplimentare.

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

Implementarea prevederilor proiectului de hotărâre va avea efecte directe și indirecte asupra operatorilor privați activi în domeniul transporturilor rutiere, feroviare, fluviale și multimodale, precum și asupra furnizorilor de servicii logistice și companiilor din industria conexasă.

##### **Efecte directe:**

- Creșterea cerințelor tehnice – autoritățile rutiere, operatorii rutieri, operatorii de taxare rutieră vor trebui să-și adapteze echipamentele și infrastructura de operare la standardele TEN-T, inclusiv în ceea ce privește capacitatea de încărcare, siguranța, accesibilitatea și compatibilitatea cu sistemele europene de management al traficului și informațiilor.
- Obligații de interoperabilitate digitală – implementarea platformelor ITS și integrarea cu sistemele europene vor presupune investiții în software, echipamente de comunicații și instruirea personalului.

##### **Efecte indirecte:**

- Creșterea competitivității – companiile care se aliniază rapid la noile cerințe își vor extinde afacerile.
- Atragerea investițiilor – modernizarea rețelei va stimula investițiile private în infrastructura situată strategic pe coridoarele TEN-T.

##### **Provocări pentru mediul privat:**

- Costuri inițiale ridicate pentru adaptarea tehnică și digitală.
- Necesitatea accesării de finanțări externe (credite comerciale, leasing operațional, granturi din programe europene) pentru implementarea cerințelor.
- Constrângerea termenelor de conformare impuse de transpunerea regulamentului, care poate crea dificultăți în planificarea investițiilor.

##### **Măsuri de sprijin posibile:**

- Facilitarea accesului operatorilor privați la fonduri europene și internaționale destinate digitalizării și modernizării infrastructurii de transport.
- Crearea oportunităților de sprijin și mecanisme de cofinanțare public–privată pentru adaptarea infrastructurii.
- Organizarea de programe de formare profesională pentru angajații instituțiilor publice și a companiilor private, cu accent pe noile cerințe tehnice, interoperabilitate digitală și siguranță operațională.

#### *4.4. Impactul social*

Implementarea proiectului de hotărâre va genera efecte sociale semnificative, atât pe termen scurt, cât și pe termen lung, prin influența asupra accesului cetățenilor la servicii de informare în timp real cu privire la trafic și infrastructura rutieră modernă, asupra calității vieții, siguranței, mobilității și oportunităților economice. Impactul social preconizat este pozitiv, întrucât implementarea coerentă a cerințelor de

performanță în serviciile de informare în timp real cu privire la trafic și va conduce, pe termen mediu și lung, la îmbunătățirea accesului populației la servicii durabile și de calitate. Prin impunerea unor criterii uniforme de eficiență, echitate și transparență în planificarea investițiilor, proiectul va contribui la reducerea inegalităților în accesul la servicii de informare în timp real cu privire la trafic calitative.

#### *4.4.1. Impact general asupra populației*

Modernizarea serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic va aduce beneficii semnificative populației prin:

- Îmbunătățirea accesibilității – reducerea timpilor pentru obținerea informațiilor.
- Creșterea gradului de utilizare a diferitelor moduri de transport.
- Stimularea dezvoltării regionale – investițiile în servicii de informare în timp real cu privire la trafic vor genera oportunități economice și apariția locurilor noi de muncă.

#### *4.4.2. Impactul asupra grupurilor vulnerabile*

Noile standarde vor include cerințe explicite de accesibilitate, ceea ce va asigura:

- Acces sporit pentru persoanele cu dizabilități și vârstnici la infrastructura rutieră prin intermediul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.

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

Implementarea proiectului presupune utilizarea extinsă a sistemelor inteligente de transport (ITS) și a platformelor digitale de management al traficului, ceea ce implică prelucrarea unor volume semnificative de date, inclusiv a celor cu caracter personal. Impactul se va manifesta prin:

- Colectarea și stocarea datelor referitoare la utilizarea infrastructurii de reîncărcare și, în anumite cazuri, imagini video captate de camerele de monitorizare.
- Necesitatea aplicării cadrului legal privind protecția datelor (Legea nr. 133/2011 și Regulamentul (UE) 2016/679 – GDPR, acolo unde este aplicabil), pentru asigurarea confidențialității și a securității informațiilor.
- Implementarea măsurilor tehnice și organizatorice adecvate, cum ar fi criptarea, controlul accesului și anonimizarea datelor, pentru a preveni utilizarea neautorizată. Se anticipează că aceste cerințe vor determina investiții suplimentare în securitatea cibernetică și instruirea personalului responsabil cu administrarea sistemelor digitale.

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

Proiectul are potențialul de a contribui la reducerea disparităților de acces la infrastructură, indiferent de gen, statut social sau zonă geografică. Impactul estimat include:

- Creșterea participării femeilor – modernizarea infrastructurii și digitalizarea serviciilor pot atrage mai multe femei în domenii precum, managementul infrastructurii, operarea platformelor ITS și funcțiile administrative.
- Asigurarea accesibilității universale – infrastructura modernizată și standardele de calitate vor facilita accesul sigur și confortabil pentru toate categoriile de utilizatori, inclusiv femei, copii și persoane vulnerabile.

În plus, măsurile de comunicare și consultare publică prevăzute în procesul de implementare vor include abordări sensibile la gen, astfel încât nevoile tuturor grupurilor să fie reflectate în planificarea și operarea infrastructurii.

#### *4.4.5. Impactul asupra ocupării forței de muncă*

<p>Implementarea lucrărilor și operarea noilor sisteme vor influența piața muncii prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Crearea de noi locuri de muncă în construcții, logistică, transport, IT și mentenanță.</li> <li>• Dezvoltarea competențelor profesionale prin programe de formare în utilizarea tehnologiilor digitale, managementul și operarea echipamentelor moderne.</li> </ul>
<p><i>4.5. Impactul asupra mediului</i></p>
<p>Implementarea proiectului va avea un impact pozitiv asupra mediului pe termen lung și anume:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră – modernizarea infrastructurii și promovarea transportului multimodal, ceea ce va permite transferul unei părți din transportul rutier către moduri de transport mai puțin poluante (feroviar, fluvial).</li> <li>• Creșterea eficienței energetice – implementarea tehnologiilor ITS și modernizarea echipamentelor de transport vor optimiza fluxurile de trafic și vor reduce consumul de combustibil.</li> <li>• Promovarea soluțiilor de transport sustenabil – stații de încărcare pentru vehicule electrice și infrastructură pentru transportul cu emisii zero vor fi integrate în proiectele de investiții.</li> </ul>
<p><i>4.6. Alte impacturi și informații relevante</i></p>
<p>Pe lângă impacturile identificate în secțiunile anterioare, implementarea proiectului va genera și o serie de efecte complementare, de natură economică, instituțională și strategică, relevante pentru procesul de integrare a Republicii Moldova în spațiul european de transport.</p> <p><b>4.6.1. Impact instituțional</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Îmbunătățirea coordonării interinstituționale – va fi consolidată cooperarea între ministere, autorități de infrastructură, operatori publici și privați, precum și între autoritățile centrale și locale.</li> </ul> <p><b>4.6.2. Impact economic general</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Atragerea de investiții străine directe – modernizarea serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic va spori atractivitatea țării pentru investitori în logistică, producție și comerț.</li> </ul> <p><b>4.6.3. Impact strategic</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Integrarea accelerată în piața unică europeană – conformarea la standardele TEN-T va alinia Republica Moldova la cerințele tehnice și operaționale ale Uniunii Europene, facilitând viitoarele etape ale procesului de aderare.</li> <li>• Îmbunătățirea rezilienței infrastructurii – proiectele de modernizare vor include măsuri de adaptare la schimbările climatice și la riscurile naturale, crescând capacitatea de răspuns în situații de urgență.</li> </ul> <p><b>4.6.4. Aspecte de cooperare internațională</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Participarea la proiecte transfrontaliere – Republica Moldova va putea accesa programe comune cu statele membre UE și cu țările din Parteneriatul Estic pentru dezvoltarea infrastructurii și a serviciilor de transport integrate.</li> <li>• Creșterea interoperabilității – standardele tehnice și digitale comune vor permite integrarea fără bariere a rețelelor și serviciilor de transport cu cele ale statelor vecine.</li> </ul>
<p><b>5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE</b></p>
<p><i>5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională</i></p>

Proiectul de hotărâre a Guvernului transpune în mod primar și integral dispozițiile Regulamentului delegat (UE) 2022/670 al Comisiei din 02.02.2022 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic, în ordinea juridică internă, prin stabilirea atribuțiilor și responsabilităților instituțiilor naționale implicate în procesul de colectare, validare, partajare și raportare a datelor referitoare la serviciile de informare în timp real cu privire la trafic.

**Obiectivele Regulamentului delegat (UE) 2022/670 sunt:**

- stabilirea unui set comun de indicatori statistici și tehnici privind accesul, calitatea și performanța serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.
- instituirea unui cadru armonizat pentru raportarea periodică și transparentă a datelor relevante către Comisia Europeană și publicul larg;
- creșterea responsabilizării autorităților naționale în ceea ce privește furnizarea unor date fiabile și comparabile la nivelul Uniunii;
- sprijinirea procesului decizional bazat pe date privind investițiile în serviciile de informare în timp real cu privire la trafic.

**Gradul de transpunere:** Proiectul propus asigură **transpunerea integrală a regulamentului**, prin:

- stabilirea atribuțiilor autorităților rutiere, operatorilor rutieri, operatorilor;
- instituirea unui mecanism interinstituțional de colectare, validare și partajare a datelor;
- precizarea responsabilităților entităților implicate (ex. autorități publice, punctului național de acces, operatorilor etc.);
- stabilirea termenelor și formatelor de raportare;
- stabilirea modului de publicare a datelor și de transmitere a acestora către Comisia Europeană.

**Reglementări suplimentare:** Proiectul de hotărâre nu introduce reglementări care depășesc cerințele minime ale regulamentului, ci se limitează la dispoziții operațional-instituționale care asigură punerea în aplicare în mod eficient și coordonat a normelor europene.

**Observații privind revizuirea actului UE:** La data elaborării prezentului proiect de hotărâre, Regulamentul delegat (UE) 2022/670 nu se află în proces de revizuire, iar aplicarea acestuia este stabilită în mod obligatoriu pentru statele membre. Prin urmare, transpunerea în dreptul național contribuie la anticiparea cerințelor de aderare și la consolidarea mecanismului național de date în domeniul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.

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

Pentru asigurarea unei implementări eficiente și coerente a Regulamentului delegat (UE) 2022/670 în ordinea juridică a Republicii Moldova, este necesară adoptarea unor măsuri normative care vizează:

- stabilirea atribuțiilor instituționale;
- instituirea mecanismelor operaționale de colectare și raportare a datelor;
- delimitarea responsabilităților între autoritățile implicate;
- integrarea cerințelor europene în politicile publice naționale privind serviciile de informare în timp real cu privire la trafic.

Proiectul hotărârii Guvernului propus reprezintă actul normativ primar care creează cadrul legal necesar aplicării Regulamentului, având caracter **organizatoric și procedural**, fără a modifica norme cu caracter legislativ sau a introduce obligații suplimentare care excedează cerințele stabilite la nivelul UE.

În particular, proiectul:

- **instituie un mecanism național de guvernare și coordonare** pentru aplicarea Regulamentului;
- **definește clar responsabilitățile instituțiilor implicate;**
- **reglementează procedurile și termenii de colectare, validare și transmitere a datelor**, inclusiv formatul acestora și obligația de transparență față de public;
- **prevede măsuri de sprijin** în procesul de raportare și îmbunătățire a calității datelor;
- **creează baza pentru emiterea actelor subordonate**, acolo unde va fi necesară operaționalizarea anumitor procese prin ordine sau instrucțiuni ale ministerului de resort.

