Aprobat în ședința Guvernului din _____ 2026

Decizia protocolară nr._____/2026

Proiect

UE

PARLAMENTUL REPUBLICII MOLDOVA

L E G E

privind sistemele de transport inteligente

Parlamentul Republicii Moldova adoptă prezenta lege organică.

Prezenta lege transpune parțial Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, CELEX: 32010L0040, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 207 din 6 august 2010, astfel cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2023/2661 a Parlamentului European și a Consiliului din 22 noiembrie 2023.

Capitolul I
DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1. Scopul și obiectul reglementării

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

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

(3) Prezenta lege prevede tipurile de date disponibile cu zona geografică acoperită specifică care figurează în anexa nr. 3 și serviciile STI cu zona geografică acoperită specifică care figurează în anexa nr. 4.

(4) Prezenta lege se aplică aplicațiilor și serviciilor STI în domeniul transportului rutier, precum și interfețelor acestora cu alte moduri de transport, fără

a aduce atingere aspectelor legate de securitatea națională sau necesare în domeniul apărării.

Articolul 2. Domenii prioritare

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

a) Domeniul prioritar I – serviciile STI de informare și de mobilitate;

b) Domeniul prioritar II – serviciile STI de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului;

c) Domeniul prioritar III – serviciile STI pentru siguranța și securitatea rutieră;

d) Domeniul prioritar IV – serviciile STI de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată.

(2) Sfera de aplicare a domeniilor prioritare este prevăzută în anexa nr. 1.

Articolul 3. Acțiuni prioritare

În cadrul domeniilor prioritare, următoarele acțiuni prevăzute în anexa nr. 1 sunt prioritare pentru elaborarea și utilizarea specificațiilor și standardelor, astfel cum sunt:

a) furnizarea la nivel național și, după caz, transfrontalier a unor servicii de informare cu privire la călătoriile multimodale;

b) furnizarea la nivel național și, după caz, transfrontalier a unor servicii de informare în timp real cu privire la trafic;

c) stabilirea datelor și a procedurilor pentru furnizarea către utilizatori, în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic, referitoare la siguranța rutieră;

d) furnizarea în mod armonizat a unui sistem eCall interoperabil la nivel național;

e) furnizarea unor servicii de informare referitoare la spații de parcare sigure pentru camioane și vehicule comerciale;

f) furnizarea unor servicii de rezervare de spații de parcare sigure pentru camioane și vehicule comerciale.

Articolul 4. Noțiuni principale

În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni principale semnifică:

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

aplicație STI – instrument operațional pentru aplicarea STI;

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

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

continuitatea serviciilor – capacitatea de a asigura un serviciu neîntrerupt în rețeaua națională de transport și, după caz, transfrontalier;

date privind călătoria – date de bază, precum orare și tarife ale mijloacelor de transport în comun, necesare în vederea furnizării de informații privind

călătoriile multimodale înaintea și în timpul călătoriei, pentru a facilita planificarea, rezervarea și adaptarea acesteia;

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

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

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

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

drum principal – drum expres (cu indicativul M) sau drum republican (cu indicativul R), astfel cum sunt clasificate în Legea drumurilor nr. 509/1995, situat în afara zonelor urbane, care conectează orașe sau regiuni importante ori ambele și care nu este clasificat ca autostradă sau ca parte a rețelei rutiere transeuropene globale;

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

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

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

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

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

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

punct național de acces – o interfață digitală creată de Guvern, care constituie un punct unic de acces la date, astfel cum este definită în specificațiile menționate la art. 5;

rețea rutieră centrală și globală – drumurile care fac parte din rețeaua transeuropeană de transport, indicate în orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, aprobate de Guvern;

serviciu de mobilitate digital multimodal – un serviciu care furnizează informații referitoare la datele privind traficul și călătoriile, cum ar fi amplasarea echipamentelor de transport, orarele, disponibilitatea sau tarifele pentru mai multe

moduri de transport, putând include caracteristici care permit efectuarea de rezervări sau de plăți sau emiterea de bilete;

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

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

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

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

specificație STI – măsură obligatorie, aprobată de Guvern, prin care sunt stabilite dispoziții cuprinzând cerințe, proceduri și orice alte norme relevante;

standard – un standard astfel cum este definit la art. 2 din Legea nr. 20/2016 cu privire la standardizarea națională;

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

Articolul 5. Aprobarea și aplicarea specificațiilor la implementarea STI

(1) Guvernul aprobă specificațiile necesare pentru implementarea serviciilor și aplicațiilor STI în cadrul domeniilor și acțiunilor prioritare stabilite la art. 2 și 3, în conformitate cu specificațiile adoptate la nivelul Uniunii Europene.

(2) Guvernul ia măsurile necesare pentru ca specificațiile să se aplice serviciilor și aplicațiilor STI atunci când acestea sunt implementate, în conformitate cu principiile prevăzute în anexa nr. 2. Aceasta nu aduce atingere dreptului Republicii Moldova de a decide cu privire la implementarea de către aceasta a unor astfel de servicii și aplicații STI pe teritoriul său. Acest drept nu aduce atingere art. 6.

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

(4) Cooperarea, inclusiv prin intermediul proiectelor de coordonare sprijinite de Uniunea Europeană, vizează aspectele operaționale ale punerii în aplicare a specificațiilor, cum ar fi: standardele și profilurile armonizate la nivelul Uniunii Europene, definițiile comune, metadatele comune, cerințele comune de calitate, interoperabilitatea arhitecturilor punctelor de acces naționale, condițiile comune pentru schimbul de date, accesul securizat, activitățile comune de formare

și informare, practicile de evaluare a conformității cu cerințele aplicabile furnizorilor de date, utilizatorilor de date și furnizorilor de servicii STI, dezvoltarea mecanismelor de asigurare a respectării acestor cerințe, precum și cooperarea transfrontalieră.

(5) Specificațiile includ norme de stabilire a parametrilor legați de calitate și de adecvarea pentru utilizare. După caz și în special atunci când acest lucru este justificat în interesul siguranței și al interoperabilității, specificațiile includ norme privind evaluarea conformității și supravegherea pieței.

(6) Specificațiile adoptate la nivelul Uniunii Europene pentru serviciile și aplicațiile STI-C, inclusiv pentru sistemul de gestionare a acreditărilor de securitate pentru STI-C, se aplică oricărei implementări a serviciilor și aplicațiilor STI-C pe teritoriul Republicii Moldova, indiferent de implementator.

Articolul 6. Disponibilitatea datelor și implementarea serviciilor STI

(1) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale se asigură că, în cazul în care informațiile de bază există deja, datele sunt disponibile pentru zona geografică acoperită aferentă fiecărui tip de date prevăzut în anexa nr. 3.

(2) Datele corespunzătoare informațiilor de bază create sau actualizate la data prevăzută în coloana a treia din anexa nr. 3 sau după această dată se pun la dispoziție fără întârziere.

(3) Cu excepția cazului în care se prevede altfel în anexa nr. 3, alte date care corespund tuturor informațiilor de bază existente, create sau actualizate înainte de data prevăzută în coloana a patra din anexa respectivă se pun la dispoziție fără întârziere după această dată.

(4) În absența unei date specifice în coloana a patra din anexa nr. 3, datele aplicabile și termenele de disponibilitate se stabilesc de Guvern, în urma consultării Consiliului Național pentru STI și în conformitate cu normele stabilite în acest sens la nivelul Uniunii Europene.

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

(6) Accesibilitatea datelor se asigură prin intermediul Punctului Național de Acces, administrat de Agenția Națională Transport Auto în condițiile art. 9, cu respectarea termenelor de disponibilitate stabilite prin prezenta lege.

(7) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale asigură implementarea serviciilor STI prevăzute în anexa nr. 4 pentru zona geografică stabilită, în cel mai scurt timp posibil, dar nu mai târziu de termenele-limită prevăzute în anexa respectivă.

Articolul 7. Măsuri provizorii

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

Articolul 8. Protecția și confidențialitatea datelor cu caracter personal

(1) Prelucrarea datelor cu caracter personal în cadrul sistemelor STI se efectuează în conformitate cu Legea nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal, numai în măsura în care este necesară pentru buna funcționare a aplicațiilor, serviciilor și acțiunilor STI identificate în anexa nr. 1, în vederea asigurării siguranței sau securității rutiere și a serviciilor extinse de gestionare a traficului, a mobilității sau a incidentelor.

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

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

(4) În cazul în care anonimizarea nu este fezabilă din punct de vedere tehnic sau scopurile prelucrării datelor nu pot fi îndeplinite cu date anonimizate, datele se pseudonimizează, cu condiția ca pseudonimizarea să fie fezabilă din punct de vedere tehnic și scopurile prelucrării datelor să poată fi realizate prin utilizarea datelor pseudonimizate.

Capitolul II
INSTITUȚII COMPETENTE

Articolul 9. Autorități competente în domeniul STI

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

(2) Agenția Națională Transport Auto, în calitate de posesor al Punctului Național de Acces, asigură condițiile juridice, financiare și organizatorice pentru crearea, administrarea, mentenanța și dezvoltarea Punctului Național de Acces, inclusiv:

a) conformitatea și interoperabilitatea tehnică a datelor și serviciilor;

b) monitorizarea și raportarea implementării serviciilor prioritare;

c) evaluarea conformității furnizorilor de date și servicii, a operatorilor de transport, a operatorilor de parcări și a operatorilor rutieri cu cerințele stabilite prin prezenta lege și actele normative subsecvente.

(3) Administrarea tehnică și menținerea Punctului Național de Acces se asigură de Serviciul Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică, în condițiile cadrului normativ.

(4) Ministerul Afacerilor Interne și alte autorități ale administrației publice centrale de specialitate cu competențe în domeniu, autoritățile administrației publice locale, administratorii de drum, operatorii de transport, operatorii de parcări, întreprinderile municipale de transport public, operatorii de telecomunicații, administratorii infrastructurilor critice de transport, precum și alte autorități și entități colaborează cu Agenția Națională Transport Auto în vederea aplicării art. 12 și a realizării serviciilor STI.

Articolul 10. Consiliul Național pentru STI

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

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

(3) Consiliul are următoarele atribuții generale:

a) avizează Strategia națională STI și planurile de acțiuni;

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

c) monitorizează implementarea serviciilor prioritare și a calendarului de disponibilitate a datelor;

d) facilitează cooperarea transfrontalieră și integrarea cu inițiativele regionale.

(4) Modul de organizare și administrare, atribuțiile și responsabilitățile, precum și componența Consiliului Național pentru STI se stabilesc de Guvern.

Capitolul III
PUNCTUL NAȚIONAL DE ACCES

Articolul 11. Punctul Național de Acces

(1) Se instituie Punctul Național de Acces, un sistem informațional de stat care reprezintă platforma unică la nivel național pentru publicarea și accesarea datelor și a serviciilor STI, în conformitate cu anexele nr. 3 și nr. 4.

(2) Punctul Național de Acces asigură:

a) catalogarea și căutarea seturilor de date și a serviciilor (metadate), sincronizate cu portalul guvernamental de date deschise, fără duplicarea datelor;

b) accesul prin interfețe de programare a aplicațiilor (API) deschise, documentate;

c) indicarea condițiilor de reutilizare a datelor, inclusiv a licenței standard aplicabile;

d) mecanisme de autentificare/autorizare, jurnalizare și protecție cibernetică, inclusiv prin utilizarea serviciilor guvernamentale partajate;

e) interconectarea cu punctele de acces ale altor state și cu platforme UE;

f) schimbul de date cu resursele și sistemele informaționale de stat prin intermediul platformei de interoperabilitate (MConnect), în condițiile Legii nr. 142/2018 privind schimbul de date și interoperabilitatea, fără a aduce atingere formatelor și interfețelor specifice actelor Uniunii Europene privind interconectarea transfrontalieră.

(3) Publicarea datelor STI în Punctul Național de Acces este obligatorie.

(4) Conceptul și Regulamentul privind organizarea și funcționarea Punctului Național de Acces se aprobă de Guvern, în condițiile Legii nr. 467/2003 cu privire la informatizare și la resursele informaționale de stat.

(5) Crearea, dezvoltarea, funcționarea și întreținerea Punctului Național de Acces se asigură din contul și în limitele alocațiilor aprobate anual în acest scop în bugetul de stat, precum și din surse de asistență externă și din alte surse neinterzise de lege.

Articolul 12. Obligațiile furnizorilor de date

(1) Furnizorii de date, autoritățile și entitățile publice, operatorii de transport, operatorii de parcări, operatorii rutieri și furnizorii de servicii STI care pun la dispoziție date în Punctul Național de Acces furnizează datele prevăzute în anexa nr. 3, însoțite de metadate și de condițiile de utilizare, respectând cerințele de calitate, format și interoperabilitate stabilite prin actele normative subsecvente.

(2) În cazul datelor care constituie secrete comerciale sau conțin informații sensibile privind securitatea, furnizorii, prin cerere motivată, solicită Agenției Naționale Transport Auto stabilirea condițiilor rezonabile de acces, proporționale și nediscriminatorii, în conformitate cu legislația privind datele deschise, concurența și securitatea.

(3) Înainte de furnizarea datelor, furnizorii de date întocmesc, depun și actualizează o declarație de conformitate, prin care confirmă respectarea cerințelor privind calitatea, formatul și interoperabilitatea datelor furnizate în Punctul Național de Acces. Conținutul declarației de conformitate, modul de depunere și de actualizare a acesteia se stabilesc de Guvern.

(4) Datele furnizate în Punctul Național de Acces se reutilizează gratuit, în condițiile Legii nr. 109/2025 privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public.

(5) Seturile de date spațiale furnizate în Punctul Național de Acces se partajează în condițiile Legii nr. 254/2016 cu privire la infrastructura națională de date spațiale, Punctul Național de Acces interconectându-se cu geoportalul infrastructurii naționale de date spațiale, fără duplicarea datelor.

Articolul 13. Evaluarea conformității și asigurarea respectării cerințelor

(1) Agenția Națională Transport Auto evaluează conformitatea datelor și serviciilor furnizate în Punctul Național de Acces cu cerințele prevăzute de prezenta lege și de actele normative subsecvente.

(2) Evaluarea conformității se realizează documentar, prin verificarea corectitudinii declarațiilor de conformitate prevăzute la art. 12 alin. (3), prin raportare la datele publicate în Punctul Național de Acces. Agenția Națională Transport Auto poate verifica selectiv corectitudinea declarațiilor și poate solicita furnizorului dovada conformității cu cerințele aplicabile.

(3) În cazul în care se constată neconformități, Agenția Națională Transport Auto notifică furnizorul, indicând neconformitățile și un termen de remediere a acestora.

(4) Dacă neconformitățile nu sunt remediate în termenul stabilit, Agenția Națională Transport Auto poate restricționa accesul la Punctul Național de Acces până la remedierea acestora.

Capitolul IV
RĂSPUNDEREA, RAPORTAREA ȘI DISPOZIȚII FINALE

Articolul 14. Răspunderea juridică

(1) Răspunderea pentru prejudiciile cauzate prin implementarea sau utilizarea aplicațiilor și serviciilor STI se stabilește în conformitate cu Codul civil al Republicii Moldova nr. 1107/2002, inclusiv cu prevederile privind răspunderea pentru prejudiciul cauzat de produse cu defecte.

(2) Încălcarea prevederilor prezentei legi atrage răspundere civilă sau contravențională, în condițiile legii.

Articolul 15. Raportarea

(1) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, la fiecare doi ani, întocmește, publică și prezintă Guvernului un raport privind punerea în aplicare a prezentei legi și a specificațiilor aprobate în temeiul art. 5, privind principalele activități și proiecte naționale legate de domeniile prioritare și privind disponibilitatea datelor și serviciilor specificate în anexele nr. 3 și 4. Raportul cuprinde stadiul serviciilor prioritare, calitatea și disponibilitatea datelor, indicatori de performanță, aspectele privind siguranța rutieră, traficul și timpii de călătorie, precum și obstacolele identificate și măsurile propuse.

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

(3) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale transmite Comisiei Europene, o dată la trei ani, raportul privind punerea în aplicare a Directivei 2010/40/UE și a actelor delegate adoptate în temeiul acesteia, precum și privind progresele înregistrate în implementarea sistemelor de transport inteligente.

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

Articolul 16. Dispoziții finale și tranzitorii

(1) Prezenta lege intră în vigoare la expirarea termenului de o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, cu excepția art. 5 alin. (6) și art. 15 alin. (3), care intră în vigoare la data intrării în vigoare a Tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană.

(2) Guvernul, în termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a prezentei legi:

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

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

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

(3) În termen de 6 luni de la data publicării, Guvernul va adopta Strategia națională STI 2026-2035 și Programul de implementare pentru anii 2026-2030 a Strategiei naționale privind sistemele de transport inteligente pentru perioada 2026-2035.

(4) În termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a Strategiei naționale STI 2026-2035 și a Programului de implementare pentru anii 2026-2030 a Strategiei naționale privind sistemele de transport inteligente pentru perioada 2026-2035, Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va aproba:

a) arhitectura națională STI;

b) cerințele tehnice aferente Punctului Național de Acces și serviciilor prioritare.

(5) De la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană, specificațiile adoptate de Comisia Europeană în temeiul Directivei 2010/40/UE se aplică direct, iar art. 5 alin. (1) își încetează aplicabilitatea.

Anexa nr. 1

SFERA DE APLICARE A DOMENIILOR PRIORITARE

Domeniul prioritar I: Servicii STI de informare și de mobilitate

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2. Specificațiile pentru serviciile de gestionare a mobilității

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

2.2.1. disponibilității și accesibilității, într-un format standardizat, pentru autoritățile publice competente, a datelor rutiere și a datelor cu privire la trafic și la călătoriile multimodale existente și corecte, necesare pentru gestionarea mobilității, fără a aduce atingere cerințelor de protecție a datelor;

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

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

2.3. Cadrul național pentru arhitectura STI

Definirea măsurilor necesare pentru a elabora o arhitectură-cadru națională pentru STI, care să abordeze aspectele specifice legate de STI privind interoperabilitatea, continuitatea serviciilor și multimodalitatea, în cadrul căreia

autoritățile competente, în colaborare cu sectorul privat, să își poată elabora propria arhitectură STI pentru mobilitate la nivel național, regional sau local.

2.4. Aplicațiile STI și logistica transportului de mărfuri

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

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

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

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

Domeniul prioritar III: Servicii STI pentru siguranța și securitatea rutieră

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

3.1. Specificațiile pentru sistemul eCall interoperabil la nivel național

Definirea măsurilor necesare pentru furnizarea armonizată a unui sistem eCall interoperabil la nivel național, incluzând:

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

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

3.1.3. facilitarea schimbului electronic de date între vehicule și centrele de preluare a apelurilor de urgență, inclusiv posibila interacțiune cu informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri și cu documentul de transport electronic (e-CMR), în special în cazul transportului de mărfuri periculoase.

