

**TABEL DE CONCORDANȚĂ**

<p>Titlul actului UE, inclusiv cea mai recentă modificare, nr. CELEX <b>32023R1804</b>  <b>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</b></p>			
<p><b>Titlul proiectului de act normativ național: Hotărârea Guvernului privind aprobarea Regulamentului privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi</b></p>			
<p><b>Gradul general de compatibilitate: COMPATIBIL</b></p>			
<p>Autoritatea/persoana responsabilă: <b>Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale</b></p>			
<p>Data întocmirii/actualizării: <b>09.03.2026</b></p>			
<b>6 Actul Uniunii Europene</b>	<b>7 Proiectul de act normativ național</b>	<b>8 Gradul de compatibilitate</b>	<b>9 Observații</b>
<p align="center"><i>Articolul 1</i></p> <p align="center"><b>Obiect</b></p> <p>(1) Prezentul regulament stabilește obiective naționale obligatorii pentru instalarea unei infrastructuri suficiente pentru combustibili alternativi în Uniune, pentru vehiculele rutiere, trenuri, nave și aeronavele staționare. Acesta stabilește specificații tehnice și cerințe comune privind informarea utilizatorilor, furnizarea de date și cerințele de plată pentru infrastructura pentru combustibili alternativi.</p>	<p align="center"><b>Capitolul 1</b></p> <p align="center"><b>Principii generale</b></p> <p>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.</p>	Compatibil	Adaptat statutului actual al Republicii Moldova
<p>(2) Prezentul regulament stabilește și norme privind cadrele naționale de politici menționate la articolul 14 care urmează să fie adoptate de statele membre, inclusiv norme privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi acolo unde nu sunt stabilite obiective obligatorii la nivelul Uniunii și privind raportarea referitoare la instalarea unei astfel de infrastructuri.</p>	<p>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.</p>	Compatibil	Adaptat statutului actual al Republicii Moldova
<p>(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,</p>	<p>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</p>	Compatibil	Adaptat statutului actual al Republicii Moldova

<p>transparent și iterativ care are loc între Comisie și statele membre 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 și de acțiunile corespunzătoare ale Comisiei pentru sprijinirea instalării coerente și mai rapide a infrastructurii pentru combustibili alternativi în Republica Moldova.</p>	<p>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.</p>		
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 2</i> <b>Definiții</b></p> <p>În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:</p>	<p style="text-align: center;"><b>Capitolul 2</b> <b>Definiții</b></p> <p>4. În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:</p>		
<p>1. „accesibilitatea datelor” înseamnă posibilitatea de a solicita și de a obține datele în orice moment într-un format care poate fi citit automat;</p>	<p>4.1. „<i>accesibilitatea datelor</i>” - posibilitatea de a solicita și de a obține datele în orice moment într-un format care poate fi citit automat;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>2. „preț ad-hoc” înseamnă prețul pe care operatorul unui punct de reîncărcare sau de realimentare îl percepe unui utilizator final pentru reîncărcare sau realimentare ad-hoc;</p>	<p>4.2. „<i>preț ad-hoc</i>” - prețul pe care operatorul unui punct de reîncărcare sau de realimentare îl percepe unui utilizator final pentru reîncărcare sau realimentare ad-hoc;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>3. „de-a lungul rețelei rutiere TEN-T” înseamnă:</p> <p>(a) 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</p> <p>(b) 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;</p>	<p>4.3. „<i>de-a lungul rețelei rutiere TEN-T</i>” - înseamnă:</p> <p>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</p> <p>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;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>4. „combustibili alternativi” înseamnă combustibili sau surse de energie care servesc, cel puțin parțial, drept substitut pentru sursele de petrol fosil din</p>	<p>4.4. „<i>combustibili alternativi</i>” - 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</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>energia folosită pentru transporturi și care au potențialul de a contribui la decarbonizarea acesteia și de a îmbunătăți performanța de mediu a sectorului transporturilor, inclusiv:</p> <p>(a) „combustibili alternativi pentru vehicule, trenuri, nave sau aeronave cu zero emisii”:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— energie electrică;</li> <li>— hidrogen;</li> <li>— amoniac;</li> </ul> <p>(b) „combustibili din surse regenerabile”:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— combustibilii din biomasă, inclusiv biogazul, și biocombustibilii, în sensul definiției de la articolul 2 punctele 27, 28 și 33 din Directiva (UE) 2018/2001;</li> <li>— combustibilii sintetici și parafinici, inclusiv amoniacul, produși din surse regenerabile de energie;</li> </ul> <p>(c) „combustibili alternativi din surse neregenerabile și combustibili fosili de tranziție”:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— gaz natural în stare gazoasă (gaz natural comprimat – GNC) și în stare lichidă (gaz natural lichefiat – GNL);</li> <li>— gaz petrolier lichefiat (GPL);</li> </ul>	<p>potențialul de a contribui la decarbonizarea acesteia și de a îmbunătăți performanța de mediu a sectorului transporturilor, inclusiv:</p> <p>4.4.1. „combustibili alternativi pentru vehicule, locomotivele trenurilor, nave sau aeronave cu zero emisii”:</p> <p>4.4.1.1 energie electrică;</p> <p>4.4.1.2. hidrogen;</p> <p>4.4.1.3. amoniac;</p> <p>4.4.2. „combustibili din surse regenerabile”:</p> <p>4.4.2.1. combustibilii din biomasă, care pot fi combustibili gazoși și solizi produși din biomasă, precum ar fi:</p> <p>„biogaz” înseamnă gaz combustibil produs din biomasă, care poate fi utilizat în calitate de combustibil pentru producerea energiei sau care poate fi purificat pentru a fi adus la parametri de calitate ai gazelor naturale;</p> <p>„combustibili din biomasă” înseamnă combustibili gazoși și solizi produși din biomasă;</p> <p>4.4.2.2. combustibilii sintetici și parafinici, inclusiv amoniacul, produși din surse regenerabile de energie;</p> <p>4.4.3. „combustibili alternativi din surse neregenerabile și combustibili fosili de tranziție”:</p> <p>4.4.3.1. gaz natural în stare gazoasă (gaz natural comprimat – GNC) și în stare lichidă (gaz natural lichefiat – GNL);</p> <p>4.4.3.2. gaz petrolier lichefiat (GPL);</p>		<p>Noțiunile au fost preluate din Legea 10/2016 care a transpus Directiva (UE) 2018/2001:</p>
---	--	--	---

—combustibili sintetici și parafinici produși din surse neregenerabile de energie;	4.4.3.3. combustibili sintetici și parafinici produși din surse neregenerabile de energie;		
5. „poziție de staționare cu contact” înseamnă o poziție de staționare într-o zonă desemnată a platformei unui aeroport, care este echipată cu o pasarelă de îmbarcare pentru pasageri;	4.5. „ <i>poziție de staționare cu contact</i> ” - poziție de staționare într-o zonă desemnată a platformei unui aeroport, care este echipată cu o pasarelă de îmbarcare pentru pasageri;	Compatibil	
6. „poziție de staționare la distanță” înseamnă o poziție de staționare într-o zonă desemnată a platformei unui aeroport, care nu este echipat cu o pasarelă de îmbarcare pentru pasageri;	4.6. „ <i>poziție de staționare la distanță</i> ” - poziție de staționare într-o zonă desemnată a platformei unui aeroport, care nu este echipat cu o pasarelă de îmbarcare pentru pasageri;	Compatibil	
7. „aeroport din rețeaua centrală TEN-T sau aeroport din rețeaua globală TEN-T” înseamnă un aeroport astfel cum este menționat și clasificat în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;	4.7. „ <i>aeroport din rețeaua centrală TEN-T sau aeroport din rețeaua globală TEN-T</i> ” - - Aeroportul Internațional „Eugen Doga” Chișinău și Aeroportul Internațional Mărculești;	Compatibil	
8. „autentificare automată” înseamnă autentificarea unui vehicul la un punct de reîncărcare prin conectorul de reîncărcare sau prin telematică;	4.8. „ <i>autentificare automată</i> ” - autentificarea unui vehicul la un punct de reîncărcare prin conectorul de reîncărcare sau prin telematică;	Compatibil	
9. „disponibilitatea datelor” înseamnă existența datelor într-un format digital care poate fi citit automat;	4.9. „ <i>disponibilitatea datelor</i> ” - existența datelor într-un format digital care poate fi citit automat;	Compatibil	
10. „vehicul electric cu baterie” înseamnă un vehicul electric care funcționează exclusiv antrenat de motorul electric, fără a utiliza nicio sursă secundară de propulsie;	4.10. „ <i>vehicul electric cu baterie</i> ” - vehicul electric care funcționează exclusiv antrenat de motorul electric, fără a utiliza nicio sursă secundară de propulsie;	Compatibil	
11. „reîncărcare bidirecțională” înseamnă o 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;	4.11. „ <i>reîncărcare bidirecțională</i> ” - 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;	Compatibil	
12. „conector” înseamnă interfața fizică dintre punctul de reîncărcare sau de realimentare și vehicul, prin	4.12. „ <i>conector</i> ” - interfața fizică dintre punctul de reîncărcare sau de realimentare și vehicul, prin	Compatibil	

care se transferă combustibilul sau energia electrică;	care se transferă combustibilul sau energia electrică;		
13. „transport aerian comercial” înseamnă transport aerian comercial în sensul definiției de la articolul 3 punctul 24 din Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(26)</sup> ;	4.13. „ <i>transport aerian comercial</i> ” - operarea unei aeronave pentru transportul de pasageri, mărfuri sau poștă contra unei remunerații sau a altor contraprestații;	Compatibil	Noțiunea a fost preluată din articolul 3 pct. 24 din Regulamentul (UE) 2018/1139:  <i>24. „transport aerian comercial” înseamnă operarea unei aeronave pentru transportul de pasageri, mărfuri sau poștă contra unei remunerații sau a altor contraprestații;</i>
14. „navă container” înseamnă o navă proiectată exclusiv pentru transportul containerelor în cală și pe punte;	4.14. „ <i>navă container</i> ” - navă proiectată exclusiv pentru transportul containerelor în cală și pe punte;	Compatibil	
15. „plată bazată pe contract” înseamnă o plată 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;	4.15. „ <i>plată bazată pe contract</i> ” - 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;	Compatibil	
16. „utilizator de date” înseamnă 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;	4.16. „ <i>utilizator de date</i> ” - 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;	Compatibil	
17. „punct de reîncărcare conectat digital” înseamnă un punct de reîncărcare care poate trimite și primi	4.17. „ <i>punct de reîncărcare conectat digital</i> ” - punct de reîncărcare care poate trimite și primi informații în timp real, poate comunica	Compatibil	

