



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. __

din _____ 2026

Chișinău

pentru aprobarea Regulamentului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi

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

HOTĂRĂȘTE:

Prezenta hotărâre transpune Regulamentul (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE, CELEX 32023R1804, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 234/1 din 22 septembrie 2023.

1. Se aprobă Regulamentul privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (se anexează).

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

Prim-ministru

Alexandru MUNTEANU

Contrasemnează:

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

Vladimir BOLEA

Ministrul Energiei

Dorin JUNGHIETU

REGULAMENTUL **privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi**

Capitolul 1 **Principii generale**

1. Prezentul regulament stabilește obiective naționale obligatorii pentru instalarea unei infrastructuri suficiente pentru combustibili alternativi, pentru vehiculele rutiere, locomotivele trenurilor, nave și aeronavele staționate. Acesta stabilește specificații tehnice și cerințe comune privind informarea utilizatorilor, furnizarea de date și cerințele de plată pentru infrastructura pentru combustibili alternativi.
2. Prezentul regulament stabilește și norme privind cadrele naționale de politică menționate la capitolul 14, inclusiv norme privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi acolo unde nu sunt stabilite obiective obligatorii și privind raportarea referitoare la instalarea unei astfel de infrastructuri.
3. Prezentul regulament stabilește un mecanism de raportare pentru a încuraja cooperarea și asigură o monitorizare solidă a progreselor. Mecanismul de raportare se prezintă sub forma unui proces structurat, transparent și iterativ va avea loc între Comisia Europeană și Guvernul Republicii Moldova în scopul finalizării cadrelor naționale de politică, ținând seama de strategiile locale și regionale existente pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, și de punerea lor în aplicare ulterioară pentru sprijinirea instalării coerente și mai rapide a infrastructurii pentru combustibili alternativi în Republica Moldova.

Capitolul 2 **Definiții**

4. În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:
 - 4.1. „*accesibilitatea datelor*” - posibilitatea de a solicita și de a obține datele în orice moment într-un format care poate fi citit automat;
 - 4.2. „*preț ad-hoc*” - prețul pe care operatorul unui punct de reîncărcare sau de realimentare îl percepe unui utilizator final pentru reîncărcare sau realimentare ad-hoc;
 - 4.3. „*de-a lungul rețelei rutiere TEN-T*” - înseamnă:
 - 4.3.1. în ceea ce privește stațiile de reîncărcare cu energie electrică: faptul că sunt situate în rețeaua rutieră TEN-T sau la o distanță de cel mult 3 km pe șosea de cea mai apropiată ieșire de pe un drum TEN-T; și
 - 4.3.2. în ceea ce privește stațiile de realimentare cu hidrogen: faptul că sunt situate în rețeaua rutieră TEN-T sau la o distanță de cel mult 10 km pe șosea de cea mai apropiată ieșire de pe un drum TEN-T;
 - 4.4. „*combustibili alternativi*” - combustibili sau surse de energie care servesc, cel puțin parțial, drept substitut pentru sursele de petrol fosil din energia folosită pentru transporturi și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea acestora și de a îmbunătăți performanța de mediu a sectorului transporturilor, inclusiv:
 - 4.4.1. „*combustibili alternativi pentru vehicule, locomotivele trenurilor, nave sau aeronave cu zero emisii*”:
 - 4.4.1.1 energie electrică;

4.4.1.2. hidrogen;

4.4.1.3. amoniac;

4.4.2. „*combustibili din surse regenerabile*”:

4.4.2.1. combustibilii din biomasă, care pot fi combustibili gazoși și solizi produși din biomasă, precum ar fi:

4.4.2.1.1. „*biogaz*” înseamnă gaz combustibil produs din biomasă, care pot fi utilizat în calitate de combustibil pentru producerea energiei sau care poate fi purificat pentru a fi adus la parametrii de calitate ai gazelor naturale;

4.4.2.1.2. „*combustibili din biomasă*” înseamnă combustibili gazoși și solizi produși din biomasă;

4.4.2.2. combustibilii sintetici și parafinici, inclusiv amoniacul, produși din surse regenerabile de energie;

4.4.3. „*combustibili alternativi din surse neregenerabile și combustibili fosili de tranziție*”:

4.4.3.1. gaze naturale în stare gazoasă (gaz natural comprimat – GNC) și în stare lichidă (gaz natural lichefiat –GNL);

4.4.3.2. gaze petroliere lichefiat (GPL);

4.4.3.3. combustibili sintetici și parafinici produși din surse neregenerabile de energie;

4.5. „*poziție de staționare cu contact*” - poziție de staționare într-o zonă desemnată a platformei unui aeroport, care este echipată cu o pasarelă de îmbarcare pentru pasageri;

4.6. „*poziție de staționare la distanță*” - poziție de staționare într-o zonă desemnată a platformei unui aeroport, care nu este echipat cu o pasarelă de îmbarcare pentru pasageri;

4.7. „*aeroport din rețeaua centrală TEN-T*” - Aeroportul Internațional „Eugen Doga” Chișinău și Aeroportul Internațional Mărcușești;

4.8. „*autentificare automată*” - autentificarea unui vehicul la un punct de reîncărcare prin conectorul de reîncărcare sau prin telematică;

4.9. „*disponibilitatea datelor*” - existența datelor într-un format digital care poate fi citit automat;

4.10. „*vehicul electric cu baterie*” - vehicul electric care funcționează exclusiv antrenat de motorul electric, fără a utiliza nicio sursă secundară de propulsie;

4.11. „*reîncărcare bidirecțională*” - operațiune de reîncărcare inteligentă în care direcția fluxului de energie electrică poate fi inversată, permițând circulația energiei electrice de la baterie la punctul de reîncărcare la care este conectată;

4.12. „*conector*” - interfața fizică dintre punctul de reîncărcare sau de realimentare și vehicul, prin care se transferă combustibilul sau energia electrică;

4.13. „*transport aerian comercial*” - operarea unei aeronave pentru transportul de pasageri, mărfuri sau poștă contra unei remunerații sau a altor contraprestații;

4.14. „*navă container*” - navă proiectată exclusiv pentru transportul containerelor în cală și pe punte;

4.15. „*plată bazată pe contract*” - plata pentru un serviciu de reîncărcare sau de realimentare

de la utilizatorul final către un furnizor de servicii de mobilitate pe baza unui contract încheiat între utilizatorul final respectiv și furnizorul de servicii de mobilitate respectiv;

- 4.16. „*utilizator de date*” - orice autoritate publică, autoritate rutieră, operator rutier, operator al unui punct de reîncărcare și de realimentare, organizație de cercetare sau neguvernamentală, furnizor de servicii de mobilitate, platformă de e-roaming, furnizor de hărți digitale sau orice altă entitate interesată să utilizeze date pentru a furniza informații, a crea servicii sau a efectua cercetări sau analize privind infrastructura pentru combustibili alternativi;
- 4.17. „*punct de reîncărcare conectat digital*” - punct de reîncărcare care poate trimite și primi informații în timp real, poate comunica bidirecțional cu rețeaua de energie electrică și cu vehiculul electric și care poate fi monitorizat și controlat de la distanță, inclusiv pentru a începe și a opri sesiunea de reîncărcare și pentru a măsura fluxurile de energie electrică;
- 4.18. „*operator al sistemului de distribuție*” - întreprindere electroenergetică care desfășoară activitatea de distribuție a energiei electrice și care răspunde de exploatarea, întreținerea, modernizarea, inclusiv rețehnologizarea, și, dacă este necesar, de dezvoltarea rețelelor electrice de distribuție într-o anumită zonă și, după caz, a interconexiunilor acestora cu alte sisteme, precum și de asigurarea capacității rețelelor electrice de distribuție de a satisface pe termen lung un nivel rezonabil al cererii de prestare a serviciului de distribuție a energiei electrice;
- 4.19. „*distribuitor*” - comerciant sau orice altă persoană fizică sau juridică din lanțul de aprovizionare, alta decât producătorul sau importatorul, care pune la dispoziție pe piață un vehicul, un sistem, o componentă, o unitate tehnică separată, o piesă sau un echipament;
- 4.20. „*date dinamice*” - date care se schimbă frecvent sau în mod regulat;
- 4.21. „*sistem rutier electric*” - instalație fizică de-a lungul unui drum pentru transferul de energie electrică către un vehicul electric în timp ce vehiculul este în mișcare;
- 4.22. „*vehicul electric*” - autovehicul dotat cu un grup propulsor care cuprinde cel puțin un dispozitiv electric nonperiferic drept convertor de energie cu un sistem electric reîncărcabil de stocare a energiei, care poate fi reîncărcat extern;
- 4.23. „*alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționate*” - furnizarea de energie electrică unei aeronave prin intermediul unei interfețe fixe sau mobile standardizate atunci când aeronava staționează într-o poziție de staționare cu contact sau într-o poziție de staționare la distanță;
- 4.24. „*utilizator final*” - persoană fizică sau juridică care cumpără un combustibil alternativ pentru utilizare directă într-un vehicul;
- 4.25. „*roaming electronic*” - schimbul de date și de plăți între operatorul unui punct de reîncărcare sau de realimentare și un furnizor de servicii de mobilitate de la care un utilizator final achiziționează un serviciu de reîncărcare sau de realimentare;
- 4.26. „*platformă de roaming electronic*” - platformă care conectează actorii de pe piață, în special furnizorii de servicii de mobilitate, și operatorii de puncte de reîncărcare sau de realimentare, pentru a permite furnizarea de servicii între aceștia, inclusiv serviciile de roaming electronic;
- 4.27. „*standard european*” - standard adoptat de o organizație de standardizare europeană;
- 4.28. „*aviație generală*” - toate operațiunile de aviație civilă, altele decât serviciile aeriene regulate și operațiunile de transport aerian neregulate contra cost sau prin închiriere;
- 4.29. „*tonaj brut*” (*GT*) - tonajul brut calculat în conformitate cu reglementările pentru măsurătorile de tonaj din anexa I la Convenția internațională privind măsurarea tonajului

navelor, adoptată de Organizația Maritimă Internațională (OMI) la 23 iunie 1969 la Londra, sau orice altă convenție ulterioară;

- 4.30. „*vehicul greu*” - autovehicul din categoria M₂ cu mai mult de opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto și care au o masă maximă care nu depășește 5 tone, indiferent dacă respectivele autovehicule au un spațiu pentru pasageri în picioare; un autovehicul din categoria M₃ cu mai mult de opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto și care au o masă maximă care depășește 5 tone, indiferent dacă respectivele autovehicule au un spațiu pentru pasageri în picioare; un autovehicul din categoria N₂ cu o masă maximă care depășește 3,5 tone, dar care nu depășește 12 tone; sau un autovehicul din categoria N₃ cu o masă maximă care depășește 12 tone;
- 4.31. „*punct de reîncărcare de putere înaltă*” - punct de reîncărcare cu o putere de ieșire mai mare de 22 kW pentru transferul de energie electrică către un vehicul electric;
- 4.32. „*ambarcațiune de pasageri de mare viteză*” - ambarcațiune în sensul definiției din regula 1 de la Capitolul X din Convenția internațională pentru ocrotirea vieții omenești pe mare din 1974 (SOLAS 74), care transportă mai mult de 12 pasageri;
- 4.33. „*vehicul ușor*” - autovehicul din categoria M₁ cu cel mult opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului și fără spațiu pentru pasageri în picioare, indiferent dacă numărul locurilor așezate este limitat la locul așezat al conducătorului auto; sau un autovehicul din categoria N₁, cu o masă maximă care nu depășește 3,5 tone;
- 4.34. „*metan lichefiat*” - GNL, biogaz lichefiat sau metan lichefiat sintetic, inclusiv amestecurile acestor combustibili;
- 4.35. „*producător*” - persoană fizică sau juridică responsabilă pentru toate aspectele omologării de tip a unui vehicul, a unui sistem, a unei componente sau unități tehnice separate sau pentru omologarea individuală ori pentru procesul de autorizare a pieselor și echipamentelor, pentru asigurarea conformității producției și pentru aspectele privind supravegherea pieței legate de vehiculul, sistemul, componenta, unitatea tehnică separată, piesa și echipamentul respective produse, indiferent dacă persoana respectivă este sau nu direct implicată în toate etapele de proiectare și fabricație ale vehiculului, sistemului, componentei sau unității tehnice separate respective;
- 4.36. „*furnizor de servicii de mobilitate*” - persoană juridică care furnizează servicii în schimbul unei remunerații către un utilizator final, inclusiv vânzarea unor servicii de reîncărcare sau de realimentare;
- 4.37. „*punct de reîncărcare de putere normală*” - punct de reîncărcare cu o putere de ieșire mai mică sau egală 22 kW pentru transferul de energie electrică către un vehicul electric;
- 4.38. „*punct național de acces*” - o interfață digitală creată de un stat membru, care constituie un punct unic de acces la date;
- 4.39. „*operator al unui punct de reîncărcare*” - entitatea care răspunde de gestionarea și exploatarea unui punct de reîncărcare și care furnizează un serviciu de reîncărcare utilizatorilor finali, inclusiv în numele și în contul unui furnizor de servicii de mobilitate;
- 4.40. „*operator al unui punct de realimentare*” - entitatea care răspunde de gestionarea și exploatarea unui punct de realimentare și care furnizează un serviciu de realimentare utilizatorilor finali, inclusiv în numele și în contul unui furnizor de servicii de mobilitate;
- 4.41. „*navă de pasageri*” – o navă care transportă mai mult de 12 pasageri, inclusiv nave de croazieră, nave de pasageri de mare viteză și nave de pasageri de tip Ro-Ro;
- 4.42. „*serviciu de plată*” - oricare dintre activitățile comerciale enumerate:
 - 4.42.1. Servicii care permit plasarea de numerar într-un cont de plăți, precum și toate

operațiunile necesare pentru funcționarea unui cont de plăți.