În perspectiva alinierii depline la cerințele acquis-ului european, proiectul contribuie la consolidarea capacității administrative a instituțiilor naționale de a asigura conformitatea cu cerințele europene și la instituționalizarea unor practici armonizate de monitorizare și evaluare a serviciilor publice, în conformitate cu principiile bunei guvernări, transparenței și responsabilității.

Adoptarea prezentului act creează, astfel, baza juridică esențială pentru asigurarea funcționalității sistemului național de raportare a datelor, ca parte a angajamentelor Republicii Moldova în procesul de preaderare la Uniunea Europeană.

Cadrul juridic intern necesar pentru implementarea Regulamentului urmează a fi elaborat concomitent cu cadrul juridic intern necesar pentru implementarea Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente (ITS) în domeniul transportului rutier, dar și a altor Regulamente conexe.

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

În scopul respectării prevederilor art. 11 al Legii nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul de inițiere privind elaborarea proiectului hotărârii Guvernului a fost plasat pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale [www.midr.gov.md](http://www.midr.gov.md), la compartimentul Transparență decizională, precum și pe portalul guvernamental [https://particip.gov.md/ro/document/stages/\\*/16580](https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16580).

La fel, întru respectarea prevederilor art. 32 al Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, proiectul urmează a fi plasat spre consultare publică pe paginile web menționate după înregistrarea acestuia de către Cancelaria de Stat.

Proiectul urmează a fi avizat/expertizat de către:

- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (Agenția pentru Securitate Cibernetică, Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Produselor Nealimentare și Protecția Consumatorilor; Institutul de Standardizare din Moldova);
- Ministerul Afacerilor Interne (Inspectoratul General al Poliției);
- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Apărării;
- Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare;
- Ministerul Muncii și Protecției Sociale;
- Ministerul Mediului;

- Ministerul Energiei;
- Agenția Guvernare Electronică;
- Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică;
- 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. Aeroportul Internațional „Eugen Doga” din Chișinău; Î.S Portul Fluvial Ungheni);
- Congresul Autoritățile Locale din Moldova;
- Centrul Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personal;
- Consiliul Concurenței;
- Centrul de Armonizare a Legislației;

## **7. Concluziile expertizelor**

Proiectul de hotărâre va fi supus expertizei juridice și respectiv expertizei anticorupție în conformitate cu cerințele Legii nr.100/2017 cu privire la actele normative, iar rezultatele expertizării acestuia vor fi luate în considerație la definitivarea proiectului.

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

Proiectul nu contravine legislației naționale.

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

Pentru implementarea eficientă a prevederilor proiectului hotărârii Guvernului, sunt necesare următoarele măsuri instituționale, tehnice și organizatorice:

### **1. Organizarea instituțională și desemnarea responsabilităților**

- Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) va exercita funcția de autoritate națională coordonatoare, responsabilă de asigurarea aplicării integrale a Regulamentului în Republica Moldova.
- Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va coordona relațiile interinstituționale, schimbul de date și raportarea către instituțiile europene.
- Autoritățile publice și operatorii de servicii vor avea obligația de a colecta, consolida și transmite datele relevante în termenele și formatele stabilite.

### **2. Crearea unui sistem funcțional de colectare și raportare a datelor**

- Se va institui un mecanism digitalizat de colectare și centralizare a datelor pentru serviciile de informare în timp real cu privire la trafic, compatibil cu cerințele de raportare ale Uniunii Europene.
- MIDR, în cooperare cu alte autorități și alți actori relevanți, va elabora un manual tehnic de colectare și validare a datelor, care să standardizeze procesul la nivel național.
- Vor fi definite și adoptate formulare tipizate, proceduri și metodologii de validare a datelor.

### **3. Capacitate administrativă și formare profesională**

- Este necesară instruirea personalului din cadrul MIDR, ANTA, AND, autorităților publice locale și operatorilor de servicii, în ceea ce privește:
  - conținutul și cerințele Regulamentului delegat (UE) 2022/670;
  - noile obligații de raportare și transparență;
  - standardele europene privind rețelele trans europene de transport.

• **Vor fi organizate sesiuni de formare, ateliere și ghiduri de implementare** pentru toți actorii implicați.

#### **4. Monitorizare, control și evaluare periodică**

• Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va institui un mecanism de monitorizare continuă a modului de implementare a Regulamentului și a respectării obligațiilor de raportare.

• Se vor elabora rapoarte anuale de progres, care vor include:

- evaluarea gradului de acoperire cu servicii;
- calitatea datelor raportate;
- dificultățile întâmpinate și măsurile corective adoptate.

#### **5. Colaborare interinstituțională și asistență tehnică**

• Implementarea proiectului presupune o cooperare constantă între MIDR, ANTA AND, Ministerul Energiei, ANRE (Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică), precum și cu autoritățile administrației publice locale și operatorii de servicii.

• Se vor putea atrage resurse externe și sprijin din partea partenerilor de dezvoltare pentru digitalizarea procesului de raportare și consolidarea capacităților instituționale.

#### **6. Calendar de implementare**

Implementarea prevederilor proiectului se intenționează a fi etapizată, după cum urmează:

- **Lunile 1–3** de la intrarea în vigoare: constituirea grupului de coordonare și elaborarea cadrului metodologic;
- **Lunile 4–6:** formarea personalului și pilotarea mecanismului de colectare a datelor;
- **Lunile 7–12:** operaționalizarea integrală a sistemului de colectare și raportare;
- **Începând cu anul II:** monitorizare, raportare anuală și ajustări metodologice, după caz.

Având în vedere că Regulamentul delegat (UE) 2022/670 al Comisiei din 02.02.2022 a fost adoptat cu titlu de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic și că proiectul Legii privind Sisteme de Transport Inteligente, care transpune Directiva 2010/40/UE urmează a fi expediată spre coordonare către Comisia Europeană, astfel, proiectul hotărârii de Guvern privind aprobarea Regulamentului privind furnizarea serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic, va fi înaintat pentru promovare în Guvern, după recepționarea avizului/coordonării de către Comisia Europeană asupra proiectului Legii privind Sisteme de Transport Inteligente.

**Viceprim–ministru, ministru**

**Vladimir BOLEA**

**TABEL DE CONCORDANȚĂ**

<p>Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX 32022R0670  <b>Regulamentul delegat (UE) 2022/670 al Comisiei Comisiei din 02.02.2022 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic</b></p>			
<p align="center"><b>Titlul proiectului de act normativ național: Hotărârea Guvernului privind aprobarea Regulamentului privind furnizarea serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic</b></p>			
<p><b>Gradul general de compatibilitate</b></p>			
<p>Autoritatea/persoana responsabilă: <b>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</b></p>			
<p>Data întocmirii/actualizării: <b>11.05.2026</b></p>			
<b>6 Actul Uniunii Europene</b>	<b>7 Proiectul de act normativ național</b>	<b>8 Gradul de compatibilitate</b>	<b>9 Observații</b>
<p align="center"><i>Articolul 1</i></p> <p align="center"><b>Obiect și domeniu de aplicare</b></p> <p>(1) Prezentul regulament stabilește specificațiile necesare pentru a asigura accesibilitatea, schimbul, reutilizarea și actualizarea datelor de către deținătorii de date și utilizatorii de date în vederea furnizării la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic și pentru a asigura faptul că aceste servicii sunt exacte și disponibile la nivel transfrontalier pentru utilizatorii finali.</p>	<p align="center"><i>Capitolul 1</i></p> <p align="center"><b>Obiect și domeniu de aplicare</b></p> <p>1. Prezentul regulament stabilește specificațiile necesare pentru a asigura accesibilitatea, schimbul, reutilizarea și actualizarea datelor de către deținătorii de date și utilizatorii de date în vederea furnizării la nivelul național, țărilor învecinate și la nivelul Uniunii Europene a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic și pentru a asigura faptul că aceste servicii sunt exacte și disponibile la nivel transfrontalier pentru utilizatorii finali.</p>	<p align="center">Compatibil</p>	<p align="center">Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p>(2) Prezentul regulament se aplică întregii rețele rutiere accesibile publicului pentru traficul motorizat. Prezentul regulament nu se aplică drumurilor private, cu excepția cazului în care acestea fac parte din rețeaua globală TEN-T sau sunt desemnate ca autostradă sau ca drum principal.</p>	<p>2. Prezentul regulament se aplică întregii rețele rutiere accesibile publicului pentru traficul motorizat. Prezentul regulament nu se aplică drumurilor private, cu excepția cazului în care acestea fac parte din rețeaua globală TEN-T sau sunt desemnate ca autostradă sau ca drum principal.</p>	<p align="center">Compatibil</p>	
<p>(3) Prezentul regulament se aplică în conformitate cu articolul 5 din Directiva 2010/40/UE.</p>	<p>3. Prezentul regulament se aplică în conformitate cu articolul (5) din Legea privind Sisteme de Transport Inteligente.</p>	<p align="center">Compatibil</p>	
<p align="center"><i>Articolul 2</i></p>	<p align="center"><i>Capitolul 2</i></p>		

Definiții	Noțiuni		
<p>În sensul prezentului regulament, se aplică definițiile de la articolul 4 din Directiva 2010/40/UE.</p> <p>De asemenea, se aplică următoarele definiții:</p> <p>1. „rețea rutieră transeuropeană centrală” - infrastructura de transport rutier care face parte din rețeaua centrală, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;</p>	<p>4. În sensul prezentului regulament, se aplică noțiunile de la articolul (4) din Legea privind Sisteme de Transport Inteligente.</p> <p>De asemenea, se aplică următoarele noțiuni:</p> <p>4.1. „rețea rutieră transeuropeană centrală” - infrastructura de transport rutier care face parte din rețeaua centrală care cuprinde acele părți ale rețelei rutiere globale cu cea mai mare importanță strategică pentru realizarea obiectivelor de dezvoltare a rețelei transeuropene de transport.</p>	Compatibil	
<p>2. „rețea rutieră transeuropeană globală” - infrastructura de transport rutier care face parte din rețeaua globală, astfel cum este definită în Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;</p>	<p>4.2. „rețea rutieră transeuropeană globală” - infrastructura de transport rutier care face parte din rețeaua care cuprinde toate infrastructurile de transport existente și planificate ale rețelei transeuropene de transport, precum și măsuri de promovare a utilizării eficiente și durabile din punct de vedere social și ecologic a acestei infrastructuri.</p>	Compatibil	Adaptat statutului actual al Republicii Moldova
<p>3. „autostradă” - un drum care este desemnat ca atare de statul membru în care este situat;</p>	<p>4.3. „autostradă” - un drum de mare capacitate și viteză, rezervat exclusiv circulației autovehiculelor, prevăzut cu două căi unidirecționale separate printr-o zonă mediană, având cel puțin două benzi de circulație pe sens și o bandă de staționare accidentală, intersecții denivelate și accese limitate, intrarea și ieșirea autovehiculelor fiind permisă numai prin locuri special amenajate, denumite noduri de circulație, dotate cu mijloace speciale pentru siguranța și confortul utilizatorilor.</p>	Compatibil	
<p>4. „accesibilitatea datelor” - posibilitatea de a solicita și de a obține datele în orice moment într-un format care poate fi citit automat;</p>	<p>4.4. „accesibilitatea datelor” - posibilitatea de a solicita și de a obține datele în orice moment într-un format care poate fi citit automat;</p>	Compatibil	
<p>5. „date statice” - date care nu se modifică frecvent sau în mod regulat;</p>	<p>4.5. „date statice” - date care nu se modifică frecvent sau în mod regulat;</p>	Compatibil	
<p>6. „date dinamice” - date care se modifică frecvent sau în mod regulat;</p>	<p>4.6. „date dinamice” - date care se modifică frecvent sau în mod regulat;</p>	Compatibil	
<p>7. „actualizarea datelor” - orice modificare a datelor existente, inclusiv eliminarea acestora ori introducerea de elemente suplimentare sau noi;</p>	<p>4.7. „actualizarea datelor” - orice modificare a datelor existente, inclusiv eliminarea acestora ori introducerea de elemente suplimentare sau noi;</p>	Compatibil	