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

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

3.2.1. disponibilității pentru utilizatori a informațiilor privind parcările;

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

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

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

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

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

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

3.3.3. elaborării și utilizării unei liste standardizate de evenimente legate de siguranța rutieră, denumită mesaje universale privind traficul, care să fie comunicată gratuit utilizatorilor de STI;

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

3.4. Specificațiile pentru alte acțiuni, fără a aduce atingere cadrului normativ național privind omologarea de tip a vehiculelor:

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

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

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

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

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

Specificațiile și standardele pentru conectarea vehiculelor cu infrastructura de transport, pentru sensibilizarea publicului și pentru facilitarea serviciilor de mobilitate cu un nivel înalt de automatizare includ următoarele, fără a aduce atingere cadrului normativ național privind omologarea de tip a vehiculelor:

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

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

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

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

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

4.1.5. utilizării proceselor de standardizare pentru adoptarea arhitecturilor respective.

4.2. Specificațiile pentru serviciile STI-C:

4.2.1. servicii de informații și de avertizare STI-C bazate pe date privind starea, care sporesc gradul de conștientizare al utilizatorilor mijloacelor de transport cu privire la viitoarele situații din trafic;

4.2.2. servicii de informații și de avertizare STI-C bazate pe observații, care sporesc suplimentar gradul de conștientizare al utilizatorilor mijloacelor de transport cu privire la viitoarele situații din trafic, inclusiv al utilizatorilor mijloacelor de transport care nu sunt conectați;

4.2.3. servicii STI-C bazate pe intenții, care permit vehiculelor să facă față unor scenarii de trafic complexe și permit conducerea cu un nivel înalt de automatizare;

4.2.4. servicii de infrastructură STI-C pentru a sprijini conducerea automatizată.

4.3. Specificațiile pentru sistemul Uniunii Europene de gestionare a acreditărilor de securitate pentru STI-C:

4.3.1. politica de certificare pentru gestionarea certificatelor de cheie publică pentru serviciile STI-C;

4.3.2. stabilirea rolului de autoritate responsabilă cu politica de certificare a STI-C, de manager al listei de încredere și de punct de contact pentru STI-C;

4.3.3. politica de securitate pentru gestionarea securității informațiilor în cadrul STI-C.

Anexa nr. 2

PRINCIPII
pentru specificațiile și implementarea STI

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

Principiul	Conținutul
a) să fie eficace	să aibă o contribuție tangibilă la soluționarea provocărilor-cheie cu care se confruntă transportul rutier național (de exemplu, reducerea aglomerării, abordarea situațiilor de urgență și a fenomenelor meteorologice, diminuarea emisiilor, îmbunătățirea eficienței energetice, atingerea unor niveluri ridicate de siguranță și securitate, inclusiv în ceea ce privește utilizatorii vulnerabili ai drumurilor);
b) să fie eficiente din punctul de vedere al costurilor	să optimizeze raportul dintre costuri și rezultate din perspectiva îndeplinirii obiectivelor;
c) să fie proporționale	să asigure, după caz, diferite niveluri de calitate și de implementare realizabile ale serviciilor, ținând seama de specificitățile locale, regionale și naționale;
d) să sprijine continuitatea serviciilor	să asigure servicii neîntrerupte pe întreg teritoriul național, îndeosebi în rețeaua rutieră centrală și globală, precum și, dacă este posibil, la frontierele de stat, în cooperare transfrontalieră, atunci când serviciile STI sunt implementate. Se asigură continuitatea serviciilor la un nivel adaptat caracteristicilor rețelelor de transport care fac legătura între țări și, după caz, între regiuni, precum și între orașe și zonele rurale;
e) să asigure interoperabilitatea	să asigure faptul că aplicațiile și serviciile sistemelor și procesele comerciale care se află la baza acestora au capacitatea de a face schimb de date, informații și cunoștințe într-un format standardizat pentru a permite furnizarea eficace a serviciilor STI;
f) să sprijine compatibilitatea inversă	să asigure, în cazurile justificate, capacitatea sistemelor STI de a lucra cu sistemele existente care au același scop, fără a împiedica dezvoltarea de noi tehnologii și sprijinind în același timp, dacă este cazul,

	complementaritatea cu noile tehnologii sau tranziția la acestea;
g) să respecte caracteristicile infrastructurilor și rețelelor naționale	să țină seama de diferențele inerente dintre caracteristicile rețelelor de transport, îndeosebi în ceea ce privește mărimea volumului de trafic și condițiile meteorologice din trafic, precum și specificitățile infrastructurilor;
h) să promoveze egalitatea accesului	să nu împiedice sau să nu discrimineze în ceea ce privește accesul utilizatorilor vulnerabili ai drumurilor la aplicațiile și serviciile STI. Dacă este cazul, să fie accesibile pentru persoanele cu dizabilități în conformitate cu cerințele de accesibilitate prevăzute de legislația națională, atunci când aplicațiile și serviciile STI sunt destinate să interacționeze cu utilizatorii de STI cu dizabilități sau să le furnizeze informații acestora; să fie ușor de utilizat pentru persoanele cu cunoștințe digitale limitate;
i) să sprijine maturitatea	să demonstreze, după o evaluare adecvată a riscului, inclusiv, după caz, prin teste în condiții reale, în rândul producătorilor de vehicule și dispozitive și al furnizorilor de infrastructură, robustețea sistemelor STI inovatoare, printr-un nivel suficient de dezvoltare tehnică și prin exploatare operațională;
j) să asigure calitatea datării și a poziționării	să asigure compatibilitatea aplicațiilor și a serviciilor STI care se bazează pe datare sau poziționare cel puțin cu serviciile de navigație furnizate de Galileo, inclusiv autentificarea mesajelor de navigație prin serviciul deschis și alte servicii Galileo, cum ar fi serviciul de mare precizie, atunci când acest serviciu devine disponibil, și cu sistemele Serviciului european geostaționar mixt de navigare (EGNOS). După caz, să asigure utilizarea datelor, a informațiilor și a serviciilor Copernicus de către aplicațiile și serviciile STI care se bazează pe date de observare a Pământului. Se pot utiliza și alte date și servicii în plus față de datele Copernicus;
k) să înlesnească intermodalitatea	la implementarea STI, după caz, să țină seama de coordonarea diferitelor moduri de transport;
l) să respecte coerența	să țină seama de normele, politicile și activitățile naționale relevante în domeniul STI, precum și de cadrul relevant al Uniunii Europene în vederea

	armonizării, în special în domeniul standardizării și, în cazul specificațiilor, de principiul neutralității tehnologice;
m) să asigure transparența și încrederea	să asigure transparența, de exemplu prin asigurarea transparenței ierarhizării, inclusiv în ceea ce privește efectele asupra mediului, atunci când se propun opțiuni de mobilitate clienților.

Anexa nr. 3

TIPURILE DE DATE

Tipul de date	Zona geografică acoperită	Data menționată la art. 6 alin. (2)	Data menționată la art. 6 alin. (3)
1. Date referitoare la furnizarea de informații în materie de trafic rutier și de servicii de navigație la nivel național (astfel cum se menționează în anexa nr. 1, domeniul prioritar I, punctele 1.2 și 1.3):			
1.1. Categorie: Reglementări rutiere statice și dinamice, după caz, privind:			
Subcategorie: – condiții de acces pentru tuneluri – condiții de acces pentru poduri – limite de viteză – interdicții de depășire aplicate vehiculelor grele pentru transportul de mărfuri – restricții de greutate/lungime/lățime/înălțime	Rețeaua rutieră centrală și globală, alte autostrăzi și tronsoane ale drumurilor naționale unde traficul mediu zilnic total anual depășește 8 500 de vehicule, precum și toate drumurile din orașele aflate în centrul nodurilor urbane, astfel cum sunt definite în orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de	31 decembrie 2028	31 decembrie 2029

	transport, aprobate de Guvern, inclusiv cele administrate de orașe		
Subcategorie: – străzi cu sens unic	Infrastructura rutieră din orașele aflate în centrul fiecărui nod urban, astfel cum este definit în orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, aprobate de Guvern	31 decembrie 2029	31 decembrie 2029
Subcategorie: – reglementări privind livrarea mărfurilor	Infrastructura rutieră din orașele aflate în centrul fiecărui nod urban, astfel cum este definit în orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport,	31 decembrie 2029	31 decembrie 2029

	aprobate de Guvern		
Subcategorie: – direcția de mers pe benzile reversibile	Rețeaua rutieră centrală și globală, alte autostrăzi și tronsoane ale drumurilor naționale unde traficul mediu zilnic total anual depășește 8 500 de vehicule, precum și toate drumurile din orașele aflate în centrul nodurilor urbane, astfel cum sunt definite în orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, aprobate de Guvern, inclusiv cele administrate de orașe	31 decembrie 2029	Termen stabilit de Guvern, conform art. 6 alin. (4)
Subcategorie: – hărți de circulație rutieră	Rețeaua rutieră centrală și	31 decembrie 2029	31 decembrie 2029

	globală, alte autostrăzi și tronsoane ale drumurilor naționale unde traficul mediu zilnic total anual depășește 8 500 de vehicule, precum și toate drumurile din orașele aflate în centrul nodurilor urbane, astfel cum sunt definite în orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, aprobate de Guvern, inclusiv cele administrate de orașe		

Subcategorie: – restricții de acces permanente	Rețeaua rutieră centrală și globală, alte autostrăzi și tronsoane ale drumurilor naționale unde traficul mediu zilnic total anual depășește 8 500 de vehicule, precum și toate drumurile din orașele aflate în centrul nodurilor urbane, astfel cum sunt definite în orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, aprobate de Guvern, inclusiv cele administrate de orașe	31 decembrie 2029	31 decembrie 2029
Subcategorie: – limitele restricțiilor, interdicțiilor sau obligațiilor cu valabilitate zonală, statutul actual al accesului	Rețeaua rutieră centrală și globală, alte autostrăzi și	31 decembrie 2029	31 decembrie 2029

și condițiile de circulație în zonele de trafic reglementate	tronsoane ale drumurilor naționale unde traficul mediu zilnic total anual depășește 8 500 de vehicule, precum și toate drumurile din orașele aflate în centrul nodurilor urbane, astfel cum sunt definite în orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, aprobate de Guvern, inclusiv cele administrate de orașe		
1.2. Tipuri de date privind starea rețelei:			
Subcategorie: – drumuri închise – benzi închise – lucrări rutiere	Rețeaua rutieră centrală și globală	31 decembrie 2028	Nu se aplică (nota 1)
Subcategorie: – măsuri temporare de gestionare a traficului	Rețeaua rutieră centrală și globală	31 decembrie 2028	Nu se aplică (nota 1)

2. Date privind serviciile de informare și rezervare referitoare la spații de parcare sigure și securizate pentru camioane și vehicule comerciale (astfel cum se menționează în anexa nr. 1, domeniul prioritar III, punctul 3.2):			
Categorie: date statice Subcategorie: – date statice referitoare la spațiile de parcare – informații privind siguranța și echipamentele din spațiul de parcare	Rețeaua rutieră centrală și globală	31 decembrie 2028	31 decembrie 2028
Categorie: date dinamice Subcategorie: – date dinamice privind disponibilitatea locurilor de parcare, inclusiv dacă o parcare este ocupată sau închisă sau numărul de locuri libere disponibile	Rețeaua rutieră centrală și globală	31 decembrie 2027	Nu se aplică (nota 1)
3. Date privind evenimentele sau condițiile legate de siguranța rutieră detectate referitoare la informațiile minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră (astfel cum se menționează în anexa nr. 1, domeniul prioritar III, punctul 3.3):			
Categorie: date dinamice Subcategorie: – drum temporar alunecos – animale, oameni, obstacole, resturi pe șosea – zonă de accident nesecurizată – lucrări rutiere de scurtă durată – vehicul pe contrasens – blocaj negestionat al unui drum	Rețeaua rutieră centrală și globală și alte autostrăzi care nu sunt incluse în rețeaua respectivă	31 decembrie 2028	Nu se aplică (nota 1)
Subcategorie: – vizibilitate redusă – condiții meteorologice excepționale	Rețeaua rutieră centrală și globală și alte autostrăzi care nu sunt incluse în rețeaua respectivă	31 decembrie 2028	Nu se aplică (nota 1)

4. Date statice cu privire la traficul multimodal pentru serviciile de informare cu privire la călătoriile multimodale la nivel național (astfel cum se menționează în anexa nr. 1, domeniul prioritar I, punctele 1.1 și 1.3):			
Categorie: Localizarea nodurilor de acces identificate pentru toate modurile programate, inclusiv informații privind accesibilitatea nodurilor de acces și trasee în cadrul unui punct de transfer (de exemplu, existența lifturilor, a scărilor rulante)	Nodurile urbane, astfel cum sunt definite în orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, aprobate de Guvern, inclusiv cele administrate de orașe; Întreaga rețea națională de transport	31 decembrie 2028	Termen stabilit de Guvern, conform art. 6 alin. (4)

NOTA 1: „Nu se aplică” – nu există nicio obligație de a pune la dispoziție datele create sau actualizate înainte de data prevăzută în coloana a treia din prezenta anexă, în temeiul art. 6 alin. (2).

Anexa nr. 4

LISTA
serviciilor STI

Nr. crt.	Serviciul STI	Zona geografică acoperită	Termenul de implementare
1.	Serviciul de informații minime universale în materie de trafic legate de siguranța rutieră, astfel cum este menționat în anexa nr. 1, domeniul prioritar III, punctul 3.3	Rețeaua rutieră centrală și globală	31 decembrie 2029

NOTĂ DE FUNDAMENTARE
la Proiectul de lege privind Sistemele de Transport Inteligente

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

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

Republica Moldova, prin Acordul de Asociere RM–UE și-a asumat alinierea la acquis-ul european în domeniul transporturilor. Implementarea STI este parte integrantă a digitalizării transporturilor și a siguranței rutiere, iar lipsa unui cadru legal specializat generează fragmentare și lipsă de interoperabilitate între sistemele existente. În Republica Moldova nu există cadru normativ specializat în domeniul sistemelor de transport inteligente, ceea ce generează fragmentare instituțională și limitează interoperabilitatea sistemelor existente. Autoritățile responsabile de domeniul transporturilor nu dispun de un mecanism unitar de coordonare, iar cadrul normativ actual nu reglementează în mod adecvat schimbul electronic de date între administratorii infrastructurii, operatorii de transport și autoritățile publice. Totodată, nu există un punct național unic de acces conform cerințelor legislației europene, și nici proceduri standardizate privind furnizarea informațiilor pentru utilizatori, managementul traficului, siguranța rutieră și dezvoltarea serviciilor digitale integrate în domeniul mobilității.

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

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

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

Totodată, proiectul stabilește domeniile prioritare pentru aprobarea, utilizarea specificațiilor și standardelor, respectiv: servicii STI de informare și de mobilitate, servicii STI de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului, servicii STI pentru siguranța și securitatea rutieră, precum și servicii STI de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată. Proiectul preia, de asemenea, acțiunile prioritare aferente acestor domenii, inclusiv serviciile de informare cu privire la călătoriile multimodale, serviciile de informare în timp real cu privire la trafic, informațiile minime universale în materie de trafic referitoare la

siguranța rutieră, sistemul eCall interoperabil, precum și serviciile de informare și de rezervare referitoare la spații de parcare sigure pentru camioane și vehicule comerciale.

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

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

Totodată, pentru asigurarea unei implementări coordonate a politicilor în domeniul sistemelor de transport inteligente, proiectul prevede instituirea Consiliului Național pentru STI, organism consultativ pe lângă Prim-ministru, care oferă consultanță cu privire la aspectele comerciale și tehnice ale implementării și utilizării STI, avizează Strategia națională STI și Programele de implementare, pentru anii 2026– 2030, a Strategiei Naționale privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026–, propune standarde, profiluri de interoperabilitate și mecanisme de conformitate, monitorizează implementarea serviciilor prioritare și facilitează cooperarea transfrontalieră și integrarea cu inițiativele regionale.

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

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

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

Opțiunea 1: Lipsa intervenției normative

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

Opțiunea 2: Transpunerea parțială prin amendarea unor acte normative existente

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

Opțiunea selectată: Adoptarea unui act normativ (lege specială)

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

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Proiectul are un impact direct asupra sectorului public, deoarece instituie un nou cadru de competențe, responsabilități și mecanisme de cooperare între autoritățile publice implicate în implementarea și monitorizarea sistemelor de transport inteligente. Impactul instituțional principal constă în desemnarea Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale drept autoritate competentă în domeniul STI. Agenția Națională Transport Auto exercită atribuții specifice în cadrul acestui domeniu, în calitate de posesor al Punctului Național de Acces, asigurând condițiile juridice, financiare și organizatorice pentru crearea, administrarea, mentenanța și dezvoltarea acestuia, precum și evaluarea conformității datelor și serviciilor furnizate. Administrarea tehnică și menținerea Punctului Național de Acces se asigură de Serviciul Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică. Totodată, proiectul prevede instituirea Consiliului Național pentru STI, organism consultativ pe lângă Prim-ministru. Proiectul generează necesitatea dezvoltării de capacități administrative și tehnice pentru gestionarea datelor, aprobarea specificațiilor tehnice, asigurarea

interoperabilității, monitorizarea conformității și raportarea către instituțiile relevante. Pe termen scurt, autoritățile publice vor trebui să elaboreze acte normative subsecvente și să organizeze mecanismele instituționale prevăzute de lege. Pe termen mediu și lung, se preconizează creșterea capacității administrative a statului de a gestiona servicii și aplicații STI interoperabile și de a asigura integrarea acestora în politicile de mobilitate, siguranță rutieră și digitalizare.
4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative
Proiectul de lege nu prevede costuri. Amploarea sistemului și, respectiv, costurile etapelor de implementare a Sistemelor de Transport Inteligente se stabilesc prin Strategia națională privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2026–2035 — elaborată și transmisă spre consultare Comisiei Europene — și prin Programul de implementare pentru anii 2026–2030 al acesteia, aflat în etapa de promovare. Potrivit art. 16 alin. (3), Guvernul le aprobă în termen de cel mult 6 luni de la publicarea legii. Strategia structurează intervențiile/investițiile în pachete de implementare, eșalonate pe termen scurt, mediu și lung, cu costuri estimative și surse de finanțare indicate pentru fiecare acțiune. Pentru asigurarea implementării coordonate a politicilor în domeniul sistemelor de transport inteligente, toate deciziile vor fi examinate de către Consiliul Național pentru STI, organism consultativ pe lângă Prim-ministru, fără personalitate juridică și fără buget propriu, respectiv instituirea acestuia nu implică cheltuieli bugetare, iar modul de organizare, atribuțiile și componența urmează a fi stabilită de Guvern. Astfel, proiectul de lege nu impune alocarea de mijloace financiare suplimentare din bugetul de stat, ci instituie cadrul legal necesar dezvoltării domeniului. Realizarea prevederilor legii se va efectua din contul și în limita alocațiilor aprobate în Cadrul bugetar pe termen mediu și în Legea bugetului de stat pentru Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, inclusiv a celor prevăzute pentru măsurile aferente Planului de creștere economică al Republicii Moldova, precum și din alte surse neinterzise de legislație.
4.3. Impactul asupra sectorului privat
Impactul asupra sectorului privat este unul pozitiv. Prin stabilirea unor standarde clare și armonizate cu cele europene, proiectul de lege creează un cadru normativ stabil și previzibil pentru furnizorii de soluții digitale, operatorii de transport și dezvoltatorii de aplicații, facilitând dezvoltarea și implementarea

serviciilor bazate pe sisteme de transport inteligente. Totodată, asigurarea interoperabilității sistemelor contribuie la reducerea costurilor operaționale și a riscurilor asociate utilizării unor soluții tehnice incompatibile, oferind mediului privat acces la un cadru normativ coerent și stabil pentru dezvoltarea și implementarea soluțiilor inovatoare în domeniul mobilității.