4.42.2. Servicii care permit retrageri de numerar dintr-un cont de plăți, precum și toate operațiunile necesare pentru funcționarea unui cont de plăți.

4.42.3. Executarea de operațiuni de plată, inclusiv transferuri de fonduri într-un cont de plăți deschis la prestatorul de servicii de plată al utilizatorului sau la un alt prestator de servicii de plată: (a) realizarea de debitări directe, inclusiv debitări directe singulare; (b) executarea operațiunilor de plată printr-un card de plată sau un dispozitiv asemănător; (c) executarea transferurilor-credit, inclusiv a ordinelor de plată programată.

4.42.4. Executarea de operațiuni de plată în cazul în care fondurile sunt acoperite printr-o linie de credit pentru un utilizator al serviciilor de plată: (a) realizarea de debitări directe, inclusiv debitări directe singulare; (b) executarea operațiunilor de plată printr-un card de plată sau un dispozitiv asemănător; (c) executarea transferurilor-credit, inclusiv a ordinelor de plată programată.

4.42.5. Emiterea de instrumente de plată și/sau acceptarea de operațiuni de plată.

4.42.6. Remiterea de bani.

4.42.7. Servicii de inițiere a plății.

4.42.8. Servicii de informare cu privire la conturi.;

4.43. „*vehicul electric hibrid reîncărcabil*” - vehicul electric echipat cu motor cu ardere internă convențional combinat cu un sistem de propulsie electric, care poate fi reîncărcat de la o sursă de energie electrică externă;

4.44. „*putere de ieșire*” - puterea maximă teoretică, exprimată în kW, pe care o poate furniza un punct, o stație, un grup de reîncărcare sau o instalație de alimentare cu energie electrică de la mal vehiculelor sau navelor conectate la punctul, stația, grupul sau instalația de reîncărcare respectivă;

4.45. „*infrastructură pentru combustibili alternativi accesibilă publicului*” - infrastructură pentru combustibili alternativi care este situată într-un amplasament sau o incintă deschise publicului, indiferent dacă infrastructura pentru combustibili alternativi este situată pe o proprietate publică sau privată, indiferent dacă se aplică limitări sau condiții în ceea ce privește accesul la amplasament sau incintă și indiferent de condițiile aplicabile de utilizare a infrastructurii pentru combustibili alternativi;

4.46. „*cod de răspuns rapid*” (*cod QR*) - o codificare și vizualizare a datelor conformă cu ISO/IEC 18004:2015;

4.47. „*reîncărcare ad-hoc*” - un serviciu de reîncărcare achiziționat de un utilizator final fără a fi necesar ca utilizatorul final respectiv să se înregistreze, să încheie un acord scris sau să inițieze o relație comercială cu operatorul punctului de reîncărcare respectiv, care presupune mai mult decât simpla achiziționare a serviciului de reîncărcare;

4.48. „*punct de reîncărcare*” - o interfață fixă sau mobilă, conectată sau neconectată la rețea, pentru transferul de energie electrică către un vehicul electric, care, deși poate avea unul sau mai mulți conectori adaptați diferitelor tipuri de conectori, este capabilă să reîncarce un singur vehicul electric o dată și care exclude dispozitivele cu o putere de ieșire mai mică sau egală cu 3,7 kW al căror scop principal nu este reîncărcarea vehiculelor electrice;

4.49. „*punct, stație sau grup de reîncărcare destinat vehiculelor ușoare*” - un punct, o stație sau un grup de reîncărcare destinat reîncărcării vehiculelor ușoare, datorită proiectării specifice a conectorilor/prizelor sau a proiectării spațiului de parcare adiacent punctului, stației sau grupului de reîncărcare sau ambelor;

4.50. „*punct, stație sau grup de reîncărcare destinat vehiculelor grele*” - un punct, o stație sau

un grup de reîncărcare destinat reîncărcării vehiculelor grele, fie datorită proiectării specifice a conectorilor/prizelor, fie datorită proiectării spațiului de parcare adiacent punctului, stației sau grupului de reîncărcare sau datorită ambelor;

- 4.51. „*grup de reîncărcare*” - una sau mai multe stații de reîncărcare situate într-un anumit loc;
- 4.52. „*stație de reîncărcare*” - o instalație fizică situată într-un anumit loc, formată din unul sau mai multe puncte de reîncărcare;
- 4.53. „*serviciu de reîncărcare*” - vânzarea sau furnizarea de energie electrică, inclusiv servicii conexe, prin intermediul unui punct de reîncărcare accesibil publicului;
- 4.54. „*sesiune de reîncărcare*” - procesul complet de reîncărcare a unui vehicul într-un punct de reîncărcare accesibil publicului din momentul în care vehiculul este conectat până la momentul în care vehiculul este deconectat;
- 4.55. „*realimentare ad-hoc*” - un serviciu de realimentare achiziționat de un utilizator final fără a fi necesar ca utilizatorul final respectiv să se înregistreze, să încheie un acord scris sau o relație comercială cu operatorul punctului de realimentare respectiv care depășește o simplă achiziționare a serviciului de reîncărcare;
- 4.56. „*punct de realimentare*” - o instalație de realimentare pentru furnizarea oricărui combustibil lichid sau gazos, printr-o instalație fixă sau mobilă, care poate realimenta un singur vehicul, un singur tren, o singură navă sau o singură aeronavă o dată;
- 4.57. „*serviciu de realimentare cu combustibil*” - vânzarea sau furnizarea oricărui combustibil lichid sau gazos prin intermediul unui punct de realimentare accesibil publicului;
- 4.58. „*sesiune de realimentare cu combustibil*” - procesul complet de realimentare a unui vehicul într-un punct de realimentare accesibil publicului din momentul în care vehiculul este conectat până la momentul în care vehiculul este deconectat;
- 4.59. „*stație de realimentare*” - o singură instalație fizică situată într-un anumit loc, formată din unul sau mai multe puncte de realimentare;
- 4.60. „*autoritate de reglementare*” – Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică (ANRE), care conform pct. 2 din Regulamentul de organizare și funcționare, aprobat prin Hotărârea Parlamentului nr. 334/2018, este investită cu competențe de reglementare și de monitorizare a activităților din sectoarele energiei și din domeniul serviciului public de alimentare cu apă și de canalizare.
- 4.61. „*energie din surse regenerabile*” sau „*energie regenerabilă*” - energie din surse regenerabile nefosile, respectiv energie eoliană, solară (solară termică și solară fotovoltaică) și geotermală, energie osmotică, energie ambientală, energia mareelor, a valurilor și alte tipuri de energie a oceanelor, energie hidroelectrică, biomasă, gaze de depozit, gaze provenite din instalațiile de epurare a apelor uzate și biogaz;
- 4.62. „*navă de pasageri de tip Ro-Ro*” - o navă echipată cu dispozitive care permit îmbarcarea și debarcarea vehiculelor rutiere sau feroviare pe propriile roți și care transportă mai mult de 12 pasageri;
- 4.63. „*zonă de parcare sigură și securizată*” - o zonă de parcare accesibilă conducătorilor auto care transportă mărfuri sau pasageri, care după aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, va fi care a fost certificată în conformitate cu cerințele Regulamentului delegat (UE) 2022/1012 al Comisiei Europene;
- 4.64. „*alimentarea cu energie electrică de la mal*” - furnizarea de energie electrică de la mal prin intermediul unei interfețe fixe sau mobile standardizate către navele maritime sau navele de navigație interioară amarate la cheu;
- 4.65. „*reîncărcare inteligentă*” - operațiune de reîncărcare în cazul căreia intensitatea energiei

electrice furnizate bateriei este ajustată în timp real, pe baza informațiilor primite prin intermediul comunicațiilor electronice;

- 4.66. „*date statice*” - date care nu se modifică frecvent sau în mod regulat;
- 4.67. „*rețeaua globală TEN-T*” - rețeaua globală cuprinde toate infrastructurile de transport existente și planificate ale rețelei transeuropene de transport, precum și măsuri de promovare a utilizării eficiente și durabile din punct de vedere social și ecologic a acestei infrastructuri.
- 4.68. „*rețeaua centrală TEN-T*” - rețeaua centrală cuprinde acele părți ale rețelei globale cu cea mai mare importanță strategică pentru realizarea obiectivelor de dezvoltare a rețelei transeuropene de transport.
- 4.69. „*port interior din rețeaua centrală TEN-T sau port interior din rețeaua globală TEN-T*” - un port situat pe căi navigabile interioare din rețeaua centrală TEN-T sau din rețeaua globală TEN-T, care transbordează anual un volum de mărfuri de peste 500 000 de tone, iar volumul total al mărfurilor transbordate se bazează pe cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate Biroul Național de Statistică și de Eurostat;
- 4.70. „*port maritim din rețeaua centrală TEN-T sau port maritim din rețeaua globală TEN-T*” - un port maritim din rețeaua centrală TEN-T sau din rețeaua globală TEN-T, care transbordează anual un volum de mărfuri de peste 500 000 de tone, iar volumul total al mărfurilor transbordate se bazează pe cea mai recentă medie pe trei ani disponibilă, pe baza statisticilor publicate Biroul Național de Statistică și de Eurostat;
- 4.71. „*operator al sistemului de transport*” - întreprindere electroenergetică care desfășoară activitatea de distribuție a energiei electrice și care răspunde de exploatarea, întreținerea, modernizarea, inclusiv rețehnologizarea, și, dacă este necesar, de dezvoltarea rețelelor electrice de distribuție într-o anumită zonă și, după caz, a interconexiunilor acestora cu alte sisteme, precum și de asigurarea capacității rețelelor electrice de distribuție de a satisface pe termen lung un nivel rezonabil al cererii de prestare a serviciului de distribuție a energiei electrice;
- 4.72. „*nod urban*” - o zonă urbană unde elemente ale infrastructurii de transport din cadrul rețelei transeuropene de transport de pasageri și de marfă, de exemplu porturi, inclusiv terminale pentru pasageri, aeroporturi, gări feroviare, terminale de autobuz și terminale multimodale de marfă amplasate în interiorul sau în apropierea zonei urbane, sunt conectate la alte elemente ale infrastructurii respective și la infrastructura aferentă traficului regional și local, inclusiv la infrastructura pentru modurile active de transport;
- 4.73. „*IDRO*” - (Identificare Digitală pentru Reglementarea Operatorilor) este un cod unic atribuit operatorilor de către ANRE care emite și gestionează coduri unice de identificare („ID codes”) pentru entitățile/operatorii de stații de încărcare/realimentare sau furnizori de servicii de mobilitate.

Capitolul 3

Obiective pentru infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice ușoare

5. Organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor, prin intermediul Societății pe Acțiuni „Administrația Națională a Drumurilor”, asigură instalarea pe teritoriul țării a stațiilor de reîncărcare pentru vehicule electrice ușoare accesibile publicului, într-un mod proporțional cu gradul de utilizare al vehiculelor electrice ușoare și că acestea furnizează o putere suficientă de ieșire pentru respectivele vehicule. În acest scop, organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor, prin intermediul Societății pe Acțiuni „Administrația Națională a Drumurilor”, se asigură că, la sfârșitul fiecărui an, sunt îndeplinite cumulativ următoarele obiective privind puterea de ieșire:

5.1. pentru fiecare vehicul electric ușor cu baterie înmatriculat pe teritoriul Republicii Moldova, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 1,3 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului; și

5.2. pentru fiecare vehicul electric hibrid reîncărcabil ușor înmatriculat în Republica Moldova, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 0,80 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului.