8.,„informații în timp real cu privire la trafic” - informații obținute din orice date privind infrastructura, date privind reglementările și restricțiile, date privind starea rețelei și date privind utilizarea în timp real a rețelei sau o combinație a acestora;	4.8.,„informații în timp real cu privire la trafic” - informații obținute din orice date privind infrastructura, date privind reglementările și restricțiile, date privind starea rețelei și date privind utilizarea în timp real a rețelei sau o combinație a acestora;	Compatibil	
9.,„serviciu de informare în timp real cu privire la trafic” - un serviciu STI care le oferă imediat utilizatorilor finali informații în timp real cu privire la trafic;	4.9.,„serviciu de informare în timp real cu privire la trafic” - un serviciu STI care le oferă imediat utilizatorilor finali informații în timp real cu privire la trafic;	Compatibil	
10. „autoritate rutieră” - orice autoritate publică responsabilă cu planificarea, controlul sau gestionarea drumurilor care se încadrează în sfera sa de competență teritorială;	4.10. „autoritate rutieră” - orice autoritate publică responsabilă cu planificarea, controlul sau gestionarea drumurilor care se încadrează în sfera sa de competență teritorială;	Compatibil	
11. „operator rutier” - orice entitate publică sau privată responsabilă cu întreținerea și administrarea unui drum și cu gestionarea fluxurilor de trafic;	4.11. „operator rutier” - orice entitate publică sau privată responsabilă cu întreținerea și administrarea unui drum și cu gestionarea fluxurilor de trafic;	Compatibil	
12. „furnizor de servicii” - orice furnizor public sau privat al unui serviciu de informare în timp real cu privire la trafic, cu excepția entităților care se limitează la transmiterea de date către utilizatorii de date;	4.12. „furnizor de servicii” - orice furnizor public sau privat al unui serviciu de informare în timp real cu privire la trafic, cu excepția entităților care se limitează la transmiterea de date către utilizatorii de date;	Compatibil	
13. „operator de taxare rutieră” - orice entitate publică sau privată care are rolul de furnizor de servicii de taxare rutieră sau de entitate care percepe taxe rutiere, conform definiției din Directiva (UE) 2019/520 a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(13)</sup> ;	4.13. „operator de taxare rutieră” - orice entitate publică sau privată care are rolul de furnizor de servicii de taxare rutieră sau de entitate care percepe taxe rutiere.	Compatibil	
14. „deținător de date” - orice persoană juridică, persoană vizată sau entitate publică sau privată care are dreptul de a acorda acces la tipurile de date enumerate în anexă sau de a partaja aceste tipuri de date aflate sub controlul său, în conformitate cu legislația Uniunii sau cu legislația națională aplicabilă;	4.14. „deținător de date” - orice persoană juridică, persoană vizată sau entitate publică sau privată care are dreptul de a acorda acces la tipurile de date enumerate în anexă sau de a partaja aceste tipuri de date aflate sub controlul său, în conformitate cu legislația națională aplicabilă;	Compatibil	

<p>15. „utilizator de date” - orice autoritate rutieră, operator rutier, operator de taxare rutieră, furnizor de servicii și producător de hărți digitale sau orice altă entitate care utilizează date pentru a crea informații în timp real cu privire la trafic sau, în cazurile în care termenele și condițiile stabilite de către deținătorul datelor permit acest lucru, care utilizează date în alte scopuri legate de mobilitate;</p>	<p>4.15. „<i>utilizator de date</i>” - orice autoritate rutieră, operator rutier, operator de taxare rutieră, furnizor de servicii și producător de hărți digitale sau orice altă entitate care utilizează date pentru a crea informații în timp real cu privire la trafic sau, în cazurile în care termenele și condițiile stabilite de către deținătorul datelor permit acest lucru, care utilizează date în alte scopuri legate de mobilitate;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>16. „utilizator final” - orice participant la trafic, persoană fizică sau juridică, care are acces la servicii de informare în timp real cu privire la trafic;</p>	<p>4.16. „<i>utilizator final</i>” - orice participant la trafic, persoană fizică sau juridică, care are acces la servicii de informare în timp real cu privire la trafic;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>17. „punct de acces” - o interfață digitală în care datele enumerate în anexă, împreună cu metadatele corespunzătoare, sunt puse la dispoziția utilizatorilor de date pentru a fi reutilizate sau în care sursele și metadatele acestor date sunt puse la dispoziția utilizatorilor de date pentru a fi reutilizate;</p>	<p>4.17. „<i>punct de acces</i>” - o interfață digitală în care datele enumerate în anexă, împreună cu metadatele corespunzătoare, sunt puse la dispoziția utilizatorilor de date pentru a fi reutilizate sau în care sursele și metadatele acestor date sunt puse la dispoziția utilizatorilor de date pentru a fi reutilizate;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>18. „metadate” - o descriere structurată a conținutului datelor, care facilitează căutarea și utilizarea acestor date;</p>	<p>4.18. „<i>metadate</i>” - o descriere structurată a conținutului datelor, care facilitează căutarea și utilizarea acestor date;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>19. „servicii de căutare” - servicii care permit căutarea datelor solicitate utilizând conținutul metadatelor corespunzătoare și afișând acest conținut;</p>	<p>4.19. „<i>servicii de căutare</i>” - servicii care permit căutarea datelor solicitate utilizând conținutul metadatelor corespunzătoare și afișând acest conținut;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>20. „măsuri temporare de gestionare a traficului” - măsuri temporare menite să soluționeze o anumită perturbare a traficului și concepute, de exemplu, cu scopul de a controla și de a direcționa fluxurile de trafic;</p>	<p>4.20. „<i>măsuri temporare de gestionare a traficului</i>” - măsuri temporare menite să soluționeze o anumită perturbare a traficului și concepute, de exemplu, cu scopul de a controla și de a direcționa fluxurile de trafic;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>21. „hărți de circulație rutieră” - măsuri permanente de gestionare a traficului care sunt concepute de gestionarii de trafic cu scopul de a controla și de a direcționa fluxurile de trafic în urma unor perturbări permanente sau recurente ale traficului;</p>	<p>4.21. „<i>hărți de circulație rutieră</i>” - măsuri permanente de gestionare a traficului care sunt concepute de gestionarii de trafic cu scopul de a controla și de a direcționa fluxurile de trafic în urma unor perturbări permanente sau recurente ale traficului;</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>22. „indicator de circulație” - orice panou rutier, semnal, dispozitiv, anunț sau marcaj rutier care identifică un pericol, informează persoanele cu privire la precauțiile ce trebuie luate împotriva unui astfel de pericol, indică existența unei reglementări rutiere sau pune în aplicare o astfel de reglementare, în conformitate cu Convenția de la Viena privind semnalizarea rutieră;</p>	<p>4.22. „<i>indicator de circulație</i>” - orice panou rutier, semnal, dispozitiv, anunț sau marcaj rutier care identifică un pericol, informează persoanele cu privire la precauțiile ce trebuie luate împotriva unui astfel de pericol, indică existența unei reglementări rutiere sau pune în aplicare o astfel de reglementare, în conformitate cu Convenția de la Viena privind semnalizarea rutieră;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>23. „drum principal” - un drum din afara zonelor urbane care conectează orașe sau regiuni importante sau ambele și care nu este clasificat ca făcând parte din rețeaua rutieră transeuropeană globală sau ca autostradă;</p>	<p>4.23. „<i>drum principal</i>” - drumurile expres (cu indicile M) și drumurile republicane (cu indicile R), care conectează orașe sau regiuni importante sau ambele și care nu este clasificat ca făcând parte din rețeaua rutieră transeuropeană globală sau ca autostradă;</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p>24. „drum privat” - un drum care nu aparține unei autorități publice rutiere sau de transport, cu excepția drumurilor aflate în proprietatea unei autorități publice rutiere sau de transport dar atribuite unei entități private sub forma unei concesiuni de gestiune;</p>	<p>4.24. „<i>drum privat</i>” - un drum care nu aparține unei autorități publice rutiere sau de transport, cu excepția drumurilor aflate în proprietatea unei autorități publice rutiere sau de transport dar atribuite unei entități private sub forma unei concesiuni de gestiune;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>25. „date privind infrastructura” - date care descriu rețeaua rutieră sau instalațiile din cadrul sau de-a lungul rețelei rutiere;</p>	<p>4.25. „<i>date privind infrastructura</i>” - date care descriu rețeaua rutieră sau instalațiile din cadrul sau de-a lungul rețelei rutiere;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>26. „date privind reglementările și restricțiile” - date care se referă la o reglementare sau la o restricție de circulație aplicabilă vehiculelor pe rețeaua rutieră;</p>	<p>4.26. „<i>date privind reglementările și restricțiile</i>” - date care se referă la o reglementare sau la o restricție de circulație aplicabilă vehiculelor pe rețeaua rutieră;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>27. „date privind starea rețelei” - date care descriu situații temporare ce ar putea împiedica sau încetini călătoriile sau care pot furniza utilizatorilor finali informații în situații periculoase;</p>	<p>4.27. „<i>date privind starea rețelei</i>” - date care descriu situații temporare ce ar putea împiedica sau încetini călătoriile sau care pot furniza utilizatorilor finali informații în situații periculoase;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>28. „date privind utilizarea în timp real a rețelei” - date care descriu utilizarea actuală a rețelei rutiere și opțiunile de utilizare a rețelei rutiere;</p>	<p>4.28. „<i>date privind utilizarea în timp real a rețelei</i>” - date care descriu utilizarea actuală a rețelei rutiere și opțiunile de utilizare a rețelei rutiere;</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>29. „tipuri de date esențiale” - tipuri de date considerate esențiale pentru sporirea fiabilității serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic, care sprijină călătoriile sigure și eficiente din poartă în poartă și serviciile de mobilitate viitoare;</p>	<p>4.29. „tipuri de date esențiale” - tipuri de date considerate esențiale pentru sporirea fiabilității serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic, care sprijină călătoriile sigure și eficiente din poartă în poartă și serviciile de mobilitate viitoare;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>30. „date generate la bordul vehiculelor” - orice date create de vehicul sau de un dispozitiv de bord integrat în vehicul sau de dispozitive personale care oferă aplicații STI în timpul utilizării vehiculului;</p>	<p>4.30. „date generate la bordul vehiculelor” - orice date create de vehicul sau de un dispozitiv de bord integrat în vehicul sau de dispozitive personale care oferă aplicații STI în timpul utilizării vehiculului;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>31. „deținător de date generate la bordul vehiculelor” - orice entitate implicată în colectarea, în agregarea sau în alte tipuri de prelucrare a datelor generate la bordul vehiculelor pentru a îndeplini cerințele de confidențialitate;</p>	<p>4.31. „deținător de date generate la bordul vehiculelor” - orice entitate implicată în colectarea, în agregarea sau în alte tipuri de prelucrare a datelor generate la bordul vehiculelor pentru a îndeplini cerințele de confidențialitate;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>32. „condiții FRAND (echitabile, rezonabile și nediscriminatorii)” - condiții de licență negociate cu bună-credință, care permit accesul la servicii sau la date în schimbul unei compensații echitabile, în condiții identice sau similare cu cele stabilite cu alți utilizatori.</p>	<p>4.32. „condiții FRAND (echitabile, rezonabile și nediscriminatorii)” - condiții de licență negociate cu bună-credință, care permit accesul la servicii sau la date în schimbul unei compensații echitabile, în condiții identice sau similare cu cele stabilite cu alți utilizatori.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 3</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Puncte naționale de acces</b></p> <p>(1) Fiecare stat membru înființează un punct național de acces. Punctul național de acces constituie un punct de acces unic al utilizatorilor de date la datele enumerate în anexă, inclusiv la actualizările datelor, puse la dispoziție de către deținătorii de date menționați la articolele 4-11, care privesc teritoriul unui anumit stat membru.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Capitolul 3</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Punct național de acces</b></p> <p>5. Agenția Națională Transport Auto (ANTA) exercită atribuțiile în calitate de punct național de acces în conformitate cu prevederile Legii privind Sisteme de Transport Inteligente.</p> <p>6. Punctul național de acces constituie un punct de acces unic al utilizatorilor de date la datele enumerate în anexă, inclusiv la actualizările datelor, puse la dispoziție de către deținătorii de date menționați la capitolele 4-11, care privesc teritoriul Republicii Moldova.</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>(2) Punctele naționale de acces sau comune existente care au fost înființate pentru a respecta articolul 3 din Regulamentul delegat (UE) 2015/962 sau cerințele care decurg din alte acte delegate adoptate în temeiul Directivei 2010/40/UE pot fi utilizate ca puncte naționale de acces în sensul prezentului regulament dacă statele membre consideră că acest lucru este adecvat.</p>		Prevedere UE neaplicabila	
<p>(3) Punctele naționale de acces furnizează utilizatorilor de date servicii de căutare, de exemplu servicii care permit căutarea datelor solicitate utilizând conținutul metadatelor corespunzătoare și afișând acest conținut.</p>	<p>7. Punctul național de acces furnizează utilizatorilor de date servicii de căutare, de exemplu servicii care permit căutarea datelor solicitate utilizând conținutul metadatelor corespunzătoare și afișând acest conținut.</p>	Compatibil	
<p>(4) Deținătorii de date publici și privați se asigură că furnizează metadatele pentru a permite utilizatorilor de date să caute și să utilizeze seturi de date prin intermediul punctelor naționale de acces.</p>	<p>8. Deținătorii de date publici și privați se asigură că furnizează metadatele pentru a permite utilizatorilor de date să caute și să utilizeze seturi de date prin intermediul punctului național de acces.</p>	Compatibil	
<p>(5) Două sau mai multe state membre pot înființa un punct de acces comun.</p>		Prevedere UE opțională	
<p>(6) Orice entitate care furnizează date prin intermediul punctului de acces național poate face acest lucru prin procură în conformitate cu acordurile aplicabile, de exemplu prin intermediul unei baze de date sau al unui agregator terț. Acest lucru nu exonerează deținătorul inițial al datelor de responsabilități în ceea ce privește calitatea datelor inițiale furnizate.</p>	<p>9. Orice entitate care furnizează date prin intermediul punctului de acces național poate face acest lucru prin procură în conformitate cu acordurile aplicabile, de exemplu prin intermediul unei baze de date sau al unui agregator terț. Acest lucru nu exonerează deținătorul inițial al datelor de responsabilități în ceea ce privește calitatea datelor inițiale furnizate.</p>	Compatibil	
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 4</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Accesibilitatea, schimbul și reutilizarea datelor privind infrastructura</b></p> <p>(1) Pentru a facilita furnizarea de servicii compatibile, interoperabile și continue de informare în timp real cu privire la trafic în întreaga Uniune,</p>	<p style="text-align: center;"><i>Capitolul 4</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Accesibilitatea, schimbul și reutilizarea datelor privind infrastructura</b></p> <p>10. Autoritățile rutiere, operatorii rutieri, operatorii de taxare rutieră și părțile interesate din domeniul reîncărcării și realimentării furnizează datele privind infrastructura enumerate</p>	Compatibil	Adaptat statutului actual al Republicii Moldova