<p>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;</p>	<p>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;</p>		
<p>18. „operator de distribuție” înseamnă un operator de distribuție în sensul definiției de la articolul 2 punctul 29 din Directiva (UE) 2019/944;</p>	<p>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;</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Noțiunea a fost preluată din Legea 164/2025 prin care a fost transpusă Directiva UE) 2019/944</p>
<p>19. „distribuitor” înseamnă un „distribuitor” în sensul definiției de la articolul 3 punctul 43 din Regulamentul (UE) 2018/858 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(27)</sup>;</p>	<p>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;</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Noțiunea a fost preluată din articolul 3 pct. 43 din Regulamentul (UE) 2018/858: 43. „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;</p>
<p>20. „date dinamice” înseamnă date care se schimbă frecvent sau în mod regulat;</p>	<p>4.20. „date dinamice” - date care se schimbă frecvent sau în mod regulat;</p>	<p>Compatibil</p>	

21. „sistem rutier electric” înseamnă o instalație fizică de-a lungul unui drum pentru transferul de energie electrică către un vehicul electric în timp ce vehiculul este în mișcare;	4.21. „ <i>sistem rutier electric</i> ” - instalație fizică de-a lungul unui drum pentru transferul de energie electrică către un vehicul electric în timp ce vehiculul este în mișcare;	Compatibil	
22. „vehicul electric” înseamnă un 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;	4.22. „ <i>vehicul electric</i> ” - 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;	Compatibil	
23. „alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare” înseamnă 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;	4.23. „ <i>alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare</i> ” - 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;	Compatibil	
24. „utilizator final” înseamnă o persoană fizică sau juridică care cumpără un combustibil alternativ pentru utilizare directă într-un vehicul;	4.24. „ <i>utilizator final</i> ” - persoană fizică sau juridică care cumpără un combustibil alternativ pentru utilizare directă într-un vehicul;	Compatibil	
25. „roaming electronic” înseamnă 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;	4.25. „ <i>roaming electronic</i> ” - 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;	Compatibil	
26. „platformă de roaming electronic” înseamnă o 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;	4.26. „ <i>platformă de roaming electronic</i> ” - 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;	Compatibil	
27. „standard european” înseamnă un „standard european” în sensul definiției de la articolul 2	4.27. „ <i>standard european</i> ” - standard adoptat de o organizație de standardizare europeană;	Compatibil	Noțiunea a fost preluată din articolul 3 pct. 43 din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012:

punctul 1 litera (b) din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012;			b) „ <i>standard european</i> ” - standard adoptat de o organizație de standardizare europeană;
28.„aviație generală” înseamnă toate operațiunile de aviație civilă, altele decât serviciile aeriene regulate și operațiunile de transport aerian neregulate contra cost sau prin închiriere;	4.28. „ <i>aviație generală</i> ” - toate operațiunile de aviație civilă, altele decât serviciile aeriene regulate și operațiunile de transport aerian neregulate contra cost sau prin închiriere;	Compatibil	
29.„tonaj brut” (GT) înseamnă tonaj brut în sensul definiției de la articolul 3 litera (e) din Regulamentul (UE) 2015/757 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(28)</sup> ;	4.29. „ <i>tonaj brut</i> ” (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;	Compatibil	Noțiunea a fost preluată din articolul 3 pct. 43 din Regulamentul (UE) 2015/757: e) „ <i>tonaj brut</i> ” (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;
30.„vehicul greu” înseamnă un autovehicul din categoria M <sub>2</sub> , astfel cum figurează la articolul 4 alineatul (1) litera (a) punctul (ii), un autovehicul din categoria M <sub>3</sub> , astfel cum figurează la articolul 4 alineatul (1) litera (a) punctul (iii), un autovehicul din categoria N <sub>2</sub> , astfel cum figurează la articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (ii), sau un autovehicul din categoria N <sub>3</sub> , astfel cum figurează la articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (iii) din Regulamentul (UE) 2018/858;	4.30. „ <i>vehicul greu</i> ” - autovehicul din categoria M <sub>2</sub> 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 M <sub>3</sub> 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 N <sub>2</sub> cu o masă maximă care depășește	Compatibil	Noțiunea a fost preluată din art. 4 alin. (1) lit. (a) pct. (ii), pct. (iii), lit. (b) pct. (ii), pct. (iii) din Regulamentul (UE) 2018/858: „ <i>vehicul greu</i> ” - autovehicul din categoria M <sub>2</sub> cu mai mult de opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului auto și

	3,5 tone, dar care nu depășește 12 tone;; sau un autovehicul din categoria N <sub>3</sub> cu o masă maximă care depășește 12 tone;		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 M <sub>3</sub> 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 N <sub>2</sub> cu o masă maximă care depășește 3,5 tone, dar care nu depășește 12 tone;; sau un autovehicul din categoria N <sub>3</sub> cu o masă maximă care depășește 12 tone;
31.„punct de reîncărcare de putere înaltă” înseamnă un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire mai mare de 22 kW pentru transferul de energie electrică către un vehicul electric;	4.31. „ <i>punct de reîncărcare de putere înaltă</i> ” - punct de reîncărcare cu o putere de ieșire mai mare de 22 kW pentru transferul de energie electrică către un vehicul electric;	Compatibil	
32.„ambarcațiune de pasageri de mare viteză” înseamnă o 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;	4.32. „ <i>ambarcațiune de pasageri de mare viteză</i> ” - 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;	Compatibil	
33.„vehicul ușor” înseamnă un autovehicul din categoria M <sub>1</sub> , astfel cum figurează la articolul 4	4.33. „ <i>vehicul ușor</i> ” - autovehicul din categoria M <sub>1</sub> cu cel mult opt locuri așezate în plus față de locul așezat al conducătorului și fără spațiu pentru	Compatibil	Noțiunea a fost preluată din art. 4 alin. (1) lit. (a) pct. (i), lit. (b) pct. (i) din

<p>alineatul (1) litera (a) punctul (i), sau un autovehicul din categoria N<sub>1</sub>, astfel cum figurează la articolul 4 alineatul (1) litera (b) punctul (i) din Regulamentul (UE) 2018/858;</p>	<p>pasageri în picioare, indiferent dacă numărul locurilor așezate este limitat la locul așezat al conducătorului auto; sau un autovehicul din categoria N<sub>1</sub>, cu o masă maximă care nu depășește 3,5 tone;</p>		<p>Regulamentul (UE) 2018/858: „<i>vehicul ușor</i>” - autovehicul din categoria M<sub>1</sub> 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 N<sub>1</sub>, cu o masă maximă care nu depășește 3,5 tone;</p>
<p>34. „metan lichefiat” înseamnă GNL, biogaz lichefiat sau metan lichefiat sintetic, inclusiv amestecurile acestor combustibili;</p>	<p>4.34. „<i>metan lichefiat</i>” - GNL, biogaz lichefiat sau metan lichefiat sintetic, inclusiv amestecurile acestor combustibili;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>35. „producător” înseamnă un producător în sensul definiției de la articolul 3 punctul 40 din Regulamentul (UE) 2018/858;</p>	<p>4.35. „<i>producător</i>” - 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;</p>		<p>Noțiunea a fost preluată din art. 3 pct. 40 din Regulamentul (UE) 2018/858: 40. „<i>producător</i>” - 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</p>

			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;
36. „furnizor de servicii de mobilitate” înseamnă o persoană juridică care furnizează servicii în schimbul unei remunerații către un utilizator final, inclusiv vânzarea unor servicii de reîncărcare sau de realimentare;	4.36. „ <i>furnizor de servicii de mobilitate</i> ” - persoană juridică care furnizează servicii în schimbul unei remunerații către un utilizator final, inclusiv vânzarea unor servicii de reîncărcare sau de realimentare;	Compatibil	
37. „punct de reîncărcare de putere normală” înseamnă un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire mai mare de 22 kW pentru transferul de energie electrică către un vehicul electric;	4.37. „ <i>punct de reîncărcare de putere normală</i> ” - punct de reîncărcare cu o putere de ieșire mai mare de 22 kW pentru transferul de energie electrică către un vehicul electric;	Compatibil	
38. „punct național de acces” înseamnă o interfață digitală creată de un stat membru, care constituie un punct unic de acces la date;	4.38. „ <i>punct național de acces</i> ” - o interfață digitală creată de un stat membru, care constituie un punct unic de acces la date;	Compatibil	
39. „operator al unui punct de reîncărcare” înseamnă 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;	4.39. „ <i>operator al unui punct de reîncărcare</i> ” - 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;	Compatibil	
40. „operator al unui punct de realimentare” înseamnă entitatea care răspunde de gestionarea și	4.40. „ <i>operator al unui punct de realimentare</i> ” - entitatea care răspunde de gestionarea și	Compatibil	