6. Atunci când după aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană ponderea vehiculelor electrice ușoare cu baterie din totalul parcului de vehicule ușoare înmatriculate în Republica Moldova va atinge cel puțin 15 % și se va demonstra că punerea în aplicare a cerințelor prevăzute la pct. 3.2. are efecte negative prin descurajarea investițiilor private și nu mai este justificată, organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor va putea prezenta Comisiei Europene o cerere motivată de autorizare a aplicării unor cerințe reduse în ceea ce privește nivelul puterii totale de ieșire sau a încetării aplicării unor asemenea cerințe.

7. Organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor, prin intermediul Societății pe Acțiuni „Administrația Națională a Drumurilor”, asigură o acoperire minimă a punctelor de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor electrice ușoare, situate în rețeaua rutieră de pe teritoriul țării.

În acest scop, se asigură că:

7.1. de-a lungul rețelei rutiere centrale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor electrice ușoare, la o distanță maximă de 60 km între ele și care îndeplinesc următoarele cerințe:

7.1.1. până la 31 decembrie 2030, fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 400 kW și include cel puțin un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;

7.1.2. până la 31 decembrie 2035, fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 600 kW și include cel puțin două puncte de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;

7.2. de-a lungul rețelei rutiere globale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor electrice ușoare, la o distanță maximă de 60 km între ele și care îndeplinesc următoarele cerințe:

7.2.1. până la 31 decembrie 2035, de-a lungul a cel puțin 50 % din lungimea rețelei rutiere globale TEN-T, fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 300 kW și include cel puțin un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;

7.2.2. până la 31 decembrie 2040, fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 300 kW și include cel puțin un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;

7.2.3. până la 31 decembrie 2045, fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 600 kW și include cel puțin două puncte de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW.

8. Calcularea procentului din lungimea rețelei rutiere globale TEN-T menționat la pct. 7.2.1. se bazează pe următoarele elemente:

8.1. pentru calcularea numitorului: lungimea totală a rețelei rutiere globale TEN-T pe teritoriul țării;

8.2. pentru calcularea număratorului: lungimea cumulată a tronsoanelor rețelei rutiere globale TEN-T dintre două grupuri de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice ușoare care îndeplinesc cerințele prevăzute la pct. 7.2.1, excluzând orice tronson al rețelei rutiere

globale TEN-T dintre două din aceste grupuri de reîncărcare care se află la o distanță mai mare de 60 km unul de celălalt.

9. Un singur grup de reîncărcare accesibil publicului destinat vehiculelor electrice ușoare poate fi instalat de-a lungul rețelei rutiere TEN-T pentru ambele direcții de deplasare, cu condiția ca:

9.1. grupul de reîncărcare respectiv să fie ușor accesibil din ambele direcții de deplasare;

9.2. grupul de reîncărcare respectiv să fie semnalizat corespunzător; și

9.3. cerințele stabilite la pct. 7.2. în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare, puterea de ieșire totală a grupului de reîncărcare, numărul de puncte de reîncărcare și puterea de ieșire a punctelor de reîncărcare unice aplicabile pentru o singură direcție de deplasare să fie respectate pentru ambele direcții de deplasare.

10. Prin derogare de la pct. 7.2. din prezentul regulament, de-a lungul drumurilor din rețeaua TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total mai mic de 8 500 de vehicule ușoare și dacă instalarea infrastructurii nu poate fi justificată în ceea ce privește rentabilitatea socioeconomică, statele membre pot prevedea ca un grup de reîncărcare accesibil publicului destinat vehiculelor electrice ușoare să deservească ambele direcții de deplasare, cu condiția ca cerințele prevăzute la pct. 5.2. din prezentul regulament să fie îndeplinite în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare, puterea de ieșire totală a grupului de reîncărcare, numărul de puncte de reîncărcare și puterea de ieșire a punctelor unice de reîncărcare aplicabile pentru o singură direcție de deplasare, și ca grupul de reîncărcare respectiv să fie ușor accesibil din ambele direcții de deplasare și să fie semnalizat în mod adecvat. După aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor va înștiința Comisia Europeană cu privire la toate cazurile în care au făcut uz de derogarea menționată la prezentul alineat. Organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor va reexamina aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la capitolul 15.

11. Prin derogare de la pct. 7.2. din prezentul regulament, de-a lungul drumurilor din rețeaua TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total mai mic de 8 500 de vehicule ușoare și dacă instalarea infrastructurii nu poate fi justificată în ceea ce privește rentabilitatea socioeconomică, poate fi redusă cu până la 50 % puterea de ieșire totală a unui grup de reîncărcare accesibil publicului destinat vehiculelor ușoare, necesară în temeiul pct. 7.2. de la prezentul capitol, cu condiția ca grupul de reîncărcare respectiv să deservească o singură direcție de deplasare și ca cerințele prevăzute în prezentul capitol în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare, numărul de puncte de reîncărcare și puterea de ieșire a punctelor de reîncărcare unice să fie respectate. După aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor va înștiința Comisia Europeană cu privire la toate cazurile în care au făcut uz de derogarea menționată la prezentul punct. Organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor va reexamina aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la capitolul 15.

12. Prin derogare de la cerința referitoare la distanța maximă de 60 km dintre grupurile de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor ușoare, prevăzută la pct. 7.2. din prezentul regulament, poate fi permisă o distanță mai mare, de până la 100 km, pentru astfel de grupuri de reîncărcare de-a lungul drumurilor rețelei TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total de mai puțin de 3 000 de vehicule ușoare, cu condiția ca distanța dintre punctele de reîncărcare să fie semnalizată în mod adecvat. După aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor va înștiința Comisia Europeană cu privire la toate cazurile în care au făcut uz de derogarea menționată la prezentul alineat. Organul central de

specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor va reexamina aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la capitolul 15.

13. Organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor, prin intermediul Societății pe Acțiuni „Administrația Națională a Drumurilor” se asigură că distanțele maxime menționate la pct. 5.2. nu sunt depășite pentru tronsoanele transfrontaliere din rețeaua rutieră centrală TEN-T și din rețeaua rutieră globală TEN-T.

Capitolul 4

Obiective pentru infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice grele

14. Organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor, prin intermediul Societății pe Acțiuni „Administrația Națională a Drumurilor” asigură o acoperire minimă a punctelor de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele de pe teritoriul lor.

În acest scop, se asigură că:

14.1. până la 31 decembrie 2028, de-a lungul a cel puțin 15 % din lungimea rețelei rutiere TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor electrice grele, iar fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 1 400 kW și include cel puțin un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

14.2. până la 31 decembrie 2030, de-a lungul a cel puțin 50 % din totalul rețelei rutiere TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, iar fiecare grup de reîncărcare:

14.2.1. situat de-a lungul rețelei rutiere centrale TEN-T furnizează o putere de ieșire de cel puțin 2 800 kW și include cel puțin două puncte de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

14.2.2. situat de-a lungul rețelei rutiere globale TEN-T furnizează o putere de ieșire de cel puțin 1 400 kW și include cel puțin un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

14.3. până la 31 decembrie 2032, de-a lungul rețelei rutiere centrale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, la o distanță maximă de 60 km între ele, iar fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 3 600 kW și include cel puțin două puncte de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

14.4. până la 31 decembrie 2035, de-a lungul rețelei rutiere globale TEN-T, în fiecare direcție de deplasare sunt instalate grupuri de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, situate la o distanță maximă de 100 km între ele, iar fiecare grup de reîncărcare furnizează o putere de ieșire de cel puțin 1 500 kW și include cel puțin un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;

14.5. până la 31 decembrie 2030, în fiecare zonă de parcare sigură și securizată, sunt instalate cel puțin două stații de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 100 kW;

14.6. până la 31 decembrie 2032, în fiecare zonă de parcare sigură și securizată, sunt instalate cel puțin patru stații de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 100 kW;

14.7. până la 31 decembrie 2035, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin 900 kW, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW;

14.8. până la 31 decembrie 2037, în fiecare nod urban sunt instalate puncte de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, cu o putere de ieșire cumulată de cel puțin 1 800 kW, furnizate de stații de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 150 kW.

14.9. Calcularea procentului din lungimea rețelei rutiere TEN-T menționat la pct. 14.1. se bazează pe următoarele elemente:

14.9.1. pentru calcularea numitorului: lungimea totală a rețelei rutiere TEN-T pe teritoriul Republicii Moldova;

14.9.2. pentru calcularea numărătorului: lungimea cumulată a tronsoanelor rețelei rutiere TEN-T dintre două grupuri de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele care îndeplinesc cerințele prevăzute la pct. 14.1 și 14.2., excluzând orice tronson al rețelei rutiere TEN-T dintre două din aceste grupuri de reîncărcare care se află la o distanță mai mare de 120 km unul de celălalt.

15. Un singur grup de reîncărcare accesibil publicului destinat vehiculelor grele electrice poate fi instalat de-a lungul rețelei rutiere TEN-T pentru ambele direcții de deplasare, cu condiția ca:

15.1. grupul de reîncărcare respectiv să fie ușor accesibil din ambele direcții de deplasare;

15.2. grupul de reîncărcare să fie semnalizat în mod adecvat; și

15.3. cerințele stabilite la pct. 13.1. în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare, puterea de ieșire totală a grupului de reîncărcare, numărul de puncte de reîncărcare și puterea de ieșire a punctelor unice aplicabile pentru o singură direcție de deplasare să fie respectate pentru ambele direcții de deplasare.

16. Prin derogare de la pct. 13.1. din prezentul regulament, de-a lungul drumurilor din rețeaua TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total mai mic de 2 000 de vehicule grele și dacă instalarea infrastructurii nu poate fi justificată în ceea ce privește rentabilitatea socioeconomică, se poate prevedea ca un grup de reîncărcare accesibil publicului destinat vehiculelor electrice grele să deservească ambele direcții de deplasare, cu condiția ca cerințele prevăzute la pct. 13.1. de la prezentul capitol să fie îndeplinite în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare, puterea de ieșire totală a grupului de reîncărcare, numărul de puncte de reîncărcare și puterea de ieșire a punctelor unice de reîncărcare aplicabile pentru o singură direcție de deplasare, și ca grupul de reîncărcare respectiv să fie ușor accesibil din ambele direcții de deplasare și să fie semnalizat în mod adecvat. După aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor va înștiința Comisia Europeană cu privire la toate cazurile în care au făcut uz de derogarea menționată la prezentul punct. Organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor va reexamina aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la capitolul 15.

17. Prin derogare de la pct. 13.1. din prezentul regulament, de-a lungul drumurilor din rețeaua TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total mai mic de 2 000 de vehicule grele și dacă instalarea infrastructurii nu poate fi justificată în ceea ce privește rentabilitatea socioeconomică, poate fi redusă cu până la 50 % puterea de ieșire totală a unui punct de reîncărcare accesibil publicului destinat vehiculelor grele electrice, necesară în temeiul pct. 13.1., cu condiția ca grupul de reîncărcare respectiv să deservească o singură direcție de deplasare și ca celelalte cerințe prevăzute

la pct. 13.1. în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare, numărul de puncte de reîncărcare și puterea de ieșire a punctelor de reîncărcare unice să fie respectate. După aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor va înștiința Comisia Europeană cu privire la toate cazurile în care au făcut uz de derogarea menționată la prezentul punct. Organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor va reexamina aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la capitolul 15.

18. Prin derogare de la cerința referitoare la distanța maximă de 60 km dintre grupurile de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, prevăzută la pct. 13.1. din prezentul regulament, se permite o distanță mai mare, de până la 100 km, pentru astfel de grupuri de reîncărcare de-a lungul drumurilor rețelei centrale TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total de mai puțin de 800 de vehicule grele, cu condiția ca distanța dintre punctele de reîncărcare să fie semnalizată în mod adecvat. După aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor va înștiința Comisia Europeană cu privire la toate cazurile în care au făcut uz de derogarea menționată la prezentul punct. Organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor va reexamina aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la capitolul 15.