<p>autoritățile rutiere, operatorii rutieri, operatorii de taxare rutieră și părțile interesate din domeniul reîncărcării și realimentării furnizează datele privind infrastructura enumerate în anexă pe care le colectează într-un format standardizat, precum specificația de date INSPIRE privind rețelele de transport, TN-ITS (CEN/TS17268 și versiunile actualizate ulterior) sau DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior). Orice actualizare a acestor date se efectuează în conformitate cu articolul 8.</p> <p>Dacă trebuie definite standarde suplimentare sau alternative, se aplică următoarele condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— statele membre cooperează pentru a defini aceste standarde suplimentare sau alternative;</li> <li>— formatele digitale care pot fi citite automat sunt compatibile cu standardele existente menționate în prima teză a prezentului alineat.</li> </ul>	<p>în anexă pe care le colectează într-un format standardizat, precum specificația de date INSPIRE privind rețelele de transport, TN-ITS (CEN/TS17268 și versiunile actualizate ulterior) sau DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior). Orice actualizare a acestor date se efectuează în conformitate cu capitolul 8.</p> <p>11. Pentru standarde suplimentare sau alternative, se aplică următoarele condiții:</p> <p>11.1. Cooperarea cu statele membre ale Uniunii Europene pentru a defini aceste standarde suplimentare sau alternative;</p> <p>11.2. Formatele digitale care pot fi citite automat sunt compatibile cu standardele existente menționate în prima teză a prezentului alineat.</p>		
<p>(2) Datele menționate la alineatul (1) și metadatele corespunzătoare, inclusiv informațiile referitoare la calitatea acestora, sunt accesibile pentru a face obiectul unor schimburi și pentru a fi reutilizate de către orice utilizator de date din Uniune:</p> <p>(a) în mod nediscriminatoriu;</p> <p>(b) pe baza unor cerințe de calitate minime asupra cărora statele membre convin în cooperare cu părțile interesate relevante;</p>	<p>12. Datele menționate la pct. 10. și metadatele corespunzătoare, inclusiv informațiile referitoare la calitatea acestora, sunt accesibile pentru a face obiectul unor schimburi și pentru a fi reutilizate de către orice utilizator de date din țară, din țările învecinate și din Uniunea Europeană:</p> <p>12.1 în mod nediscriminatoriu;</p> <p>12.2. pe baza unor cerințe de calitate minime asupra cărora statele membre convin în cooperare cu părțile interesate relevante;</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>

<p>(c) într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor pentru a crea informații în timp real cu privire la trafic;</p> <p>(d) prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la articolul 3.</p>	<p>12.3. într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor pentru a crea informații în timp real cu privire la trafic;</p> <p>12.4. prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la capitolul 3.</p>		
<p>(3) Utilizatorii de date care utilizează datele menționate la alineatul (1) și deținătorii de date colaborează pentru a se asigura că orice inexactitate legată de date este semnalată fără întârziere deținătorului de date de la care provin datele.</p>	<p>13. Utilizatorii de date care utilizează datele menționate la pct. 11. și deținătorii de date colaborează pentru a se asigura că orice inexactitate legată de date este semnalată fără întârziere deținătorului de date de la care provin datele.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 5</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Accesibilitatea, schimbul și reutilizarea datelor privind reglementările și restricțiile</b></p> <p>(1) Pentru a facilita furnizarea de servicii compatibile, interoperabile și continue de informare în timp real cu privire la trafic în întreaga Uniune, autoritățile rutiere, operatorii rutieri și operatorii de taxare rutieră furnizează datele privind reglementările și restricțiile enumerate în anexă pe care le colectează în formatul DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior) sau TN-ITS (CEN/TS 17268 și versiunile actualizate ulterior). Orice actualizare a acestor date se efectuează în conformitate cu articolul 9.</p> <p>Dacă trebuie definite standarde suplimentare sau alternative, se aplică următoarele condiții:</p> <p>— statele membre cooperează pentru a defini aceste standarde suplimentare sau alternative;</p>	<p style="text-align: center;"><i>Capitolul 5</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Accesibilitatea, schimbul și reutilizarea datelor privind reglementările și restricțiile</b></p> <p>14. Pentru a facilita furnizarea de servicii compatibile, interoperabile și continue de informare în timp real cu privire la trafic în întreaga Uniune, autoritățile rutiere, operatorii rutieri și operatorii de taxare rutieră furnizează datele privind reglementările și restricțiile enumerate în anexă pe care le colectează în formatul DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior) sau TN-ITS (CEN/TS 17268 și versiunile actualizate ulterior). Orice actualizare a acestor date se efectuează în conformitate cu capitolul 9.</p> <p>14.1. Pentru a fi definite standarde suplimentare sau alternative, se aplică următoarele condiții:</p> <p>— Cooperarea cu autoritățile relevante din statele membre ale Uniunii Europene pentru a defini aceste standarde suplimentare sau alternative;</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>— formatele digitale care pot fi citite automat sunt compatibile cu standardele existente menționate în prima teză a prezentului alineat.</p>	<p>—formatele digitale care pot fi citite automat sunt compatibile cu standardele existente menționate în prima teză a prezentului alineat.</p>		
<p>(2) Datele menționate la alineatul (1) și metadatele corespunzătoare, inclusiv informațiile referitoare la calitatea acestora, sunt accesibile pentru a face obiectul unor schimburi și pentru a fi reutilizate de către orice utilizator de date din Uniune:</p> <p>(a) în mod nediscriminatoriu;</p> <p>(b) pe baza unor cerințe de calitate minime asupra cărora statele membre convin în cooperare cu părțile interesate relevante;</p> <p>(c) într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor pentru a crea informații în timp real cu privire la trafic;</p> <p>(d) prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la articolul 3.</p>	<p>15. Datele menționate la pct. 14. și metadatele corespunzătoare, inclusiv informațiile referitoare la calitatea acestora, sunt accesibile pentru a face obiectul unor schimburi și pentru a fi reutilizate de către orice utilizator de date din țară, din țările învecinate și din Uniunea Europeană:</p> <p>15.1. în mod nediscriminatoriu;</p> <p>15.2. pe baza unor cerințe de calitate minime asupra cărora statele membre convin în cooperare cu părțile interesate relevante;</p> <p>15.3. într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor pentru a crea informații în timp real cu privire la trafic;</p> <p>15.4. prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la capitolul 3.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p>(3) Utilizatorii de date care utilizează datele menționate la alineatul (1) și deținătorii de date colaborează pentru a se asigura că orice inexactitate legată de date este semnalată fără întârziere deținătorului de date de la care provin datele.</p>	<p>16. Utilizatorii de date care utilizează datele menționate la pct. 14. și deținătorii de date colaborează pentru a se asigura că orice inexactitate legată de date este semnalată fără întârziere deținătorului de date de la care provin datele.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(4) Furnizorii de servicii prelucrează și includ în serviciile relevante pe care le furnizează, fără costuri suplimentare pentru utilizatorul final, date privind orice hărți de circulație rutieră și reglementări și restricții de circulație elaborate de autoritățile competente și puse la dispoziție prin intermediul punctului de acces național sau comun într-un format digital care poate fi citit automat.</p>	<p>17. Furnizorii de servicii prelucrează și includ în serviciile relevante pe care le furnizează, fără costuri suplimentare pentru utilizatorul final, date privind orice hărți de circulație rutieră și reglementări și restricții de circulație elaborate de autoritățile competente și puse la dispoziție prin intermediul punctului de acces național sau comun într-un format digital care poate fi citit automat.</p>	<p>Compatibil</p>	