<p>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;</p>	<p>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;</p>		
<p>41. „navă de pasageri” înseamnă 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;</p>	<p>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;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>42. „serviciu de plată” înseamnă serviciu de plată, în sensul definiției de la articolul 4 punctul 3 din Directiva (UE) 2015/2366 a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(29)</sup>;</p>	<p>4.42. „serviciu de plată” - oricare dintre activitățile comerciale enumerate:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>4.42.5. Emiterea de instrumente de plată și/sau acceptarea de operațiuni de plată.</p> <p>4.42.6. Remiterea de bani.</p> <p>4.42.7. Servicii de inițiere a plății.</p> <p>4.42.8. Servicii de informare cu privire la conturi.;</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Noțiunea a fost preluată din art. 4 pct. 3 din Directiva (UE) 2015/2366:</p> <p>3. „serviciu de plată” înseamnă oricare dintre activitățile comerciale enumerate în anexa I;</p> <p>ANEXA I:</p> <p>I. Servicii care permit plasarea de numerar într-un cont de plăți, precum și toate operațiunile necesare pentru funcționarea unui cont de plăți.</p> <p>II. Servicii care permit retrageri de numerar dintr-un cont de plăți, precum și toate operațiunile necesare pentru funcționarea unui cont de plăți.</p> <p>III. Executarea de operațiuni de plată, inclusiv transferuri de fonduri într-un cont de plăți deschis la prestatorul de servicii de</p>

		<p>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.</p> <p>IV. 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.</p> <p>V. Emiterea de instrumente de plată și/sau acceptarea de operațiuni de plată.</p> <p>VI. Remiterea de bani.</p> <p>VII. Servicii de inițiere a plății.</p>
--	--	--

			VIII. Servicii de informare cu privire la conturi.;
43. „vehicul electric hibrid reîncărcabil” înseamnă un 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;	4.43. „ <i>vehicul electric hibrid reîncărcabil</i> ” - 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;	Compatibil	
44. „putere de ieșire” înseamnă 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;	4.44. „ <i>putere de ieșire</i> ” - 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;	Compatibil	
45. „infrastructură pentru combustibili alternativi accesibilă publicului” înseamnă o 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;	4.45. „ <i>infrastructură pentru combustibili alternativi accesibilă publicului</i> ” - 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;	Compatibil	
46. „cod de răspuns rapid” (cod QR) înseamnă o codificare și vizualizare a datelor conformă cu ISO/IEC 18004:2015;	4.46. „ <i>cod de răspuns rapid</i> ” ( <i>cod QR</i> ) - o codificare și vizualizare a datelor conformă cu ISO/IEC 18004:2015;	Compatibil	
47. „reîncărcare ad-hoc” înseamnă 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	4.47. „ <i>reîncărcare ad-hoc</i> ” - 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	Compatibil	

mai mult decât simpla achiziționare a serviciului de reîncărcare;	mai mult decât simpla achiziționare a serviciului de reîncărcare;		
48. „punct de reîncărcare” înseamnă 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;	4.48. „ <i>punct de reîncărcare</i> ” - 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;	Compatibil	
49. „punct, stație sau grup de reîncărcare destinat vehiculelor ușoare” înseamnă 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;	4.49. „ <i>punct, stație sau grup de reîncărcare destinat vehiculelor ușoare</i> ” - 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;	Compatibil	
50. „punct, stație sau grup de reîncărcare destinat vehiculelor grele” înseamnă 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;	4.50. „ <i>punct, stație sau grup de reîncărcare destinat vehiculelor grele</i> ” - 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;	Compatibil	
51. „grup de reîncărcare” înseamnă una sau mai multe stații de reîncărcare situate într-un anumit loc;	4.51. „ <i>grup de reîncărcare</i> ” - una sau mai multe stații de reîncărcare situate într-un anumit loc;	Compatibil	
52. „stație de reîncărcare” înseamnă o instalație fizică situată într-un anumit loc, formată din unul sau mai multe puncte de reîncărcare;	4.52. „ <i>stație de reîncărcare</i> ” - o instalație fizică situată într-un anumit loc, formată din unul sau mai multe puncte de reîncărcare;	Compatibil	
53. „serviciu de reîncărcare” înseamnă vânzarea sau furnizarea de energie electrică, inclusiv servicii conexe, prin intermediul unui punct de reîncărcare accesibil publicului;	4.53. „ <i>serviciu de reîncărcare</i> ” - vânzarea sau furnizarea de energie electrică, inclusiv servicii conexe, prin intermediul unui punct de reîncărcare accesibil publicului;	Compatibil	

54. „sesiune de reîncărcare” înseamnă 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;	4.54. „ <i>sesiune de reîncărcare</i> ” - 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;	Compatibil	
55. „realimentare ad-hoc” înseamnă 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;	4.55. „ <i>realimentare ad-hoc</i> ” - 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;	Compatibil	
56. „punct de realimentare” înseamnă 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;	4.56. „ <i>punct de realimentare</i> ” - 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;	Compatibil	
57. „serviciu de realimentare cu combustibil” înseamnă vânzarea sau furnizarea oricărui combustibil lichid sau gazos prin intermediul unui punct de realimentare accesibil publicului;	4.57. „ <i>serviciu de realimentare cu combustibil</i> ” - vânzarea sau furnizarea oricărui combustibil lichid sau gazos prin intermediul unui punct de realimentare accesibil publicului;	Compatibil	
58. „sesiune de realimentare cu combustibil” înseamnă 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;	4.58. „ <i>sesiune de realimentare cu combustibil</i> ” - 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;	Compatibil	
59. „stație de realimentare” înseamnă o singură instalație fizică situată într-un anumit loc, formată din unul sau mai multe puncte de realimentare;	4.59. „ <i>stație de realimentare</i> ” - o singură instalație fizică situată într-un anumit loc, formată din unul sau mai multe puncte de realimentare;	Compatibil	
60. „autoritate de reglementare” înseamnă o autoritate de reglementare desemnată de fiecare stat membru în temeiul articolului 57 alineatul (1) din Directiva (UE) 2019/944;	4.60. „ <i>autoritate de reglementare</i> ” – Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică (ANRE), care conform art. 8 alin. 1) din Legea 174/2017 cu privire la energetică și conform pct.	Compatibil	Noțiunea a fost preluată din art. 8 alin. 1) din Legea 174/2017 cu privire la energetică:

	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 energeticii și din domeniul serviciului public de alimentare cu apă și de canalizare.		Autoritatea investită cu competențe de reglementare și de monitorizare a activităților din sectoarele energeticii este Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică
61. „energie din surse regenerabile” înseamnă energie din surse regenerabile în sensul definiției de la articolul 2 al doilea paragraf punctul 1 din Directiva (UE) 2018/2001;	4.61. „ <i>energie din surse regenerabile</i> ” sau „ <i>energie regenerabilă</i> ” - 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, gaz de depozit, gaz provenit din instalațiile de epurare a apelor uzate și biogaz;	Compatibil	Noțiunea a fost preluată din art. 2 al doilea paragraf punctul 1 din Directiva (UE) 2018/2001: „ <i>energie din surse regenerabile</i> ” sau „ <i>energie regenerabilă</i> ” - 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, gaz de depozit, gaz provenit din instalațiile de epurare a apelor uzate și biogaz;
62. „navă de pasageri de tip Ro-Ro” înseamnă 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;	4.62. „ <i>navă de pasageri de tip Ro-Ro</i> ” - 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;	Compatibil	

<p>63. „zonă de parcare sigură și securizată” înseamnă o zonă de parcare accesibilă conducătorilor auto care transportă mărfuri sau pasageri, care a fost certificată în conformitate cu Regulamentul delegat (UE) 2022/1012 al Comisiei <sup>(30)</sup>;</p>	<p>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 certificată în conformitate cu cerințele Regulamentului delegat (UE) 2022/1012 al Comisiei Europene;</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p>64. „alimentarea cu energie electrică de la mal” înseamnă furnizarea de energie electrică de la mal prin intermediul unei interfețe fixe sau mobile standardizate către navele maritime sau navele de navigație interioară amaratate la cheu;</p>	<p>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 amaratate la cheu;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>65. „reîncărcare inteligentă” înseamnă o operațiune de reîncărcare în cazul căreia intensitatea energiei electrice furnizate bateriei este ajustată în timp real, pe baza informațiilor primite prin intermediul comunicațiilor electronice;</p>	<p>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;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>66. „date statice” înseamnă date care nu se modifică frecvent sau în mod regulat;</p>	<p>4.66. „date statice” - date care nu se modifică frecvent sau în mod regulat;</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>67. „rețeaua globală TEN-T” înseamnă o rețea globală în înțelesul articolului 9 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Noțiunea a fost preluată din art. 6 alin. 2) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013: „rețeaua globală TEN-T” - rețea 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.</p>

<p>68. „rețeaua centrală TEN-T” înseamnă o rețea centrală în înțelesul articolului 38 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Noțiunea a fost preluată din art. 6 alin. 3) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013:  <i>„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.</i></p>
<p>69. „port interior din rețeaua centrală TEN-T sau port interior din rețeaua globală TEN-T” înseamnă un port situat pe căi navigabile interioare din rețeaua centrală TEN-T sau din rețeaua globală TEN-T, astfel cum sunt enumerate și clasificate în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;</p>	<p>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;</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Noțiunea a fost preluată din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013:  <i>„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;</i></p>

<p>70. „port maritim din rețeaua centrală TEN-T sau port maritim din rețeaua globală TEN-T” înseamnă un port maritim din rețeaua centrală TEN-T sau din rețeaua globală TEN-T, astfel cum sunt enumerate și clasificate în anexa II la Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;</p>	<p>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;</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Noțiunea a fost preluată din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013:  <i>„port maritim din rețeaua centrală TEN-T sau port maritim din rețeaua globală TEN-T”</i> - 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;</p>
<p>71. „operator de transport și de sistem” înseamnă un operator de transport și de sistem în sensul definiției de la articolul 2 punctul 35 din Directiva (UE) 2019/944;</p>	<p>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;</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Noțiunea a fost preluată din Legea 164/2025 prin care a fost transpusă Directiva UE) 2019/944</p>
<p>72. „nod urban” înseamnă un nod urban în sensul definiției de la articolul 3 litera (p) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Noțiunea a fost preluată din art. 3 lit. (p) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013;</p>