19. Dacă după aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor va notifica Comisiei Europene un caz în care a făcut uz de o derogare menționată la pct. 18., cerința prevăzută la pct. 13.1. în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare se va considera ca fiind îndeplinite.

20. Până la 31 decembrie 2035, organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor, se asigură că distanțele maxime dintre grupurile de reîncărcare menționate la pct. 13.1. nu sunt depășite pentru tronsoanele transfrontaliere din rețeaua rutieră centrală TEN-T și din rețeaua rutieră globală TEN-T. Înaintea datei respective se acordă o atenție deosebită tronsoanelor transfrontaliere și se depun toate eforturile pentru a respecta distanțele maxime respective în momentul în care instalează infrastructura de reîncărcare de-a lungul tronsoanelor transfrontaliere din rețeaua rutieră TEN-T.

Capitolul 5

Infrastructura de reîncărcare

21. Operatorii punctelor de reîncărcare oferă utilizatorilor finali posibilitatea de a-și reîncărca vehiculul electric ad-hoc la punctele de reîncărcare accesibile publicului pe care le exploatează respectivii operatori.

22. La punctele de reîncărcare accesibile publicului, reîncărcarea ad-hoc este posibilă folosind un instrument de plată utilizat pe scară largă în Republica Moldova și țările învecinate. În acest scop, operatorii punctelor de reîncărcare acceptă plăți electronice la punctele respective, prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin unul dintre următoarele:

22.1. cititoare de carduri de plată;

22.2. dispozitive cu o funcție contactless care permite cel puțin citirea cardurilor de plată;

22.3. pentru punctele de reîncărcare accesibile publicului cu o putere de ieșire mai mică de 50 kW, dispozitive care utilizează o conexiune la internet și care permit operațiuni de plată securizate, precum cele care generează un anumit cod de răspuns rapid.

23. Începând cu 1 ianuarie 2030, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatate de ei, cu o putere de ieșire mai mare sau egală cu 50 kW, instalate de-a lungul rețelei rutiere TEN-T sau instalate într-o zonă de parcare sigură și

securizată, inclusiv punctele de reîncărcare instalate înainte de 13 aprilie 2024, respectă cerințele prevăzute la pct. 22..

24. Un singur terminal sau dispozitiv de plată menționat la pct. 22. poate deservi o serie de puncte de reîncărcare accesibile publicului dintr-un grup de reîncărcare.

25. Cerințele prevăzute la pct. 22 – 24 nu se aplică punctelor de reîncărcare accesibile publicului care nu necesită efectuarea unei plăți pentru serviciul de reîncărcare.

26. Atunci când oferă autentificarea automată la un punct de reîncărcare accesibil publicului exploatat de ei, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că utilizatorii finali au întotdeauna dreptul de a nu utiliza autentificarea automată ci pot fie să își reîncarce vehiculul ad-hoc, astfel cum se prevede la punctele 22 – 24, fie să utilizeze o altă soluție de reîncărcare bazată pe contract oferită la punctul de reîncărcare respectiv. Operatorii punctelor de reîncărcare prezintă în mod transparent opțiunea respectivă și o pun la dispoziția utilizatorului final într-un mod convenabil, la fiecare punct de reîncărcare accesibil publicului exploatat de ei și în care pun la dispoziție autentificarea automată.

27. Prețurile practicate de operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului trebuie să fie rezonabile, ușor și clar comparabile, transparente și nediscriminatorii. Operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului nu fac discriminări, prin prețurile percepute, între utilizatorii finali și furnizorii de servicii de mobilitate, nici între diferiții furnizori de servicii de mobilitate. Cu toate acestea, nivelul prețurilor poate fi diferit, dar numai dacă diferența este proporțională și motivată în mod obiectiv.

28. La punctele de reîncărcare accesibile publicului cu o putere de ieșire mai mare sau egală cu 50 kW, prețul ad-hoc perceput de operator se bazează pe prețul per kWh pentru energia electrică furnizată. În plus, operatorii acestor puncte de reîncărcare pot percepe o taxă de ocupare ca preț pe minut pentru a descuraja ocuparea îndelungată a punctului de reîncărcare.

28.1. Operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului cu o putere de ieșire de cel puțin 50 kW afișează la stațiile de reîncărcare prețul ad-hoc per kWh și orice eventuală taxă de ocupare exprimată în preț pe minut, astfel încât informațiile respective să fie cunoscute de utilizatorii finali înainte de a iniția o sesiune de reîncărcare și să se faciliteze compararea prețurilor.

28.2. Operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului cu o putere de ieșire mai mică de 50 kW prezintă, la stațiile de reîncărcare exploatate de ei, în mod clar și ușor accesibil, informațiile privind prețul ad-hoc, cu toate componentele sale de preț, astfel încât respectivele informații să fie cunoscute de utilizatorii finali înainte de a iniția o sesiune de reîncărcare și să se faciliteze compararea prețurilor.

28.3. Componentele de preț aplicabile sunt prezentate în următoarea ordine:

28.3.1. prețul pe kWh;

28.3.2. prețul pe minut;

28.3.3. prețul pe sesiune; și

28.3.4. orice altă componentă a prețului aplicabilă.

28.4. Prevederile pct. 28.1. - 28.3. se aplică tuturor punctelor de reîncărcare instalate.

29. Prețurile practicate de furnizorii de servicii de mobilitate utilizatorilor finali trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali, înainte de începerea sesiunii de reîncărcare prevăzute, toate informațiile privind prețurile specifice sesiunii respective de reîncărcare, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, făcând o distincție clară între toate componentele de preț, inclusiv între costurile aplicabile pentru serviciile de roaming electronic și alte taxe sau tarife percepute de furnizorul de servicii de mobilitate. Taxele trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii

de servicii de mobilitate nu aplică tarife suplimentare pentru serviciile transfrontaliere de roaming electronic.

30. Organul central de specialitate în domeniul transporturilor, se asigură că instituțiile subordonate monitorizează periodic piața infrastructurilor de reîncărcare și, în special, că monitorizează conformitatea operatorilor punctelor de reîncărcare și a furnizorilor de servicii de mobilitate cu pct. 27. – 29.. Organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor, de asemenea, se asigură că autoritățile abilitate ale Statului monitorizează periodic eventualele practici comerciale neloiale care afectează consumatorii.

31. Operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatate de ei sunt puncte de reîncărcare conectate digital.

32. Operatorii de puncte de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare accesibile publicului pe care le exploatează și care sunt construite după 13 aprilie 2024 sau renovate după 14 octombrie 2024 au o capacitate de reîncărcare inteligentă.

33. Organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor, se asigură că în zonele de parcare și de odihnă de-a lungul rețelei rutiere TEN-T în care este instalată infrastructura pentru combustibili alternativi, amplasarea exactă a infrastructurii pentru combustibili alternativi este semnalizată în mod corespunzător.

34. Operatorii punctelor de reîncărcare accesibile publicului se asigură că toate punctele de reîncărcare cu curent continuu (CC) accesibile publicului pe care le exploatează sunt echipate cu un cablu fix de reîncărcare.

35. În cazul în care operatorul unui punct de reîncărcare nu este proprietarul punctului respectiv, proprietarul pune la dispoziția operatorului, în conformitate cu acordurile dintre aceștia, un punct de reîncărcare cu caracteristici tehnice care să permită operatorului să respecte obligațiile prevăzute la punctele 26., 31., 32., și 34. din prezentul regulament.

Capitolul 6

Obiective pentru infrastructura de realimentare cu hidrogen a vehiculelor rutiere

36. Organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor, prin intermediul Societății pe Acțiuni „Administrația Națională a Drumurilor” asigură ca pe teritoriul țării sunt instalate un număr minim de stații de realimentare cu hidrogen accesibile publicului până la 31 decembrie 2040.

36.1. În acest scop, organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor, prin intermediul Societății pe Acțiuni „Administrația Națională a Drumurilor”, se asigură că, până la 31 decembrie 2040, stațiile de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, concepute pentru o capacitate minimă cumulativă de 1 t/zi și echipate cu un generator de cel puțin 700 bari, sunt instalate la o distanță maximă de 200 km între ele de-a lungul rețelei centrale TEN-T.

36.2. Organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor, prin intermediul Societății pe Acțiuni „Administrația Națională a Drumurilor”, se asigură că, până la 31 decembrie 2040, în fiecare nod urban este instalată cel puțin o stație de realimentare cu hidrogen accesibilă publicului. De asemenea, se asigură că pentru astfel de stații de realimentare se efectuează o analiză pentru a determina cea mai bună amplasare pentru astfel de stații de realimentare, iar analiza respectivă va evalua, în special, instalarea unor astfel de stații de realimentare în noduri multimodale în care ar putea fi furnizate și alte moduri de transport.

36.3. Organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor stabilește, în cadrele sale de politici, o traiectorie liniară clară în vederea îndeplinirii obiectivelor pentru 2040, precum și un obiectiv orientativ clar pentru 2030 care să asigure o acoperire suficientă a rețelei centrale TEN-T cu scopul de a răspunde cererii în creștere de pe piață.

37. Organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor, se asigură că distanța maximă menționată la punctul 36.1. nu este depășită pentru tronsoanele transfrontaliere cu statele învecinate din rețeaua centrală TEN-T.

38. Operatorul unei stații de realimentare accesibile publicului sau, în cazul în care operatorul nu este proprietarul, proprietarul stației respective în conformitate cu acordurile dintre aceștia, se asigură că stația este proiectată să deservească vehiculele ușoare și grele.

39. Prin derogare de la punctul 36.1. de la prezentul capitol, de-a lungul drumurilor din rețeaua centrală TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total mai mic de 2 000 de vehicule grele și dacă instalarea infrastructurii nu poate fi justificată în ceea ce privește rentabilitatea socioeconomică, de către organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor poate fi acceptată reducerea cu până la 50 % capacitatea unei stații de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, necesară în temeiul pct. 8.1.. de la prezentul capitol, cu condiția ca cerințele prevăzute la respectivul alineat în ceea ce privește distanța maximă dintre stațiile de realimentare cu hidrogen și presiunea distribuitorului să fie respectate. După aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor va înștiința Comisia Europeană cu privire la toate cazurile în care au făcut uz de derogarea menționată la prezentul punct. Organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor va reexamina aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la capitolul 15.

Capitolul 7

Infrastructura de realimentare cu hidrogen

40. Operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen oferă utilizatorilor finali posibilitatea să realimenteze ad-hoc vehiculele la punctele de realimentare accesibile publicului pe care le exploatează respectivii operatori.

40.1. Realimentarea ad-hoc este posibilă la toate punctele de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, folosind un instrument de plată utilizat pe scară largă în Uniunea Europeană. În acest scop, operatorii punctelor respective acceptă plăți electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin unul dintre următoarele:

40.1.1. *cititoare de carduri de plată;*

40.1.2. *dispozitive cu o funcție contactless care permite cel puțin citirea cardurilor de plată.*

40.2. Pentru toate punctele de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, cerințele prevăzute la punctele 40.1. – 40.1.1. se aplică de la instalarea lor.

40.3. În cazul în care operatorul punctului de realimentare cu hidrogen nu este proprietarul punctului respectiv, proprietarul pune la dispoziția operatorului, în conformitate cu acordurile dintre aceștia, punctele de realimentare cu hidrogen cu caracteristici tehnice care să permită operatorului să respecte obligațiile prevăzute la punctele 40.1. – 40.1.2..

41. Prețurile practicate de operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului trebuie să fie rezonabile, ușor și clar comparabile, transparente și nediscriminatorii. Operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului nu fac discriminări, prin prețurile percepute, între utilizatorii finali și furnizorii de servicii de mobilitate, nici între diferiții furnizori de servicii de mobilitate. Cu toate acestea, nivelul prețurilor poate fi diferit, dar numai dacă diferența este motivată în mod obiectiv.

42. Operatorii punctelor de realimentare cu hidrogen afișează în mod clar informațiile privind prețul ad-hoc per kg în stațiile de realimentare cu hidrogen disponibile publicului pe care le exploatează, astfel încât respectivele informații să fie cunoscute de utilizatorii finali înainte de a iniția o sesiune de realimentare și să se faciliteze compararea prețurilor.