<p style="text-align: center;"><i>Articolul 6</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Accesibilitatea, schimbul și reutilizarea datelor privind starea rețelei</b></p> <p>(1) Pentru a facilita furnizarea de servicii compatibile, interoperabile și continue de informare în timp real cu privire la trafic în întreaga Uniune, autoritățile rutiere, operatorii rutieri, deținătorii de date generate la bordul vehiculelor și furnizorii de servicii furnizează datele privind starea rețelei enumerate în anexă pe care le colectează în formatul DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior). Orice actualizare a acestor date se efectuează în conformitate cu articolul 10.</p> <p>Dacă trebuie definite standarde suplimentare sau alternative, se aplică următoarele condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— statele membre cooperează pentru a defini aceste standarde suplimentare sau alternative;</li> <li>— formatele digitale care pot fi citite automat sunt compatibile cu standardele existente menționate în prima teză a prezentului alineat.</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><i>Capitolul 6</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Accesibilitatea, schimbul și reutilizarea datelor privind starea rețelei</b></p> <p>18. Pentru a facilita furnizarea de servicii compatibile, interoperabile și continue de informare în timp real cu privire la trafic din țară, din țările învecinate și întreaga Uniune Europeană, autoritățile rutiere, operatorii rutieri, deținătorii de date generate la bordul vehiculelor și furnizorii de servicii furnizează datele privind starea rețelei enumerate în anexă pe care le colectează în formatul DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior). Orice actualizare a acestor date se efectuează în conformitate cu capitolul 10.</p> <p>18.1. Pentru standarde suplimentare sau alternative, se aplică următoarele condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>—Cooperarea cu autoritățile relevante din statele membre ale Uniunii Europene pentru a defini standarde suplimentare sau alternative;</li> <li>—Formatele digitale care pot fi citite automat sunt compatibile cu standardele existente menționate în prima teză a prezentului alineat.</li> </ul>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p>(2) Datele menționate la alineatul (1) și metadatele corespunzătoare, inclusiv informațiile referitoare la calitatea acestora, sunt accesibile pentru a face obiectul unor schimburi și pentru a fi reutilizate de către orice utilizator de date din Uniune:</p> <p>(a) în mod nediscriminatoriu atunci când sunt furnizate de autoritățile rutiere și de operatorii rutieri;</p>	<p>19. Datele menționate la pct. 6.1. și metadatele corespunzătoare, inclusiv informațiile referitoare la calitatea acestora, sunt accesibile pentru a face obiectul unor schimburi și pentru a fi reutilizate de către orice utilizator de date din țară, din țările învecinate și întreaga Uniune Europeană:</p> <p>19.1. în mod nediscriminatoriu atunci când sunt furnizate de autoritățile rutiere și de operatorii rutieri;</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>

<p>(b) pe baza unor cerințe de calitate minime asupra cărora statele membre convin în cooperare cu părțile interesate relevante;</p> <p>(c) într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor pentru a crea informații în timp real cu privire la trafic;</p> <p>(d) prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la articolul 3;</p> <p>(e) fără nicio obligație pentru deținătorii de date generate la bordul vehiculelor și pentru furnizorii de servicii privați de a acorda acces la datele lor sau de a le partaja cu utilizatorii de date privați. Schimbul și reutilizarea datelor acestora pot face obiectul unor termene și condiții stabilite de către deținătorul de date privat.</p>	<p>19.2. pe baza unor cerințe de calitate minime asupra cărora statele membre convin în cooperare cu părțile interesate relevante;</p> <p>19.3. într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor pentru a crea informații în timp real cu privire la trafic;</p> <p>19.4. prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la capitolul 3;</p> <p>19.5. fără nicio obligație pentru deținătorii de date generate la bordul vehiculelor și pentru furnizorii de servicii privați de a acorda acces la datele lor sau de a le partaja cu utilizatorii de date privați. Schimbul și reutilizarea datelor acestora pot face obiectul unor termene și condiții stabilite de către deținătorul de date privat.</p>		
<p>(3) Utilizatorii de date care utilizează datele menționate la alineatul (1) și deținătorii de date colaborează pentru a se asigura că orice inexactitate legată de date este semnalată fără întârziere deținătorului de date de la care provin datele.</p>	<p>20. Utilizatorii de date care utilizează datele menționate la pct. 6.1. și deținătorii de date colaborează pentru a se asigura că orice inexactitate legată de date este semnalată fără întârziere deținătorului de date de la care provin datele.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(4) Furnizorii de servicii prelucrează și includ în serviciile relevante pe care le furnizează, fără costuri suplimentare pentru utilizatorul final, orice măsuri temporare de gestionare a traficului elaborate de autoritățile competente și puse la dispoziție prin intermediul punctului de acces național sau comun într-un format digital care poate fi citit automat.</p>	<p>21. Furnizorii de servicii prelucrează și includ în serviciile relevante pe care le furnizează, fără costuri suplimentare pentru utilizatorul final, orice măsuri temporare de gestionare a traficului elaborate de autoritățile competente și puse la dispoziție prin intermediul punctului de acces național sau comun într-un format digital care poate fi citit automat.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(5) Pentru a furniza informații adecvate direct utilizatorilor finali și pentru a optimiza întreținerea drumurilor și siguranța rutieră, autoritățile rutiere și operatorii rutieri pot solicita deținătorilor de date generate la bordul vehiculelor și furnizorilor de servicii să furnizeze tipurile de date privind starea</p>	<p>22. Pentru a furniza informații adecvate direct utilizatorilor finali și pentru a optimiza întreținerea drumurilor și siguranța rutieră, autoritățile rutiere și operatorii rutieri pot solicita deținătorilor de date generate la bordul vehiculelor și furnizorilor de servicii să furnizeze tipurile de date privind starea rețelei pe care le colectează și le actualizează în temeiul</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>rețelei pe care le colectează și le actualizează în temeiul articolului 10. În cazul în care, ca răspuns la o solicitare din partea unei autorități rutiere sau a unui operator rutier, deținătorul de date pune la dispoziție datele, se aplică condițiile FRAND (echitabile, rezonabile și nediscriminatorii). Datele se furnizează în format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior) sau în orice format digital care poate fi citit automat, convenit de statele membre, însoțite de metadatele corespunzătoare, inclusiv de informații privind calitatea lor.</p>	<p>capitolului 10. În cazul în care, ca răspuns la o solicitare din partea unei autorități rutiere sau a unui operator rutier, deținătorul de date pune la dispoziție datele, se aplică condițiile FRAND (echitabile, rezonabile și nediscriminatorii). Datele se furnizează în format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior) sau în orice format digital care poate fi citit automat, convenit de statele membre, însoțite de metadatele corespunzătoare, inclusiv de informații privind calitatea lor.</p>		
<p>(6) Datele privind starea rețelei care au fost arhivate de autoritățile rutiere sau de operatorii rutieri pot fi utilizate în scopul gestionării siguranței infrastructurii rutiere și al evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele. Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de acordurile de licență, aceste date sunt puse la dispoziție pentru schimb și pentru reutilizare, în mod nediscriminatoriu, prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la articolul 3.</p>	<p>23. Datele privind starea rețelei care au fost arhivate de autoritățile rutiere sau de operatorii rutieri pot fi utilizate în scopul gestionării siguranței infrastructurii rutiere și al evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele. Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de acordurile de licență, aceste date sunt puse la dispoziție pentru schimb și pentru reutilizare, în mod nediscriminatoriu, prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la capitolul 3.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(7) În limitele acordurilor de licență aplicabile, datele predictive privind starea rețelei care au fost calculate de autoritățile rutiere sau de operatorii rutieri sunt puse la dispoziție pentru schimb și pentru reutilizare, în mod nediscriminatoriu, prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la articolul 3.</p>	<p>24. În limitele acordurilor de licență aplicabile, datele predictive privind starea rețelei care au fost calculate de autoritățile rutiere sau de operatorii rutieri sunt puse la dispoziție pentru schimb și pentru reutilizare, în mod nediscriminatoriu, prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la capitolul 3.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(8) Statele membre colaborează în vederea definirii unor standarde comune pentru schimbul și reutilizarea datelor menționate la alineatele (6) și (7).</p>	<p>25. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale colaborează cu statele membre din rețeaua TEN-T în vederea definirii unor standarde comune pentru schimbul și reutilizarea datelor menționate la punctele 23. și 24..</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>

<p style="text-align: center;"><i>Articolul 7</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Accesibilitatea, schimbul și reutilizarea datelor privind utilizarea în timp real a rețelei</b></p> <p>(1) Pentru a facilita furnizarea de servicii compatibile, interoperabile și continue de informare în timp real cu privire la trafic în întreaga Uniune, autoritățile rutiere, operatorii rutieri, furnizorii de servicii, deținătorii de date generate la bordul vehiculelor și părțile interesate din domeniul reîncărcării și realimentării furnizează datele privind utilizarea în timp real a rețelei enumerate în anexă pe care le colectează în formatul DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior). Orice actualizare a acestor date se efectuează în conformitate cu articolul 11.</p> <p>Dacă trebuie definite standarde suplimentare sau alternative, se aplică următoarele condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— statele membre cooperează pentru a defini aceste standarde suplimentare sau alternative;</li> <li>— formatele digitale care pot fi citite automat sunt compatibile cu standardele existente menționate în prima teză a prezentului alineat.</li> </ul>	<p style="text-align: center;"><i>Capitolul 7</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Accesibilitatea, schimbul și reutilizarea datelor privind utilizarea în timp real a rețelei</b></p> <p>26. Pentru a facilita furnizarea de servicii compatibile, interoperabile și continue de informare în timp real cu privire la trafic din rețeaua TEN-T, autoritățile rutiere, operatorii rutieri, furnizorii de servicii, deținătorii de date generate la bordul vehiculelor și părțile interesate din domeniul reîncărcării și realimentării furnizează datele privind utilizarea în timp real a rețelei enumerate în anexă pe care le colectează în formatul DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior). Orice actualizare a acestor date se efectuează în conformitate cu capitolul 11.</p> <p>26.1 Pentru a fi definite standarde suplimentare sau alternative, se aplică următoarele condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>—Cooperarea cu autoritățile relevante din statele membre ale Uniunii Europene pentru a defini aceste standarde suplimentare sau alternative;</li> <li>—Formatele digitale care pot fi citite automat sunt compatibile cu standardele existente menționate în prima teză a prezentului alineat.</li> </ul>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p>(2) Datele menționate la alineatul (1) și metadatele corespunzătoare, inclusiv informațiile referitoare la calitatea acestora, sunt accesibile pentru a face obiectul unor schimburi și pentru a fi reutilizate de către orice utilizatori de date din Uniune:</p> <p>(a) în mod nediscriminatoriu atunci când sunt furnizate de autoritățile rutiere și de operatorii rutieri;</p>	<p>27. Datele menționate la pct. 26. și metadatele corespunzătoare, inclusiv informațiile referitoare la calitatea acestora, sunt accesibile pentru a face obiectul unor schimburi și pentru a fi reutilizate de către orice utilizatori de date din țară, țările învecinate și întreaga Uniune Europeană:</p> <p>27.1. în mod nediscriminatoriu atunci când sunt furnizate de autoritățile rutiere și de operatorii rutieri;</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>