	<p>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;</p>		<p>„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;</p>
	<p>3.73. „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.</p>		
<p><i>Articolul 3</i></p> <p><b>Obiective pentru infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice ușoare</b></p> <p>(1) Statele membre se asigură că pe teritoriul lor sunt instalate stații de reîncărcare pentru vehicule</p>	<p><b>Capitolul 3</b></p> <p><b>Obiective pentru infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice ușoare</b></p> <p>5. Organul central de specialitate în domeniul infrastructurii drumurilor, prin intermediul Societății</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>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.</p> <p>În acest scop, statele membre se asigură că, la sfârșitul fiecărui an, începând cu 2024, sunt îndeplinite cumulativ următoarele obiective privind puterea de ieșire:</p> <p>(a) pentru fiecare vehicul electric ușor cu baterie înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 1,3 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului; și</p> <p>(b) pentru fiecare vehicul electric hibrid reîncărcabil ușor înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 0,80 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului.</p>	<p>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:</p> <p>5.1. pentru fiecare vehicul electric ușor cu baterie înmatriculat pe teritoriul lor, este furnizată o putere de ieșire totală de cel puțin 1,3 kW prin intermediul unor stații de reîncărcare accesibile publicului; și</p> <p>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.</p>		<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p>(2) Atunci când ponderea vehiculelor electrice ușoare cu baterie din totalul parcului de vehicule ușoare înmatriculate pe teritoriul unui stat membru atinge cel puțin 15 %, iar statul membru respectiv demonstrează că punerea în aplicare a cerințelor prevăzute la alineatul (1) al doilea paragraf are efecte negative în acel stat membru prin descurajarea investițiilor private și nu mai este justificată, acesta poate prezenta Comisiei 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.</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>

<p>(3) În termen de șase luni de la primirea unei cereri motivate, transmise în temeiul alineatului (2), Comisia adoptă o decizie motivată în fiecare caz.</p>	<p>Prevederi netranspuse</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile.</p>	
<p>(4) Statele membre asigură o acoperire minimă a punctelor de reîncărcare accesibile publicului, destinate vehiculelor electrice ușoare, situate în rețeaua rutieră de pe teritoriul lor.</p> <p>În acest scop, statele membre se asigură că:</p> <p>(a) 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:</p> <p>(i) până la 31 decembrie 2025, 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;</p> <p>(ii) până la 31 decembrie 2027, 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;</p> <p>(b) 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:</p>	<p>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.</p> <p>În acest scop, se asigură că:</p> <p>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:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p> <p>Conform pct. 13. Din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, care va fi aprobat prin PHG (N.U. 864/MIDR/2025, este stabilită:</p> <p>Fără a aduce atingere prevederilor punctului 22 și dacă nu se prevede altfel în prezentul regulament, segmentul național al TEN-T se dezvoltă treptat în trei etape:</p> <p>13.1. Finalizarea rețelei centrale până la 31 decembrie 2030;</p> <p>13.2. Finalizarea unei rețele centrale extinse</p>

<p>(i) până la 31 decembrie 2027, 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;</p> <p>(ii) până la 31 decembrie 2030, 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;</p> <p>(iii) 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.</p>	<p>60 km între ele și care îndeplinesc următoarele cerințe:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>		<p>până la 31 decembrie 2040; și</p> <p>13.3. Finalizarea unei rețele globale până la 31 decembrie 2050.</p>
<p>(5) Calcularea procentului din lungimea rețelei rutiere globale TEN-T menționat la alineatul (4) litera (b) punctul (i) se bazează pe următoarele elemente:</p> <p>(a) pentru calcularea numitorului: lungimea totală a rețelei rutiere globale TEN-T pe teritoriul statului membru;</p> <p>(b) pentru calcularea numărătorului: 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 alineatul (4) litera (b) punctul (i), 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.</p>	<p>8. Calcularea procentului din lungimea rețelei rutiere globale TEN-T menționat la pct. 5.2.1. se bazează pe următoarele elemente:</p> <p>8.1. pentru calcularea numitorului: lungimea totală a rețelei rutiere globale TEN-T pe teritoriul țării;</p> <p>8.2. pentru calcularea numărătorului: 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. 5.2.1., excluzând orice tronson al rețelei rutiere globale TEN-T dintre două din aceste grupuri de reîncărcare</p>	<p>Compatibil</p>	

	care se află la o distanță mai mare de 60 km unul de celălalt.		
<p>(6) 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:</p> <p>(a) grupul de reîncărcare respectiv să fie ușor accesibil din ambele direcții de deplasare;</p> <p>(b) grupul de reîncărcare respectiv să fie semnalizat corespunzător; și</p> <p>(c) cerințele stabilite la alineatul (4) 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.</p>	<p>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:</p> <p>9.1. grupul de reîncărcare respectiv să fie ușor accesibil din ambele direcții de deplasare;</p> <p>9.2. grupul de reîncărcare respectiv să fie semnalizat corespunzător; și</p> <p>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.</p>	Compatibil	
<p>(7) Prin derogare de la alineatul (4) de la prezentul articol, 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 alineatul (4) de la prezentul articol 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</p>	<p>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. 7.2. 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</p>	Compatibil	Adaptat statutului actual al Republicii Moldova

<p>deplasare, și ca grupul de reîncărcare respectiv să fie ușor accesibil din ambele direcții de deplasare și să fie semnalizat în mod adecvat. Statele membre înștiințează Comisia cu privire la toate cazurile în care au făcut uz de derogarea menționată la prezentul alineat. Statele membre reexaminează aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la articolul 15.</p>	<p>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.</p>		
<p>(8) Prin derogare de la alineatul (4) de la prezentul articol, 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 reduce cu până la 50 % puterea de ieșire totală a unui grup de reîncărcare accesibil publicului destinat vehiculelor ușoare, necesară în temeiul alineatului (4) de la prezentul articol, cu condiția ca grupul de reîncărcare respectiv să deservească o singură direcție de deplasare și ca cerințele prevăzute la alineatul (4) de la prezentul articol 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. Statele membre înștiințează Comisia cu privire la toate cazurile în care au făcut uz de derogarea menționată la prezentul alineat. Statele membre reexaminează aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la articolul 15.</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>

	dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la capitolul 15.		
(9) Prin derogare de la cerința referitoare la distanța maximă de 60 km dintre grupurile de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor ușoare, prevăzută la alineatul (4) literele (a) și (b) de la prezentul articol, statele membre pot permite 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. Statele membre înștiințează Comisia cu privire la toate cazurile în care au făcut uz de derogarea menționată la prezentul alineat. Statele membre reexaminează aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la articolul 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.	Compatibil	Adaptat statutului actual al Republicii Moldova
(10) Dacă un stat membru a notificat Comisiei un caz în care a făcut uz de o derogare menționată la alineatul (7), cerințele prevăzute la alineatul (4) literele (a) și (b) în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare se consideră ca fiind îndeplinite.	Prevederi netranspuse	Prevederi UE neaplicabile.	
(11) Statele membre învecinate se asigură că distanțele maxime menționate la alineatul (4) literele (a) și (b) nu sunt depășite pentru tronsoanele transfrontaliere din rețeaua rutieră centrală TEN-T și din rețeaua rutieră globală TEN-T.	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. 7.2. nu sunt depășite pentru tronsoanele transfrontaliere din	Compatibil	Adaptat statutului actual al Republicii Moldova

	rețeaua rutieră centrală TEN-T și din rețeaua rutieră globală TEN-T.		
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 4</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Obiective pentru infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice grele</b></p> <p>(1) Statele membre asigură o acoperire minimă a punctelor de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele de pe teritoriul lor.</p> <p>În acest scop, statele membre se asigură că:</p> <p>(a) până la 31 decembrie 2025, 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;</p> <p>(b) până la 31 decembrie 2027, 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:</p> <p>(i) 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</p>	<p style="text-align: center;"><b>Capitolul 4</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Obiective pentru infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice grele</b></p> <p>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.</p> <p>În acest scop, se asigură că:</p> <p>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;</p> <p>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:</p> <p>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;</p>	<p style="text-align: center;">Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p> <p>Conform pct. 13. Din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, care va fi aprobat pentru PHG (N.U. 864/MIDR/2025, este stabilit că:</p> <p style="padding-left: 40px;">Fără a aduce atingere prevederilor punctului 22 și dacă nu se prevede altfel în prezentul regulament, segmentul național al TEN-T se dezvoltă treptat în trei etape:</p> <p style="padding-left: 40px;">13.1. Finalizarea rețelei centrale până la 31 decembrie 2030;</p> <p style="padding-left: 40px;">13.2. Finalizarea unei rețele centrale extinse până la 31 decembrie 2040; și</p>

<p>reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW;</p> <p>(ii) 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;</p> <p>(c) până la 31 decembrie 2030, 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;</p> <p>(d) până la 31 decembrie 2030, 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;</p> <p>(e) până la 31 decembrie 2027, în fiecare zonă de parcare sigură și securizată, sunt instalate cel puțin două stații de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor grele electrice, cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 100 kW;</p> <p>(f) până la 31 decembrie 2030, în fiecare zonă de parcare sigură și securizată, sunt instalate cel puțin</p>	<p>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;</p> <p>12.3. 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;</p> <p>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;</p> <p>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 grele electrice, cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 100 kW;</p> <p>14.6. până la 31 decembrie 2032, în fiecare zonă de parcare sigură și securizată, sunt instalate cel puțin</p>		<p>13.3. Finalizarea unei rețele globale până la 31 decembrie 2050.</p>
--	---	--	---