43. Operatorii stațiilor de realimentare cu hidrogen accesibile publicului pot furniza clienților

servicii de realimentare cu hidrogen pe bază contractuală, inclusiv în numele și în contul altor furnizori de servicii de mobilitate. Furnizorii de servicii de mobilitate percep utilizatorilor finali prețuri rezonabile, transparente și nediscriminatorii. Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali toate informațiile privind prețurile, specifice sesiunii de realimentare preconizate, înainte de începerea acesteia, prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, făcând o distincție clară între toate componentele de preț percepute de operatorul punctului de realimentare cu hidrogen, inclusiv costurile aplicabile de roaming electronic și alte taxe sau tarife aplicate de aceștia.

Capitolul 8

Infrastructura pentru metanul lichefiat pentru vehiculele de transport rutier

44. Până la 31 decembrie 2030, organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor, prin intermediul Societății pe Acțiuni „Administrația Națională a Drumurilor”, se asigură că este instalat un număr corespunzător de puncte de realimentare cu metan lichefiat accesibile publicului, cel puțin de-a lungul rețelei centrale TEN-T, pentru a permite autovehiculelor grele care funcționează cu metan lichefiat să circule în întreaga țară, în cazul în care există cerere, cu condiția ca costurile să nu fie disproporționate în raport cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile de mediu.

45. Operatorii punctelor de realimentare cu metan lichefiat afișează în mod clar informațiile privind prețul în stațiile de realimentare cu metan lichefiat disponibile publicului pe care le exploatează, astfel încât respectivele informații să fie cunoscute de utilizatorii finali înainte de a iniția o sesiune de realimentare și să se faciliteze compararea prețurilor.

Capitolul 9

Obiective privind alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime

46. Ministerul Energiei, în colaborare cu Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Agenția Proprietății Publice și Agenția Națională de Reglementare în Energetică, vor elabora politicile publice și reglementările necesare, astfel încât să se asigure că de către operatori în porturile maritime TEN-T este furnizată o alimentare minimă cu energie electrică de la mal pentru navele container maritime și navele maritime de pasageri.

În acest scop, Ministerul Energiei, în colaborare cu Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Agenția Proprietății Publice și Agenția Națională de Reglementare în Energetică, iau măsurile necesare pentru a se asigura că, până la 31 decembrie 2035:

46.1. porturile maritime din rețeaua globală TEN-T și porturile maritime din rețeaua centrală TEN-T, în cazul cărora numărul mediu anual de escale în port ale navelor amarrate la cheu din ultimii trei ani, efectuate de navele container maritime de peste 5 000 de tone brute, este mai mare de 100, sunt echipate pentru a furniza în fiecare an alimentarea cu energie electrică de la mal pentru cel puțin 90 % din numărul total de escale în port ale navelor container maritime de peste 5 000 de tone brute care sunt amarrate la cheu în portul maritim respectiv;

46.2. porturile maritime din rețeaua globală TEN-T și porturile maritime din rețeaua centrală TEN-T, în cazul cărora numărul mediu anual de escale în port ale navelor amarrate la cheu din ultimii trei ani, efectuate de navele maritime de pasageri de tip Ro-Ro de peste 5 000 de tone brute și de ambarcațiunile maritime de pasageri de mare viteză de peste 5 000 de tone brute, este mai mare de 40, sunt echipate pentru a furniza în fiecare an alimentarea cu energie electrică de la mal pentru cel puțin 90 % din numărul total de escale în port ale navelor maritime de pasageri de tip Ro-Ro de peste 5 000 de tone brute și ale ambarcațiunilor maritime de pasageri de mare viteză de peste 5 000 de tone brute care sunt amarrate la cheu în portul maritim respectiv;

46.3. porturile maritime din rețeaua globală TEN-T și porturile maritime din rețeaua centrală TEN-

T, în cazul cărora numărul mediu anual de escale în port ale navelor amarrate la cheu din ultimii trei ani, efectuate de navele maritime de pasageri de peste 5 000 de tone brute altele decât navele maritime de pasageri de tip Ro-Ro și ambarcațiunile maritime de pasageri de mare viteză, este mai mare de 25, sunt echipate pentru a furniza în fiecare an alimentarea cu energie electrică de la mal pentru cel puțin 90 % din numărul total de escale în port ale navelor maritime de pasageri de peste 5 000 de tone brute altele decât navele maritime de pasageri de tip Ro-Ro și ambarcațiunile maritime de pasageri de mare viteză care sunt amarrate la cheu în portul maritim respectiv.

47. Escalele în port ale următoarelor nave nu se iau în considerare la determinarea numărului total de escale în port ale navelor amarrate la cheu în portul maritim în cauză în conformitate cu pct. 46.1. de la prezentul capitol, dacă:

47.1. sunt amarrate la cheu pentru mai puțin de două ore, perioadă calculată pe baza orei de sosire și a orei de plecare, monitorizate și înregistrate în conformitate cu capitolul 15;

47.2. utilizează tehnologii cu emisii zero care respectă cerințele generale pentru astfel de tehnologii prevăzute în anexa 3 și sunt enumerate și specificate în actele delegate și în actele de punere în aplicare adoptate în conformitate cu prezentul capitol, pentru întregul lor necesar de energie electrică la dană, în timp ce sunt amarrate la cheu;

47.3. din cauza unor circumstanțe neprevăzute independente de controlul navei, trebuie să efectueze o escală neprogramată în port, care nu este efectuată în mod sistematic, din motive de siguranță sau de salvare de vieți omenești pe mare, altele decât cele deja excluse în temeiul capitolului 3;

47.4. nu pot să se racordeze la OPS deoarece, în mod excepțional, stabilitatea rețelei electrice este pusă în pericol din cauză că energia electrică disponibilă la mal este insuficientă pentru a satisface necesarul de energie electrică al navei la dană;

47.5. pentru o perioadă limitată, sunt nevoite să utilizeze generatorul de la bord, în situații de urgență care prezintă un risc imediat pentru viață, pentru navă sau pentru mediu ori din alte motive de forță majoră;

Capitolul 10

Obiective privind alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile interioare

48. Ministerul Energiei, în colaborare cu Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Agenția Proprietății Publice și Agenția Națională de Reglementare în Energetică, vor elabora politicile publice și reglementările necesare, astfel încât să se asigure că de către operatori se asigură:

48.1. cel puțin o instalație care furnizează energie electrică de la mal navelor de navigație interioară este instalată în toate porturile interioare din rețeaua centrală TEN-T până la 31 decembrie 2030;

48.2. cel puțin o instalație care furnizează energie electrică de la mal navelor de navigație interioară este instalată în toate porturile interioare din rețeaua globală TEN-T până la 31 decembrie 2035.

49. Operatorii punctelor de realimentare cu energie electrică afișează în mod clar informațiile privind prețul, astfel încât respectivele informații să fie cunoscute de utilizatorii finali înainte de a iniția o sesiune de realimentare și să se faciliteze compararea prețurilor.

Capitolul 11

Obiective privind aprovizionarea cu metan lichefiat în porturile maritime

50. Ministerul Energiei, în colaborare cu Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Agenția Proprietății Publice și Agenția Națională de Reglementare în Energetică, vor elabora

politicile publice și reglementările necesare, astfel încât de către operatori, să se asigure un număr adecvat de puncte de realimentare cu metan lichefiat sunt instalate în porturile maritime situate în rețeaua centrală TEN-T menționate la alineatul (2), pentru a permite navelor maritime să circule în întreaga rețea centrală TEN-T până la 31 decembrie 2035. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, cooperează cu statele membre învecinate atunci când este necesar pentru a asigura acoperirea corespunzătoare a rețelei centrale TEN-T.

51. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor, desemnează, în cadrele de politici, porturile maritime situate în rețeaua centrală TEN-T care urmează să asigure accesul la punctele de realimentare cu metan lichefiat menționate la pct. 11.1., luând în considerare dezvoltarea portuară, punctele de realimentare cu metan lichefiat existente și cererea efectivă de pe piață, inclusiv tendințele pe termen scurt și lung, precum și alte evoluții.

Capitolul 12

Obiective privind alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționate

52. Ministerul Energiei, în colaborare cu Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, Agenția Proprietății Publice și Agenția Națională de Reglementare în Energetică, vor elabora politicile publice și reglementările necesare, astfel încât să se asigure că de către operatori, în toate aeroporturile din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T, alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționate este asigurată:

52.1. până la 31 decembrie 2034, la toate pozițiile de staționare cu contact utilizate pentru operațiuni de transport aerian comercial pentru îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor sau pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor;

52.2. până la 31 decembrie 2039, la toate pozițiile de staționare la distanță utilizate pentru operațiuni de transport aerian comercial pentru îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor sau pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor.

53. Organul central de specialitate din domeniul transporturilor poate scuti aeroporturile din rețeaua TEN-T cu mai puțin de 10 000 de mișcări de zboruri comerciale pe an, ca medie în ultimii trei ani, de obligația de a furniza energie electrică aeronavelor staționate în toate pozițiile de staționare la distanță.

54. Prevederile pct. 52.1. nu se aplică pozițiilor de staționare destinate special degivrării, pozițiilor de staționare din interiorul zonelor militare desemnate și pozițiilor de staționare destinate special aeronavelor de aviație generală cu o greutate maximă la decolare mai mică de 5,7 tone.

55. Începând cu 1 ianuarie 2040 cel târziu, organul central de specialitate din domeniul transporturilor, împreună cu autoritatea administrativă din subordine competentă în domeniul transportului aerian, iau măsurile necesare pentru a se asigura că energia electrică furnizată în temeiul pct. 52.1. provine din rețeaua de energie electrică sau este produsă la fața locului fără a utiliza combustibili fosili.

Capitolul 13

Infrastructura feroviară

56. În ceea ce privește infrastructura feroviară care nu sunt parte a rețelei transeuropene de transport, organul central de specialitate din domeniul transporturilor, prin intermediul autorității administrative din subordine competentă în domeniul transportului feroviar, evaluează, pentru tronsoanele feroviare care nu pot fi complet electrificate din motive tehnice sau de rentabilitate, posibilitatea de a dezvolta tehnologii și sisteme de propulsie bazate pe combustibili alternativi, cum ar fi trenurile alimentate cu hidrogen sau cu baterii și, dacă este cazul, eventualele nevoi în materie de infrastructură de reîncărcare și de realimentare.

57. În cazul dezvoltării infrastructurii de reîncărcare și de realimentare bazată pe combustibili

alternativi, operatorii punctelor de realimentare afișează în mod clar informațiile privind prețul, astfel încât respectivele informații să fie cunoscute de utilizatori înainte de a iniția o sesiune de realimentare și să se faciliteze compararea prețurilor.

Capitolul 14 **Planificare strategică**

58. După aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, organul central de specialitate din domeniul transporturilor în colaborare cu Ministerul Energiei, vor pregăti și transmite la solicitare Comisiei Europene, un proiect de cadru național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante.

59. Cadru național de politică cuprinde cel puțin următoarele:

59.1. o evaluare a situației actuale și a dezvoltării viitoare a pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor, precum și a dezvoltării infrastructurii pentru combustibili alternativi, luând în considerare accesul intermodal la infrastructura pentru combustibili alternativi și, după caz, continuitatea transfrontalieră și dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternative pe întreg teritoriu țării;

59.2. ținte și obiective naționale în temeiul capitolelor 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 și 12 pentru care prezentul regulament prevede obiective naționale obligatorii;

59.3. politicile și măsurile necesare pentru a asigura atingerea țintelor și a obiectivelor obligatorii menționate pct. 59.2.;

59.4. măsuri, planificate sau adoptate, de promovare a instalării infrastructurii pentru combustibili alternativi pentru parcurile de vehicule captive, în special pentru stațiile de reîncărcare și stațiile de realimentare cu hidrogen pentru serviciile de transport public și pentru stațiile de reîncărcare pentru folosirea în comun a autoturismelor;

59.5. măsuri, planificate sau adoptate, de încurajare și de facilitare a instalării de stații de reîncărcare pentru vehiculele ușoare și grele în locuri private care nu sunt accesibile publicului;

59.6. măsuri, planificate sau adoptate, de promovare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în nodurile urbane, în special în ceea ce privește punctele de reîncărcare accesibile publicului;

59.7. măsuri, planificate sau adoptate, de promovare a unui număr suficient de puncte de reîncărcare de putere înaltă accesibile publicului;

59.8. măsuri, planificate sau adoptate, necesare pentru a se asigura că instalarea și exploatarea punctelor de reîncărcare, inclusiv distribuția geografică a punctelor de reîncărcare bidirecționale, contribuie la flexibilitatea sistemului energetic și la pătrunderea energiei electrice din surse regenerabile în sistemul electric;

59.9. măsuri de asigurare a faptului că punctele de reîncărcare și de realimentare pentru combustibili alternativi accesibile publicului sunt accesibile persoanelor în vârstă, persoanelor cu mobilitate redusă și persoanelor cu dizabilități, în conformitate cu cerințele de accesibilitate prevăzute în actul național prin care se va transpune Directiva (UE) 2019/882;

59.10. măsuri, planificate sau adoptate, de eliminare a posibilelor obstacole în ceea ce privește planificarea, autorizarea, achiziționarea și exploatarea infrastructurii pentru combustibili alternativi;

59.11. o imagine de ansamblu a situației actuale, a perspectivelor și a măsurilor planificate în ceea ce privește instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în porturile maritime, alta decât cea pentru metan lichefiat și alimentarea cu energie electrică de la mal destinată a fi utilizată de către navele maritime, cum ar fi pentru hidrogen, amoniac, metanol și energia electrică;

59.12. o imagine de ansamblu a situației actuale, a perspectivelor și a măsurilor planificate în ceea ce privește instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, cuprinzând obiectivele, principalele etape și finanțarea necesară, pentru trenurile alimentate cu hidrogen sau cu baterii de pe tronsoanele feroviare TEN-T care nu pot fi electrificate;

59.13. o imagine de ansamblu a situației actuale, a perspectivelor și a măsurilor planificate în ceea ce privește instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în aeroporturi, alta decât cea pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționate, cum ar fi pentru reîncărcarea cu energie electrică și realimentarea cu hidrogen a aeronavelor;

59.14. o imagine de ansamblu a situației actuale, a perspectivelor și a măsurilor planificate în ceea ce privește instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în navigația interioară, cum ar fi pentru energie electrică și hidrogen.