<p>(b) pe baza unor cerințe de calitate minime asupra cărora statele membre convin în cooperare cu părțile interesate relevante;</p> <p>(c) într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor pentru a crea informații în timp real cu privire la trafic;</p> <p>(d) prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la articolul 3;</p> <p>(e) fără nicio obligație pentru deținătorii de date generate la bordul vehiculelor și pentru furnizorii de servicii privați de a acorda acces la datele lor sau de a le partaja cu utilizatorii de date privați. Schimbul și reutilizarea datelor acestora pot face obiectul unor termene și condiții stabilite de către deținătorul de date privat.</p>	<p>27.2. pe baza unor cerințe de calitate minime asupra cărora statele membre convin în cooperare cu părțile interesate relevante;</p> <p>27.3. într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor pentru a crea informații în timp real cu privire la trafic;</p> <p>27.4. prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la articolul 3;</p> <p>27.5. fără nicio obligație pentru deținătorii de date generate la bordul vehiculelor și pentru furnizorii de servicii privați de a acorda acces la datele lor sau de a le partaja cu utilizatorii de date privați. Schimbul și reutilizarea datelor acestora pot face obiectul unor termene și condiții stabilite de către deținătorul de date privat.</p>		
<p>(3) Pentru a furniza informații adecvate direct utilizatorilor finali și pentru a optimiza gestionarea traficului și siguranța rutieră, autoritățile rutiere și operatorii rutieri pot solicita deținătorilor de date generate la bordul vehiculelor și furnizorilor de servicii să furnizeze tipurile de date privind utilizarea în timp real a rețelei pe care le colectează și le actualizează în temeiul articolului 11. În cazul în care, ca răspuns la o solicitare din partea unei autorități rutiere sau a unui operator rutier, deținătorul de date pune la dispoziție datele, se aplică condițiile FRAND (echitabile, rezonabile și nediscriminatorii). Datele se furnizează în format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior) sau în orice format digital care poate fi citit automat, convenit de statele membre, însoțite de metadatele corespunzătoare, inclusiv de informații privind calitatea lor.</p>	<p>28. Pentru a furniza informații adecvate direct utilizatorilor finali și pentru a optimiza gestionarea traficului și siguranța rutieră, autoritățile rutiere și operatorii rutieri pot solicita deținătorilor de date generate la bordul vehiculelor și furnizorilor de servicii să furnizeze tipurile de date privind utilizarea în timp real a rețelei pe care le colectează și le actualizează în temeiul capitolului 11. În cazul în care, ca răspuns la o solicitare din partea unei autorități rutiere sau a unui operator rutier, deținătorul de date pune la dispoziție datele, se aplică condițiile FRAND (echitabile, rezonabile și nediscriminatorii). Datele se furnizează în format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 și versiunile actualizate ulterior) sau în orice format digital care poate fi citit automat, convenit de statele membre, însoțite de metadatele corespunzătoare, inclusiv de informații privind calitatea lor.</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>(4) Datele privind utilizarea în timp real a rețelei care au fost arhivate de autoritățile rutiere sau de operatorii rutieri pot fi utilizate în scopul gestionării siguranței infrastructurii rutiere și al evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele. Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de acordurile de licență, aceste date sunt puse la dispoziție pentru schimb și pentru reutilizare, în mod nediscriminatoriu, prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la articolul 3.</p>	<p>29. Datele privind utilizarea în timp real a rețelei care au fost arhivate de autoritățile rutiere sau de operatorii rutieri pot fi utilizate în scopul gestionării siguranței infrastructurii rutiere și al evaluării siguranței rutiere la nivelul întregii rețele. Cu excepția cazului în care acest lucru este interzis de acordurile de licență, aceste date sunt puse la dispoziție pentru schimb și pentru reutilizare, în mod nediscriminatoriu, prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la capitolul 3.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(5) În limitele acordurilor de licență aplicabile, datele predictive privind utilizarea în timp real a rețelei care au fost calculate de autoritățile rutiere sau de operatorii rutieri sunt puse la dispoziție pentru schimb și pentru reutilizare, în mod nediscriminatoriu, prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la articolul 3.</p>	<p>30. În limitele acordurilor de licență aplicabile, datele predictive privind utilizarea în timp real a rețelei care au fost calculate de autoritățile rutiere sau de operatorii rutieri sunt puse la dispoziție pentru schimb și pentru reutilizare, în mod nediscriminatoriu, prin intermediul punctului de acces național sau comun menționat la capitolul 3.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(6) Statele membre colaborează în vederea definerii unor standarde comune pentru schimbul și reutilizarea datelor menționate la alineatele (4) și (5).</p>	<p>31. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale colaborează cu autoritățile relevante din statele membre ale Uniunii Europene, în vederea definerii unor standarde comune pentru schimbul și reutilizarea datelor menționate la punctele 29. și 30..</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 8</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Actualizarea datelor privind infrastructura</b></p> <p>(1) Actualizarea datelor privind infrastructura vizează cel puțin următorii parametri:</p> <p>(a) tipul de date prevăzute la punctul 1 din anexă și vizate de actualizare;</p> <p>(b) locul situației vizate de actualizare;</p>	<p style="text-align: center;"><i>Capitolul 8</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Actualizarea datelor privind infrastructura</b></p> <p>32. Actualizarea datelor privind infrastructura vizează cel puțin următorii parametri:</p> <p>32.1. tipul de date prevăzute la punctul 1 din anexă și vizate de actualizare;</p> <p>32.2. locul situației vizate de actualizare;</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>(c) tipul de actualizare (modificare, introducere sau eliminare);</p> <p>(d) descrierea actualizării, conținând valoarea sau valorile și câmpul sau câmpurile actualizate, precum și informațiile actualizate și, acolo unde este relevant, motivele pentru care au fost înlocuite valoarea (valorile) și câmpul (câmpurile);</p> <p>(e) data la care au fost actualizate datele;</p> <p>(f) data și ora la care a avut loc sau este planificată modificarea unei anumite situații;</p> <p>(g) calitatea actualizării datelor, astfel cum este definită în cerințele de calitate convenite de statele membre în cooperare cu părțile interesate relevante.</p> <p>Locul situației vizate de actualizare este stabilit prin intermediul unei metode standardizate sau al oricărei metode general acceptate de referențiere geografică dinamică ce permite decodarea și interpretarea fără echivoc a acestui loc.</p>	<p>32.3. tipul de actualizare (modificare, introducere sau eliminare);</p> <p>32.4. descrierea actualizării, conținând valoarea sau valorile și câmpul sau câmpurile actualizate, precum și informațiile actualizate și, acolo unde este relevant, motivele pentru care au fost înlocuite valoarea (valorile) și câmpul (câmpurile);</p> <p>32.5. data la care au fost actualizate datele;</p> <p>32.6. data și ora la care a avut loc sau este planificată modificarea unei anumite situații;</p> <p>32.7. calitatea actualizării datelor, astfel cum este definită în cerințele de calitate convenite de statele membre în cooperare cu părțile interesate relevante.</p> <p>32.8. Locul situației vizate de actualizare este stabilit prin intermediul unei metode standardizate sau al oricărei metode general acceptate de referențiere geografică dinamică ce permite decodarea și interpretarea fără echivoc a acestui loc.</p>		
<p>(2) Deținătorii de date relevanți asigură actualizarea datelor privind infrastructura într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic și, atunci când sunt cunoscute și este posibil, furnizează în avans aceste actualizări utilizatorilor de date.</p>	<p>33. Deținătorii de date relevanți asigură actualizarea datelor privind infrastructura într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic și, atunci când sunt cunoscute și este posibil, furnizează în avans aceste actualizări utilizatorilor de date.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(3) Deținătorii de date relevanți corectează la timp eventualele inexactități pe care le-au detectat în datele proprii sau care le-au fost semnalate de către orice utilizatori de date și utilizatori finali.</p>	<p>34. Deținătorii de date relevanți corectează la timp eventualele inexactități pe care le-au detectat în datele proprii sau care le-au fost semnalate de către orice utilizatori de date și utilizatori finali.</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>(4) Atunci când producătorii de hărți digitale și furnizorii de servicii prezintă informații utilizatorilor finali, ei se asigură că actualizările relevante ale datelor privind infrastructura sunt prelucrate într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.</p>	<p>35. Atunci când producătorii de hărți digitale și furnizorii de servicii prezintă informații utilizatorilor finali, ei se asigură că actualizările relevante ale datelor privind infrastructura sunt prelucrate într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 9</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Actualizarea datelor privind reglementările și restricțiile</b></p> <p>(1) Actualizarea datelor privind reglementările și restricțiile vizează cel puțin următorii parametri:</p> <p>(a) tipul de date prevăzute la punctele 2 și 3 din anexă și vizate de actualizare;</p> <p>(b) locul situației vizate de actualizare;</p> <p>(c) tipul de actualizare (modificare, introducere sau eliminare);</p> <p>(d) descrierea actualizării, inclusiv perioada de producere a evenimentului și situația sau situațiile care se impun, de exemplu în ceea ce privește anumite tipuri de vehicule, vizate de actualizare;</p> <p>(e) data la care au fost actualizate datele;</p> <p>(f) data și ora la care a avut loc sau este planificată modificarea unei anumite situații;</p> <p>calitatea actualizării datelor, astfel cum este definită în cerințele de calitate convenite de</p> <p>(g) statele membre în cooperare cu părțile interesate relevante.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Capitolul 9</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Actualizarea datelor privind reglementările și restricțiile</b></p> <p>36. Actualizarea datelor privind reglementările și restricțiile vizează cel puțin următorii parametri:</p> <p>36.1. tipul de date prevăzute la punctele 2 și 3 din anexă și vizate de actualizare;</p> <p>36.2. locul situației vizate de actualizare;</p> <p>36.3. tipul de actualizare (modificare, introducere sau eliminare);</p> <p>36.4. descrierea actualizării, inclusiv perioada de producere a evenimentului și situația sau situațiile care se impun, de exemplu în ceea ce privește anumite tipuri de vehicule, vizate de actualizare;</p> <p>36.5. data la care au fost actualizate datele;</p> <p>36.6. data și ora la care a avut loc sau este planificată modificarea unei anumite situații;</p> <p>36.7. calitatea actualizării datelor, astfel cum este definită în cerințele de calitate convenite de statele membre în cooperare cu părțile interesate relevante.</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>Locul situației vizate de actualizare este stabilit prin intermediul unei metode standardizate sau al oricărei metode general acceptate de referențiere geografică dinamică ce permite decodarea și interpretarea fără echivoc a acestui loc.</p>	<p>36.8. Locul situației vizate de actualizare este stabilit prin intermediul unei metode standardizate sau al oricărei metode general acceptate de referențiere geografică dinamică ce permite decodarea și interpretarea.</p>		
<p>(2) Deținătorii de date relevanți asigură actualizarea datelor privind reglementările și restricțiile într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic și, atunci când sunt cunoscute și este posibil, furnizează în avans aceste actualizări utilizatorilor de date.</p>	<p>37. Deținătorii de date relevanți asigură actualizarea datelor privind reglementările și restricțiile într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic și, atunci când sunt cunoscute și este posibil, furnizează în avans aceste actualizări utilizatorilor de date.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(3) Deținătorii de date relevanți corectează la timp eventualele inexactități pe care le-au detectat în datele proprii sau care le-au fost semnalate de către orice utilizatori de date și utilizatori finali.</p>	<p>38. Deținătorii de date relevanți corectează la timp eventualele inexactități pe care le-au detectat în datele proprii sau care le-au fost semnalate de către orice utilizatori de date și utilizatori finali.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(4) Atunci când producătorii de hărți digitale și furnizorii de servicii prezintă informații utilizatorilor finali, ei se asigură că actualizările relevante ale datelor privind reglementările și restricțiile sunt prelucrate într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.</p>	<p>39. Atunci când producătorii de hărți digitale și furnizorii de servicii prezintă informații utilizatorilor finali, ei se asigură că actualizările relevante ale datelor privind reglementările și restricțiile sunt prelucrate într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(5) Informațiile în timp real cu privire la trafic sunt modificate în consecință sau retrase în cel mai scurt timp posibil după ce a intervenit o schimbare a statutului datelor vizate.</p>	<p>40. Informațiile în timp real cu privire la trafic sunt modificate în consecință sau retrase în cel mai scurt timp posibil după ce a intervenit o schimbare a statutului datelor vizate.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 10</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Actualizarea datelor privind starea rețelei</b></p>	<p style="text-align: center;"><i>Capitolul 10</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Actualizarea datelor privind starea rețelei</b></p>		