<p>patru stații de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 100 kW;</p> <p>(g) până la 31 decembrie 2025, 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;</p> <p>(h) până la 31 decembrie 2030, 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.</p>	<p>patru stații de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 100 kW;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>		
<p>(2) Calcularea procentului din lungimea rețelei rutiere TEN-T menționat la alineatul (1) literele (a) și (b) se bazează pe următoarele elemente:</p> <p>(a) pentru calcularea numitorului: lungimea totală a rețelei rutiere TEN-T pe teritoriul statului membru;</p> <p>(b) 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 litera (a) sau, respectiv, litera (b) de la alineatul (1), 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.</p>	<p>14.9. Calcularea procentului din lungimea rețelei rutiere TEN-T menționat la pct. 12.1. se bazează pe următoarele elemente:</p> <p>14.9.1. pentru calcularea numitorului: lungimea totală a rețelei rutiere TEN-T pe teritoriul Republicii Moldova;</p> <p>12.9.2. 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.</p>	Compatibil	

<p>(3) 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:</p> <p>(a) grupul de reîncărcare respectiv să fie ușor accesibil din ambele direcții de deplasare;</p> <p>(b) grupul de reîncărcare să fie semnalizat în mod adecvat; și</p> <p>(c) cerințele stabilite la alineatul (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.</p>	<p>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:</p> <p>15.1. grupul de reîncărcare respectiv să fie ușor accesibil din ambele direcții de deplasare;</p> <p>15.2. grupul de reîncărcare să fie semnalizat în mod adecvat; și</p> <p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(4) Prin derogare de la alineatul (1) de la prezentul articol, 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, statele membre pot prevedea ca un grup de reîncărcare accesibil publicului destinat vehiculelor electrice grele să deservească ambele direcții de deplasare, cu condiția ca cerințele prevăzute la alineatul (1) de la prezentul articol 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</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>

<p>fie semnalizat în mod adecvat. Statele membre înștiințează Comisia cu privire la toate cazurile în care au făcut uz de derogarea menționată la prezentul alineat. Statele membre reexaminează aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la articolul 15.</p>	<p>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.</p>		
<p>(5) Prin derogare de la alineatul (1) de la prezentul articol, 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, statele membre pot reduce cu până la 50 % puterea de ieșire totală a unui punct de reîncărcare accesibil publicului destinat vehiculelor grele electrice, necesară în temeiul alineatului (1) de la prezentul articol, cu condiția ca grupul de reîncărcare respectiv să deservească o singură direcție de deplasare și ca celelalte cerințe prevăzute la alineatul (1) de la prezentul articol 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. Statele membre înștiințează Comisia cu privire la toate cazurile în care au făcut uz de derogarea menționată la prezentul alineat. Statele membre reexaminează aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la articolul 15.</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>

<p>(6) Prin derogare de la cerința referitoare la distanța maximă de 60 km dintre grupurile de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele, prevăzută la alineatul (1) litera (c) de la prezentul articol, statele membre pot 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. Statele membre înștiințează Comisia cu privire la cazurile în care au făcut uz de derogările menționate la prezentul alineat. Statele membre reexaminează aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la articolul 15.</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p>(7) Dacă un stat membru a notificat Comisiei un caz în care a făcut uz de o derogare menționată la alineatul (6), cerința prevăzută la alineatul (1) litera (c) în ceea ce privește distanța maximă dintre grupurile de reîncărcare se consideră ca fiind îndeplinite.</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p>(8) Prin derogare de la cerințele prevăzute la alineatul (1) literele (a), (b), (c) și (d) în ceea ce privește puterea de ieșire totală a grupurilor de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele și de la cerința prevăzută la</p>	<p>Prevederi netranspuse</p>		

<p>alineatul (1) litera (c) în ceea ce privește distanța maximă dintre aceste grupuri de reîncărcare, Cipru poate prezenta Comisiei o cerere motivată de autorizare pentru a aplica cerințe mai scăzute în ceea ce privește nivelul de putere de ieșire totală al grupurilor de reîncărcare accesibile publicului destinate vehiculelor electrice grele sau pentru a aplica o distanță maximă mai lungă, de până la 100 km, între aceste grupuri de reîncărcare, ori ambele, cu condiția ca o astfel de cerere, dacă este autorizată, să nu împiedice circulația vehiculelor electrice grele în statul membru respectiv.</p> <p>În termen de șase luni de la primirea unei cereri motivate prezentate în temeiul primului paragraf, Comisia adoptă o decizie motivată în fiecare caz. Orice autorizație acordată Ciprului în temeiul unei astfel de decizii este valabilă pentru o perioadă de maximum patru ani. Dacă Ciprul dorește să prelungească valabilitatea autorizației, acesta poate prezenta Comisiei o nouă cerere motivată înainte de expirarea autorizației.</p>		<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>(9) Până la 31 decembrie 2030, statele membre învecinate se asigură că distanțele maxime dintre grupurile de reîncărcare menționate la alineatul (1) literele (c) și (d) 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, iar statele membre învecinate 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.</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p> <p>Conform pct. 13. Din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, care va fi aprobat pentru PHG (N.U. 864/MIDR/2025, este stabilită că:</p>

			<p>Fără a aduce atingere prevederilor punctului 22 și dacă nu se prevede altfel în prezentul regulament, segmentul național al TEN-T se dezvoltă treptat în trei etape:</p> <p>13.1. Finalizarea rețelei centrale până la 31 decembrie 2030;</p> <p>13.2. Finalizarea unei rețele centrale extinse până la 31 decembrie 2040; și</p> <p>13.3. Finalizarea unei rețele globale până la 31 decembrie 2050.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 5</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Infrastructura de reîncărcare</b></p> <p>(1) 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.</p> <p>La punctele de reîncărcare accesibile publicului instalate începând cu 13 aprilie 2024, reîncărcarea ad-hoc este posibilă folosind un instrument de plată utilizat pe scară largă în Uniune. 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:</p> <p>(a) cititoare de carduri de plată;</p> <p>(b) dispozitive cu o funcție contactless care permite cel puțin citirea cardurilor de plată;</p>	<p style="text-align: center;"><b>Capitolul 5</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Infrastructura de reîncărcare</b></p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>22.1. cititoare de carduri de plată;</p> <p>22.2. dispozitive cu o funcție contactless care permite cel puțin citirea cardurilor de plată;</p>	<p style="text-align: center;">Compatibil</p>	<p style="text-align: center;">Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p> <p>Conform pct. 13. Din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, care va fi aprobat prin PHG (N.U. 864/MIDR/2025, este stabilit că:</p>

<p>(c) 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.</p> <p>Începând cu 1 ianuarie 2027, 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 litera (a) sau (b).</p> <p>Un singur terminal sau dispozitiv de plată menționat la al doilea paragraf poate deservi o serie de puncte de reîncărcare accesibile publicului dintr-un grup de reîncărcare.</p> <p>Cerințele prevăzute la prezentul alineat nu se aplică punctelor de reîncărcare accesibile publicului care nu necesită efectuarea unei plăți pentru serviciul de reîncărcare.</p>	<p>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.</p> <p>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..</p> <p>24. Un singur terminal sau dispozitiv de plată menționat la pct. 20. poate deservi o serie de puncte de reîncărcare accesibile publicului dintr-un grup de reîncărcare.</p> <p>25. Cerințele prevăzute la pct. 20 – 22 nu se aplică punctelor de reîncărcare accesibile publicului care nu necesită efectuarea unei plăți pentru serviciul de reîncărcare.</p>		<p>Fără a aduce atingere prevederilor punctului 22 și dacă nu se prevede altfel în prezentul regulament, segmentul național al TEN-T se dezvoltă treptat în trei etape:</p> <p>13.1. Finalizarea rețelei centrale până la 31 decembrie 2030;</p> <p>13.2. Finalizarea unei rețele centrale extinse până la 31 decembrie 2040; și</p> <p>13.3. Finalizarea unei rețele globale până la 31 decembrie 2050.</p>
<p>(2) 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 alineatul (1), 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</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>reîncărcare accesibil publicului exploatat de ei și în care pun la dispoziție autentificarea automată.</p>	<p>punct de reîncărcare accesibil publicului exploatat de ei și în care pun la dispoziție autentificarea automată.</p>		
<p>(3) 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.</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(4) 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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>încât respectivele informații să fie cunoscute de utilizatorii finali înainte de a iniția o sesiune de reîncărcare și să se faciliteze compararea prețurilor. Componentele de preț aplicabile sunt prezentate în următoarea ordine:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— prețul pe kWh;</li> <li>— prețul pe minut;</li> <li>— prețul pe sesiune; și</li> <li>— orice altă componentă a prețului aplicabilă.</li> </ul> <p>Primul și cel de al doilea paragraf se aplică tuturor punctelor de reîncărcare instalate începând cu 13 aprilie 2024.</p>	<p>respectivele informații să fie cunoscute de utilizatorii finali înainte de a iniția o sesiune de reîncărcare și să se faciliteze compararea prețurilor.</p> <p>28.3. Componentele de preț aplicabile sunt prezentate în următoarea ordine:</p> <p>28.3.1. prețul pe kWh;</p> <p>28.3.2. prețul pe minut;</p> <p>28.3.3. prețul pe sesiune; și</p> <p>28.3.4. orice altă componentă a prețului aplicabilă.</p> <p>28.4. Prevederile pct. 28.1. - 28.3. se aplică tuturor punctelor de reîncărcare instalate.</p>		
<p>(5) 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.</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(6) Statele membre se asigură că autoritățile lor monitorizează periodic piața infrastructurilor de reîncărcare și, în special, că monitorizează</p>	<p>30. Organul central de specialitate în domeniul transporturilor, se asigură că instituțiile subordonate monitorizează periodic piața infrastructurilor de reîncărcare și, în special, că monitorizează</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>