60. Cadrul național de politică poate cuprinde următoarele elemente:

60.1. o imagine de ansamblu a situației actuale, a perspectivelor și a măsurilor planificate pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în porturile maritime, cum ar fi pentru energie electrică și hidrogen, pentru servicii portuare astfel cum vor fi definite în actul național care va transpune Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului;

60.2. obiectivele și măsurile naționale de promovare a infrastructurii pentru combustibili alternativi de-a lungul rețelelor rutiere care nu sunt incluse în rețeaua centrală TEN-T sau în rețeaua globală TEN-T, în special în ceea ce privește punctele de reîncărcare accesibile publicului;

60.3. măsuri care să garanteze accesul la infrastructura de reîncărcare și realimentare pe întregul teritoriu al statelor membre, acordând o atenție deosebită zonelor rurale pentru a le asigura accesibilitatea și coeziunea teritorială;

60.4. măsuri prin care să se asigure că densitatea infrastructurii pentru combustibili alternativi accesibilă publicului, disponibilă la nivel național, ține cont de densitatea populației;

60.5. țintele și obiectivele naționale pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi legate de pct. 60.1. – 60.4. pentru care nu sunt stabilite ținte obligatorii în prezentul regulament.

61. Organul central de specialitate în domeniul transporturilor se asigură că, în cadrele naționale de politică, sunt luate în considerare necesitățile diferitelor moduri de transport existente pe teritoriul respectiv.

62. Organul central de specialitate în domeniul transporturilor se asigură că în cadrele naționale de politică sunt luate în considerare, după caz, interesele autorităților regionale și locale, în special dacă este vorba de infrastructura de reîncărcare și de realimentare pentru transportul public, precum și cele ale părților interesate în cauză.

63. În funcție de necesități, organul central de specialitate în domeniul transporturilor cooperează cu statele învecinate, prin consultări sau prin intermediul cadrelor de politică comune, pentru a asigura coerența și coordonarea măsurilor necesare pentru a îndeplini obiectivele prezentului regulament. În special, cooperează la elaborarea de strategii de utilizare a combustibililor alternativi și la instalarea infrastructurii corespunzătoare în transportul naval.

64. Măsurile de sprijin pentru infrastructura pentru combustibili alternativi trebuie să respecte normele relevante naționale, iar după aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană și cele ale Uniunii Europene privind ajutoarele de stat.

65. Organul central de specialitate în domeniul transporturilor pune la dispoziția publicului propriul proiect de cadru național de politică și se asigură că publicului i se oferă din timp posibilități efective de a participa la pregătirea proiectului de cadru național de politică.

66. După aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, organul central de specialitate în

domeniul transporturilor acordă atenția cuvenită tuturor recomandărilor din partea Comisiei Europene în cadrul său național de politică definitiv. Dacă organul central de specialitate în domeniul transporturilor nu dă curs unei recomandări sau unei părți substanțiale a acesteia, acesta prezintă Comisiei Europene o justificare scrisă.

67. După aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, organul central de specialitate în domeniul transporturilor elaborează propriul cadru național de politică definitiv într-o formă ușor de citit și de înțeles și îl notifică.

Capitolul 15

Raportarea națională

68. După aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, o dată la doi ani, organul central de specialitate în domeniul transporturilor va prezenta Comisiei Europene un raport național individual privind progresele înregistrate referitor la punerea în aplicare a cadrului său național de politică. Raportul va fi redactat într-o formă ușor de citit și de înțeles.

69. Raportul național privind progresele înregistrate va cuprinde informațiile prevăzute în anexa 1 și, după caz, va include o justificare relevantă privind gradul de realizare a țintelor și a obiectivelor naționale menționate la capitolul 14., precum și o indicație cu privire la măsurile care trebuie luate pentru a realiza aceste ținte și obiective în viitor.

70. După aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, organul central de specialitate în domeniul transporturilor, de comun cu autoritatea de reglementare, vor evalua o dată la trei ani, modul în care instalarea și funcționarea punctelor de reîncărcare ar putea permite vehiculelor electrice să contribuie în continuare la flexibilitatea sistemului energetic, inclusiv prin participarea lor la piața de echilibrare, precum și la absorbția la o rată mai mare a energiei electrice din surse regenerabile. Evaluarea respectivă ia în considerare toate tipurile de puncte de reîncărcare, inclusiv cele care oferă o reîncărcare inteligentă și bidirecțională și cu orice putere de ieșire, publice sau private, și oferă recomandări în ceea ce privește tipul punctului de reîncărcare, tehnologia de sprijin și distribuția geografică pentru a facilita capacitatea utilizatorilor de a-și integra vehiculele electrice în sistem. Această evaluare identifică măsurile adecvate care trebuie puse în aplicare pentru a îndeplini cerințele stabilite în prezentul regulament, inclusiv cele pentru a asigura corelarea planificării infrastructurii cu planificarea corespunzătoare a rețelei. Respectiva evaluare ține seama de contribuțiile tuturor părților interesate și este pusă la dispoziția publicului. Organul central de specialitate în domeniul transporturilor poate solicita autorității de reglementare suport și orice informații necesare în efectuarea respectivei evaluări. Pe baza rezultatelor evaluării, organul central de specialitate în domeniul transporturilor ia, dacă este necesar, măsuri corespunzătoare pentru a instala puncte de reîncărcare suplimentare și include aceste măsuri în rapoartele privind progresele înregistrate menționate la pct. 70. din prezentul regulament. Evaluarea și măsurile vor fi luate în considerare de către operatorii de sistem în planurile de dezvoltare a rețelei la art. 37 și art 68 din Legea nr. 164/2025 cu privire la energia electrică.

71. Pe baza informațiilor primite de la operatorii de transport și de sistem și de la operatorii de distribuție, organul central de specialitate în domeniul transporturilor de comun cu Ministerul Energiei, după aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, evaluează o dată la trei ani, contribuția potențială a reîncărcării bidirecționale la reducerea costurilor pentru utilizatori și pentru sistem și la creșterea ponderii energiei electrice din surse regenerabile în sistemul de energie electrică. Evaluarea respectivă este pusă la dispoziția publicului. Pe baza rezultatelor evaluării, organul central de specialitate în domeniul transporturilor ia, dacă este necesar, măsuri corespunzătoare pentru a ajusta disponibilitatea și distribuția geografică a punctelor de reîncărcare bidirecționale în zonele private și le include în raportul național privind progresele înregistrate menționat la pct. 68..

Capitolul 16

Conținutul, structura și formatul cadrelor naționale de politică și al rapoartelor naționale privind progresele înregistrate și monitorizarea progreselor

72. După aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, organul central de specialitate în domeniul transporturilor în temeiul capitolului 14, va transmite Comisiei Europene cadrele naționale de politică și conținutul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate în temeiul capitolului 15 pct. 70..

73. După aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, în fiecare an până la 31 martie, organul central de specialitate în domeniul transporturilor va raporta Comisiei Europene puterea de ieșire totală cumulată de reîncărcare, numărul de puncte de reîncărcare instalate accesibile publicului și numărul de vehicule electrice cu baterie și de vehicule electrice hibride reîncărcabile înregistrate pe teritoriul lor la data de 31 decembrie a anului precedent, în conformitate cu cerințele stabilite în anexa 3.

Capitolul 17

Informații pentru utilizatori

74. Se pun la dispoziție utilizatorilor informații relevante, coerente și clare cu privire la autovehiculele introduse pe piață care pot fi reîncărcate sau realimentate în mod regulat.

Informațiile respective sunt puse la dispoziție:

74.1. în manualele autovehiculelor și pe autovehicule, de către producători, atunci când aceste vehicule sunt introduse pe piață;

74.2. la punctele de reîncărcare și de realimentare, de către operatorii punctelor de reîncărcare și de realimentare; și

74.3. în reprezentanțele companiilor de autovehicule, de către distribuitori.

75. Compatibilitatea vehiculelor și infrastructurilor sau a combustibililor și vehiculelor care intră sub incidența pct. 74. de la prezentul capitol se determină în conformitate cu specificațiile tehnice menționate la punctele 10.1 și 10.2 din anexa 2.

Atunci când astfel de specificații tehnice fac trimitere la o reprezentare grafică, inclusiv la un sistem de codificare cu culori, reprezentarea grafică trebuie să fie simplă și ușor de înțeles.

Această reprezentare grafică se plasează într-un mod clar vizibil:

75.1. de către operatorii punctelor de realimentare, la pompele relevante și la ajutoarele acestora la toate punctele de realimentare pe care le exploatează, de la data la care combustibilii sunt introduși pe piață;

75.2. de către producător, în imediata apropiere a tuturor capacelor rezervoarelor autovehiculelor recomandate pentru respectivul combustibil și compatibile cu acesta și în manualele autovehiculelor atunci când asemenea autovehicule sunt introduse pe piață.

76. Atunci când prețurile combustibililor sunt afișate la o stație de realimentare, autoritatea de reglementare se asigură că se afișează, în scop informativ, un comparator al prețurilor unitare relevante, după caz și în special pentru hidrogen, în conformitate cu metodologia comună pentru compararea prețurilor unitare ale combustibililor alternativi menționată la punctul 10.3 din anexa 2.

77. Atunci când dispozițiile privind etichetarea standardelor europene respective vor fi actualizate sau vor fi elaborate noi standarde europene pentru combustibilii alternativi, cerințele

corespunzătoare privind etichetarea se aplică tuturor punctelor de reîncărcare și de realimentare în termen de cel mult 24 luni de la adoptarea actului de punere în aplicare relevant, precum și tuturor autovehiculelor de la data intrării în vigoare a actului de punere în aplicare relevant.

Capitolul 18

Dispoziții privind datele

78. Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică concomitent cu înregistrarea la cerere a operatorilor de puncte de reîncărcare și furnizorilor de servicii de mobilitate, atribuie acestora coduri unice („ID codes”) de indentificare IDRO (Identificare Digitală pentru Reglementarea Operatorilor), pentru a identifica cel puțin operatorii de puncte de reîncărcare și furnizorii de servicii de mobilitate.

78.1. În termen de 12 luni de la intrarea în vigoare a prezentului Regulament, Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică va institui cadrul de reglementare intern privind procedura de înregistrare a operatorilor de puncte de reîncărcare și furnizorilor de servicii de mobilitate în “Sistemul informatic eCarburanți”, precum va stabili și drepturile și obligațiile operatorilor punctelor de reîncărcare și ale furnizorilor de servicii de mobilitate, dar și consecințele juridice în cazul neprezentării informațiilor de către operatorii respectivi.

78.2. Operatorii de puncte de reîncărcare și furnizorii de servicii de mobilitate după expirarea termenului indicat la pct. 78.1. sunt obligați să solicite înregistrarea sa în “Sistemul informatic eCarburanți”, iar după înregistrare, să furnizeze Agenției toate categoriile de date și informații necesare Agenției pentru reflectarea acestora în “Sistemul informatic eCarburanți”.