<p>(1) Actualizarea datelor privind starea rețelei vizează cel puțin următorii parametri:</p> <p>(a) tipul de date prevăzute la punctele 4 și 5 din anexă și vizate de actualizare și, dacă este cazul, o descriere succintă a acestora;</p> <p>(b) locul evenimentului sau al situației vizate de actualizare;</p> <p>(c) perioada în care s-a produs evenimentul sau situația vizată de actualizare;</p> <p>(d) calitatea actualizării datelor, astfel cum este definită în cerințele de calitate convenite de statele membre în cooperare cu părțile interesate relevante.</p> <p>Locul evenimentului sau situației vizate de actualizare este stabilit prin intermediul unei metode standardizate sau al oricărei metode general acceptate de referențiere geografică dinamică ce permite decodarea și interpretarea fără echivoc a acestui loc.</p>	<p>41. Actualizarea datelor privind starea rețelei vizează cel puțin următorii parametri:</p> <p>41.1. tipul de date prevăzute la punctele 4 și 5 din anexă și vizate de actualizare și, dacă este cazul, o descriere succintă a acestora;</p> <p>41.2. locul evenimentului sau al situației vizate de actualizare;</p> <p>41.3. perioada în care s-a produs evenimentul sau situația vizată de actualizare;</p> <p>41.4. calitatea actualizării datelor, astfel cum este definită în cerințele de calitate convenite de statele membre în cooperare cu părțile interesate relevante.</p> <p>41.5. Locul evenimentului sau situației vizate de actualizare este stabilit prin intermediul unei metode standardizate sau al oricărei metode general acceptate de referențiere geografică dinamică ce permite decodarea și interpretarea fără echivoc a acestui loc.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(2) Deținătorii de date relevanți asigură actualizarea datelor privind starea rețelei într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic și, atunci când sunt cunoscute și este posibil, furnizează în avans aceste actualizări.</p>	<p>42. Deținătorii de date relevanți asigură actualizarea datelor privind starea rețelei într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic și, atunci când sunt cunoscute și este posibil, furnizează în avans aceste actualizări.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(3) Deținătorii de date relevanți corectează la timp eventualele inexactități pe care le-au detectat în datele proprii sau care le-au fost semnalate de către orice utilizatori de date și utilizatori finali.</p>	<p>43. Deținătorii de date relevanți corectează la timp eventualele inexactități pe care le-au detectat în datele proprii sau care le-au fost semnalate de către orice utilizatori de date și utilizatori finali.</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>(4) Informațiile în timp real cu privire la trafic sunt modificate în consecință sau retrase în cel mai scurt timp posibil după ce a intervenit o schimbare a statutului datelor vizate.</p>	<p>44. Informațiile în timp real cu privire la trafic sunt modificate în consecință sau retrase în cel mai scurt timp posibil după ce a intervenit o schimbare a statutului datelor vizate.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(5) Atunci când furnizorii de servicii prezintă informații utilizatorilor finali, ei se asigură că actualizările relevante ale datelor privind starea rețelei sunt prelucrate într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.</p>	<p>45. Atunci când furnizorii de servicii prezintă informații utilizatorilor finali, ei se asigură că actualizările relevante ale datelor privind starea rețelei sunt prelucrate într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 11</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Actualizarea datelor privind utilizarea în timp real a rețelei</b></p> <p>(1) Actualizarea datelor privind utilizarea în timp real a rețelei include cel puțin următorii parametri:</p> <p>(a) tipul de date prevăzute la punctul 6 din anexă și vizate de actualizare și, dacă este cazul, o descriere succintă a acestora;</p> <p>(b) locul evenimentului sau al situației vizate de actualizare;</p> <p>(c) calitatea actualizării datelor, astfel cum este definită în cerințele de calitate convenite de statele membre în cooperare cu părțile interesate relevante.</p> <p>Locul evenimentului sau situației vizate de actualizare este stabilit prin intermediul unei metode standardizate sau al oricărei metode general acceptate de referințiere geografică dinamică ce permite decodarea și interpretarea fără echivoc a acestui loc.</p>	<p style="text-align: center;"><i>Capitolul 11</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Actualizarea datelor privind utilizarea în timp real a rețelei</b></p> <p>46. Actualizarea datelor privind utilizarea în timp real a rețelei include cel puțin următorii parametri:</p> <p>46.1. tipul de date prevăzute la punctul 6 din anexă și vizate de actualizare și, dacă este cazul, o descriere succintă a acestora;</p> <p>46.2. locul evenimentului sau al situației vizate de actualizare;</p> <p>46.3. calitatea actualizării datelor, astfel cum este definită în cerințele de calitate convenite de statele membre în cooperare cu părțile interesate relevante.</p> <p>46.4. Locul evenimentului sau situației vizate de actualizare este stabilit prin intermediul unei metode standardizate sau al oricărei metode general acceptate de referințiere geografică dinamică ce permite decodarea și interpretarea fără echivoc a acestui loc.</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>(2) Informațiile în timp real cu privire la trafic sau datele aferente sunt modificate în consecință sau retrase în cel mai scurt timp posibil după ce a intervenit o schimbare a statutului datelor vizate.</p>	<p>47. Informațiile în timp real cu privire la trafic sau datele aferente sunt modificate în consecință sau retrase în cel mai scurt timp posibil după ce a intervenit o schimbare a statutului datelor vizate.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(3) Atunci când furnizorii de servicii prezintă informații utilizatorilor finali, ei se asigură că actualizările datelor privind utilizarea în timp real a rețelei sunt prelucrate într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.</p>	<p>48. Atunci când furnizorii de servicii prezintă informații utilizatorilor finali, ei se asigură că actualizările datelor privind utilizarea în timp real a rețelei sunt prelucrate într-un interval de timp adecvat utilizării fiabile și eficiente a datelor în cadrul serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 12</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Evaluarea conformității</b></p> <p>(1) Statele membre analizează dacă cerințele prevăzute la articolele 3-11 sunt respectate de deținătorii de date și de utilizatorii de date cărora li se aplică aceste articole în conformitate cu alineatele (2) și (3).</p>	<p style="text-align: center;"><i>Articolul 12</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Evaluarea conformității</b></p> <p>49. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale analizează dacă cerințele prevăzute la capitolele 3-11 sunt respectate de deținătorii de date și de utilizatorii de date cărora li se aplică aceste articole în conformitate cu punctele 50. și 51..</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p>(2) Pentru a efectua evaluarea, autoritățile competente ale statelor membre pot solicita, de la orice deținători de date și utilizatori de date, următoarele documente:</p> <p>(a) o descriere a datelor, a hărții digitale sau a serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic pe care le furnizează, precum și informații privind calitatea acestora și condițiile de reutilizare a datelor în cauză;</p> <p>(b) o declarație de conformitate cu cerințele prevăzute la articolele 3-11, bazată pe dovezi.</p>	<p>50. Pentru a efectua evaluarea, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale poate solicita, de la orice deținători de date și utilizatori de date, următoarele documente:</p> <p>50.1. o descriere a datelor, a hărții digitale sau a serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic pe care le furnizează, precum și informații privind calitatea acestora și condițiile de reutilizare a datelor în cauză;</p> <p>50.2. o declarație de conformitate cu cerințele prevăzute la capitolele 3-11, bazată pe dovezi.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>

<p>(3) Statele membre verifică în mod aleatoriu corectitudinea declarațiilor menționate la alineatul (2) litera (b).</p>	<p>51. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale verifică în mod aleatoriu corectitudinea declarațiilor menționate la pct. 50.2..</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 13</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Raportare</b></p> <p>(1) Până cel târziu la 1 ianuarie 2023, statele membre prezintă Comisiei lista și vizualizarea pe hartă a drumurilor incluse în rețeaua rutieră principală.</p>		<p>Norme UE neaplicabile</p>	
<p>(2) Statele membre furnizează Comisiei următoarele informații în cadrul rapoartelor intermediare prevăzute la articolul 17 alineatul (3) din Directiva 2010/40/UE:</p> <p>(a) progresele realizate în ceea ce privește accesibilitatea, schimbul și reutilizarea tipurilor de date prevăzute în anexă;</p> <p>(b) acoperirea geografică a datelor accesibile prin intermediul punctului național de acces, modificările aduse rețelei rutiere primare și conținutului de date al serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic și calitatea acestora, inclusiv criteriile utilizate pentru a defini această calitate și mijloacele folosite pentru monitorizarea calității;</p> <p>(c) rezultatele evaluării conformității menționate la articolul 12 cu cerințele prevăzute la articolele 3-11;</p> <p>(d) dacă este cazul, o descriere a modificărilor aduse punctului de acces național sau comun.</p>		<p>Norme UE neaplicabile</p>	

<p style="text-align: center;"><i>Articolul 14</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Dispoziții tranzitorii</b></p> <p>Pentru o perioadă de tranziție care se încheie la 31 decembrie 2027, obligațiile referitoare la tipurile de date prevăzute la punctele 1, 3, 5 și 6 din anexă nu se aplică în ceea ce privește alte drumuri decât următoarele:</p> <p>(a) rețeaua rutieră transeuropeană globală;</p> <p>(b) alte autostrăzi care nu sunt incluse în rețeaua rutieră transeuropeană globală;</p> <p>(c) drumuri principale.</p>	<p style="text-align: center;"><i>(PHG)</i> 2. Până la la 31 decembrie 2027, obligațiile referitoare la tipurile de date prevăzute la punctele 1, 3, 5 și 6 din anexa nr. 1 la Regulamentul privind furnizarea serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic, se aplică doar următoarelor drumuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- rețeaua transeuropeană globală (TENT-T);</li> <li>- autostrăzile care nu fac parte din rețeaua TENT-T;</li> <li>- drumuri principale.</li> </ul>	<p>transpus la pct. 2 din PHG.</p> <p>Compatibil</p>	
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 15</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Abrogare</b></p> <p>Regulamentul delegat (UE) 2015/962 se abrogă de la 1 ianuarie 2025.</p>		<p>Norme UE neaplicabile</p>	
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 16</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Intrare în vigoare și aplicare</b></p> <p>Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i>.</p> <p>Se aplică de la 1 ianuarie 2025.</p> <p>Cu toate acestea, articolul 13 se aplică de la 1 ianuarie 2023.</p> <p>Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.</p> <p>Adoptat la Bruxelles, 2 februarie 2022.</p>	<p style="text-align: center;"><i>(PHG)</i> 3. Prezenta hotărâre intră în vigoare peste o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.</p>	<p>transpus la pct. 3 din PHG.</p> <p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>