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

4.4. Impactul social

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

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Proiectul implică aspecte legate de protecția datelor cu caracter personal, întrucât anumite aplicații și servicii ale sistemelor de transport inteligente presupun prelucrarea unor date care permit identificarea directă sau indirectă a persoanelor fizice. În acest context, proiectul prevede că prelucrarea acestor date se realizează exclusiv în scopul funcționării serviciilor STI, al asigurării siguranței rutiere și al gestionării eficiente a traficului, cu respectarea prevederilor Legii nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal. Totodată, sunt prevăzute măsuri privind utilizarea datelor anonimizate sau pseudonimizate, precum și garanții de securitate menite să prevină accesul sau utilizarea neautorizată a datelor.

Categoriile generale de date cu caracter personal susceptibile de a fi prelucrate prin sistemele de transport inteligente și prin Punctul Național de Acces sunt: date de localizare și de deplasare a vehiculelor (inclusiv date generate de serviciul eCall), date care permit identificarea vehiculului și, indirect, a persoanei, date privind incidentele de trafic și, în cazuri justificate, imagini de monitorizare a traficului.

Principalul risc specific îl constituie identificarea persoanelor prin corelarea seturilor de date provenite din sisteme informaționale diferite, interconectate prin Punctul Național de Acces, precum și accesul neautorizat la datele de trafic. Garanțiile de fond sunt instituite prin art. 8 la proiectul de lege: prelucrarea exclusiv în scopurile prevăzute de lege, minimizarea datelor și utilizarea, ori de

câte ori este posibil, a datelor anonimizate sau pseudonimizate, cu respectarea cadrului normativ în domeniul protecției datelor cu caracter personal. Schimbul de date între autorități se realizează prin platforma de interoperabilitate, cu acces diferențiat pe bază de roluri, fără partajarea integrală a bazelor de date.

Analiza detaliată a categoriilor concrete de date, a riscurilor și a mecanismelor tehnice de prevenire a accesului neautorizat se realizează prin evaluarea impactului asupra protecției datelor cu caracter personal, efectuată de operator la etapa de creare și de punere în funcțiune a Punctului Național de Acces, ca sistem informațional de stat, în condițiile cadrului normativ privind protecția datelor și securitatea sistemelor informaționale de stat.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu este aplicabil.

4.5. Impactul asupra mediului

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

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Proiectul generează o serie de beneficii strategice complementare:

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

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

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

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

Proiectul contribuie direct la:

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

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

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

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

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

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

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

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

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

- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării;
- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Finanțelor;
- Serviciul Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică;
- Agenția de Guvernare Electronică;

- Agenția Proprietății Publice (Î.S. Calea Ferată din Moldova, S.A. Administrația Națională a Drumurilor, Î.S. MOLDATSA, Î.S Portul Fluvial Ungheni);
- Centrul de Armonizare a Legislației;
- Agenția Națională Transport Auto;
- Agenția Geodezie, Cartografie și Cadastru;
- Centrul Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personal;
- Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător;
- Congresul Autorităților Locale din Moldova, precum și de alte autorități și instituții interesate.

Obiecțiile și propunerile formulate în procesul de avizare, de avizare repetată și de consultare publică au fost examinate și reflectate în sinteza obiecțiilor și propunerilor, majoritatea fiind acceptate și încorporate în textul proiectului.

7. Concluziile expertizelor

După definitivarea proiectului în urma procesului de avizare, proiectul a fost supus expertizei anticorupție și expertizei juridice.

Prin raportul de expertiză anticorupție nr. ELO26/11709 din 23 iulie 2026, Centrul Național Anticorupție a constatat că implementarea prevederilor proiectului poate contribui la realizarea interesului public, fără a-i aduce atingere, nefiind formulate obiecții.

Ministerul Justiției, prin avizul nr. 04/2-8684 din 31 iulie 2026, a formulat obiecții și propuneri de ordin tehnico-legislativ, care au fost acceptate și reflectate în textul proiectului, potrivit sintezei obiecțiilor și propunerilor. Compatibilitatea proiectului cu legislația Uniunii Europene a fost examinată de Centrul de Armonizare a Legislației, observațiile fiind reflectate în sinteza obiecțiilor și propunerilor, precum și în tabelul de concordanță care însoțește proiectul.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

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

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ
Pentru aplicarea prevederilor legii vor fi operate modificări și completări în legislația națională aferente domeniului transportului rutier, inclusiv completarea Codului contravențional nr. 218/2008 cu faptele și sancțiunile aferente nerespectării obligațiilor în domeniul sistemelor de transport inteligente.

Viceprim-ministru, ministru **Vladimir BOLEA**

SINTEZA
obiecțiilor și propunerilor (recomandărilor) la proiectul de lege privind Sistemele de Transport Inteligente (număr unic 404/MIDR/2026)

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
Avizare și consultare publică			
Centrul de Armonizare a Legislației nr. 31/02-126-5476 din 13.05.2026		Proiectul de Lege privind Sistemele de Transport Inteligente transpune parțial Directiva 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, CELEX:32010L0040, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 207 din 6 august 2010, astfel cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2023/2661 a Parlamentului European și a Consiliului din 22 noiembrie 2023.	–
		I. Obiectul proiectului Proiectul național prezentat pentru expertiza de compatibilitate are drept scop transpunerea primară în legislația națională a prevederilor Directivei 2010/40/UE în vederea stabilirii cadrului juridic privind implementarea și utilizarea coordonată și coerentă a sistemelor de transport inteligente pe teritoriul Republicii Moldova.	–
		II. Evaluarea din perspectiva compatibilității cu Dreptul UE Din punct de vedere al dreptului UE, prin prisma obiectului de reglementare, prezentul demers normativ se circumscrie reglementărilor statuate la nivelul UE, subsumate Capitolului 14 „Politica de transport”.	–
		a) Analiza comparativă a transpunerii Directivei 2010/40/UE În rezultatul evaluării gradului de transpunere a dispozițiilor Directivei 2010/40/UE, menționăm cu titlu general că, proiectul național transpune parțial prevederile actului UE menționat, cu observațiile de mai jos.	–
		b) Observații de compatibilitate privind transpunerea Directivei 2010/40/UE	–
	1	Art. 3 și Anexele proiectului conțin preluări neadaptate ale terminologiei UE, se mențin formule precum „la nivelul UE”, „în întreaga Uniune”, „stat membru” sau „prezenta directivă”. În art. 3 din proiectul actului național, la definiția „continuitatea serviciilor” se folosește referirea la „rețelele de transport în întreaga Uniune”, iar la definiția „drum principal” apare noțiunea de drum desemnat de „un stat membru”. Astfel, se impune revizuirea acestor sintagme, prin adaptarea la Republica Moldova, ca potențial stat membru UE, cu utilizarea unor formulări precum, „teritoriul Republicii Moldova”, „rețeaua națională de transport integrată/compatibilă cu rețeaua transeuropeană” sau „continuitatea serviciilor la nivel național și, după caz, transfrontalier”. De asemenea, în noțiunea de ”standard” referința la Regulamentul UE se va substitui cu referința la Legea nr. 20/2016 cu privire la standardizarea națională.	**Se acceptă.** Terminologia se adaptează la contextul Republicii Moldova; Noțiunea „standard” se reformulează prin trimitere la Legea nr. 20/2016. Noțiunea “drum principal” se adaptează la contextul RM în următoarea redacție: „Drum principal - Drum expres (cu indicativul M) și drum republican (cu indicativul R), astfel cum sunt clasificate în Legea drumurilor nr. 509/1995, situate în afara zonelor urbane și care nu fac parte din rețeua transeuropeană de transport TEN-T”.
	2	În ceea ce privește transpunerea art. 6a din Directiva 2010/40/UE, privind disponibilitatea datelor, constatăm că, acesta este transpus incomplet și cu inconsistențe de calendar. Proiectul preia obligația de disponibilitate a datelor prin Punctul Național de	**Se acceptă.** La art. 6 alin. (2) și (3), datele corespunzătoare informațiilor de bază se pun la dispoziție „fără întârziere”.

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
		Acces, însă folosește sintagma „se pun la dispoziție în termen” ori actul UE operează cu ideea de punere la dispoziție „fără întârziere” după datele relevante. Mai mult, Anexa nr. 3 din proiectul național este ambiguă, ori pare a fi formată din 2 părți distincte, inițial apare un calendar național simplificat cu termene de 1, 2, 3 sau 4 ani și cu indicarea bazei legale naționale, după care este redată o structură similară cu cea din Anexa III a Directivei, cu termene fixe de tip 31 decembrie 2025, 31 decembrie 2026, 31 decembrie 2027 și 31 decembrie 2028 și referințe directe la acte UE. Această dublare creează contradicții, mai ales că proiectul intră în vigoare la 30 iunie 2027, iar unele termene din anexă sunt anterioare intrării în vigoare. Astfel, se impune reexaminarea aspectelor menționate, prin reconsiderarea termenelor și adaptarea acestora la specificul național, dar nu mai târziu de data propriu-zisă a intrării în vigoare a Tratatului de aderare a RM la UE.	Totodată, anexa nr. 3 a fost exclusă „Calendarul minim de disponibilitate a datelor prin PNA”, tabel național care dubla reglementarea termenelor.
	3	Art. 6, alin. (5) din proiectul național prevede că MIDR asigură implementarea serviciilor STI prevăzute în Anexa nr. 4 „pentru zona geografică stabilită” și „nu mai târziu de datele limită menționate în anexa respectivă”. Totuși, Anexa nr. 4 din proiect conține doar o listă generală de servicii STI, fără careva zone geografice și fără date-limită. Pentru a asigura compatibilitatea cu Directiva 2010/40/UE, Anexa 4 trebuie completată cu acoperirea geografică și termenele corespunzătoare sau se va delega stabilirea acestora printr-un act subsidiar al autorității competente.	**Se acceptă.** Anexa nr. IV se completează cu acoperirea geografică și termenele aferente serviciilor STI.
	4	Art. 12 alin. (2) și (3) și art. 15 alin. (2) din proiect asigură transpunerea parțială a art. 11 din Directivă, care impune stabilirea sancțiunilor eficiente, disuasive și cu efect de descurajare. Astfel, deși proiectul stabilește faptele ilicite, la moment, Codul contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008 nu prevede în mod expres sancțiunile pentru aceste fapte ilicite. În context, în vederea transpunerii complete a normei UE, se impune completarea Codului Contravențional al RM cu prevederi sancționatorii și promovarea proiectului respectiv la pachet cu prezentul proiect de Lege.	**Se acceptă.** Transpunerea art. 11 din Directivă (răspunderea) se asigură prin art. 14, prin trimitere la Codul civil nr. 1107/2002, inclusiv răspunderea pentru prejudiciul cauzat de produse cu defecte, iar faptele și sancțiunile contravenționale prin Codul contravențional nr. 218/2008, prin proiectul de lege conex (de completare a Codului), asigurând transpunerea completă.
	5	La art. 8, alin. (1) din proiect, referința la Legea nr. 133/2011 se va substitui cu referința la Legea nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal, care intră în vigoare la 23 august 2026.	**Se acceptă parțial.** Referința la Legea nr. 133/2011 se substituie cu referința generică “cadrul normativ în domeniul protecției datelor cu caracter personal”.
	6	De asemenea, cu referire la art. 16, alin. (3) din proiect, care prevede o obligație de raportare în adresa Comisiei Europene, aplicabilă exclusiv statelor membru UE, art. 17, alin. (1) din proiect se va completa cu următoarea propoziție: ”, cu excepția art. 16, alin. (3), care intră în vigoare la data intrării în vigoare a Tratatului de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană.”	**Se acceptă. A**rt. 16, alin. (1) din proiect se completează conform propunerii.
	7	a) Observații privind clauza de armonizare. Reieșind din constatările expertizei de compatibilitate referitoare la transpunerea actelor UE menționate supra, clauza de armonizare pentru proiectul național, urmează a fi modificată și expusă	**Se acceptă.** Clauza de armonizare se modifică în redacția propusă.

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
		în următoarea redacție: „Prezenta Lege transpune parțial Directiva 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, CELEX:32010L0040, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 207 din 6 august 2010, astfel cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2023/2661 a Parlamentului European și a Consiliului din 22 noiembrie 2023”.	
	8	b) Obiecții privind tabelul de concordanță. În rezultatul examinării Tabelului de concordanță la Directiva 2010/40/UE, constatăm că nu corespunde în totalitate cerințelor legale înaintate pentru acesta. În acest sens, se impune completarea compartimentul 6 al Tabelului de concordanță cu întreg textul actului UE, în speță, se va introduce textul Anexelor I - IV ale actului UE. De asemenea, se va completa și compartimentul 7 din tabel cu normele proiectului de act național care au transpus anexele.	**Se acceptă.** Se completează compartimentul 6 (cu textul Anexelor I–IV) și compartimentul 7 din tabel de concordanță.
	9	Art. 9 din Directivă calificativul „Prevederi UE opționale”, se va substitui cu „Prevederi UE neaplicabile”, cu observația că articolul se referă la competența Comisiei de a adopta orientări și măsuri neobligatorii pentru facilitarea cooperării statelor membre. Totodată se va modifica gradul general de compatibilitate din „Compatibil” în „Parțial compatibil”.	**Se acceptă.** Calificativul art. 9 din Directivă se modifică în „Prevederi UE neaplicabile”, iar gradul general de compatibilitate în „Parțial compatibil”.
Ministerul Afacerilor Interne **nr. 30/1933 din 13.05.2026**	10	La art. 1 alin. (3) și (4), atragem atenția că, în corespundere cu art. 54 alin. (1) lit. i) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text, la prima folosire. Aceeași observație este valabilă și pentru pct. 3 sbp. 3.1.3 din Anexa nr. 1.	**Se acceptă.** Abrevierile se explică la prima utilizare.
	11	La art. 3 lit. a) și b) sunt prevăzute norme cu o aplicabilitate ce excedează teritoriul statului, or, obiectul proiectului constă în instituirea cadrului juridic privind utilizarea sistemelor de transport inteligente pe teritoriul Republicii Moldova. În temeiul aceluiași raționament, se vor revizui inclusiv noțiunile „continuitatea serviciilor” și „drum principal” prevăzute la art. 4.	**Se acceptă.** Art. 3 lit. a), b) și noțiunile „continuitatea serviciilor” și „drum principal” au fost adaptate la contextul teritoriului național al RM.
	12	La art. 4, noțiunea de „aplicație STI”, în vederea asigurării unei înțelegeri clare și uniforme a prevederilor proiectului, se impune definirea acesteia într-o redacție mai amplă și mai explicită. Aceeași observație este valabilă și pentru noțiunea de „serviciu STI-C”.	**Nu se acceptă.** Definițiile „aplicație STI” și „serviciu STI-C” sunt preluate integral conform textului Directivei.
	13	La noțiunea de „dispozitiv nomad” se va examina oportunitatea substituirii cuvântului „adus” cu cuvântul „instalat”, pentru asigurarea unei formulări mai clare și mai adecvate din punct de vedere tehnico-juridic.	**Nu se acceptă.** Se menține definiția „dispozitiv nomad” cu menținerea cuvântului „adus”, conform textului Directivei.
	14	La noțiunea „informații de bază” se constată o lipsă de claritate conceptuală în definirea acesteia, or formulările utilizate („au fost considerate relevante”, „în aplicarea prezentei directive”, „autoritățile rutiere”) fiind vagi și susceptibile de interpretări subiective, ceea ce poate conduce la aplicare	**Se acceptă parțial.** Noțiunea „informații de bază” se menține conform textului Directivei. Se înlocuiește cuvântul „directivei” cu „legi”.

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
		neunitară. Astfel, se solicită definirea clară, exhaustivă și obiectivă a noțiunii.	
	15	La art. 5 alin. (2) textul „aprobate la alin. (1)" urmează a fi exclus, întrucât alin. (1) reglementează competența Guvernului de a aproba specificațiile necesare pentru implementarea STI.	**Se acceptă.** La art. 5 alin. (2) se exclude textul „aprobate la alin. (1)".
	16	La art. 7 sintagma „situații de urgență" se va substitui cu cuvântul „urgență", în vederea corelării terminologice cu noțiunile consacrate prin Legea nr. 248/2025 privind managementul situațiilor de criză.	**Se acceptă.** La art. 7 „situații de urgență" se substituie cu „urgență", în corelare cu Legea nr. 248/2025.
	17	În contextul intrării în vigoare, la data de 23.08.2026, a Legii nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal și al abrogării Legii nr. 133/2011, la art. 8 alin. (1) se propune substituirea textului „Legea nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal" cu cuvintele „cadrul normativ în domeniul protecției datelor cu caracter personal". Aceeași observație este valabilă și pentru subcompartimentul 4.4.1. „Impactul asupra datelor cu caracter personal" din Nota de fundamentare la proiect.	**Se acceptă.** Art. 8 alin. (1) și subcompartimentul 4.4.1 se reformulează cu referința generică "cadrul normativ în domeniul protecției datelor cu caracter personal".
	18	Complimentar, la alin. (2), atragem atenția că, conform art. 54 alin. (1) lit. j) din Legea nr. 100/2017, verbele se utilizează, de regulă, la timpul prezent.	**Nu se acceptă.** Art. 54 alin. (1) lit. j) din Legea nr. 100/2017 și anume sintagma „de regulă" indică de fapt că pot exista excepții de la regula generală. La caz, în art. 8 alin. (2) se impune utilizarea timpului viitor prin sintagma „specificațiile aprobate vor stabili" din motiv că specificațiile sunt acte care urmează a fi adoptate ulterior intrarii în vigoare a prezentei legi.
	19	La art. 9 se propune comasarea alin. (2) și (3), întrucât ambele fac referință la atribuțiile Agenției Naționale Transport Auto.	**Nu se acceptă.** Comasarea alin. (2) și (3) nu se justifică, atribuțiile fiind distincte. În redacția finală, art. 9 alin. (2) prevede: „Agenția Națională Transport Auto, în calitate de posesor al Punctului Național de Acces, asigură condițiile juridice, financiare și organizatorice pentru crearea, administrarea, mentenanța și dezvoltarea Punctului Național de Acces, inclusiv: a) conformitatea și interoperabilitatea tehnică a datelor și serviciilor; b) monitorizarea și raportarea implementării serviciilor prioritare; c) evaluarea conformității furnizorilor de date și servicii, ale operatorilor de transport, ale operatorilor de parcări și ale operatorilor rutieri cu cerințele stabilite prin prezenta lege și actele normative subsecvente.", iar alin. (3) prevede că administrarea tehnică și menținerea Punctului Național de Acces se asigură de Serviciul Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică, în condițiile cadrului normativ în vigoare.
	20	La același articol, alin. (4), se propune excluderea sintagmei „Inspectoratul General al Poliției" și menținerea exclusivă a sintagmei „Ministerul Afacerilor Interne", în contextul în care, stipularea expresă a autorității Inspectoratul General al Poliției alături de ministerul de resort, constituie o redundanță normativă și o depășire a rigorilor de tehnică	**Se acceptă parțial.** S-a exclus menționarea Inspectoratului General al Poliției. În redacția finală, art. 9 alin. (4) prevede colaborarea autorităților și entităților vizate cu Agenția Națională Transport Auto în vederea aplicării art. 12