79. Până la 14 aprilie 2030, operatorii de puncte de reîncărcare și de puncte de realimentare pentru combustibili alternativi accesibile publicului sau, în conformitate cu acordurile dintre aceștia, proprietarii acestor puncte, asigură gratuit disponibilitatea datelor statice și dinamice privind infrastructura pentru combustibili alternativi pe care o exploatează sau privind serviciile legate inerent de această infrastructură, pe care le furnizează sau le externalizează. Se pun la dispoziție următoarele tipuri de date:

79.1. date statice pentru punctele de reîncărcare și punctele de realimentare cu combustibili alternativi accesibile publicului exploatare de aceștia:

79.1.1. amplasarea geografică a punctelor de reîncărcare și a punctelor de realimentare cu combustibili alternativi;

79.1.2. numărul de conectori;

79.1.3. numărul de locuri de parcare pentru persoanele cu dizabilități;

79.1.4. datele de contact ale proprietarului și operatorului stației de reîncărcare și de realimentare;

79.1.5. programul de lucru;

79.2. date statice suplimentare pentru punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatare de aceștia:

79.2.1. codurile de identificare, cel puțin ale operatorului punctului de reîncărcare;

79.2.2. tipul conectorului;

79.2.3. tipul curentului (CA/CC);

79.2.4. puterea maximă de ieșire (kW) a stației de reîncărcare;

79.2.5. puterea maximă de ieșire (kW) a punctului de reîncărcare;

79.2.6. compatibilitatea cu tipul de vehicul;

79.3. date dinamice pentru punctele de reîncărcare și punctele de realimentare pentru combustibili alternativi accesibile publicului exploatate de aceștia:

79.3.1. starea de funcționare (operațional/scos din funcțiune);

79.3.2. disponibilitatea (în uz/scos din uz);

79.3.3. prețul ad-hoc;

79.3.4. energia electrică furnizată este 100 % din surse regenerabile (da/nu).

Cerințele prevăzute la pct. 79.3.3. nu se aplică punctelor de reîncărcare accesibile publicului care nu necesită efectuarea unei plăți pentru serviciul de reîncărcare.

80. După aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, fiecare operator de puncte de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi accesibile publicului sau, în conformitate cu acordurile dintre aceștia, proprietarul punctelor respective instituie o interfață de programare a aplicațiilor (IPA) care oferă acces liber și nerestricționat la datele menționate la pct. 79. și transmite informații privind IPA respective punctelor naționale de acces.

IPA a fiecărui operator de puncte de reîncărcare și de realimentare sau, în conformitate cu acordurile dintre aceștia, IPA a proprietarului punctelor respective respectă cerințele tehnice comune stabilite de Comisia Europeană în actele delegate pentru a permite un schimb de date automatizat și uniform între operatorii punctelor de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului și utilizatorii de date.

81. Până la 31 decembrie 2030, organul central de specialitate în domeniul transporturilor, se asigură că datele menționate la pct. 79. de la prezentul capitol sunt puse la dispoziția tuturor utilizatorilor de date în mod deschis și nediscriminatoriu prin punctele naționale de acces, în conformitate cu dispozițiile relevante referitoare la astfel de date din actul național care transpune Regulamentul delegat (UE) 2022/670 și cu respectarea specificațiilor complementare suplimentare care ar putea fi adoptate în conformitate cu pct. 79. de la prezentul capitol. Iar după aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, în cazul în care în Republica Moldova se vor agrega date în cadrul punctelor naționale de acces, acestea vor putea furniza datele respective unui punct european comun de acces prin intermediul unei IPA.

82. Actele delegate și de punere în aplicare vor prevedea perioade de tranziție rezonabile înainte ca dispozițiile pe care le conțin sau modificările acestora să devină obligatorii pentru operatorii sau proprietarii de puncte de reîncărcare și de puncte de realimentare cu combustibili alternativi.

Capitolul 19

Specificațiile tehnice

83. Se aplică specificațiile tehnice prevăzute în anexa 2.

84. În cazul în care după aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, actele delegate menționate la pct. 82. Nr. se aplică infrastructurilor existente, respectivele acte delegate se bazează pe o analiză cost-beneficiu care urmează să fie transmisă Parlamentului European și Consiliului împreună cu actele delegate respective.

85. În cazul în care după aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, standardele europene ce stabilesc specificațiile tehnice ale unui combustibil vor fi elaborate după adoptarea unui act de punere în aplicare menționat la capitolul 17 și includ dispoziții care impun etichetarea pentru a indica conformitatea cu standardele în cauză și pentru a face trimitere la o reprezentare grafică, inclusiv la sisteme de codificare a culorilor, modificările anexei 2 adoptate prin actele delegate menționate la prezentul capitol includ o indicație cu privire la standardele sau actele de punere în aplicare respective care urmează să fie aplicate și, după caz, abrogă actele de punere în aplicare relevante.

86. Modificările anexei nr. 2 care vor fi adoptate prin actele delegate menționate pct. 82. Vor include perioade de tranziție rezonabile pentru orice specificații tehnice pe care actele delegate respective le introduc sau le modifică, pe parcursul cărora acestea nu sunt obligatorii pentru infrastructura în cauză.

Raportarea

Raportul național privind progresele înregistrate menționat la capitolul 15 include cel puțin următoarele elemente:

1. stabilirea obiectivelor:

1.1. previziuni privind utilizarea vehiculelor pentru data de 31 decembrie a anilor 2027, 2030 și 2035 pentru:

1.1.1. vehicule ușoare, separat pentru vehiculele electrice ușoare cu baterie, vehiculele electrice hibride reîncărcabile ușoare și vehiculele ușoare alimentate cu hidrogen;

1.1.2. vehicule grele, separat pentru vehiculele electrice grele cu baterie și vehiculele grele alimentate cu hidrogen;

1.2. obiective pentru data de 31 decembrie 2027, 2030 și 2035 pentru:

1.2.1. infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice ușoare: numărul de stații de reîncărcare și puterea de ieșire (clasificarea stațiilor de reîncărcare în conformitate cu anexa 3);

1.2.2. dezvoltarea stațiilor de reîncărcare pentru vehicule electrice ușoare care nu sunt accesibile publicului, dacă este cazul;

1.2.3.—infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice grele: numărul de stații de reîncărcare și puterea de ieșire;

1.2.4. dezvoltarea stațiilor de reîncărcare pentru vehicule electrice grele care nu sunt accesibile publicului, dacă este cazul;

1.2.5. stații de realimentare cu hidrogen: numărul de stații de realimentare, capacitatea stațiilor de realimentare și conectorul furnizat;

1.2.6. stații rutiere de realimentare cu metan lichefiat: numărul de stații de realimentare și capacitatea stațiilor;

1.2.7. puncte de realimentare cu metan lichefiat în porturile maritime din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T, inclusiv amplasarea (portul) și capacitatea pentru fiecare port;

1.2.8. alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T, inclusiv amplasarea exactă (portul) și capacitatea fiecărei instalații din port;

1.2.9. alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile interioare din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T, inclusiv amplasarea (portul) și capacitatea;

1.2.10. alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționate, numărul de instalații pentru fiecare aeroport din rețeaua centrală TEN-T sau aeroport din rețeaua globală TEN-T;

1.2.11. alte ținte și obiective naționale pentru care nu există obiective naționale obligatorii la nivelul Uniunii, dacă este cazul. Pentru infrastructura pentru combustibili alternativi din porturi, aeroporturi și pentru transportul feroviar, trebuie raportate amplasarea și capacitatea/dimensiunea instalației;

2. ratele de utilizare: pentru categoriile menționate la punctul 1 litera (b), raportarea utilizării infrastructurii respective;
3. nivelul realizării Țintelor naționale privind introducerea combustibililor alternativi în diferitele moduri de transport (rutier, feroviar, pe apă și aerian):
 - 3.1. nivelul de realizare a obiectivelor de instalare a infrastructurii menționate la punctul 1 litera (b) pentru toate modurile de transport aplicabile, în special pentru stațiile de reîncărcare, sistemul rutier electric (dacă este cazul), stațiile de realimentare cu hidrogen, alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime și în porturile interioare, buncherajul metanului lichefiat în porturile maritime din rețeaua centrală TEN-T, alte infrastructuri pentru combustibili alternativi în porturi, alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționate;
 - 3.2. pentru punctele de reîncărcare, specificarea raportului dintre infrastructura publică și cea privată;
 - 3.3. instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în nodurile urbane;
4. examinarea cazurilor în care Republica Moldova a făcut uz de derogările prevăzute la capitolul 3, capitolul 4 și la capitolul 6;
5. măsuri juridice: informații privind măsurile juridice, care pot consta în măsuri legislative, de reglementare sau administrative de susținere a creării infrastructurii pentru combustibili alternativi, cum ar fi autorizațiile de construire, autorizațiile pentru locuri de parcare, certificarea performanței de mediu a întreprinderilor și concesionarea stațiilor de reîncărcare și de realimentare;
6. informații privind măsurile de politică pentru susținerea punerii în aplicare a cadrului național de politică, inclusiv:
 - 6.1. stimulente directe pentru achiziționarea de mijloace de transport care utilizează combustibili alternativi sau pentru construirea infrastructurii aferente;
 - 6.2. disponibilitatea stimulentei fiscale pentru promovarea mijloacelor de transport care utilizează combustibili alternativi și a infrastructurii relevante;
 - 6.3. utilizarea achizițiilor publice, inclusiv a achizițiilor publice comune, pentru a susține combustibilii alternativi;
 - 6.4. stimulente nefinanciare care să acționeze la nivelul cererii, de exemplu, acces preferențial în zone restricționate, politica de staționare și benzi dedicate;
7. sprijin public pentru instalare și producție, inclusiv:
 - 7.1. alocarea unui buget public anual pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi, defalcat în funcție de combustibilul alternativ și de modul de transport utilizat (rutier, feroviar, pe apă și aerian);
 - 7.2. alocarea unui buget public anual pentru sprijinirea unităților de producție care dezvoltă tehnologii pentru combustibili alternativi, defalcat în funcție de combustibilul alternativ;
 - 7.3. examinarea oricăror nevoi speciale în cursul fazei inițiale de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi;
8. cercetare, dezvoltare tehnologică și activități demonstrative (RTD&D): alocarea unui buget public anual pentru sprijinirea RTD&D privind combustibilii alternativi.

Specificații tehnice

1. Specificații tehnice pentru furnizarea de energie electrică pentru transportul rutier:
 - 1.1. Puncte de reîncărcare de putere normală pentru autovehicule:
 - 1.1.1. punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) de putere normală pentru vehicule electrice trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu prize sau conectori de tip 2 pentru vehicule, conform descrierii din standardul EN 62196-2:2017.
 - 1.2. Puncte de reîncărcare de putere înaltă pentru autovehicule:
 - 1.2.1. punctele de reîncărcare cu curent continuu (CC) de putere normală pentru vehicule electrice trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori ai sistemului de încărcare combinat „Combo 2”, conform descrierii din standardul EN 62196-3:2014;
 - 1.2.2. punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) de putere înaltă pentru vehicule electrice trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori de tip 2, conform descrierii din standardul EN 62196-2:2017;
 - 1.2.3. punctele de reîncărcare cu curent continuu (CC) de putere înaltă pentru vehicule electrice trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori ai sistemului de încărcare combinat „Combo 2”, conform descrierii din standardul EN 62196-3:2014.
 - 1.3. Puncte de reîncărcare pentru autovehicule de categoria L:

Punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) accesibile publicului rezervate vehiculelor electrice din categoria L cu o putere de până la 3,7 kW trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cu cel puțin unul dintre următoarele elemente:

 - 1.3.1. prize de curent sau conectori pentru vehicule de tip 3A, conform descrierii din standardul EN 62196-2:2017 (pentru încărcarea în modul 3);
 - 1.3.2. prize de curent conforme cu standardul IEC 60884-1:2002 +A1:2006 +A2:2013 (pentru încărcarea în modul 1 sau în modul 2).
 - 1.4. Puncte de reîncărcare de putere normală și puncte de reîncărcare de putere înaltă pentru autobuze electrice:
 - 1.4.1. punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) de putere normală și punctele de reîncărcare de putere înaltă pentru autobuzele electrice trebuie să fie echipate cel puțin cu conectori de tip 2, conform descrierii din standardul EN 62196-2:2017;
 - 1.4.2. punctele de reîncărcare cu curent continuu (CC) de putere normală și punctele de reîncărcare de putere înaltă pentru autobuzele electrice trebuie să fie echipate cel puțin cu conectori ai sistemului de încărcare combinat „Combo 2”, conform descrierii din standardul EN 62196-3:2014.
 - 1.5. Dispozitivele automatizate cu interfață de contact pentru autobuze electrice pe bază de reîncărcare conductivă în modul 4, în concordanță cu standardul EN 61851-23-1:2020, sunt echipate cel puțin cu interfețe mecanice și electrice, astfel cum sunt definite în standardul EN 50696:2021, în ceea ce privește:
 - 1.5.1. dispozitivul automatizat de conectare (DAC) montat pe infrastructură (pantograf);

- 1.5.2. dispozitivul automatizat de conectare (DAC) montat pe plafonul vehiculului;
- 1.5.3. dispozitivul automatizat de conectare (DAC) montat sub vehicul;
- 1.5.4. dispozitivul automatizat de conectare (DAC) montat pe infrastructură și conectat la partea laterală sau la plafonul vehiculului.