<p style="text-align: center;"><b>ANEXĂ</b></p> <p>(menționată la articolele 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13 și 14)</p> <p>1. Tipurile de date privind infrastructura:</p> <p>(a) conexiunile rețelei rutiere și atributele fizice ale acestora:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) geometria;</li> <li>(ii) lățimea drumului;</li> <li>(iii) numărul de benzi;</li> <li>(iv) declivitățile;</li> <li>(v) intersecțiile;</li> </ul> <p>(b) clasificarea drumurilor;</p> <p>(c) amplasarea stațiilor de colectare a taxelor rutiere;</p> <p>(d) amplasarea zonelor de servicii și a zonelor de odihnă;</p> <p>(e) amplasarea punctelor de reîncărcare pentru vehiculele electrice și condițiile de utilizare a acestora;</p> <p>(f) amplasarea stațiilor de gaz natural comprimat, de gaz natural lichefiat și de gaz petrolier lichefiat;</p> <p>(g) amplasarea punctelor și stațiilor de realimentare pentru toate celelalte tipuri de combustibili;</p> <p>(h) amplasarea zonelor rezervate livrărilor.</p> <p><b>2. Tipurile esențiale de date privind reglementările și restricțiile:</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>ANEXA nr. 1</b></p> <p><b>1. Tipurile de date privind infrastructura:</b></p> <p>1.1. conexiunile rețelei rutiere și atributele fizice ale acestora:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1.1.1. geometria;</li> <li>1.1.2. lățimea drumului;</li> <li>1.1.3. numărul de benzi;</li> <li>1.1.4. declivitățile;</li> <li>1.1.5. intersecțiile;</li> </ul> <p>1.2. clasificarea drumurilor;</p> <p>1.3. amplasarea stațiilor de colectare a taxelor rutiere;</p> <p>1.4. amplasarea zonelor de servicii și a zonelor de odihnă;</p> <p>1.5. amplasarea punctelor de reîncărcare pentru vehiculele electrice și condițiile de utilizare a acestora;</p> <p>1.6. amplasarea stațiilor de gaz natural comprimat, de gaz natural lichefiat și de gaz petrolier lichefiat;</p> <p>1.7. amplasarea punctelor și stațiilor de realimentare pentru toate celelalte tipuri de combustibili;</p> <p>1.8. amplasarea zonelor rezervate livrărilor.</p> <p><b>2. Tipurile esențiale de date privind reglementările și restricțiile:</b></p>	<p style="text-align: center;">Compatibil</p>	
--	---	---	--

<p>(a) reglementări de circulație dinamice și statice, dacă este cazul:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) condiții de acces pentru tuneluri;</li> <li>(ii) condiții de acces pentru poduri;</li> <li>(iii) restricții de acces permanente;</li> <li>(iv) limite de viteză;</li> <li>(v) reglementări privind livrarea mărfurilor;</li> <li>(vi) interdicții de depășire aplicate vehiculelor grele de marfă;</li> <li>(vii) restricții de greutate/lungime/lățime/înălțime;</li> <li>(viii) străzi cu sens unic;</li> <li>(ix) limitele restricțiilor, interdicțiilor sau obligațiilor cu valabilitate zonală, starea actuală în ceea ce privește accesul și condițiile de circulație în zonele cu trafic reglementat;</li> <li>(x) direcția de circulație pe benzile reversibile;</li> </ul> <p>(b) hărți de circulație rutieră.</p> <p><b>3. Alte tipuri de date privind reglementările și restricțiile:</b></p> <p>(a) amplasarea și identificarea indicatoarelor de circulație care reflectă reglementări de circulație și identifică pericole:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) condiții de acces pentru tuneluri;</li> <li>(ii) condiții de acces pentru poduri;</li> <li>(iii) restricții de acces permanente;</li> </ul>	<p>2.1. reglementări de circulație dinamice și statice, dacă este cazul:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2.1.1. condiții de acces pentru tuneluri;</li> <li>2.1.2. condiții de acces pentru poduri;</li> <li>2.1.3. restricții de acces permanente;</li> <li>2.1.4. limite de viteză;</li> <li>2.1.5. reglementări privind livrarea mărfurilor;</li> <li>2.1.6. interdicții de depășire aplicate vehiculelor grele de marfă;</li> <li>2.1.8. restricții de greutate/lungime/lățime/înălțime;</li> <li>2.1.9. străzi cu sens unic;</li> <li>2.1.10. limitele restricțiilor, interdicțiilor sau obligațiilor cu valabilitate zonală, starea actuală în ceea ce privește accesul și condițiile de circulație în zonele cu trafic reglementat;</li> <li>2.1.11. direcția de circulație pe benzile reversibile;</li> </ul> <p>2.2 hărți de circulație rutieră.</p> <p><b>3. Alte tipuri de date privind reglementările și restricțiile:</b></p> <p>3.1. amplasarea și identificarea indicatoarelor de circulație care reflectă reglementări de circulație și identifică pericole:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3.1.1. condiții de acces pentru tuneluri;</li> <li>3.1.2. condiții de acces pentru poduri;</li> <li>3.1.3. restricții de acces permanente;</li> </ul>		
---	--	--	--

<p>(iv) alte indicatoare de circulație care reflectă reglementări de circulație;</p> <p>(b) dacă este cazul, alte reglementări de circulație statice și dinamice decât reglementările de circulație menționate la punctul 2;</p> <p>(c) identificarea drumurilor cu taxă, a taxelor fixe de utilizare aplicabile și a metodelor de plată disponibile (inclusiv canalele de vânzare cu amănuntul și metodele de emiteră a tichetelor);</p> <p>(d) taxele variabile pentru utilizarea drumurilor și modalitățile de plată disponibile, inclusiv canalele de vânzare cu amănuntul și metodele de emiteră a tichetelor.</p> <p><b>4. Tipurile esențiale de date privind starea rețelei:</b></p> <p>(a) închiderile de drumuri;</p> <p>(b) închiderile de benzi;</p> <p>(c) lucrările rutiere;</p> <p>(d) măsurile temporare de gestionare a traficului.</p> <p><b>5. Alte tipuri de date privind starea rețelei:</b></p> <p>(a) închiderile de poduri;</p> <p>(b) accidentele și incidentele;</p> <p>(c) stările precare ale drumurilor;</p> <p>(d) condițiile meteorologice care afectează suprafața drumurilor și vizibilitatea.</p> <p><b>6. Tipurile de date privind utilizarea în timp real a rețelei:</b></p> <p>(a) volumul de trafic;</p>	<p>3.1.4. alte indicatoare de circulație care reflectă reglementări de circulație;</p> <p>3.2. dacă este cazul, alte reglementări de circulație statice și dinamice decât reglementările de circulație menționate la punctul 2;</p> <p>3.3. identificarea drumurilor cu taxă, a taxelor fixe de utilizare aplicabile și a metodelor de plată disponibile (inclusiv canalele de vânzare cu amănuntul și metodele de emiteră a tichetelor);</p> <p>3.4. taxele variabile pentru utilizarea drumurilor și modalitățile de plată disponibile, inclusiv canalele de vânzare cu amănuntul și metodele de emiteră a tichetelor.</p> <p><b>4. Tipurile esențiale de date privind starea rețelei:</b></p> <p>4.1. închiderile de drumuri;</p> <p>4.2. închiderile de benzi;</p> <p>4.3. lucrările rutiere;</p> <p>4.4. măsurile temporare de gestionare a traficului.</p> <p><b>5. Alte tipuri de date privind starea rețelei:</b></p> <p>5.1. închiderile de poduri;</p> <p>5.2. accidentele și incidentele;</p> <p>5.3. stările precare ale drumurilor;</p> <p>5.4. condițiile meteorologice care afectează suprafața drumurilor și vizibilitatea.</p> <p><b>6. Tipurile de date privind utilizarea în timp real a rețelei:</b></p> <p>6.1. volumul de trafic;</p>		
---	---	--	--

<p>(b) viteza traficului;</p> <p>(c) situarea și lungimea cozilor de trafic;</p> <p>(d) durata călătoriilor;</p> <p>(e) timpul de așteptare la punctele de trecere a frontierei;</p> <p>(f) disponibilitatea zonelor rezervate livrărilor;</p> <p>(g) disponibilitatea punctelor și stațiilor de reîncărcare pentru vehiculele electrice;</p> <p>(h) disponibilitatea punctelor și stațiilor de realimentare pentru tipuri de combustibili alternativi;</p> <p>(i) prețul reîncărcării/realimentării ad-hoc.</p>	<p>6.2. viteza traficului;</p> <p>6.3. situarea și lungimea cozilor de trafic;</p> <p>6.4. durata călătoriilor;</p> <p>6.5. timpul de așteptare la punctele de trecere a frontierei;</p> <p>6.6. disponibilitatea zonelor rezervate livrărilor;</p> <p>6.7. disponibilitatea punctelor și stațiilor de reîncărcare pentru vehiculele electrice;</p> <p>6.8. disponibilitatea punctelor și stațiilor de realimentare pentru tipuri de combustibili alternativi;</p> <p>6.9. prețul reîncărcării/realimentării ad-hoc.</p>		
--	--	--	--

**Viceprim–ministru, ministru**

**Vladimir BOLEA**



Nr. 11-2525 din 11.05.2026

**Cancelaria de Stat**

e-mail: [cancelaria@gov.md](mailto:cancelaria@gov.md)

Prin prezenta, în temeiul prevederilor pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, remitem pentru înregistrare **proiectul hotărârii de Guvern privind aprobarea Regulamentului privind furnizarea serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic**, care urmează a fi examinat în cadrul următoarei ședințe a Secretarilor generali.

**CERERE**  
**privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat a**  
**proiectului hotărârii de Guvern privind furnizarea**  
**serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic**

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii de Guvern privind aprobarea Regulamentului privind furnizarea serviciilor de informare în timp real cu privire la trafic.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Acțiunea 33 din Anexa A aferentă Capitolului 14 „Politica de transport”, Clusterul 4 din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.306/2025 (CELEX 32022R0670).
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului	Proiectul hotărârii Guvernului este elaborat întru realizarea acțiunii 33 din Anexa A aferentă Capitolului 14 „Politica de transport”, Clusterul 4 din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025-2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.306/2025, pentru transpunerea și implementarea prevederilor Regulamentului (UE) 2022/670 al Comisiei din 02.02.2022 de completare a Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește furnizarea la nivelul UE a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic, CELEX 32022R0670, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 122/1 din 25 aprilie 2022.

5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (Agenția pentru Securitate Cibernetică, Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Produselor Nealimentare și Protecția Consumatorilor; Institutul de Standardizare din Moldova);</li> <li>- Ministerul Afacerilor Interne (Inspectoratul General al Poliției);</li> <li>- Ministerul Finanțelor;</li> <li>- Ministerul Apărării;</li> <li>- Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare;</li> <li>- Ministerul Muncii și Protecției Sociale;</li> <li>- Ministrul Mediului;</li> <li>- Ministerul Energiei;</li> <li>- Agenția Guvernare Electronică;</li> <li>- Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică;</li> <li>- Serviciul Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică;</li> <li>- Agenția Proprietății Publice (Î.S. Calea Ferată din Moldova, S.A. Administrația Națională a Drumurilor, Î.S. MOLDATSA, Î.S. Aeroportul Internațional „Eugen Doga” din Chișinău; Î.S. Portul Fluvial Ungheni);</li> <li>- Congresul Autoritățile Locale din Moldova;</li> <li>- Centrul Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personal;</li> <li>- Consiliul Concurenței;</li> <li>- Centrul de Armonizare a Legislației.</li> </ul>
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de	<b>Nicolai Cicati</b> , consultant principal, Direcția politici în domeniul întreținerii drumurilor, tel: (022) 250-675, e-mail: <a href="mailto:nicolai.cicati@midr.gov.md">nicolai.cicati@midr.gov.md</a>
8.	Anexe	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Proiectul hotărârii Guvernului;</li> <li>2) Nota de fundamentare;</li> <li>3) Tabelul de concordanță.</li> </ol>
9.	Data și ora depunerii cererii	<i>Conform semnăturii electronice</i>
10.	Semnătura	

**Viceprim–ministru, ministru**

**Vladimir BOLEA**

*Ex. Nicolai Cicati, 022-250-675*  
e-mail: [nicolai.cicati@midr.gov.md](mailto:nicolai.cicati@midr.gov.md)