conformitatea operatorilor punctelor de reîncărcare și a furnizorilor de servicii de mobilitate cu alineatele (3) și (5). Statele membre urmăresc, de asemenea, să se asigure că autoritățile lor monitorizează periodic eventualele practici comerciale neloiale care afectează consumatorii.	conformitatea operatorilor punctelor de reîncărcare și a furnizorilor de servicii de mobilitate cu pct. 25. – 27.. 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.		
(7) Până la 14 octombrie 2024, operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatare de ei sunt puncte de reîncărcare conectate digital.	31. Operatorii punctelor de reîncărcare se asigură că toate punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatare de ei sunt puncte de reîncărcare conectate digital.	Compatibil	Adaptat statutului actual al Republicii Moldova
(8) 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.	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.	Compatibil	
(9) Statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura 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.	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.	Compatibil	Adaptat statutului actual al Republicii Moldova
(10) Până la 14 aprilie 2025, 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.	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.	Compatibil	
(11) 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	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	Compatibil	

operatorului să respecte obligațiile prevăzute la alineatele (2), (7), (8) și (10).	operatorului să respecte obligațiile prevăzute la punctele 26., 31., 32., și 34. din prezentul regulament.		
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 6</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Obiective pentru infrastructura de realimentare cu hidrogen a vehiculelor rutiere</b></p> <p>(1) Statele membre se asigură că, pe teritoriul lor, un număr minim de stații de realimentare cu hidrogen accesibile publicului sunt instalate până la 31 decembrie 2030.</p> <p>În acest scop, statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030, 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.</p> <p>Statele membre se asigură că, până la 31 decembrie 2030, în fiecare nod urban este instalată cel puțin o stație de realimentare cu hidrogen accesibilă publicului. Statele membre 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.</p> <p>Statele membre stabilesc, în cadrele lor naționale de politică, o traiectorie liniară clară în vederea îndeplinirii obiectivelor pentru 2030, precum și un obiectiv orientativ clar pentru 2027 care să asigure o</p>	<p style="text-align: center;"><b>Capitolul 6</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Obiective pentru infrastructura de realimentare cu hidrogen a vehiculelor rutiere</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p style="text-align: center;">Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p> <p>Conform pct. 13. Din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, care va fi aprobat prin PHG (N.U. 864/MIDR/2025, este stabilită că:</p> <p style="padding-left: 40px;">Fără a aduce atingere prevederilor punctului 22 și dacă nu se prevede altfel în prezentul regulament, segmentul național al TEN-T se dezvoltă treptat în trei etape:</p> <p style="padding-left: 40px;">13.1. Finalizarea rețelei centrale până la 31 decembrie 2030;</p> <p style="padding-left: 40px;">13.2. Finalizarea unei rețele centrale extinse până la 31 decembrie 2040; și</p> <p style="padding-left: 40px;">13.3. Finalizarea unei rețele globale până la 31 decembrie 2050.</p>

<p>acoperire suficientă a rețelei centrale TEN-T cu scopul de a răspunde cererii în creștere de pe piață.</p>	<p>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.</p>		
<p>(2) Statele membre învecinate se asigură că distanța maximă menționată la alineatul (1) al doilea paragraf nu este depășită pentru tronsoanele transfrontaliere din rețeaua centrală TEN-T.</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p>(3) 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.</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(4) Prin derogare de la alineatul (1) de la prezentul articol, 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, statele membre pot reduce cu până la 50 % capacitatea unei stații de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, necesară în temeiul alineatului (1) de la prezentul articol, 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. Statele membre înștiințează Comisia cu privire la toate cazurile în care au făcut uz de derogarea menționată la prezentul alineat. Statele membre reexaminează aceste cazuri o dată la doi ani în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la articolul 15.</p>	<p>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. 36.1. 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</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>

	în cadrul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la capitolul 15.		
<p>(5) Prin derogare de la alineatul (1) de la prezentul articol, dacă costurile instalării infrastructurii sunt disproporționate în raport cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile pentru mediu, statele membre pot decide să nu aplice alineatul (1) de la prezentul articol în cazul:</p> <p>(a) regiunilor ultraperiferice ale Uniunii menționate la articolul 349 din TFUE; sau</p> <p>(b) insulelor care se încadrează în definiția micilor sisteme conectate sau a micilor sistemelor izolate în conformitate cu Directiva (UE) 2019/944.</p> <p>În astfel de cazuri, statele membre își justifică deciziile în fața Comisiei și pun la dispoziție toate informațiile relevante în cadrele lor naționale de politică.</p>	Prevederi netranspuse	Prevederi UE neaplicabile	
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 7</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Infrastructura de realimentare cu hidrogen</b></p> <p>(1) 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.</p> <p>Realimentarea ad-hoc este posibilă la toate punctele de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, folosind un instrument de plată utilizat pe scară largă în Uniune. În acest scop, operatorii punctelor respective acceptă plăți electronice prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin unul dintre următoarele:</p>	<p style="text-align: center;"><b>Capitolul 7</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Infrastructura de realimentare cu hidrogen</b></p> <p>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.</p> <p>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</p>	Compatibil	Adaptat statutului actual al Republicii Moldova

<p>(a) cititoare de carduri de plată;</p> <p>(b) dispozitive cu o funcție contactless care permite cel puțin citirea cardurilor de plată.</p> <p>Pentru punctele de realimentare cu hidrogen accesibile publicului instalate după 13 aprilie 2024, cerințele prevăzute la prezentul alineat se aplică de la instalarea lor. Pentru punctele de realimentare accesibile publicului instalate înainte de 13 aprilie 2024, cerințele prevăzute la prezentul alineat se aplică de la 14 octombrie 2024.</p> <p>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 prezentul alineat.</p>	<p>prin terminale și dispozitive utilizate pentru servicii de plată, inclusiv cel puțin unul dintre următoarele:</p> <p>40.1.1. <i>cititoare de carduri de plată;</i></p> <p>40.1.2. <i>dispozitive cu o funcție contactless care permite cel puțin citirea cardurilor de plată.</i></p> <p>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.</p> <p>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..</p>		
<p>(2) 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.</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(3) 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</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>utilizatorii finali înainte de a iniția o sesiune de realimentare și să se faciliteze compararea prețurilor.</p>	<p>utilizatorii finali înainte de a iniția o sesiune de realimentare și să se faciliteze compararea prețurilor.</p>		
<p>(4) 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.</p>	<p>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.</p>		
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 8</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Infrastructura pentru metanul lichefiat pentru vehiculele de transport rutier</b></p> <p>Până la 31 decembrie 2024, statele membre 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 Uniune, în cazul în care există cerere, cu condiția ca costurile să nu fie disproporționate în raport cu beneficiile, inclusiv cu beneficiile de mediu.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Capitolul 8</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Infrastructura pentru metanul lichefiat pentru vehiculele de transport rutier</b></p> <p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p> <p>Conform pct. 13. Din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, care va fi aprobat penr PHG (N.U. 864/MIDR/2025, este stabilit că:</p> <p style="text-align: center;">Fără a aduce atingere prevederilor punctului 22 și</p>

			<p>dacă nu se prevede altfel în prezentul regulament, segmentul național al TEN-T se dezvoltă treptat în trei etape:</p> <p>13.1. Finalizarea rețelei centrale până la 31 decembrie 2030;</p> <p>13.2. Finalizarea unei rețele centrale extinse până la 31 decembrie 2040; și</p> <p>13.3. Finalizarea unei rețele globale până la 31 decembrie 2050.</p>
	<p>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.</p>		
<p><i>Articolul 9</i></p> <p><b>Obiective privind alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime</b></p> <p>(1) Statele membre se asigură că 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.</p>	<p><b>Capitolul 9</b></p> <p><b>Obiective privind alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime</b></p> <p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p> <p>Conform pct. 13. Din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, care va fi aprobat pentru PHG (N.U.</p>

În acest scop, statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că, până la 31 decembrie 2029:

(a) 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;

(b) 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;

(c) 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,

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

864/MIDR/2025, este stabilit că:

Fără a aduce atingere prevederilor punctului 22 și dacă nu se prevede altfel în prezentul regulament, segmentul național al TEN-T se dezvoltă treptat în trei etape:

13.1. Finalizarea rețelei centrale până la 31 decembrie 2030;

13.2. Finalizarea unei rețele centrale extinse până la 31 decembrie 2040; și

13.3. Finalizarea unei rețele globale până la 31 decembrie 2050.

<p>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 amarate la cheu în portul maritim respectiv.</p>	<p>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 amarate la cheu în portul maritim respectiv.</p>		
<p>(2) Escalele în port ale navelor menționate la articolul 6 alineatul (5) literele (a), (b), (c), (e) și (g) din Regulamentul (UE) 2023/1805 nu se iau în considerare la determinarea numărului total de escale în port ale navelor amarate la cheu în portul maritim în cauză în conformitate cu alineatul (1) de la prezentul articol.</p>	<p>47. Escalele în port ale următoarelor nave nu se iau în considerare la determinarea numărului total de escale în port ale navelor amarate la cheu în portul maritim în cauză în conformitate cu pct. 46.1. de la prezentul capitol, dacă:</p> <p>47.1. sunt amarate 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;</p> <p>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 amarate la cheu;</p> <p>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;</p> <p>47.4. nu pot să se racordeze la OPS deoarece, în mod excepțional, stabilitatea rețelei electrice este pusă în</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Noțiunea a fost preluată din art. 6 alin. (5) literele (a), (b), (c), (e) și (g) din Regulamentul (UE) 2023/1805:</p> <p>- sunt amarate 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;</p> <p>- utilizează tehnologii cu emisii zero care respectă cerințele generale pentru astfel de tehnologii prevăzute în anexa III și sunt enumerate și specificate în actele delegate și în actele de punere în aplicare adoptate în conformitate</p>