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
		legislativă. Totodată, se constată că sintagma „colaborează cu Agenția Națională Transport Auto” are un caracter vag și declarativ. Pentru excluderea echivocului și a blocajelor interinstituționale, se propune reglementarea imperativă a obligațiilor fiecărei entități, în special a aspectelor ce țin de partajarea datelor din sistemele informaționale deținute de Ministerul Afacerilor Interne (ex. Sistemul informațional „Registrul de stat a accidentelor rutiere”) către Punctul Național de Acces.	din prezenta lege și a realizării serviciilor STI. Enumerarea sistemelor informaționale deținute de fiecare instituție nu se preia, întrucât lista poate evolua, iar o asemenea enumerare ar impune modificarea legii la fiecare schimbare.
	21	La art. 10 alin. (1) se recomandă excluderea cuvintelor „Prin prezenta lege”, ca fiind inutile, iar la alin. (4) – substituirea cuvântului „adoptă” cu cuvântul „stabilesc”.	**Se acceptă.** La art. 10 alin. (1) se exclud cuvintele „Prin prezenta lege”. Aceeași soluție se adoptă pentru art. 11 alin. (1). La alin. (4) „adoptă” se substituie cu „stabilesc”.
	22	La art. 11 abrevierea „PNA” din denumirea acestuia se va exclude, întrucât referința la acesta este prevăzută la alin. (1). Or, conform art. 51 alin. (2) din Legea nr. 100/2017, denumirea articolului cuprinde cuvântul „articolul” și numărul de ordine al acestuia, precum și exprimă succint obiectul de reglementare, fără a avea o semnificație proprie în conținutul articolului.	**Se acceptă.** Se exclude abrevierea „PNA” din denumirea art. 11
	23	Totodată, norma prevăzută la art. 11 alin. (2) lit. e), potrivit căreia Punctul Național de Acces „asigură aplicarea sancțiunilor pentru nerespectarea prevederilor prezentei legi”, necesită revizuire. În acest sens, se menționează că Punctul Național de Acces reprezintă o platformă tehnică și funcțională de acces și publicare a datelor, fără personalitate juridică și fără competențe administrative de constatare a contravențiilor sau de aplicare a sancțiunilor. Prin urmare, competențele privind constatarea încălcărilor și aplicarea sancțiunilor urmează a fi atribuite expres unei autorități administrative competente.	**Se acceptă.** Atribuția prevăzută la art. 11 alin. (2) lit. e) a fost eliminată. Constatarea încălcărilor și aplicarea sancțiunilor contravenționale revin autorității competente stabilite potrivit Codului contravențional nr. 218/2008, care urmează a fi modificat prin proiect de lege conex.
	24	La art. 12 se propune revizuirea alin. (2) și (3), în sensul că norma legală trebuie să prevadă expres fapta care constituie încălcare, iar reglementarea propriuzisă a răspunderii contravenționale urmează a fi stabilită într-un articol distinct al Codului contravențional. Astfel, se va asigura o structură normativă clară și o delimitare corespunzătoare între descrierea contravențiilor și regimul juridic al răspunderii.	**Se acceptă.** Faptele și sancțiunile se reglementează în Codul contravențional nr. 218/2008 prin proiect conex promovat ulterior.
	25	La structura Anexelor nr. 1-4, se recomandă reevaluarea oportunității menținerii conținutului tehnic detaliat ca parte integrantă a legii organice. Având în vedere caracterul tehnic și dinamic al anexelor – care încorporează standarde, calendare de disponibilitate a datelor și domenii de acțiune specifice sistemelor de transport inteligente – conținutul acestora va necesita actualizări periodice, dictate de progresul tehnologic și de ajustările continue ale acquis-ului comunitar. Potrivit dispozițiilor art. 14 din Legea nr. 100/2017, Hotărârea Guvernului este instrumentul juridic destinat organizării executării legilor, care conține regulamente, reguli, standarde sau metodologii. Orice modificare ulterioară a acestora, chiar și de ordin pur tehnic, va necesita parcurgerea întregii proceduri	**Nu se acceptă.** Conținutul Anexelor nr. 1–4 reprezintă parte integrantă a legii și prin urmare au aceeași forță juridică ca legea.

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
		legislative parlamentare, fapt ce poate conduce la întârzieri în procesul de armonizare cu legislația europeană. În acest sens, se propune ca Anexele proiectului de lege să aibă un caracter cadru, iar conținutul lor detaliat (specificațiile tehnice, standardele și calendarul de implementare) să fie aprobat prin Hotărâre de Guvern.	
	26	Suplimentar, se menționează că la Anexa nr. 3, punctul 8 face trimitere la Legea nr. 305/2012 cu privire la reutilizarea informațiilor din sectorul public, act normativ abrogat prin Legea nr. 109/2025 privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public, care va intra în vigoare la expirarea a 12 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova. În acest context, se impune actualizarea corespunzătoare a dispoziției, prin substituirea referinței la actul normativ abrogat cu trimiterea la cadrul normativ în vigoare.	**Se acceptă.** Calendarul minim de disponibilitate a datelor prin PNA a fost exclus din anexa nr. 3, fiind un tabel național suplimentar care dubla reglementarea termenelor de disponibilitate a datelor.
	27	Subsidiar, la nota de fundamentare a proiectului de act normativ, compartimentul 4.4.1. „Impactul asupra datelor cu caracter personal”, argumentarea are un caracter formal, limitându-se la menționarea Legii nr. 133/2011. Prin urmare, se impune completarea Notei de fundamentare cu o analiză a impactului, prin indicarea categoriilor specifice de date partajate prin Sistemele de Transport Inteligente și Punctul Național de Acces, evidențierea riscurilor aferente prelucrării datelor de trafic și a mecanismelor tehnice menite să prevină accesul neautorizat la bazele de date interconectate ale autorităților statului.	**Se acceptă parțial.** Subcompartimentul 4.4.1 din Nota de fundamentare se completează cu analiza categoriilor de date. O analiza detaliată se va realizeaza la etapa elaborării Conceptului a Punctului Național de Acces, prin evaluarea impactului asupra protecției datelor cu caracter personal.
	28	Totodată, se recomandă revizuirea utilizării abrevierilor, or, potrivit art. 54 alin. (1) lit. i) din Legea nr. 100/2017, exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text (se va atrage atenția la utilizarea abrevierilor PNA, STI-C sau CCAM fără o uniformizare strictă).	**Se acceptă.** Abrevierile se explică la prima utilizare și se uniformizează în tot textul.
	29	Subsidiar, se impune respectarea prevederilor art. 54 din Legea nr. 100/2017 privind redactarea clară, concisă și corectă a textului normativ, inclusiv corectarea denumirii „Codul civil al Republicii Moldova nr. 1107/2002” la art. 12 alin. (1).	**Se acceptă.** Se corectează cu textul “Codul civil al Republicii Moldova nr. 1107/2002”.
Agenția Geodezie, Cartografie și Cadastru nr. 36/01-06/625 din 07.05.2026	30	1)Analiza proiectului relevă unele deficiențe de tehnică legislativă care pot afecta claritatea și aplicabilitatea normei juridice. Astfel, observăm că, la nivelul întregului proiect (ex.: art. 5, art. 6, art. 12), este utilizată neuniform terminologia juridică privind indicarea alineatelor, fiind întâlnite formulări de tipul „aliniatul(1)” în locul formei corecte „alin. (1)”, contrar uzanțelor normative. Subsecvent, în art. 5 alin. (2), există o eroare materială în redactare („aplicațiilor”), care afectează coerența și lizibilitatea textului normativ. Recomandăm revizuirea proiectului sub aspectul tehnicii legislative, cu respectarea prevederilor din Legea nr. 100/2017 cu privire actele normative, în vederea asigurării unui limbaj juridic unitar, corect și coerent, precum și eliminării erorilor materiale din text. Precizăm că, în limbajul juridic și în tehnica legislativă, forma corectă este „alineat” (sau abreviat „alin.”), acesta reprezentând unitatea structurală a articolului de lege.	**Se acceptă.** Se corectează erorile materiale indicate și se uniformizează limbajul juridic.

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
		Termenul „aliniat” are semnificație gramaticală diferită și nu este adecvat utilizării în redactarea actelor normative. De asemenea, în cuprinsul art. 5 alin. (1) din proiect, formularea „domeniilor și acțiunilor prioritare stabilitate” este eronată, forma corectă fiind „stabilite”. Totodată, se constată, în tabelul de concordanță, utilizarea incorectă a termenului „implimentarea”, forma corectă fiind „implementarea”. Se impune corectarea acestor erori materiale pentru asigurarea clarității și coerenței textului normativ.	
	31	2) În art. 8 alin. (1) din proiect se prevede că, prelucrarea datelor cu caracter personal, se va realiza în conformitate cu Legea nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal. În acest context, notăm că, prin adoptarea Legii nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal, Parlamentul Republicii Moldova a abrogat Legea nr. 133/2011, urmând să intre în vigoare în data de 23 august 2026. Prin urmare, menținerea în textul proiectului a referinței la Legea nr. 133/2011 generează un risc de neconcordanță normativă, având în vedere că, în data intrării în vigoare a prezentei legi (30 iunie 2027), cadrul legal aplicabil în materie va fi deja cel instituit prin Legea nr. 195/2024. Propunem reformularea art. 8 alin. (1) prin înlocuirea referinței la Legea nr. 133/2011 cu referința la Legea nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal, în vederea asigurării conformității proiectului cu cadrul normativ aplicabil la data intrării în vigoare. Opțional, pentru o mai bună tehnică legislativă și evitarea unor modificări ulterioare, se poate utiliza o formulare generică, de tipul „... în conformitate cu legislația în vigoare privind protecția datelor cu caracter personal”.	**Se acceptă.** Art. 8 alin. (1) se reformulează cu referința generică “cadrul normativ în domeniul protecției datelor cu caracter personal”.
	32	3) În art. 17 alin. (1) din textul de bază al legii este prevăzut că, aceasta „intră în vigoare la data de 30 iunie 2027”, în timp ce Tabelul de concordanță aferent (Articolul 4a) indică data de „31 ianuarie 2027”. Constatăm existența unei neconcordanțe între cele două dispoziții cu privire la momentul intrării în vigoare a actului normativ, fiind necesară corelarea acestora prin stabilirea unei singure date unitare și eliminarea divergenței.	**Se acceptă.** Intrarea în vigoare este reglementată unitar la art. 16 alin. (1): legea intră în vigoare la expirarea termenului de o lună de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova, cu excepția art. 15 alin. (3), care intră în vigoare la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană. Termenele sunt corelate cu tabelul de concordanță.
	33	4) Anumite obligații prevăzute de actul normativ (de exemplu, publicarea datelor statice în termen de 1 an) presupun realizarea unor acțiuni anterior datei intrării în vigoare a legii (30 iunie 2027). În absența unui regim tranzitoriu expres, aceste obligații devin inaplicabile sau lipsite de efect util până la intrarea în vigoare a actului. Se impune, prin urmare, introducerea unor dispoziții tranzitorii care să stabilească momentul de la care încep să curgă respectivele obligații, eventual de la data publicării actului normativ.	**Nu se acceptă.** Termenele de furnizare a datelor au fost stabilite în anexa nr. 3 ca date calendaristice ulterioare intrării în vigoare. Întrucât nu mai există termene anterioare intrării în vigoare, nu se impune introducerea unor dispoziții tranzitorii.
	34	5) Observăm, în art. 4, o eroare de trimitere normativă în definiția „punct național de acces”. Definiția termenului menționat supra conține o trimitere la „specificațiile menționate la articolul 6”. Totuși, din analiza structurii actului normativ rezultă că articolul 6 reglementează aspecte privind disponibilitatea	**Se acceptă.** Se corectează trimiterea din definiția „punct național de acces” la art. 5.

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
		datelor, în timp ce specificațiile sunt prevăzute la articolul 5. Prin urmare, se constată o eroare de trimitere normativă, fiind necesară corectarea referinței la articolul corespunzător (art. 5), pentru asigurarea clarității și coerenței textului legal.	
	35	6) În art. 11 alin. (2) lit. e) din proiect este menționată o atribuție necorespunzătoare a Punctului Național de Acces (PNA). Dispoziția potrivit căreia PNA are atribuția de „aplicare a sancțiunilor pentru nerespectarea prevederilor prezentei legi" este necorespunzătoare. Această competență are natura unei atribuții de autoritate publică, incompatibilă cu rolul PNA, care funcționează ca infrastructură tehnică/platformă de acces la date și nu ca organ de control sau sancționare. Potrivit art. 15 din proiect, competența de aplicare a sancțiunilor revine Agenției Naționale Transport Auto. În consecință, propunem eliminarea literei e) din art. 11 alin. (2) și corelarea expresă a dispozițiilor privind regimul sancționator.	**Se acceptă.** Atribuția prevăzută la art. 11 alin. (2) lit. e) se elimină.
	36	7) Proiectul actului normativ instituie Punctul Național de Acces (PNA) ca infrastructură națională critică, însă nu prevede în mod expres sursele de finanțare necesare pentru înființarea, funcționarea și întreținerea acestuia (de exemplu, bugetul de stat, fonduri externe sau alte mecanisme financiare). Mențiunea din nota de fundamentare potrivit căreia „costurile vor fi determinate ulterior" nu este suficientă din perspectiva tehnicii legislative, în special în cazul unui act cu impact structural și instituțional semnificativ. Prin urmare, recomandăm completarea proiectului cu dispoziții exprese privind regimul de finanțare, pentru a asigura previzibilitatea și aplicabilitatea efectivă a legii.	**Se acceptă.** Art. 11 se completează cu alin. (5): „Crearea, dezvoltarea, funcționarea și întreținerea Punctului Național de Acces se asigură din contul și în limita alocațiilor aprobate anual în acest scop în bugetul de stat, precum și din surse de asistență externă și din alte surse neinterzise de lege".
	37	8) Art. 10 instituie Consiliul Național pentru STI ca „organism consultativ pe lângă Prim-Ministru", însă atribuțiile prevăzute (avizarea strategiilor, propunerea de standarde și activități de monitorizare) depășesc sfera unui simplu rol consultativ. În forma actuală, proiectul nu clarifică statutul juridic al Consiliului, acesta neavând personalitate juridică și nici buget propriu, iar mecanismul de valorificare sau obligativitate a avizelor emise nu este reglementat. În consecință constatăm, astfel, o inconsecvență între natura declarată a organismului și atribuțiile efective, fiind necesară clarificarea statutului, a capacității administrative și a efectelor juridice ale actelor emise de acesta.	**Nu se acceptă.** Consiliul Național pentru STI are caracter consultativ, fără personalitate juridică, iar avizele sale au valoare de recomandare. Componența, modul de organizare și funcționare se aprobă de Guvern.
	38	9) Art. 12 și art. 13 instituie obligații în sarcina furnizorilor de date, însă nu prevăd un mecanism clar de răspundere juridică pentru situațiile în care furnizarea de date eronate conduce la producerea de accidente sau prejudicii utilizatorilor sistemelor de transport inteligente (STI). Trimiterea la Legea nr. 105/2003 privind protecția consumatorilor este insuficientă și inadecvată, întrucât aceasta reglementează raporturi de drept al consumului, nu raporturi dintre autorități publice și furnizori instituționali de date în cadrul infrastructurilor digitale publice. Propunem introducerea unui regim de răspundere specific, adaptat naturii tehnice și instituționale a datelor STI, care să acopere expres	**Se acceptă.** Mecanismul de asigurare a respectării obligațiilor furnizorilor (art. 12) este următorul: răspunderea juridică se stabilește la art. 14, prin trimitere la Codul civil nr. 1107/2002, iar faptele și sancțiunile contravenționale prin Codul contravențional nr. 218/2008, prin proiectul de lege conex.