- 1.6. Specificații tehnice privind conectorul pentru reîncărcarea vehiculelor electrice grele (încărcare cu curent continuu).

- 1.7. Specificații tehnice pentru reîncărcarea statică fără fir cu inducție a autoturismelor și a vehiculelor electrice ușoare.

- 1.8. Specificații tehnice pentru reîncărcarea statică fără fir cu inducție a vehiculelor electrice grele.

- 1.9. Specificații tehnice pentru reîncărcarea dinamică fără fir cu inducție a autoturismelor și a vehiculelor electrice ușoare.

- 1.10. Specificații tehnice pentru reîncărcarea dinamică fără fir cu inducție a vehiculelor electrice grele.

- 1.11. Specificații tehnice pentru reîncărcarea statică fără fir cu inducție a autobuzelor electrice.

- 1.12. Specificații tehnice pentru reîncărcarea dinamică fără fir cu inducție a autobuzelor electrice.

- 1.13. Specificații tehnice pentru sistemul rutier electric pentru alimentarea dinamică cu energie electrică prin linii electrice aeriene prin intermediul unui pantograf pentru vehicule electrice grele.

- 1.14. Specificații tehnice pentru sistemul rutier electric pentru alimentarea dinamică cu energie la nivelul solului prin șine conductoare pentru autoturisme electrice, vehicule electrice ușoare și vehicule electrice grele.

- 1.15. Specificații tehnice pentru schimbarea bateriilor pentru vehiculele electrice din categoria L.

- 1.16. Dacă este fezabil din punct de vedere tehnic, specificații tehnice pentru schimbarea bateriilor pentru autoturisme electrice și vehicule electrice ușoare.

- 1.17. Dacă este fezabil din punct de vedere tehnic, specificații tehnice pentru schimbarea bateriilor pentru vehiculele electrice grele.

- 1.18. Specificații tehnice pentru stațiile de reîncărcare pentru a asigura accesul utilizatorilor cu dizabilități.

2. Specificații tehnice pentru schimbul de comunicații în sectorul reîncărcării vehiculelor electrice
 - 2.1. Specificații tehnice privind comunicarea dintre vehiculul electric și punctul de reîncărcare (comunicarea vehicul-rețea).
 - 2.2. Specificații tehnice privind comunicarea dintre punctul de reîncărcare și sistemul de gestionare a punctului de reîncărcare (comunicare back-end).

2.3. Specificații tehnice privind comunicarea dintre operatorul punctului de reîncărcare, furnizorii de servicii de electromobilitate și platformele de roaming electronic.

2.4. Specificații tehnice privind comunicarea dintre operatorul punctului de reîncărcare și operatorii sistemului de distribuție.

3. Specificații tehnice pentru furnizarea hidrogenului pentru vehiculele pentru transportul rutier:

3.1. Punctele exterioare de realimentare cu hidrogen care distribuie hidrogen gazos utilizat drept combustibil la bordul autovehiculelor să respecte cel puțin cerințele de interoperabilitate descrise în standardul EN 17127:2020.

3.2. Caracteristicile de calitate ale hidrogenului distribuit de punctele de realimentare cu hidrogen pentru autovehicule să respecte cerințele descrise în standardul EN 17124:2022. Metodele de asigurare a respectării criteriilor de calitate a hidrogenului sunt, de asemenea, descrise în standardul menționat.

3.3. Algoritmii de alimentare să respecte cerințele standardului EN 17127:2020.

3.4. Odată încheiat procesul de certificare a standardului EN ISO 17268:2020, conectorii pentru realimentarea cu hidrogen gazos a autovehiculelor să respecte cel puțin acest standard.

3.5. Specificații tehnice pentru conectorii pentru punctele de realimentare care distribuie hidrogen gazos (comprimat) pentru vehiculele grele.

3.6. Specificații tehnice pentru conectorii pentru punctele de realimentare care distribuie hidrogen lichefiat pentru vehiculele grele.

4. Specificații tehnice pentru metanul pentru transportul rutier:

4.1. Punctele de realimentare cu gaze naturale comprimat (GNC) pentru autovehicule să respecte o presiune de alimentare (presiune de serviciu) de 20,0 MPa (200 bar) la 15 °C. O presiune maximă de alimentare de 26,0 MPa cu „compensarea temperaturii” este permisă în concordanță cu standardul EN ISO 16923:2018.

4.2. Profilul conectorului să fie conform cu Regulamentul nr. 110 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite referitor la părțile I și II din standardul EN ISO 14469:2017.

4.3. Punctele de realimentare cu metan lichefiat pentru autovehicule să respecte o presiune de alimentare mai mică decât presiunea de serviciu maximă admisibilă a rezervorului vehiculului, astfel cum se menționează în standardul EN ISO 16924:2018 „Stații de alimentare cu gaze naturale – Stații GNL pentru alimentarea vehiculelor”. În plus, profilul conectorului respectă standardul EN ISO 12617:2017 „Vehicule rutiere – Conector de realimentare cu gaze naturale lichefiat (GNL) – conector de 3,1 MPa”.

5. Specificații tehnice pentru alimentarea cu energie electrică destinată transportului maritim și navigației interioare:

5.1. Alimentarea cu energie electrică de la mal a navelor maritime, inclusiv proiectarea, instalarea și testarea sistemelor, să respecte cel puțin specificațiile tehnice ale standardului IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022, pentru conexiunile de înaltă tensiune de la mal.

5.2. Fișele, prizele de curent și racordurile pentru nave pentru racordarea la rețeaua de înaltă tensiune de la mal să respecte cel puțin specificațiile tehnice din standardul IEC 62613-1:2019.

5.3. Alimentarea cu energie electrică de la mal pentru navele de navigație interioară să respecte cel puțin standardul EN 15869-2:2019 sau standardul EN 16840:2017, în funcție de cerințele energetice.

5.4. Specificații tehnice pentru punctele de reîncărcare a bateriilor de la mal pentru navele maritime, care să asigure interconectivitatea și interoperabilitatea sistemului pentru navele maritime.

5.5. Specificații tehnice pentru punctele de reîncărcare a bateriilor de la mal pentru navele de navigație interioară, care să asigure interconectivitatea și interoperabilitatea sistemului pentru navele de navigație interioară.

5.6. Specificații tehnice pentru interfețele de comunicare dintre navă și rețeaua portului la sursele de alimentare automată cu energie electrică de la mal și pentru sistemele de reîncărcare a bateriilor pentru navele maritime.

5.7. Specificații tehnice pentru interfețele de comunicare dintre navă și rețeaua portului la sursele de alimentare automată cu energie electrică de la mal și pentru sistemele de reîncărcare a bateriilor pentru navele de navigație interioară.

5.8. Dacă este fezabil din punct de vedere tehnic, specificații tehnice pentru schimbarea și reîncărcarea bateriilor la stațiile de la mal pentru navele de navigație interioară.

6. Specificații tehnice pentru buncherajul hidrogenului pentru transportul maritim și navigația interioară:

6.1. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul hidrogenului gazos (comprimat) pentru navele maritime alimentate cu hidrogen.

6.2. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul hidrogenului gazos (comprimat) pentru navele de navigație interioară alimentate cu hidrogen.

6.3. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul hidrogenului lichefiat pentru navele maritime alimentate cu hidrogen.

6.4. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul hidrogenului lichefiat pentru navele de navigație interioară alimentate cu hidrogen.

7. Specificații tehnice pentru buncherajul metanolului pentru transportul maritim și navigația interioară:

7.1. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul metanolului pentru navele maritime alimentate cu metanol.

7.2. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul metanolului pentru navele de navigație interioară alimentate cu metanol.

8. Specificații tehnice pentru buncherajul amoniacului pentru transportul maritim și navigația

interioară

8.1. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul amoniacului pentru navele maritime alimentate cu amoniac.

8.2. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul amoniacului pentru navele de navigație interioară alimentate cu amoniac.

9. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare cu metan lichefiat destinate transportului maritim și navigației interioare:

9.1. Punctele de realimentare cu metan lichefiat destinate navelor maritime, care nu intră sub incidența Codului internațional pentru construcția și echipamentul navelor pentru transportul în vrac al gazelor lichefiate (Codul IGC), să respecte cel puțin standardul EN ISO 20519:2017.

9.2. Punctele de realimentare cu metan lichefiat destinate navelor de navigație interioară să respecte cel puțin standardul EN ISO 20519:2017 (părțile 5.3-5.7), exclusiv din motive de interoperabilitate.

10. Specificații tehnice privind etichetarea combustibililor:

10.1. Eticheta „Combustibili – Identificarea compatibilității vehiculului – Reprezentare grafică pentru informarea consumatorilor” să fie conformă cu standardul EN 16942:2016⁺A1:2021.

10.2. „Identificarea vehiculelor și compatibilitatea infrastructurilor – Reprezentare grafică pentru informarea consumatorilor cu privire la alimentarea cu energie electrică a vehiculelor electrice” să respecte cel puțin standardul EN 17186:2019.

10.3. Metodologia comună pentru compararea prețului pe unitate al combustibililor alternativi prevăzută în actul național care va transpune Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/732 al Comisiei Europene .

10.4. Specificațiile tehnice pentru stațiile de reîncărcare cu energie electrică și centrele de realimentare cu hidrogen destinate transportului feroviar.

**Cerințe de raportare privind introducerea vehiculelor electrice și a infrastructurii de
reîncărcare accesibilă publicului**

1. Republica Moldova trebuie să își clasifice rapoartele privind introducerea vehiculelor electrice după cum urmează:

1.1. vehicule electrice cu baterie, separat pentru categoriile M_1 , N_1 , $M_{2/3}$ și $N_{2/3}$;

1.2. vehiculele electrice hibride reîncărcabile, separat pentru categoriile M_1 , N_1 , $M_{2/3}$ și $N_{2/3}$.

2. Republica Moldova trebuie să își clasifice rapoartele privind instalarea punctelor de reîncărcare accesibile publicului după cum urmează:

Categorie	Subcategorie	Putere maximă de ieșire	Definiție în conformitate cu capitolul 2 din prezentul regulament
Categorია 1 (curent alternativ – CA)	Punct de reîncărcare lentă cu curent alternativ, monofazic	$P < 7,4 \text{ kW}$	Punct de reîncărcare de putere normală
	Punct de reîncărcare cu curent alternativ de viteză medie, trifazic	$7,4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$	
	Punct de reîncărcare rapidă cu curent alternativ, trifazic	$P > 22 \text{ kW}$	Punct de reîncărcare de putere înaltă
Categorია 2 (curent continuu – CC)	Punct de reîncărcare lentă cu curent continuu	$P < 50 \text{ kW}$	
	Punct de reîncărcare rapidă cu curent continuu	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$	
	Nivelul 1 — Punct de reîncărcare ultrarapidă cu curent continuu	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$	
	Nivelul 2 — Punct de reîncărcare ultrarapidă cu curent continuu	$P \geq 350 \text{ kW}$	

3. Următoarele date trebuie furnizate separat pentru infrastructura de reîncărcare accesibilă publicului destinată vehiculelor ușoare și vehiculelor grele:

3.1. numărul de puncte de reîncărcare, care trebuie comunicat pentru fiecare dintre categoriile de la punctul 2;

3.2. numărul de stații de reîncărcare, care trebuie comunicat pentru fiecare dintre categoriile de la punctul 2;

3.3. puterea totală cumulată a stațiilor de reîncărcare.