	<p>pericol din cauză că energia electrică disponibilă la mal este insuficientă pentru a satisface necesarul de energie electrică al navei la dană;</p> <p>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;</p>	<p><i>cu alineatele (6) și (7) de la prezentul capitol, pentru întregul lor necesar de energie electrică la dană, în timp ce sunt amarate la cheu;</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li><i>- 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 punctul 10;</i></li><li><i>- 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;</i></li><li><i>- pentru o perioadă limitată, sunt nevoite să utilizeze generatorul de la bord, în situații de</i></li></ul>
--	--	---

			<i>urgență care prezintă un risc imediat pentru viață, pentru navă sau pentru mediu ori din alte motive de forță majoră;</i>
<p>(3) În cazul în care portul maritim din rețeaua centrală TEN-T sau portul maritim din rețeaua globală TEN-T este situat pe o insulă, sau într-o regiune ultraperiferică menționată la articolul 349 din TFUE, sau pe teritoriul Ceutei și Melillei, fără să existe conectare directă la rețeaua de energie electrică a continentului sau, în cazul unei regiuni ultraperiferice sau al Ceutei și Melillei, la rețeaua de energie electrică a unei țări învecinate, alineatul (1) de la prezentul articol nu se aplică înainte de finalizarea unei astfel de conexiuni sau de existența la nivel local a unei capacități suficiente de generare a energiei electrice din surse de energie nefosile pentru a acoperi, după caz, nevoile insulei, ale regiunii ultraperiferice sau ale Ceutei și Mellilei.</p>	Prevederi netranspuse	Prevederi UE neaplicabile	
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 10</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Obiective privind alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile interioare</b></p> <p>Statele membre se asigură că:</p> <p>(a) 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 2024;</p> <p>(b) cel puțin o instalație care furnizează energie electrică de la mal navelor de navigație interioară</p>	<p style="text-align: center;"><b>Capitolul 10</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Obiective privind alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile interioare</b></p> <p>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:</p> <p>48.1. cel puțin o instalație care furnizează energie electrică de la mal navelor de navigație interioară este</p>	Compatibil	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p> <p>Conform pct. 13. Din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, care va fi aprobat prin PHG (N.U. 864/MIDR/2025, este stabilit că:</p>

<p>este instalată în toate porturile interioare din rețeaua globală TEN-T până la 31 decembrie 2029.</p>	<p>instalată în toate porturile interioare din rețeaua centrală TEN-T până la 31 decembrie 2030;</p> <p>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.</p>		<p>Fără a aduce atingere prevederilor punctului 22 și dacă nu se prevede altfel în prezentul regulament, segmentul național al TEN-T se dezvoltă treptat în trei etape:</p> <p>13.1. Finalizarea rețelei centrale până la 31 decembrie 2030;</p> <p>13.2. Finalizarea unei rețele centrale extinse până la 31 decembrie 2040; și</p> <p>13.3. Finalizarea unei rețele globale până la 31 decembrie 2050.</p>
	<p>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.</p>		
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 11</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Obiective privind aprovizionarea cu metan lichefiat în porturile maritime</b></p> <p>(1) Statele membre se asigură că 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 2024. Statele membre cooperează cu statele membre învecinate atunci când este necesar pentru a asigura acoperirea corespunzătoare a rețelei centrale TEN-T.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Capitolul 11</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Obiective privind aprovizionarea cu metan lichefiat în porturile maritime</b></p> <p>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</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p> <p>Conform pct. 13. Din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, care va fi aprobat prin PHG (N.U. 864/MIDR/2025, este stabilit că:</p> <p>Fără a aduce atingere prevederilor punctului 22 și</p>

	cu statele membre învecinate atunci când este necesar pentru a asigura acoperirea corespunzătoare a rețelei centrale TEN-T.		dacă nu se prevede altfel în prezentul regulament, segmentul național al TEN-T se dezvoltă treptat în trei etape: 13.1. Finalizarea rețelei centrale până la 31 decembrie 2030; 13.2. Finalizarea unei rețele centrale extinse până la 31 decembrie 2040; și 13.3. Finalizarea unei rețele globale până la 31 decembrie 2050.
(2) Statele membre desemnează, în cadrele lor naționale de politică, porturile maritime situate în rețeaua centrală TEN-T care urmează să asigure accesul la punctele de realimentare cu metan lichefiat menționate la alineatul (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.	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. 13.1., 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.	Compatibil	Adaptat statutului actual al Republicii Moldova
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 12</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Obiective privind alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare</b></p> <p>(1) Statele membre se asigură că, în toate aeroporturile din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T, alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare este asigurată:</p> <p>(a) până la 31 decembrie 2024, la toate pozițiile de staționare cu contact utilizate pentru operațiuni de</p>	<p style="text-align: center;"><b>Capitolul 12</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Obiective privind alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare</b></p> <p>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 staționare este asigurată:</p>	Compatibil	Adaptat statutului actual al Republicii Moldova  Conform pct. 13. Din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, care va fi aprobat pentru PHG (N.U.

<p>transport aerian comercial pentru îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor sau pentru încărcarea sau descărcarea mărfurilor;</p> <p>(b) până la 31 decembrie 2029, 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.</p>	<p>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;</p> <p>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.</p>		<p>864/MIDR/2025, este stabilit că:</p> <p>Fără a aduce atingere prevederilor punctului 22 și dacă nu se prevede altfel în prezentul regulament, segmentul național al TEN-T se dezvoltă treptat în trei etape:</p> <p>13.1. Finalizarea rețelei centrale până la 31 decembrie 2030;</p> <p>13.2. Finalizarea unei rețele centrale extinse până la 31 decembrie 2040; și</p> <p>13.3. Finalizarea unei rețele globale până la 31 decembrie 2050.</p>
<p>(2) Statele membre pot 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.</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p>(3) Alineatul (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.</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(4) Începând cu 1 ianuarie 2030 cel târziu, statele membre iau măsurile necesare pentru a se asigura că energia electrică furnizată în temeiul alineatului (1) provine din rețeaua de energie electrică sau este</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p> <p>Conform pct. 13. Din Regulamentul privind orientările Republicii</p>

<p>produsă la fața locului fără a utiliza combustibili fosili.</p>	<p>rețeaua de energie electrică sau este produsă la fața locului fără a utiliza combustibili fosili.</p>		<p>Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, care va fi aprobat prin PHG (N.U. 864/MIDR/2025, este stabilit că:</p> <p>Fără a aduce atingere prevederilor punctului 22 și dacă nu se prevede altfel în prezentul regulament, segmentul național al TEN-T se dezvoltă treptat în trei etape:</p> <p>13.1. Finalizarea rețelei centrale până la 31 decembrie 2030;</p> <p>13.2. Finalizarea unei rețele centrale extinse până la 31 decembrie 2040; și</p> <p>13.3. Finalizarea unei rețele globale până la 31 decembrie 2050.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 13</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Infrastructura feroviară</b></p> <p>În ceea ce privește infrastructura feroviară care nu intră sub incidența Regulamentului (UE) nr. 1315/2013, statele membre 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</p>	<p style="text-align: center;"><b>Capitolul 13</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Infrastructura feroviară</b></p> <p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>

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.		
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 14</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Cadrele naționale de politică</b></p> <p>(1) Până la 31 decembrie 2024, fiecare stat membru pregătește și transmite Comisiei un proiect de cadru național de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi în sectorul transporturilor și pentru instalarea infrastructurii relevante.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Capitolul 14</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Cadrele naționale de politică</b></p> <p>58. După aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, organul central de specialitate din domeniul transporturilor în colaborare cu Ministeru 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.</p>	Compatibil	Adaptat statutului actual al Republicii Moldova

<p>(2) Cadrul național de politică cuprinde cel puțin următoarele:</p> <p>(a) 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 alternativi în insule și în regiunile ultraperiferice;</p> <p>(b) ținte și obiective naționale în temeiul articolelor 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 și 12 pentru care prezentul regulament prevede obiective naționale obligatorii;</p> <p>(c) politicile și măsurile necesare pentru a asigura atingerea țăintelor și a obiectivelor obligatorii menționate la litera (b);</p> <p>(d) 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;</p> <p>(e) 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;</p> <p>(f) măsuri, planificate sau adoptate, de promovare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în</p>	<p>59. Cadrul național de politică cuprinde cel puțin următoarele:</p> <p>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 alternativi în insule și în regiunile ultraperiferice;</p> <p>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;</p> <p>59.3. politicile și măsurile necesare pentru a asigura atingerea țăintelor și a obiectivelor obligatorii menționate pct. 59.2.;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>59.6. măsuri, planificate sau adoptate, de promovare a infrastructurii pentru combustibili alternativi în</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
---	--	-------------------	--

<p>nodurile urbane, în special în ceea ce privește punctele de reîncărcare accesibile publicului;</p> <p>(g) măsuri, planificate sau adoptate, de promovare a unui număr suficient de puncte de reîncărcare de putere înaltă accesibile publicului;</p> <p>(h) 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;</p> <p>(i) 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 Directiva (UE) 2019/882;</p> <p>(j) măsuri, planificate sau adoptate, de eliminare a posibilelor obstacole în ceea ce privește planificarea, autorizarea, achiziționarea și exploatarea infrastructurii pentru combustibili alternativi;</p> <p>(k) 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;</p>	<p>nodurile urbane, în special în ceea ce privește punctele de reîncărcare accesibile publicului;</p> <p>59.7. măsuri, planificate sau adoptate, de promovare a unui număr suficient de puncte de reîncărcare de putere înaltă accesibile publicului;</p> <p>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;</p> <p>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 national prin care se va transpune Directiva (UE) 2019/882;</p> <p>59.10. măsuri, planificate sau adoptate, de eliminare a posibilelor obstacole în ceea ce privește planificarea, autorizarea, achiziționarea și exploatarea infrastructurii pentru combustibili alternativi;</p> <p>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;</p>		
---	--	--	--

(l) 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;

(m) 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 staționare, cum ar fi pentru reîncărcarea cu energie electrică și realimentarea cu hidrogen a aeronavelor;

(n) 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.