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
		prejudiciile cauzate de informații eronate sau incomplete.	
	39	10) Anexa nr. 3 (calendarul național) stabilește termene de implementare exprimate în ani (1 an, 2 ani, 3 ani, 4 ani), în timp ce Tabelul de concordanță preia termenele din directiva UE sub forma unor date calendaristice fixe (31 decembrie 2025, 2026, 2027, 2028). Între cele două seturi de termene nu există o corelare explicită și un mecanism de echivalare, ceea ce generează neclarități cu privire la momentul exact al aplicării obligațiilor la nivel național. Recomandăm armonizarea celor două instrumente (anexa și tabelul de concordanță), astfel încât termenele de implementare să fie coerente, univoc determinate și ușor de aplicat în practică.	**Se acceptă.** Calendarul minim de disponibilitate a datelor prin PNA a fost exclus din anexa nr. 3.
	40	11) În Anexa nr. 3, punctul 8 este indicată Legea nr. 305/2012 cu privire la reutilizarea informațiilor din sectorul public, act normativ care a fost abrogat prin Legea nr. 109/2025 privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public. Astfel, constatăm o trimitere la un act normativ ieșit din vigoare, ceea ce afectează corectitudinea și actualitatea referinței legislative. Este necesară actualizarea dispoziției prin înlocuirea trimiterii la actul abrogat 4cu referința la actul normativ în vigoare.	**Se acceptă.** Calendarul minim de disponibilitate a datelor prin PNA a fost exclus din anexa nr. 3.
	41	12) Cu referire la proiectul de lege examinat, constatăm necesitatea corelării acestuia cu cadrul normativ existent în domeniul infrastructurii naționale de date spațiale, în vederea asigurării coerenței reglementărilor și evitării fragmentării regimului juridic aplicabil datelor spațiale și serviciilor de rețea la nivel național. În acest sens, cadrul normativ instituit prin Legea nr. 254/2016 cu privire la infrastructura națională de date spațiale, precum și actele normative subsecvente – inclusiv Hotărârea Guvernului nr. 458/2017 și Hotărârea Guvernului nr. 683/2018 – stabilește principiile, componentele, responsabilitățile instituționale și cerințele aplicabile datelor și serviciilor spațiale, inclusiv obligația creării și menținerii metadatelor, precum și asigurarea accesului la seturile de date și serviciile de rețea.	**Se acceptă parțial.** Pentru asigurarea coerenței cu cadrul normativ privind datele spațiale și evitarea suprapunerilor de competențe, în redacția finală art. 12 (corespunzând fostului art. 13) se completează cu alin. (5): „Seturile de date spațiale furnizate în Punctul Național de Acces se partajează în condițiile Legii nr. 254/2016 cu privire la infrastructura națională de date spațiale, Punctul Național de Acces interconectându-se cu geoportalul infrastructurii naționale de date spațiale, fără duplicarea datelor.”
	42	Totodată, se constată că domeniul reglementat de proiect (sisteme de transport inteligente) intersectează în mod direct categoria de date privind „rețelele de transport”, reglementată în cadrul infrastructurii naționale de date spațiale, pentru care sunt stabilite responsabilități instituționale distincte. În consecință, considerăm necesară corelarea expresă a proiectului de lege cu cadrul normativ existent, pentru a evita suprapuneri de competențe și eventuale incoerențe în gestionarea și furnizarea datelor spațiale.	**Se acceptă.** Pentru evitarea suprapunerilor de competențe cu infrastructura națională de date spațiale, redacția finală reglementează expres relația funcțională la art. 12 alin. (5): seturile de date spațiale furnizate în Punctul Național de Acces se partajează în condițiile Legii nr. 254/2016, Punctul Național de Acces interconectându-se cu geoportalul infrastructurii naționale de date spațiale, fără duplicarea datelor.
	43	13) Propunem completarea proiectului cu prevederi exprese privind aplicarea cadrului normativ în domeniul infrastructurii naționale de date spațiale, prin includerea referințelor la Legea nr. 254/2016 cu privire la infrastructura națională de date spațiale, Hotărârea Guvernului nr. 458/2017 și Hotărârea Guvernului nr. 683/2018. Reglementarea relației	**Se acceptă parțial.** Corelarea cu cadrul normativ privind datele spațiale se asigură prin art. 12 alin. (5): seturile de date spațiale furnizate în Punctul Național de Acces se partajează în condițiile Legii nr. 254/2016, Punctul Național de Acces interconectându-se cu geoportalul

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
		funcționale și tehnice dintre Punctul Național de Acces pentru sistemele de transport inteligente și geoportalul infrastructurii naționale de date spațiale, în vederea delimitării clare a rolurilor și evitării suprapunerii de funcționalități. La moment, geoportalul conține 164 servicii de rețea, 367 metadate înregistrate și 42 subiecți, iar 7 seturi de date sunt ale Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, conform responsabilităților sale pentru tema „Rețele de transport", prevăzute de Hotărârea Guvernului nr. 458/2017. Vizualizarea geoportalului INSPIRE, este posibilă accesând link-ul https://inspire-geoportal.ec.europa.eu/srv/eng/catalog.search#/overview?view=thematicOverview &theme=none. Instituirea obligației ca seturile de date spațiale și serviciile de rețea dezvoltate sau gestionate în temeiul proiectului de lege să fie descrise prin metadate și publicate pe geoportalul infrastructurii naționale de date spațiale, în conformitate cu cerințele și standardele stabilite de cadrul normativ în vigoare. În contextul celor expuse se consideră necesară completarea proiectului de lege, pentru a asigura integrarea acestuia în arhitectura națională a datelor spațiale și pentru a preveni dezvoltarea unor soluții paralele sau neinteroperabile.	infrastructurii naționale de date spațiale, fără duplicarea datelor.
	44	14) Proiectul de lege nu prevede un mecanism procedural clar prin care furnizorii de date să poată contesta sancțiunile sau măsurile dispuse de Agenția Națională Transport Auto (ANTA) în temeiul competențelor sale de control și aplicare a sancțiunilor. Absența unei astfel de proceduri afectează garanțiile de legalitate și dreptul la apărare al subiecților vizați, precum și previzibilitatea regimului sancționator. Prin urmare, introducerea unor dispoziții exprese privind căile de contestare administrativă și/sau jurisdicțională a actelor emise de ANTA, în scopul asigurării unui cadru procedural complet și echitabil.	**Nu se acceptă.** Sancțiunile contravenționale se contestă conform Codului contravențional nr. 218/2008. Astfel, dreptul la apărare este asigurat, fără a fi nevoie de reguli speciale în lege.
Agenția Națională Transport Auto nr. 02/1-1-2643 din 21.05.2026	45	1. La art. 4, Capitolul I secțiunea „Dispoziții generale" noțiunea „standard" se propune expusă într-o nouă redacție, după cum urmează: „înseamnă un standard astfel cum este definit la articolul 2 punctul 1 din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului (1) " cu următoarea formulare: „standard" înseamnă o specificație tehnică, adoptată de un organism de standardizare recunoscut, pentru aplicare repetată sau continuă, a cărei respectare nu este obligatorie și poate fi unul dintre următoarele: (a) standard internațional - înseamnă un standard adoptat de un organism de standardizare internațional; (b) standard european - înseamnă un standard adoptat de o organizație de standardizare europeană; (c) standard armonizat - înseamnă un standard european adoptat pe baza unei solicitări din partea Comisiei pentru aplicarea legislației de armonizare a Uniunii; (d) standard național - înseamnă un standard adoptat de un organism de standardizare național;" Motivare: Propunerea este înaintată în vederea asigurării accesibilității, clarității și previzibilității normei juridice, prin includerea expresă în textul actului normativ a definiției noțiunii de „standard" și	**Se acceptă parțial.** Noțiunea „standard" se reformulează prin trimitere la Legea nr. 20/2016 cu privire la standardizarea națională, act care reglementează regimul standardelor în Republica Moldova, definiția fiind astfel adaptată corect la cadrul normativ național.

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
		a categoriilor aferente acesteia, fără a fi necesară consultarea suplimentară a altor acte normative sau a legislației Uniunii Europene.	
	46	2. Se propune completarea art. 5, Capitolul I secțiunea „Dispoziții generale” cu următorul alineat: „Specificațiile includ norme de stabilire a parametrilor legați de calitate și de adecvarea pentru utilizare. După caz și în special atunci când acest lucru este justificat în interesul siguranței și al interoperabilității, specificațiile includ norme privind evaluarea conformității și supravegherea pieței”. Completarea propusă are drept scop alinierea la prevederile Directivei 2010/40/UE, prin reglementarea expresă a cerințelor referitoare la parametrii de calitate, adecvarea pentru utilizare, evaluarea conformității și supravegherea pieței.	**Se acceptă.** Art. 5 se completează cu alin. nou (alin. 5) cu următorul conținut: „Specificațiile includ norme de stabilire a parametrilor legați de calitate și de adecvarea pentru utilizare. După caz și în special atunci când acest lucru este justificat în interesul siguranței și al interoperabilității, specificațiile includ norme privind evaluarea conformității și supravegherea pieței”.
	47	3. La art. 8 alin. (1), Capitolul I secțiunea „Dispoziții generale” textul: „Legea nr. 133/2011” se substituie cu textul: „Legea nr. 195/2024.” Modificarea propusă este necesară în vederea actualizării trimiterii normative și corelării prevederilor actului normativ cu cadrul legislativ în vigoare, în contextul abrogării Legii nr. 133/2011 prin Legea nr. 195/2024, care intră în vigoare la 23 august 2026.	**Se acceptă parțial.** Referința la Legea nr. 133/2011 se substituie cu referința generică “cadrul normativ în domeniul protecției datelor cu caracter personal”.
	48	4. La art. 9 alin. (3), Capitolul II secțiunea „Instituții competente” se propune completarea cu lit. d) cu următorul cuprins: „d) asigurarea condițiilor juridice, financiare și organizatorice pentru crearea, administrarea, mentenanța și dezvoltarea platformei.” Completarea propusă este necesară în vederea stabilirii exprese a responsabilităților instituționale privind asigurarea cadrului juridic, financiar și organizatoric pentru crearea, administrarea, mentenanța și dezvoltarea platformei, în scopul garantării funcționalității, continuității și sustenabilității acesteia.	**Se acceptă parțial**. Art. 9 a fost revizuit, în redacția finală, prevede: „Agenția Națională Transport Auto, în calitate de posesor al Punctului Național de Acces, asigură condițiile juridice, financiare și organizatorice pentru crearea, administrarea, mentenanța și dezvoltarea Punctului Național de Acces, inclusiv: a) conformitatea și interoperabilitatea tehnică a datelor și serviciilor; b) monitorizarea și raportarea implementării serviciilor prioritare; c) evaluarea conformității furnizorilor de date și servicii, ale operatorilor de transport, ale operatorilor de parcări și ale operatorilor rutieri cu cerințele stabilite prin prezenta lege și actele normative subsecvente.”, iar alin. (3) prevede administrarea tehnică de către Serviciul Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică, în condițiile cadrului normativ în vigoare.
	49	5. La art. 13 alin. (1), Capitolul III secțiunea „Punctul Național de Acces” se propune ca textul: „să publice în Punctul Național de Acces (PNA)” se substituie cu textul: „să furnizeze prin Punctul Național de Acces (PNA)”, iar în continuare prevederile alineatului se aplică în redacția existentă.	**Se acceptă.** Terminologia se corelează cu Legea nr. 142/2018. În redacția finală, obligația furnizorilor se regăsește la art. 12 (corespunzând fostului art. 13), formularea „să publice în Punctul Național de Acces” fiind înlocuită cu „furnizează” în Punctul Național de Acces”.
	50	La art. 13 alin. (3), Capitolul III secțiunea „Punctul Național de Acces” se propune ca textul: „se publică în Punctul Național de Acces (PNA)” se substituie cu textul: „să furnizeze obligatoriu prin Punctul Național de Acces (PNA)”, iar în continuare prevederile alineatului se aplică în redacția existentă.	**Se acceptă.** Terminologia de la art. 12 (corespunzând fostului art. 13) se reformulează conform propunerii înaintate.

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
		Modificarea propusă este necesară în vederea corelării terminologiei utilizate în actul normativ cu prevederile Legii nr. 142/2018 cu privire la schimbul de date și interoperabilitate, precum și pentru asigurarea utilizării uniforme a conceptelor aferente schimbului de date și interoperabilității în cadrul sistemelor informaționale și al platformelor naționale de acces la date.	
	51	Totodată, menționăm că, ANTA nu susține desemnarea acesteia în calitate de autoritate responsabilă de administrarea și operarea Punctului Național de Acces, precum și de exercitarea atribuțiilor prevăzute la art. 9 alin. (3), art. 11 alin. (2), art. 15 și art. 16 alin. (2). Proiectul de lege pune în sarcina Agenției atribuții noi, de o complexitate tehnică majoră, transformând instituția în pilonul tehnic al întregului sistem STI (operarea Punctului Național de Acces, asigurarea conformității tehnice, procedura de monitorizare, raportarea și controlul furnizării datelor). Astfel, potrivit principiilor bunei guvernări și tehnicii legislative, instituirea de noi obligații în sarcina unei autorități publice este condiționată de asigurarea resurselor financiare și umane necesare. În acest context, precizăm că, Punctul Național de Acces (PNA) constituie o platformă digitală complexă, bazată pe arhitecturi API, gestionarea metadatelor, standarde de securitate cibernetică, interoperabilitate transfrontalieră cu rețeaua europeană NAPCORE și utilizarea datelor în format machine-readable, ceea ce implică necesitatea unor capacități tehnice specializate, competențe IT avansate și bugete recurente pentru dezvoltare, operare și mentenanță. Mențiunea vagă din Nota de fundamentare conform căreia „costurile se vor determina ulterior” este de natură să afecteze în mod direct aplicabilitatea în viitor a legii. Seturile de date gestionate la momentul actual de ANTA sunt limitate și incompatibile cu volumul și complexitatea cerințelor STI, depășind competențele și capacitățile instituționale actuale ale ANTA, prin urmare, noile atribuții implică capacități tehnice și operaționale extinse, care depășesc structural competențele și resursele actuale ale Agenției. Practica statelor europene (precum România, Bulgaria, Letonia sau Austria) arată că Punctele Naționale de Acces sunt administrate, de regulă, de ministerele de resort, iar colectarea datelor aferente Sistemele de Transport Inteligente (STI) și gestionarea platformelor se efectuează prin intermediul structurilor tehnice specializate în infrastructura rutieră.	**Se acceptă parțial.** Agenția Națională Transport Auto se menține în calitate de posesor al Punctului Național de Acces, ca autoritate sectorială responsabilă de domeniul STI. Administrarea tehnică a platformei, ca sistem informațional de stat, revine Serviciului Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică (pct. 19 din Hotărârea Guvernului nr. 414/2018; art. 7² din Legea nr. 467/2003), potrivit art. 9 alin. (3), delimitându-se astfel competența sectorială de administrarea tehnică.
	52	Mai mult ca atât, în partea ce ține de control și sancționare, se constată o neconcordanță funcțională semnificativă în cuprinsul proiectului de lege. Astfel, deși art. 15 prevede atribuția ANTA de efectuare a controalelor tematice și de aplicare a sancțiunilor contravenționale, art. 12 alin. (2) lit. c) califică drept contravenție „nerespectarea condițiilor de securitate cibernetică”, atribuție care nu se circumscrie în mod direct domeniului de specializare și competențelor curente ale Agenției.	**Se acceptă.** În redacția finală, Agenția Națională Transport Auto nu efectuează controale tematice și nu aplică sancțiuni, dar realizează evaluarea conformității datelor (art. 13). Faptele contravenționale, inclusiv cea privind nerespectarea condițiilor de securitate cibernetică, nu se reglementează în prezenta lege, ci se stabilesc prin Codul contravențional nr. 218/2008, prin proiectul de lege conex, care desemnează și autoritatea competentă să le constate și să le

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
			sancționeze, potrivit domeniului său de specializare.
	53	Totodată, trimiterea de la art. 12 alin. (3) din proiect, la aplicarea sancțiunilor în temeiul Codului contravențional este lipsită de aplicabilitate juridică directă, în condițiile în care faptele contravenționale corespunzătoare nu sunt încă reglementate în cuprinsul acestuia, ceea ce generează un vid normativ. În acest sens, se impune realizarea unei corelări prealabile și adoptarea concomitentă a modificărilor necesare la Codul contravențional, în vederea asigurării aplicabilității efective a normelor propuse. Sub aspectul tehnicii legislative se constată existența unor divergențe privind data intrării în vigoare în cadrul aceluiași pachet normativ: proiectul de lege prevede intrarea în vigoare la 30 iunie 2027, în timp ce tabelul de concordanță în art. 4a se indică data de 31 ianuarie 2027. Această divergență generează incertitudine normativă și afectează previzibilitatea aplicării actului legislativ, impunând necesitatea clarificării calendarului de implementare, în vederea asigurării securității juridice și a unei aplicări uniforme a prevederilor. În contextul celor expuse, Agenția Națională Transport Auto consideră oportună reevaluarea acestei prevederi și identificarea unei instituții care deține deja resursele și competențele necesare pentru a asigura o administrare eficientă a Punctului Național de Acces și a implementa cu succes Sistemele de Transport Inteligente.	**Se acceptă.** Faptele și sancțiunile se reglementează prin Codul contravențional nr. 218/2008, prin proiectul de lege conex. Intrarea în vigoare este unică și corelată cu tabelul de concordanță.
Agenția de Guvernare Electronică nr. 3007-133 din 27.05.2026	54	1. Prevederile art. 9 alin. (2) care stabilesc că Agenția Națională Transport Auto este responsabilă de administrarea și operarea Punctului Național de Acces (în continuare - PNA), urmează a fi ajustate la cadrul normativ care reglementează domeniul informatizării și al resurselor informaționale de stat. În acest sens, menționăm că prin prisma pct. 19 din Hotărârea Guvernului nr. 414/2018 cu privire la consolidarea centrelor de date în sectorul public și de raționalizare a administrării sistemelor informaționale de stat, administrarea tehnică a sistemelor informaționale partajate este de competența Instituției publice „Serviciul Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică” (STISC). Atribuirea, prin art. 9 alin. (2), a funcției de administrare a PNA către Agenția Națională Transport Auto (în continuare - ANTA) generează o confuzie între calitatea de posesor al PNA care aparține ANTA, și calitatea de administrator tehnic care, conform cadrului normativ în vigoare, revine STISC. Prin urmare, în corespundere cu art. 7^2 alin. (2) din Legea nr. 467/2003 cu privire la informatizare și la resursele informaționale de stat, propunem expunerea art. 9 alin. (2) cu următorul cuprins: „(2) Agenția Națională Transport Auto asigură condițiile juridice, financiare și organizatorice pentru crearea, administrarea, mentenanța și dezvoltarea Punctului Național de Acces.”	**Se acceptă parțial.** Soluția este unitară cu cea reținută la celelalte obiecții privind administrarea Punctului Național de Acces: Agenția Națională Transport Auto se menține în calitate de posesor (autoritate sectorială), asigurând condițiile juridice, financiare și organizatorice (art. 9 alin. (2)), iar administrarea tehnică a platformei, ca sistem informațional de stat, revine Serviciului Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică (art. 9 alin. (3); pct. 19 din Hotărârea Guvernului nr. 414/2018; art. 7^2 din Legea nr. 467/2003).
	55	2. La art. 11: 2.1. Alin. (2) lit. c) care stabilește că PNA asigură indicarea condițiilor de licențiere și reutilizare, este ambiguu, nefiind clar dacă se referă la emiterea de	**Se acceptă parțial.** La art. 11 alin. (2) lit. c) s-a eliminat referirea la „licențiere”, textul fiind „indicarea condițiilor de reutilizare a datelor, inclusiv a licenței

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
		licențe în calitate de acte permisive sau la un alt gen de activitate. Dacă norma precitată se referă la licențierea unor activități de afaceri din domeniul transporturilor, precizăm că orice serviciu public de eliberare a actelor permisive (care include și licențierea) se prestează în conformitate cu Legea nr. 160/2011 privind reglementarea prin autorizare a activității de întreprinzător , Legea nr. 161/2011 privind implementarea ghișeului unic în desfășurarea activității de întreprinzător și Legea nr. 234/2021 cu privire la serviciile publice. Subsecvent, art. 19 alin. (1) din Legea nr.234/2021 cu privire la serviciile publice stabilește că „Prestarea serviciilor publice electronice se realizează prin implementarea ghișeului unic, utilizându-se în acest sens portalul guvernamental al serviciilor publice". Potrivit pct.1 și 2 din Hotărârea Guvernului nr.677/2025, acest rol este realizat de Portalul guvernamental integrat EVO (în continuare - Portalul EVO), care include portalul guvernamental al serviciilor publice. Astfel, prin intermediul Portalului EVO, persoanele fizice și unitățile de drept au acces simplificat la resursele și sistemele informaționale de stat prin intermediul cărora se prestează servicii publice electronice, precum și la informațiile autentice despre serviciile publice, la informațiile oficiale de interes public și la datele documentate despre persoanele fizice și unitățile de drept. Chiar dacă PNA este o platformă tematică, aceasta trebuie să funcționeze exclusiv ca punct de intrare (entry point), cu redirecționare obligatorie spre Portalul EVO pentru informarea cu privire la condițiile de prestare ale unor servicii publice de eliberare a actelor permisive. Suplimentar, comunicăm că activitățile aferente prestării nemijlocite a serviciilor publice de eliberare a actelor permisive se realizează prin intermediul Sistemului informațional automatizat de gestionare și eliberare a actelor permisive (SIA GEAP) . Orice funcționalitate de prestare a unor servicii legate de licențierea unor genuri de activitate, trebuie să fie realizată prin intermediul SIA GEAP și nu poate fi duplicată printr-un PNA separat.	standard aplicabile". Această normă se referă exclusiv la licența standard pentru reutilizarea datelor deschise, reglementată de Legea nr. 109/2025.
	56	3. Conform alin. (2) lit. e) PNA asigură aplicarea de sancțiuni pentru nerespectarea prevederilor legii. Această normă are un caracter ambiguu, nefiind clar mecanismul procedural de implementare și gradul de corelare cu cadrul normativ aferent controlului de stat. Aplicarea sancțiunilor pentru acțiunile prevăzute la art. 12 alin. (2) din proiectul de lege par să constituie, cel puțin parțial, un rezultat al unor activități de control de stat, care urmează a fi desfășurate în conformitate cu Legea nr. 131/2012 privind controlul de stat. Astfel, potrivit art. 9 al Legii nr. 131/2012, toate controalele de stat și rezultatele acestora se înregistrează în Registrul de stat al controalelor. În context, funcția de aplicare a sancțiunilor nu poate constitui o atribuție tehnică nemijlocită a platformei PNA, deoarece aceasta reprezintă, în esența sa, o interfață de acces la date STI, și nu un instrument de control de stat. Atenționăm că instituirea unor funcționalități de sancționare în cadrul unui sistem informațional sectorial, în afara Registrului de stat al controalelor, ar genera un registru paralel de acțiuni de control,	**Se acceptă.** Atribuția prevăzută la art. 11 alin. (2) lit. e) se elimină. Agenția Națională Transport Auto nu desfășoară un control de stat în sensul Legii nr. 131/2012, dar o evaluare a conformității datelor furnizate prin Punctul Național de Acces (art. 13), realizată documentar În consecință, nu se instituie acțiuni de control de stat și nu se creează un registru paralel de controale. Faptele și sancțiunile contravenționale se stabilesc prin Codul contravențional nr. 218/2008, prin proiectul de lege conex.

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
		incompatibil cu principiile generale de realizare a controlului de stat stabilite în Legea nr. 131/2012 .	
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării nr. 03-1700 din 19.05.2026	57	La art. 4- noțiunea „standard" va avea următorul conținut „standard înseamnă un standard astfel cum este definit la articolul 2 din Legea nr. 20/2016 cu privire la standardizarea națională".	**Se acceptă.** Noțiunea „standard" va avea următorul conținut: "un standard astfel cum este definit la articolul 2 din Legea nr. 20/2016 cu privire la standardizarea națională".
	58	La art. 11-potrivit normei expuse la alin. (2) se prevede că „Punctul Național de Acces (PNA) asigură: c) indicarea condițiilor de licențiere și reutilizare; d) mecanisme de autentificare/autorizare, jurnalizare și protecție cibernetică;". Astfel, menționăm că norma în cauză este vagă și netransparentă, or normele materiale și procedurale pentru emiterea licențelor, autorizațiilor, potrivit art. 4 din Legea nr. 235/2006 cu privire la principiile de reglementare a activității de întreprinzător se bazează pe următorul principiu de reglementare, care este „d) reglementarea materială şi procedurală a iniţierii, desfăşurării şi lichidării afacerii prin acte legislative". Astfel este necesar de a revizui norma în cauză.	**Se acceptă parțial.** La art. 11 alin. (2) lit. c) s-a eliminat referirea la „licențiere", textul fiind „indicarea condițiilor de reutilizare a datelor, inclusiv a licenței standard aplicabile".
	59	Suplimentar, recomandăm revizuirea prevederilor art.11 prin prisma Legii nr. 109/2025 și Hotărârii Guvernului nr. 563/2025 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 109/2025 privind datele deschise şi reutilizarea informațiilor din sectorul public, sub următoarele aspecte: 1. Obligativitatea utilizării Platformei de Interoperabilitate (MConnect): Proiectul de lege se concentrează pe Punctul Național de Acces (PNA) ca o platformă izolată, fără a prevedea explicit utilizarea platformei MConnect pentru schimbul de date între autorități. Astfel, articolul 11 din proiect trebuie completat cu obligația ca interconectarea tehnică a PNA să se realizeze prin MConnect, ori pct. 2 și 8 din HG nr. 563/2025 stipulează că datele deschise, inclusiv cele cu valoare ridicată, sunt expuse pe platforma de interoperabilitate pentru a asigura sincronizarea automată cu portalul guvernamental unic (date.gov.md).	**Nu se acceptă.** Obligația conectării la MConnect nu trebuie instituită în lege, deoarece această obligaţue este prevăzută în Legea nr. 142/2018 și HG nr. 211/2019, care obligă autoritățile deținătoare de sisteme informaționale de stat să-și identifice fluxurile de date și să se conecteze la platformă.
	60	2. Implementarea Licenței Standard pentru date deschise: Legea nr. 109/2025, art. 10 impune un regim unitar de licențiere, prin utilizarea unei licențe standard aprobate de Guvern, care permite accesul, utilizarea, modificarea și redistribuirea datelor fără restricții, inclusiv în scopuri comerciale, fără a fi necesară obținerea unei aprobări suplimentare. Astfel, proiectul trebuie să facă trimitere explicită la această licență standard (Anexa 2 la HG 563/2025), eliminând orice barieră administrativă în calea reutilizării informațiilor.	**Se acceptă.** Art. 11 alin. (2) lit. c) face trimitere la „licența standard aplicabilă", care este licența standard pentru date deschise aprobată de Guvern potrivit art. 10 din Legea nr. 109/2025.
	61	La art. 12, alin. (1)- prin care se instituie răspunderea pentru daunele cauzate legate de implementarea, neimplementarea, utilizarea aplicațiilor și serviciilor în domeniul sistemelor inteligente de transport, menționăm despre necesitatea excluderii referinței la Legea nr. 105/2003 privind protecția consumatorilor, or art. 11 din Directiva 2010/40/UE face referire la Directiva 85/374/CEE care este transpusă în legislația națională prin art. 2040-2046 din Codul Civil.	**Se acceptă.** Se exclude referința la Legea nr. 105/2003 privind protecția consumatorilor.

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
	62	La art. 13- prevederile expuse permit furnizorilor de date STI să stabilească condiții rezonabile de acces, ceea ce poate fi interpretat ca o barieră financiară sau administrativă. Conform art. 14 alin. (1) lit. f) din Legea nr. 109/2025 și pct. 21 din HG nr. 563/2025, datele de mobilitate sunt clasificate drept seturi de date cu valoare ridicată, care sunt puse la dispoziție pentru reutilizare gratuită, fără impunerea unor restricții tehnice, financiare sau administrative nejustificate, fiind permisă orice formă de reutilizare, cu condiția respectării cerinței de menționare a sursei, acolo unde aceasta este aplicabilă. În acest sens solicităm reformularea art. 13 din proiect pentru a interzice orice taxare a accesului la datele STI destinate reutilizării, în conformitate cu regimul juridic al seturilor de date cu valoare ridicată.	**Se acceptă parțial.** Potrivti art. 2 alin. (2) pct. 4 din Legea 109/2025, legea citată nu se aplică informațiilor, precum datele sensibile sau atribuite la secret de stat, la care accesul este exclus potrivit regimurilor de acces în condițiile legii, inclusiv din următoarele motive: a) protecția în domeniul apărării naționale, al economiei, al științei și tehnicii, al relațiilor externe, al securității statului, al asigurării ordinii de drept, din sfera activității autorităților publice, a căror divulgare neautorizată sau pierdere este de natură să aducă atingere intereselor și/sau securității Republicii Moldova; c) protejarea confidențialității comerciale, inclusiv protecția secretelor comerciale, profesionale sau de întreprindere; Totodată considerăm oportun reformularea articolul 12 alin. (2) sintagma "furnizorii pot stabili condiții rezonabile de acces" se înlocuiește cu sintagma "furnizorii prin cerere motivată solicită ANTA stabilirea condițiilor rezonabile de acces".
	63	La Anexa nr. 3 „Calendarul minim de disponibilitate a datelor prin PNA": Pct. 8, coloana „Bază legală națională existentă", se face referință la Legea nr. 305/2012 cu privire la reutilizarea informațiilor din sectorul public, act normativ abrogat prin Legea nr. 109/2025 privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public. Astfel, pentru a asigura conformitatea cu legislația în vigoare, este necesară actualizarea referinței prin înlocuirea trimiterii la noua lege sus citată.	**Se acceptă.** Calendarul minim de disponibilitate a datelor prin PNA a fost exclus din anexa nr. 3.
Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător **nr. 38-78-5718 din 20.05.2026**	64	La art.15 se prevede că ANTA urmează să efectueze „controale tematice" privind respectarea obligațiilor de colectare a datelor și calității acestora. Nu este clar ce presupune „controale tematice", odată ce Legea nr.131/2012 și nici Codul transporturilor rutiere nu prevăd o astfel de categorie de controale, astfel nu este clar nici regimul juridic al acestor controale. Din sensul prevederilor reiese că aceste controale trebuie să fie „planificate", ceea ce urmează de prevăzut. La alineatul (2) se prevede că în urma controalelor, ANTA poate aplica „măsuri corective". Atenționăm că acest termen la fel este necorelat cu terminologia din Legea nr.131/2012 și Codul transporturilor rutiere (CTR), odată ce, conform legilor în vigoare, măsurile sunt intitulate ca „restrictive". Ori dacă este necesar de propus o nouă categorie de măsuri, atunci este obligatoriu de concretizat ce presupun aceste măsuri „corective", cum se aplică, cum se contestă și care sunt limitările pentru ANTA în acest sens. Chiar și în situația în care s-a avut în vedere anume „măsurile restrictive", și în acest caz este absolut necesar de concretiza care anume măsuri se aplică și în ce cazuri acestea se aplică, odată ce Legea nr.131/2012 stabilește clar că o măsură restrictivă poate fi aplicată numai în cazul în care măsurile concrete sunt prevăzute de normele din legile de specialitate. Ori în cazul dat, având în vedere că	**Se acceptă.** În redacția finală, fostul art. 15 „Supravegherea și controlul" a fost reconfigurat în art. 13 „Evaluarea conformității și asigurarea respectării cerințelor", renunțându-se la noțiunea de „măsuri corective". Agenția Națională Transport Auto nu efectuează un control de stat în sensul Legii nr. 131/2012. Faptele și sancțiunile contravenționale se stabilesc prin Codul contravențional nr. 218/2008, care va fi modificat prin proiect de lege conex.

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
		controlul gestionării și transferului de informații este distinct de controlul în trafic, presupunem că urmează a fi identificate măsuri restrictive diferite de cele care se regăsesc în CTR.	
	65	La art.12 se prevăd încălcările care se pot califica drept contravenții. Atenționăm că toate faptele contravenționale necesită să se regăsească doar în Codul contravențional, inclusiv cu atribuirea competențelor de constatare pentru o autoritate publică concretă.	**Se acceptă.** Faptele și sancțiunile se reglementează în Codul contravențional nr. 218/2008 prin proiect conex promovat.
	66	Comentarii, recomandări: Proiectul propus de lege nu ține doar de elaborarea unui Punct național de acces (PNA) și asigurarea structurii instituționale necesare, dar în primul rând ține de colectare, stocare și transfer de date, sursa principală a cărora ar urma să fie inclusiv agenții economici. În Republica Moldova, „agenții economici STI" sunt 3 categorii principale: - Transportatori și logistici, care optimizează rute, folosesc GPS, date (ex. Imperador, AutomaxCargo), - Producători de tehnologie, care dezvoltă hardware/software pentru transport (ex. Informbusiness) - Furnizori de servicii logistice, care digitalizează procesele de transport (ex. Moving.md etc.) În Notă lipsește analiza faptică a persoanelor potențial vizate de proiect și nivelul acestora de pregătire. Luînd în calcul că nu doar se impune transferul datelor către PNA de către agenți economici, dar și faptul că aceste date trebuie să fie într-un format prestabilit și transferul trebuie să fie efectuat în moduri tehnice strict determinate. Astfel, este obligatoriu de a efectua o analiză a formatelor și structurii datelor gestionate de aceste categorii de agenți economici, pentru a putea nu doar înțelege cât este de fezabilă obligația de transfer de date către PNA, dar și cât de costisitoare va fi adaptarea la formatele necesare. Aceste costuri și riscuri necesită a fi analizate și estimate în analiza de impact, concretizând dacă pentru punerea în aplicare a proiectului statul necesită să se implice în diminuarea impactului asupra companiilor private. Pentru această analiză este strict necesar un proces amplu de consultări, care lipsește în Nota de fundamentare.	**Nu se acceptă.** Formatele de date și modalitățile tehnice de transfer nu se stabilesc prin prezenta lege-cadru, ci prin actele normative subsecvente de transpunere a regulamentelor delegate de completare a Directivei 2010/40/UE. La nivelul legii-cadru, obligațiile furnizorilor sunt stabilite la art. 12, iar tipurile de date și termenele — în anexa nr. 3.
Ministerul Finanțelor nr. 09/2-03/327/739 din 11.05.2026	67	La Nota de Fundamentare În compartimentul 4.2 „Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative" este menționat că pentru implementarea prezentului proiect va fi necesară alocarea resurselor financiare suplimentare din bugetul de stat. În acest context, nu este clar dacă sunt planificate alocații bugetare în aceste sens. Concomitent, informăm că reieșind din prevederile art.30 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative, în compartimentul 4.2 din Nota de fundamentare urmează a fi descris impactul financiar asupra bugetului de stat, cu indicarea costurilor necesare, însoțite de calcule argumentate, defalcate pe ani, precum și a sursei de finanțare a cheltuielilor respective. Prin urmare, întru a evita aprobarea unui act normativ fără sursă de finanțare, este necesar de indicat în Nota de fundamentare că realizarea prevederilor prezentei hotărârii se va efectua din contul și în limita alocațiilor aprobate în Cadrul bugetar pe termen mediu (CBTM) și în Legea	**Se acceptă.** Finanțarea se asigură potrivit art. 11 alin. (5): din contul și în limita alocațiilor aprobate anual în bugetul de stat, precum și din surse de asistență externă. Impactul financiar, sursele de acoperire și estimările de cost se detaliază la compartimentul 4.2 din Nota de fundamentare, cu trimitere la Strategia Națională STI și la Planul de acțiuni aferent (costuri estimative pe cele 9 pachete și pe etape).

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
		bugetului de stat pentru Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, precum și din alte surse neinterzise de legislație, fără necesitatea alocării mijloacelor bugetare suplimentare. Reieșind din cele expuse, proiectul urmează a fi definitivat prin prisma propunerilor și obiecțiilor prezentate.	
Serviciul Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică nr. 1.4/875/26 din 06.05.2026	68	1. În art. 8 autorul face referire la Legea nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal. A se ține cont, că la data de 23.08.2026 va intra în vigoare Legea nouă nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal. Prin urmare, Legea la care face referință autorul în proiect nu va fi actuală după 23.08.2026. Din aceste considerente, se recomandă utilizarea sintagmei generale ”cadrul normativ în domeniul protecției datelor cu caracter personal”.	**Se acceptă.** Art. 8 se reformulează cu sintagma generică privind protecția datelor.
	69	2. În art. 12 alin. (1) autorul a identificat actele normative (Codul Civil nr. 1107/2002, Legea nr. 105/2003 privind protecția consumatorilor), care stabilesc răspunderea pentru daunele cauzate legate de implementarea, utilizarea aplicațiilor și serviciilor în domeniul sistemelor inteligente de transport. În alin. (2) al aceluiași articol sunt stabilite 4 (patru) fapte contravenționale, care constituie contravenții la prezentul proiect. Prin urmare, răspunderea pentru nerespectarea prevederilor prezentului proiect de lege este limitată prin răspunderea civilă și contravențională, ceea ce este insuficient. În legiferare națională se utilizează pentru reglementarea răspunderii în legile speciale formulările generale, întrucât nu este posibil de identificat anumite tipuri de responsabilități și fapte ilicite concrete (referînd la alin. (2)), care constituie contravenții sau infracțiuni pentru viitor. Alt aspect esențial, raporturile juridice sunt dinamice, iar actul normativ care reglementează aceste raporturi trebuie să fie relevant și aplicabil în viitor. Sintezînd cele menționate, I. P. ”STISC” recomandă formularea acestui articol, așa cum el este stipulat în alte acte normative în vigoare. Ca model, art. 18 din Legea nr. 509/1995 drumurilor, art. 61 din Legea nr.131/2007 privind siguranța traficului rutier, art. art. 89, 91 Legea 1515/1993 privind protecția mediului înconjurător, art. 21 din Legea nr. 48/2023 privind securitatea cibernetică.	**Se acceptă.** Faptele și sancțiunile se reglementează în Codul contravențional nr. 218/2008 prin proiect conex promovat.
	70	Cu privire la Anexa nr. 3 din proiect: 1. La pct. 3, colonița „Bază legală națională existentă” se va completa denumirea Legii cu cuvântul ”traficului” și denumirea Legii va avea următorul cuprins: ”Legea nr. 131/2007 privind siguranța traficului rutier”;	**Se acceptă.** Calendarul minim de disponibilitate a datelor prin PNA a fost exclus din anexa nr. 3.
	71	2. La pct. 5, colonița „Bază legală națională existentă” este inclusă sintagma ”Legea privind mobilitatea urbană durabilă în Republica Moldova„. I. P. ”STISC” observă, că actul normativ relatat este în proces de elaborare, se consideră proiect actului normativ și nu se încadrează în categoria ”Bază legală națională existentă” la momentul perfectării prezentului aviz.	**Se acceptă.** Calendarul minim de disponibilitate a datelor prin PNA a fost exclus din anexa nr. 3.

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
CALM **nr. 153 din 08.05.2026**	72	1. În Art. 10 (Consiliul Național pentru STI (2) Consiliul este compus din reprezentanți la nivel înalt ai furnizorilor relevanți de servicii STI, ai asociațiilor de utilizatori, ai operatorilor de transport și de instalații, ai industriei de prelucrare, ai partenerilor sociali, ai asociațiilor profesionale, ai autorităților locale și ai altor entități relevante): sintagma „autorităților locale” se propune a se substitui cu sintagma „autorităților administrației publice locale”, pentru claritate și respectarea terminologiei unice a proiectului.	**Se acceptă.** La art. 10, „autorităților locale” se substituie cu „autorităților administrației publice locale”.
	73	2. Referitor la Art. 11 (Punctul Național de Acces (PNA) (1) Prin prezenta lege se instituie Punctul Național de Acces (PNA), care reprezintă platforma unică la nivel național pentru publicarea și accesarea datelor relevante, în conformitate cu anexele nr. I și IV la prezenta lege. (2) Punctul Național de Acces (PNA) asigură: … e) aplicarea de sancțiuni pentru nerespectarea prevederilor prezentei legi; f) interconectarea cu punctele de acces ale altor state și cu platforme UE. …(4) Cadrul instituțional cu privire la organizarea și administrarea Punctului Național de Acces se aprobă de Guvern): având în vedere că noua entitate (PNA) va putea aplica sancțiuni, considerăm că legea ar trebui să garanteze mecanisme minime de activitate autonomă și nesupusă interferențelor de orice natură, în special politice, ale entității.	**Se acceptă.** Întrucât Punctul Național de Acces, ca infrastructură tehnică, nu exercită competențe de sancționare (atribuția de la art. 11 alin. (2) lit. e) eliminându-se). Faptele și sancțiunile contravenționale se stabilesc prin Codul contravențional nr. 218/2008 și se aplică de autoritatea competentă potrivit procedurii contravenționale.
Centrul Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personal **nr. 04-01/1782 din 20.05.2026**	74	Comunică despre lipsa obiecțiilor.	–
Ministerul Apărării **nr. 11/736 din 08.05.2026**	75	Comunică lipsa de obiecții și propuneri.	–
Ministerul Agriculturii și Industriei Alimentare **nr. 23-02/1410**	76	Comunică lipsa obiecțiilor.	–
Agenția Proprietății Publice **nr. 05-04-3176 din 04.05.2026**	77	Comunică lipsa obiecțiilor și propunerilor.	–
Agenția Navală **nr. 03-198 din 08.05.2026**	78	Comunică despre lipsa obiecțiilor și propunerilor.	–
Agenția Feroviară **nr. 01-106 din 20.05.2026**	79	Comunică lipsa obiecțiilor față de proiect.	–
Autoritatea Aeronautică Civilă **nr. 1626 din 20.05.2026**	80	Comunică lipsa de obiecții și propuneri.	–
Agenția pentru Securitate Cibernetică **nr. 08-373 din 21.05.2026**	81	Comunică lipsa de propuneri și/sau obiecții.	–

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
Inspectoratul Național pentru Supraveghere Tehnică nr. 3178/26 din 18.05.2026	82	Comunică lipsa de propuneri și obiecții.	–
Inspectoratul de Stat pentru Supravegherea Produselor Nealimentare și Protecția Consumatorilor nr. 27/11-2565 din 14.05.2026	83	Urmare a examinării proiectului prin prisma domeniilor de competență ale instituției, nu au fost identificate obiecții sau propuneri.	–
IP Oficiul Amenajarea Teritoriului, Urbanism, Construcții și Locuințe nr. 243a din 15.05.2026	84	Comunică despre lipsa propunerilor și obiecțiilor pe marginea acestuia.	–
Plenul Consiliului Concurenței nr. DJ-06/405-753 din 14.05.2026	85	Nu are careva propuneri sau obiecții la conținutul proiectului.	–
Î.S. „MOLDATSA” nr. 291 din 14.05.2026	86	Comunică lipsa de obiecții și propuneri asupra proiectului menționat.	–
Biroul de Investigare a Accidentelor și Incidentelor în Transporturi nr. 131 din 12.05.2026	87	Comunică lipsa de obiecții și propuneri.	–
Comitetul Executiv al UTA Găgăuzia nr. 127 din 07.05.2026	88	Comunică lipsa de obiecții și propuneri.	–
Avize repetate la etapa de expertizare			
Agenția de Guvernare Electronică (nr. 3007-234 din 24.07.2026)	89	1. Proiectul prevede la art. 11 că se instituie Punctul Național de Acces, descris drept „platforma unică la nivel național pentru publicarea și accesarea datelor relevante”, care asigură catalogarea și căutarea seturilor de date, accesul prin API-uri deschise, mecanisme de autentificare, autorizare și jurnalizare, precum și interconectarea cu punctele de acces ale altor state și cu platforme ale Uniunii Europene. Reieșind din aceasta, comunicăm că, potrivit art. 3 din Legea nr. 467/2003 cu privire la informatizare și la resursele informaționale de stat, sistemul informațional reprezintă totalitatea de resurse și tehnologii informaționale interdependente, de metode și de personal, destinată păstrării, prelucrării și furnizării de informație. Analizând funcțiile atribuite Punctului Național de Acces prin art. 11 alin. (2) din proiect (catalogarea seturilor de date, stocarea metadatelor, prelucrarea cererilor de acces, transmiterea datelor către consumatori prin API-uri documentate și jurnalizarea accesului), constatăm că acestea corespund în totalitate elementelor constitutive ale noțiunii de sistem informațional în sensul Legii nr. 467/2003. Prin urmare, Punctul Național de Acces constituie, prin substanța sa juridică și tehnică, un sistem informațional de stat, indiferent de denumirea utilizată în textul	**Se acceptă.** Art. 11 alin. (1) se expune în redacția: „(1) Se instituie Punctul Național de Acces, sistem informațional de stat, care reprezintă platforma unică la nivel național pentru publicarea și accesarea datelor și a serviciilor STI, în conformitate cu anexele nr. 3 și 4.” Art. 11 alin. (4) se expune în redacția: „(4) Conceptul și Regulamentul privind organizarea și funcționarea Punctului Național de Acces se aprobă de Guvern, în condițiile Legii nr. 467/2003 cu privire la informatizare și la resursele informaționale de stat.”

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
		proiectului. Atenționăm că această calificare nu este lipsită de consecințe juridice. Potrivit Legii nr. 467/2003, crearea sistemelor informaționale de stat se realizează în condițiile stabilite de Guvern și cu respectarea cerințelor de interoperabilitate, securitate și integrare în infrastructura digitală guvernamentală. Or, proiectul nu califică explicit Punctul Național de Acces ca sistem informațional de stat și nu face nicio trimitere la regimul juridic instituit prin Legea nr. 467/2003, creând astfel o ambiguitate cu privire la cadrul normativ aplicabil creării, operării și dezvoltării acestuia. Subliniem că această ambiguitate este cu atât mai problematică cu cât art. 9 alin. (3) din proiectul legii a soluționat tocmai această chestiune, atribuind administrarea tehnică a Punctului Național de Acces către Serviciul Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică. Prin urmare, soluția instituțională adoptată la nivelul legii presupune implicit că Punctul Național de Acces este un sistem informațional de stat, însă proiectul nu consacră această calificare în mod explicit. În consecință, proiectul se va completa cu calificarea expresă a Punctului Național de Acces ca sistem informațional de stat în sensul Legii nr. 467/2003, cu indicarea regimului juridic aplicabil creării și funcționării acestuia (aprobarea Conceptului și Regulamentului de către Guvern), inclusiv a obligației de respectare a cerințelor de interoperabilitate, securitate și integrare în infrastructura digitală guvernamentală, în conformitate cu Legea nr. 467/2003.	
	90	2. Referitor la schimbul de date necesar constituirii Punctului Național de Acces, art. 12 și anexa nr. 1 descriu, în mod repetat, „facilitarea schimbului electronic de date” între autoritățile publice competente, administratorii de drum, operatorii de transport și furnizorii de servicii STI, fără a preciza mecanismul tehnic prin care acest schimb se realizează la nivel național. Potrivit art. 6 alin. (3) din Legea nr. 142/2018 cu privire la schimbul de date și interoperabilitate, participanții publici sunt obligați să efectueze schimbul de date prin intermediul platformei de interoperabilitate. Astfel, proiectul se va completa cu o normă expresă potrivit căreia schimbul de date dintre Punctul Național de Acces și celelalte resurse și sisteme informaționale de stat se realizează prin intermediul platformei de interoperabilitate (MConnect), reglementată prin Hotărârea Guvernului nr. 211/2019, fără a aduce atingere formatelor și interfețelor specifice impuse de actele Uniunii Europene pentru interconectarea transfrontalieră cu punctele de acces naționale ale altor state.	**Se acceptă.** Art. 11 alin. (2) se completează cu lit. f): „f) schimbul de date cu resursele și sistemele informaționale de stat prin intermediul platformei de interoperabilitate (MConnect), în condițiile Legii nr. 142/2018 privind schimbul de date și interoperabilitatea, fără a aduce atingere formatelor și interfețelor specifice actelor Uniunii Europene privind interconectarea transfrontalieră.”
	91	3. La art. 11 alin. (2) lit. d), proiectul prevede că Punctul Național de Acces asigură „mecanisme de autentificare/autorizare, jurnalizare și protecție cibernetică”, fără a face trimitere la sistemele informaționale partajate corespunzătoare. La subiect, atragem atenția că autentificarea și autorizarea utilizatorilor Punctului Național de Acces urmează să fie asigurate prin serviciul guvernamental de autentificare și control al accesului (MPass), reglementat prin Hotărârea Guvernului nr. 1090/2013,	**Se acceptă.** Art. 11 alin. (2) lit. d) se completează, în final, cu textul „, inclusiv prin utilizarea serviciilor guvernamentale partajate”. Utilizarea serviciului guvernamental de autentificare și control al accesului (MPass) se va detalia în Regulamentul Punctului Național de Acces, aprobat de Guvern potrivit art. 11 alin. (4).

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
		calificat drept sistem informațional partajat. Aspectul menționat urmează a fi precizat corespunzător în proiectul de lege, pentru a evita o ulterioară interpretare diferită în cadrul secundar de punere în aplicare a prezentului proiect de lege.	
	92	4. Suplimentar, având în vedere că una dintre funcțiile de bază ale Punctului Național de Acces este catalogarea seturilor de date și a metadatelor (art. 11 alin. (2) lit. a)), se va clarifica raportul dintre acest catalog și Sistemul informațional „Catalogul semantic", aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 323/2021, precum și dintre Punctul Național de Acces și Portalul datelor guvernamentale deschise (date.gov.md), pentru evitarea instituirii unui mecanism paralel de catalogare și publicare a datelor deschise la nivel guvernamental.	**Se acceptă.** Art. 11 alin. (2) lit. a) se expune în redacția: „a) catalogarea și căutarea seturilor de date și a serviciilor (metadate), sincronizate cu portalul guvernamental de date deschise, fără duplicarea datelor;". Punctul Național de Acces este un punct de acces tematic, cu metadate tehnice specifice STI, și nu instituie un mecanism paralel de catalogare; raportul cu Sistemul informațional „Catalogul semantic" se va reglementa în Regulamentul Punctului Național de Acces, aprobat de Guvern potrivit art. 11 alin. (4).
Centrul de Armonizare a Legislației (comentariu e-Legiferare 16.07.2026)	93	Centrul de Armonizare a Legislației validează condiționat proiectul, cu menținerea observației privind necesitatea confirmării promovării proiectului conex de completare a Codului contravențional, necesar pentru asigurarea regimului sancționator aferent nerespectării obligațiilor în domeniul sistemelor de transport inteligente.	**Se acceptă.** Ministerul va elabora și va promova proiectul de lege de completare a Codului contravențional nr. 218/2008, în vederea stabilirii răspunderii contravenționale pentru nerespectarea obligațiilor prevăzute la art. 12 și 13 din proiectul de lege. Completarea va viza ***capitolul XII „Contravenții ce atentează la regimul din transporturi",*** urmând să fie sancționate nefurnizarea datelor și a serviciilor în Punctul Național de Acces (PNA) în termenele stabilite, furnizarea de date neconforme cerințelor de calitate, format sau interoperabilitate ori neactualizarea acestora, nedepunerea sau neactualizarea declarației de conformitate, iar în partea de constatare — ***articolul 407 „Organele de specialitate în domeniul transporturilor",*** prin atribuirea competenței de constatare Agenției Naționale Transport Auto (ANTA).
Agenția Geodezie, Cartografie și Cadastru (nr. 36/01-06/991 din 10.07.2026)	94	Comunică lipsa de obiecții, recomandări și propuneri.	**Se ia act.**
Centrul Național pentru Protecția Datelor cu Caracter Personal (nr. 04-01/2718 din 28.07.2026)	95	Comunică lipsa obiecțiilor și propunerilor.	**Se ia act.**
Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (comentariu e-Legiferare 27.07.2026)	96	Comunică lipsa obiecțiilor și propunerilor.	**Se ia act.**
Ministerul Afacerilor Interne (comentariu e-Legiferare 15.07.2026)	97	Comunică lipsa obiecțiilor și propunerilor.	**Se ia act.**
Ministerul Finanțelor (comentariu e-Legiferare 14.07.2026)	98	Comunică lipsa obiecțiilor și propunerilor.	**Se ia act.**
Consiliul Concurenței (comentariu e-Legiferare 13.07.2026)	99	Comunică lipsa obiecțiilor și propunerilor.	**Se ia act.**

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
Serviciul Tehnologia Informației și Securitate Cibernetică (comentariu e-Legiferare 13.07.2026)	100	Comunică lipsa obiecțiilor și propunerilor.	**Se ia act.**
Expertizare			
Ministerul Justiției (nr. 04/2-8684 din 31.07.2026)	101	Clauza de armonizare, conform uzanțelor de tehnică legislativă, după textul „2010/40/UE” se va completa cu textul „a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010”. Tot aici, textul „astfel cum a fost modificată prin Directiva (UE) 2023/2661” se va substitui cu textul „astfel cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2023/2661”, în vederea indicării corecte și complete a actului juridic al Uniunii Europene supus transpunerii.	**Se acceptă.** Clauza de armonizare se expune în redacția: „Prezenta lege transpune parțial Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport, CELEX:32010L0040, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 207 din 6 august 2010, astfel cum a fost modificată ultima oară prin Directiva (UE) 2023/2661 a Parlamentului European și a Consiliului din 22 noiembrie 2023.”
	102	La art. 2 alin. (2), cuvintele „este menționată” se vor substitui cu cuvintele „este prevăzută”. Anexa nu se limitează la menționarea domeniilor, ci determină conținutul și sfera de aplicare a acestora.	**Se acceptă.** Art. 2 alin. (2) se expune în redacția: „(2) Sfera de aplicare a domeniilor prioritare este prevăzută în anexa nr. 1.”
	103	La art. 4, noțiunile propuse se vor expune în ordinea alfabetică, conform rigorilor tehnicii legislative. Totodată, se va reține că definirea noțiunilor se justifică doar în cazul în care la momentul adoptării actului normativ se știe cu certitudine că, un termen nu este definit în alte acte normative sau acesta este pasibil de mai multe interpretări. În acest sens: Noțiunile generale „arhitectură”, „platformă”, „interfață”, „compatibilitate” și „specificație” se vor reevalua. În forma actuală, acestea au un conținut excesiv de general și pot produce interferențe cu terminologia din domeniul sistemelor informaționale, standardizării și reglementării tehnice. Dacă se mențin, acestea se vor individualiza ca „arhitectură STI”, „platformă STI”, „interfață STI” și „specificație STI”. Noțiunea „specificație”, definită drept „măsură obligatorie”, nu permite identificarea naturii juridice a actului prin care aceasta se aprobă. Se va preciza dacă specificația reprezintă o reglementare tehnică, un act normativ al Guvernului sau un document tehnic de aplicare. La noțiunea „participanți la trafic vulnerabili” cuvintele „persoanele cu handicap” se vor substitui cu cuvintele „persoanele cu dizabilități”, în corespundere cu terminologia cadrului normativ național. Corecția dată se va opera și în anexa nr. 2.	**Se acceptă parțial.** Noțiunile de la art. 4 se expun în ordine alfabetică. Noțiunile „arhitectură”, „platformă”, „interfață” și „specificație” se individualizează ca „arhitectură STI”, „platformă STI”, „interfață STI” și „specificație STI”, iar noțiunea „specificație STI” se definește: „măsură obligatorie, aprobată de Guvern, prin care sunt stabilite dispoziții cuprinzând cerințe, proceduri și orice alte norme relevante”. Cuvintele „persoanele cu handicap” se substituie cu „persoanele cu dizabilități”, inclusiv în anexa nr. 2. Noțiunea „compatibilitate” se menține în redacția Directivei, fiind utilizată în lege și pentru mesaje, aplicații și servicii, nu doar pentru sisteme.
	104	La art. 5 alin. (1) remarcăm că, într-o enumerare de referințe, denumirea elementului structural nu se repetă.	**Se acceptă.** La art. 5 alin. (1), textul „art. 2 și art. 3” se substituie cu „art. 2 și 3”.
	105	La art. 6 alin. (1) se vor exclude cuvintele „la prezenta lege” ținând cont de prevederile art. 55 alin. (4) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative (în continuare – Legea nr. 100/2017), potrivit cărora în cazul în care se face trimitere la o normă juridică care este stabilită în același act normativ, pentru evitarea reproducerii acesteia, se face trimitere la elementul structural sau constitutiv respectiv, fără a se indica că elementul respectiv face parte din același act normativ (observație valabilă în tot textul proiectului).	**Se acceptă.** Cuvintele „la prezenta lege” și „din prezenta lege”, care însoțesc trimiterile la articole și anexe, se exclud în tot textul proiectului.

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
	106	La art. 8: La alin. (1), trimiterea generică la „cadrul normativ în domeniul protecției datelor cu caracter personal” se va substitui cu referința exactă la actul normativ aplicabil. Utilizarea unei trimiteri generale nu permite identificarea normelor materiale incidente. La alin. (2), cuvintele „Specificațiile aprobate” necesită precizarea organului competent de aprobare.	**Se acceptă.** Art. 8 alin. (1) se expune în redacția: „(1) Prelucrarea datelor cu caracter personal în cadrul sistemelor STI se efectuează în conformitate cu Legea nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal, exclusiv în măsura în care aceasta este necesară pentru funcționarea serviciilor STI, asigurarea siguranței rutiere și gestionarea eficientă a traficului.” La alin. (2), cuvintele „Specificațiile aprobate” se substituie cu „Specificațiile aprobate de Guvern”.
	107	La art. 9: La alin. (3), cuvintele „în vigoare” se vor exclude ca fiind inutile. La alin. (4) cuvintele „autorități publice centrale” se vor ajusta la terminologia din Legea nr. 98/2012 privind administrația publică centrală de specialitate.	**Se acceptă.** La art. 9 alin. (3), cuvintele „în vigoare” se exclud. La alin. (4), cuvintele „autorități publice centrale” se substituie cu „autorități ale administrației publice centrale de specialitate”.
	108	La art. 10 alin. (2) expresia „reprezentanți la nivel înalt” nu este suficient de precisă, motiv pentru care se va revizui.	**Se acceptă.** La art. 10 alin. (2), cuvintele „reprezentanți la nivel înalt” se substituie cu „reprezentanți desemnați”.
	109	La art. 11: La alin. (1), trimiterea la anexele nr. 3 și 4 este eronată în partea referitoare la date. Anexa nr. 3 conține tipuri de date, în timp ce anexa nr. 4 conține servicii STI. La alin. (2) lit. b), abrevierea „API” necesită a fi detaliată, în vederea respectării art. 54 alin. (1) lit. i) al Legii nr. 100/2017. Potrivit acestuia, exprimarea prin abrevieri a unor denumiri sau termeni se poate face numai după explicarea acestora în text, la prima folosire. La alin. (3), cuvintele „produce efecte juridice” se vor concretiza sau se vor exclude. Nu este clar dacă publicarea conferă opozabilitate, confirmă executarea obligației de furnizare, stabilește autenticitatea datelor ori produce alte consecințe juridice.	**Se acceptă.** Art. 11 alin. (1) se expune în redacția prevăzută la pct. 89 din prezenta sinteză. La alin. (2), lit. b) se expune în redacția: „b) accesul prin interfețe de programare a aplicațiilor (API) deschise, documentate;”. Alin. (3) se expune în redacția: „(3) Publicarea datelor STI în Punctul Național de Acces este obligatorie.
	110	La art. 12 alin. (1), textul „datele prevăzute în anexele nr. 3 și 4” se va substitui cu textul „datele prevăzute în anexa nr. 3”, întrucât anexa nr. 4 nu conține date.	**Se acceptă.** La art. 12 alin. (1), textul „datele prevăzute în anexele nr. 3 și 4” se substituie cu „datele prevăzute în anexa nr. 3”.
	111	La art. 14 alin. (2), norma are caracter declarativ. Trimiterea generică la răspunderea penală se va exclude, dacă proiectul nu reglementează fapte care întrunesc elementele constitutive ale unei infracțiuni. Răspunderea contravențională poate interveni numai după completarea corespunzătoare a Codului contravențional, care trebuie promovată și pusă în vigoare concomitent cu obligațiile din proiect.	**Se acceptă.** Art. 14 alin. (2) se expune în redacția: „(2) Încălcarea prevederilor prezentei legi atrage răspundere civilă sau contravențională, în condițiile legii.” Proiectul de lege conex pentru completarea Codului contravențional nr. 218/2008 se va promova concomitent cu prezentul proiect.
	112	La art. 15 alin. (3), periodicitatea raportării către Comisia Europeană se va stabili expres. Directiva prevede prezentarea rapoartelor de progres odată la trei ani. Periodicitatea nu poate fi lăsată integral la nivelul unui ordin ministerial. Raportul național prezentat Guvernului la fiecare doi ani poate fi menținut ca mecanism intern distinct.	**Se acceptă.** Art. 15 alin. (3) se expune în redacția: „(3) Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale transmite Comisiei Europene, o dată la 3 ani, raportul privind progresele înregistrate în implementarea sistemelor de transport inteligente.” La alin. (4), cuvintele „structura și periodicitatea” se substituie cu „și structura”.
	113	La art. 16: La alin. (3) și (4) se va revedea termenul „2026–2030”, or, având în vedere perioada necesară adoptării și intrării în vigoare a legii, anul 2026 poate fi unul consumat sau irelevant. La alin. (4) lit. b), cuvintele „reglementările tehnice” se vor corela cu Legea nr. 420/2006 privind activitatea de reglementare tehnică. Dacă sunt avute în vedere documente	**Se acceptă.** La art. 16 alin. (3) și (4), cifrele „2026–2035” se atribuie stategiei. Se exclud cifrele „2026–2035 de la planul de acțiuni. La alin. (4) lit. b), cuvintele „reglementările tehnice” se substituie cu „cerințele tehnice”. Alin. (5) se exclude.

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
		operaționale privind Punctul Național de Acces, se vor utiliza cuvintele „specificațiile tehnice” sau „cerințele tehnice”. Dacă acestea reprezintă reglementări tehnice în sensul legii speciale, se vor respecta forma și procedura legală de adoptare. Alin. (5) se va exclude ca fiind inutil, având în vedere art. 49 alin. (2) din Legea nr. 100/2017, conform căruia anexele sunt parte integrantă a actului normativ, au natura și forța juridică ale acestuia.	
	114	Pornind de la prevederile art. 2 alin. (2) din proiect, denumirea anexei nr. 1 se va reda în felul următor: „Sfera de aplicare a domeniilor prioritare”.	**Se acceptă.** Denumirea anexei nr. 1 se expune în redacția: „Sfera de aplicare a domeniilor prioritare”.
	115	La anexa nr. 2, la lit. d), cuvintele „Ar trebui asigurată” se vor substitui cu o formulare normativă cu caracter obligatoriu, iar terminologia privind persoanele cu dizabilități și situațiile de urgență se va uniformiza.	**Se acceptă.** La anexa nr. 2 lit. d), cuvintele „Ar trebui asigurată” se substituie cu „Se asigură”, iar terminologia privind persoanele cu dizabilități și situațiile de urgență se uniformizează.
	116	La anexa nr. 3 primul alineat se va exclude, întrucât, conform art. 55 alin. (3) din Legea nr. 100/2017, nu se admite trimiterea la un act normativ de nivel inferior. În acest sens, în textul anexei se vor revizui toate referințele la Hotărârea Guvernului nr. 158/2026. Totodată, se propune includerea definirii noțiunii „rețeaua rutieră centrală și globală” la art. 4 din proiect (observație valabilă și pentru anexa nr. 4).	**Se acceptă.** Primul alineat al anexei nr. 3 se exclude. La art. 4 se include noțiunea: „rețea rutieră centrală și globală – drumurile care fac parte din rețeaua transeuropeană de transport, indicate în orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, aprobate de Guvern”. Referințele la Hotărârea Guvernului nr. 158/2026 din anexele nr. 3 și 4 se revizuiesc, prin raportare la orientările aprobate de Guvern.
Centrul Național Anticorupție – Raport de expertiză anticorupție (nr. ELO26/11709 din 23.07.2026)	117	Implementarea prevederilor propuse poate contribui la realizarea interesului public vizat de proiect, fapt care nu este detrimentul interesului public general (în sensul prevăzut de prevederile Legii integrității nr. 82 din 25 mai 2017).	**Se ia act.**
Consultarea Comisiei Europene			
Comisia Europeană, Direcția Generală Mobilitate și Transporturi (DG MOVE)		Comisia Europeană a examinat tabelul de concordanță la proiectul de lege privind Sistemele de Transport Inteligente.	–
	118	La art. 4, noțiunea „specificație STI”: sintagma „aprobată de Guvern” urmează a fi exclusă odată cu aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, întrucât specificațiile UE nu sunt aprobate de guvernele statelor membre. *Original (EN): Once Moldova becomes a MS, this shall be deleted as EU specifications are not be approved by MS' governments*	**Se acceptă.** Cuvintele *„aprobată de Guvern”* se exclud din definiție; competența Guvernului rămâne reglementată la art. 5 alin. (1). Art. 16 se completează cu un alineat nou: de la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană, specificațiile adoptate de Comisia Europeană în temeiul Directivei 2010/40/UE se aplică direct, iar art. 5 alin. (1) își încetează aplicabilitatea.
	119	La art. 4, noțiunea „standard”: se solicită prezentarea, în limba engleză, a definiției din art. 2 al Legii nr. 20/2016 cu privire la standardizarea națională, la care face trimitere proiectul. *Original (EN): Please provide the wording of this rule in EN*	**Se ia act.** Definiția din art. 2 al Legii nr. 20/2016 *(„specificație tehnică stabilită prin consens, adoptată de un organism de standardizare recunoscut, pentru aplicare repetată sau continuă, a cărei respectare nu este obligatorie”)* corespunde art. 2 pct. 1 din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012, la care trimite Directiva; textul se transmite Comisiei Europene în limba engleză.
	120	La art. 4, noțiunea „drum principal”: se solicită clarificarea dacă „drum expres” înseamnă „autostradă”,	**Se ia act.** Drumurile expres (indicativul M) nu sunt autostrăzi; Legea drumurilor nr.

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
		întrucât autostrăzile nu trebuie să fie acoperite de această noțiune. *Original (EN): Does this mean 'motorway' - because motorways should not be covered under this definition*	509/1995 (art. 2 alin. (3) pct. 2) le clasifică distinct. Pentru claritate, noțiunea se completează cu cuvintele *„și care nu este clasificat ca autostradă”.*
	121	La art. 4, noțiunea „drum principal”: se propune completarea cu criteriul din Directivă „care conectează orașe sau regiuni importante”. *Original (EN): and connect major cities and regions*	**Se acceptă.** Noțiunea se expune în următoarea redacție: *„drum principal – drum expres (cu indicativul M) sau drum republican (cu indicativul R), astfel cum sunt clasificate în Legea drumurilor nr. 509/1995, situat în afara zonelor urbane, care conectează orașe sau regiuni importante ori ambele și care nu este clasificat ca autostradă sau ca parte a rețelei rutiere transeuropene globale”.*
	122	La art. 5 alin. (1): se propune completarea cu obligația Guvernului de a lua măsurile necesare pentru asigurarea aplicării specificațiilor, conform art. 5 alin. (1) din Directivă. *Original (EN): and shall take measures to ensure their implementation*	**Se acceptă.** Obligația se preia la alin. (2), în formularea Directivei: „Guvernul ia măsurile necesare pentru ca specificațiile să se aplice serviciilor și aplicațiilor STI atunci când acestea sunt implementate”, iar la alin. (1) cuvintele „serviciilor STI” se substituie cu „serviciilor și aplicațiilor STI”.
	123	La art. 5 alin. (1): se propune substituirea sintagmei „luând în considerare specificațiile adoptate la nivel european” cu „în conformitate cu specificațiile adoptate la nivel european”. *Original (EN): Please add the following wording: « , in compliance with the spécifications adopted at European level, ».*	**Se acceptă.** „luând în considerare” se substituie cu „în conformitate cu”. Alin. (1) se expune în redacția: „Guvernul aprobă specificațiile necesare pentru implementarea serviciilor și aplicațiilor STI în cadrul domeniilor și acțiunilor prioritare stabilite la art. 2 și 3, în conformitate cu specificațiile adoptate la nivelul Uniunii Europene”.
	124	La art. 5 alin. (2): se propune completarea cu o propoziție echivalentă finalului art. 5 alin. (1) din Directivă – „Acest drept nu aduce atingere articolului 6a” –, întrucât art. 6a impune disponibilitatea datelor din anexa III și implementarea serviciilor din anexa IV. *Original (EN): Please add a sentence equivalent to the end of Art 5 (1) of the ITS Directive, i.e. : « This right is without prejudice to Article 6a”. Article 6a mandates the availability of data listed in Annex III and the deployment of services in Annex IV*	**Se acceptă.** Alin. (2) se completează cu propoziția: „Acest drept nu aduce atingere art. 6”.
	125	La art. 5 alin. (2): dreptul Guvernului de a decide privește propria implementare a aplicațiilor și serviciilor STI, nu posibilitatea entităților private de a le implementa. *Original (EN): The Government decides on « its » own deployment of ITS applications and services but not on whether privates can deploy them*	**Se acceptă.** După cuvântul „implementarea” se introduc cuvintele „de către aceasta a”. Alin. (2) se expune în redacția: „Guvernul ia măsurile necesare pentru ca specificațiile să se aplice serviciilor și aplicațiilor STI atunci când acestea sunt implementate, în conformitate cu principiile prevăzute în anexa nr. 2. Aceasta nu aduce atingere dreptului Republicii Moldova de a decide cu privire la implementarea de către aceasta a unor astfel de servicii și aplicații STI pe teritoriul său. Acest drept nu aduce atingere art. 6”.
	126	La art. 5 alin. (3): se propune completarea cu cuvintele „și părțile interesate relevante”, conform art. 5 alin. (2) și (3) din Directivă. *Original (EN): To be added: «and relevant stakeholders»*	**Se acceptă.** După cuvintele *„statele membre ale Uniunii Europene”* se introduc cuvintele *„și cu părțile interesate relevante”.*

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
	127	La art. 5 alin. (4): se propune indicarea caracterului neexhaustiv al listei („aspecte cum ar fi") și completarea acesteia cu toate elementele prevăzute la art. 5 alin. (3) din Directivă. *Original (EN): Please add 'matters such as' (in order to indicate that the list is non-exhaustive). We encourage Moldova to complete the text with all elements listed in Article 5 (3) of the ITS Directive*	**Se acceptă.** Lista devine exemplificativă și se completează cu toate elementele din art. 5 alin. (3) din Directivă, inclusiv cooperarea prin intermediul proiectelor de coordonare sprijinite de Uniunea Europeană. Alin. (4) se expune în redacția: „(4) Cooperarea, inclusiv prin intermediul proiectelor de coordonare sprijinite de Uniunea Europeană, vizează aspectele operaționale ale punerii în aplicare a specificațiilor, cum ar fi: standardele și profilurile armonizate la nivelul Uniunii Europene, definițiile comune, metadatele comune, cerințele comune de calitate, interoperabilitatea arhitecturilor punctelor de acces naționale, condițiile comune pentru schimbul de date, accesul securizat, activitățile comune de formare și informare, practicile de evaluare a conformității cu cerințele aplicabile furnizorilor de date, utilizatorilor de date și furnizorilor de servicii STI, dezvoltarea mecanismelor de asigurare a respectării acestor cerințe, precum și cooperarea transfrontalieră."
	128	La art. 6 alin. (4): se propune completarea cu cuvintele „și în conformitate cu eventualele norme viitoare stabilite la nivel european". *Original (EN): Please add «and in compliance with possible future rules established at European level».*	**Se acceptă.** Alin. (4) se completează în final cu cuvintele „și în conformitate cu normele stabilite în acest sens la nivelul Uniunii Europene".
	129	La art. 6 alin. (6): se solicită explicarea necesității sintagmei „și disponibilitatea". *Original (EN): Please explain why this is needed*	**Se acceptă.** Cuvintele „și disponibilitatea" se exclud. Potrivit art. 6a alin. (1) din Directivă, prin punctul național de acces se asigură accesibilitatea datelor; disponibilitatea datelor este reglementată la alin. (1)–(3).
	130	La art. 8 alin. (1): se solicită confirmarea compatibilității Legii nr. 195/2024 cu Regulamentul (UE) 2016/679 (GDPR). *Original (EN): Is this Law compatible with the GDPR?*	**Se ia act.** Legea nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal a fost adoptată în vederea alinierii la Regulamentul (UE) 2016/679, abrogă Legea nr. 133/2011 și este în vigoare de la 23.08.2026.
	131	La art. 8 alin. (1): se propune completarea cu sintagma „aplicațiilor, serviciilor și acțiunilor STI identificate în anexa I", conform art. 10 alin. (1) din Directivă. *Original (EN): Please complete: « ITS applications, services and actions identified in Annex I"*	**Se acceptă.** Cuvintele „funcționarea serviciilor STI" se substituie cu „buna funcționare a aplicațiilor, serviciilor și acțiunilor STI identificate în anexa nr. 1".
	132	La art. 8 alin. (1): se propune completarea scopurilor prelucrării conform finalului art. 10 alin. (1) din Directivă – „sau securității rutiere, și a serviciilor extinse de gestionare a traficului, a mobilității sau a incidentelor". *Original (EN): Please complete in line with the wording included at the end of Art 10 (1) of the ITS Directive: "or security, and enhanced traffic, mobility or incident management"*	**Se acceptă.** Alin. (1) se expune în redacția: *„Prelucrarea datelor cu caracter personal în cadrul sistemelor STI se efectuează în conformitate cu Legea nr. 195/2024 privind protecția datelor cu caracter personal, numai în măsura în care este necesară pentru buna funcționare a aplicațiilor, serviciilor și acțiunilor STI identificate în anexa nr. 1, în vederea asigurării siguranței sau securității rutiere și a serviciilor extinse de gestionare a traficului, a mobilității sau a incidentelor".*
	133	La art. 8 alin. (4): pseudonimizarea se aplică atunci când anonimizarea nu este posibilă din punct de vedere	**Se acceptă.** Alin. (4) se expune în redacția: *„În cazul în care anonimizarea nu este*

Participantul la avizare, consultare publică, expertizare	Nr. crt.	Conținutul obiecției, propunerii, recomandării, concluziei	Argumentarea autorului proiectului – MIDR
		tehnic și numai dacă scopul prelucrării poate fi atins prin utilizarea datelor pseudonimizate; se recomandă preluarea formulării art. 10 alin. (4) din Directivă. *Original (EN): If anonymisation is not technically possible , then pseudonymisation shall be used -> if the purpose of data processing can be achieved by using it. We encourage following closely the wording of Article 10 (4) of the ITS Directive*	*fezabilă din punct de vedere tehnic sau scopurile prelucrării datelor nu pot fi îndeplinite cu date anonimizate, datele se pseudonimizează, cu condiția ca pseudonimizarea să fie fezabilă din punct de vedere tehnic și scopurile prelucrării datelor să poată fi realizate prin utilizarea datelor pseudonimizate".*
	134	La art. 10a din Directivă, marcat în tabelul de concordanță ca prevedere netranspusă: chiar dacă Republica Moldova nu implementează STI-C, atunci când specificațiile STI-C vor fi adoptate și implementatorii privați le vor utiliza, statul trebuie să poată asigura respectarea regulilor de către aceștia; Republica Moldova nu este obligată să implementeze STI-C, dar trebuie să preia regulile. *Original (EN): Even if Moldova does not deploy C-ITS, but one day C-ITS spécifications are adopted and private deployers start using C-ITS, Moldova should be in the positon to ensure that those private deployers follow the rules. Therefore, Moldova is not forced to deploy C-ITS but should take over the rules in view of the above situaiton*	**Se acceptă parțial.** În anexa nr. 1 se preiau pct. 4.2 și 4.3 din anexa I la Directivă. Art. 5 se completează cu alin. (6), care intră în vigoare la data aderării Republicii Moldova la Uniunea Europeană (art. 16 alin. (1): „(6) Specificațiile adoptate la nivelul Uniunii Europene pentru serviciile și aplicațiile STI-C, inclusiv pentru sistemul de gestionare a acreditărilor de securitate pentru STI-C, se aplică oricărei implementări a serviciilor și aplicațiilor STI-C pe teritoriul Republicii Moldova.
	135	La art. 15 alin. (1): se solicită explicarea periodicității de doi ani a raportului, art. 17 alin. (3) din Directivă prevăzând un interval de trei ani. *Original (EN): Why two years? Article 17 (3) of the ITS Directive provides for a three-year step*	**Se ia act.** Periodicitatea de trei ani prevăzută la art. 17 alin. (3) din Directivă a fost transpusă la art. 15 alin. (3) din proiect. Alin. (1) reglementează raportul intern, la fiecare 2 ani, prezentat Guvernului ca instrument de monitorizare internă, la nivel național.
	136	La art. 15 alin. (1): se propune completarea astfel încât obligația de raportare să acopere punerea în aplicare a Directivei și a actelor delegate adoptate în temeiul acesteia. *Original (EN): Please include wording to ensure that the reporting obligation covers the implémentation of the ITS Directive and its delegated acts*	**Se acceptă.** La alin. (1), cuvintele „măsurile luate în temeiul prezentei legi" se substituie cu „punerea în aplicare a prezentei legi și a specificațiilor aprobate în temeiul art. 5". Alin. (3) se expune în redacția: *„Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale transmite Comisiei Europene, o dată la 3 ani, raportul privind punerea în aplicare a Directivei 2010/40/UE și a actelor delegate adoptate în temeiul acesteia, precum și privind progresele înregistrate în implementarea sistemelor de transport inteligente*".
	137	La anexa nr. 1, domeniul prioritar IV: se solicită includerea în legea națională a pct. 4.2 (specificațiile pentru serviciile STI-C) și 4.3 (specificațiile pentru sistemul UE de gestionare a acreditărilor de securitate pentru STI-C) din anexa I la Directivă. *Original (EN): Please include in the national law of Moldova*	**Se acceptă.** Pct. 4.2 și 4.3 se preiau integral în anexa nr. 1. Anexa nr. 1 stabilește sfera domeniilor prioritare și nu creează obligații de implementare (art. 5 alin. (2).

Viceprim-ministru, ministru **Vladimir BOLEA**