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 staționare, 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.

<p>(3) Cadrul național de politică poate cuprinde următoarele elemente:</p> <p>(a) 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 sunt definite în Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(31)</sup>;</p> <p>(b) 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;</p> <p>(c) 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;</p> <p>(d) măsuri prin care să se asigure că densitatea infrastructurii pentru combustibili alternativi accesibilă publicului, disponibilă la nivel național, ține cont de densitatea populației;</p> <p>(e) țintele și obiectivele naționale pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi legate de literele (a), (b), (c) și (d) pentru care nu sunt stabilite ținte obligatorii în prezentul regulament.</p>	<p>60. Cadrul național de politică poate cuprinde următoarele elemente:</p> <p>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 definite în actul național care va transpune Regulamentul (UE) 2017/352 al Parlamentului European și al Consiliului;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p>(4) Statele membre se asigură că, în cadrele naționale de politică, sunt luate în considerare</p>	<p>61. Organul central de specialitate în domeniul transporturilor se asigură că, în cadrele naționale de politică, sunt luate în considerare necesitățile</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>

necesitățile diferitelor moduri de transport existente pe teritoriul respectiv.	diferitelor moduri de transport existente pe teritoriul respectiv.		
(5) Statele membre 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.	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.	Compatibil	Adaptat statutului actual al Republicii Moldova
(6) În funcție de necesități, statele membre cooperează, 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, statele membre cooperează la elaborarea de strategii de utilizare a combustibililor alternativi și la instalarea infrastructurii corespunzătoare în transportul naval. Comisia sprijină statele membre în procesul de cooperare.	63. În funcție de necesități, organul central de specialitate în domeniul transporturilor cooperează, 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.	Compatibil	Adaptat statutului actual al Republicii Moldova
(7) Măsurile de sprijin pentru infrastructura pentru combustibili alternativi trebuie să respecte normele relevante ale Uniunii privind ajutoarele de stat.	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.	Compatibil	Adaptat statutului actual al Republicii Moldova
(8) Fiecare stat membru 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.	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.	Compatibil	Adaptat statutului actual al Republicii Moldova
(9) Comisia evaluează proiectele de cadre naționale de politică și poate adresa recomandări statelor membre. Respectivetele recomandări sunt adresate în termen de cel mult șase luni de la prezentarea	Prevederi netranspuse	Prevederi UE neaplicabile.	

<p>proiectelor de cadre naționale de politică menționate la alineatul (1) de la prezentul articol. Ele pot viza în special:</p> <p>(a) nivelul de ambiție al țintelor și obiectivelor în vederea îndeplinirii obligațiilor prevăzute la articolele 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 12 și 13;</p> <p>(b) politicile și măsurile referitoare la țintele și obiectivele naționale.</p>			
<p>(10) Fiecare stat membru acordă atenția cuvenită tuturor recomandărilor din partea Comisiei în cadrul său național de politică definitiv. Dacă statul membru în cauză nu dă curs unei recomandări sau unei părți substanțiale a acesteia, acesta prezintă Comisiei o justificare scrisă.</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p>(11) Până la 31 decembrie 2025, fiecare stat membru elaborează propriul cadru național de politică definitiv într-o formă ușor de citit și de înțeles și îl notifică Comisiei. Aceste cadre naționale de politică definitive sunt puse la dispoziția publicului de către Comisie.</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 15</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Raportarea națională</b></p> <p>(1) Până la 31 decembrie 2027 și, ulterior, o dată la doi ani, fiecare stat membru prezintă Comisiei un raport național individual privind progresele înregistrate referitor la punerea în aplicare a cadrului său național de politică. Raportul este redactat într-o formă ușor de citit și de înțeles și este pus la dispoziția publicului de către Comisie.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Capitolul 15</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Raportarea națională</b></p> <p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>

<p>(2) Raportul național privind progresele înregistrate cuprinde informațiile prevăzute în anexa I și, după caz, include o justificare relevantă privind gradul de realizare a țințelor și a obiectivelor naționale menționate la articolul 14 alineatul (2), precum și o indicație cu privire la măsurile care trebuie luate pentru a realiza aceste țințe și obiective în viitor.</p>	<p>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 țințelor și a obiectivelor naționale menționate la capitolul 14., precum și o indicație cu privire la măsurile care trebuie luate pentru a realiza aceste țințe și obiective în viitor.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p>(3) Statele membre evaluează, cel târziu până la 30 iunie 2024 și, ulterior, 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. Fiecare stat membru poate solicita autorității sale de reglementare să efectueze respectiva evaluare. Pe baza rezultatelor evaluării, statele membre iau, dacă este necesar, măsuri corespunzătoare pentru a instala puncte de</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>

<p>reîncărcare suplimentare și includ aceste măsuri în rapoartele lor privind progresele înregistrate menționate la alineatul (1) de la prezentul articol. Evaluarea și măsurile sunt luate în considerare de către operatorii de sistem în planurile de dezvoltare a rețelei menționate la articolul 32 alineatul (3) și la articolul 51 din Directiva (UE) 2019/944.</p>	<p>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.</p>		<p>Prevederil preluat de la articolul 32 alineatul (3) și la articolul 51 din Directiva (UE) 2019/944.</p>
<p>(4) Pe baza informațiilor primite de la operatorii de transport și de sistem și de la operatorii de distribuție, autoritatea de reglementare a fiecărui stat membru evaluează, până la 30 iunie 2024 și, ulterior, 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, statele membre iau, dacă este necesar, măsuri corespunzătoare pentru a ajusta disponibilitatea și distribuția geografică a punctelor de reîncărcare bidirecționale în zonele private și le includ în raportul național privind progresele înregistrate menționat la alineatul (1).</p>	<p>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. 70..</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 16</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Conținutul, structura și formatul cadrelor naționale de politică și al rapoartelor naționale privind progresele înregistrate</b></p> <p>Până la 14 octombrie 2024, Comisia adoptă orientări și modele privind conținutul, structura și formatul cadrelor naționale de politică care trebuie transmise de statele membre în temeiul articolului 14 și</p>	<p style="text-align: center;"><b>Capitolul 16</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Conținutul, structura și formatul cadrelor naționale de politică și al rapoartelor naționale privind progresele înregistrate și monitorizarea progreselor</b></p> <p>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</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>

<p>conținutul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate care trebuie prezentate de statele membre în temeiul articolului 15 alineatul (1). Comisia poate adopta orientări și modele pentru a facilita aplicarea efectivă în întreaga Uniune a oricăror alte dispoziții ale prezentului regulament.</p>	<p>conținutul rapoartelor naționale privind progresele înregistrate în temeiul capitolului 15 pct. 68..</p>		
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 17</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Reexaminarea cadrelor naționale de politică și a rapoartelor naționale privind progresele înregistrate</b></p> <p>(1) Până la 31 decembrie 2026, Comisia evaluează cadrul național de politică notificat de statele membre în temeiul articolului 14 alineatul (11) și prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind evaluarea respectivelor cadre naționale de politică și coerența lor la nivelul Uniunii, inclusiv o primă evaluare a gradului preconizat de realizare a țintelor și a obiectivelor naționale menționate la articolul 14 alineatul (2).</p>	<p>Prevederi netranspuse</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>(2) Comisia evaluează rapoartele naționale privind progresele înregistrate prezentate de statele membre în temeiul articolului 15 alineatul (1) și, după caz, emite recomandări statelor membre pentru a asigura îndeplinirea obiectivelor și respectarea obligațiilor prevăzute în prezentul regulament.</p>	<p>Prevederi netranspuse</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>(3) În termen de șase luni de la primirea recomandărilor menționate la alineatul (2), statul membru în cauză comunică Comisiei modul în care intenționează să pună în aplicare recomandările. Dacă statul membru în cauză decide să nu dea curs unei recomandări sau unei părți considerabile dintr-o recomandare, acesta prezintă o justificare Comisiei.</p>	<p>Prevederi netranspuse</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	

<p>(4) După transmiterea de către statul membru a notificării sau a justificării menționate la alineatul (3), statul membru în cauză prezintă în următorul său raport național privind progresele înregistrate modul în care a pus în aplicare recomandările.</p>	<p>Prevederi netranspuse</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>(5) La un an de la prezentarea de către statele membre, în temeiul articolului 15 alineatul (1), a acestor rapoarte naționale privind progresele înregistrate, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport referitor la evaluarea sa cu privire la rapoartele naționale privind progresele înregistrate. Această evaluare cuprinde o evaluare a:</p> <p>(a) progreselor înregistrate de statele membre în ceea ce privește atingerea țintelor și a obiectivelor menționate la articolul 14 alineatul (2), inclusiv răspunsurile statelor membre la recomandările Comisiei în temeiul alineatului (2) din prezentul articol;</p> <p>(b) coerenței dezvoltării unei infrastructuri de combustibili alternativi la nivelul Uniunii.</p>	<p>Prevederi netranspuse</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>(6) Pe baza cadrelor finale naționale de politică menționate la articolul 14 alineatul (11), a rapoartelor naționale privind progresele înregistrate menționate la articolul 15 alineatul (1) și a rapoartelor menționate la articolul 18 alineatul (1), Comisia pune la dispoziția publicului și actualizează periodic informațiile privind țintele naționale și obiectivele prezentate de fiecare stat membru cu privire la:</p> <p>(a) numărul de puncte de reîncărcare și stații de reîncărcare accesibile publicului, separat pentru punctele de reîncărcare destinate vehiculelor ușoare și punctele de reîncărcare și stațiile de reîncărcare</p>	<p>Prevederi netranspuse</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	

<p>destinate vehiculelor grele și în conformitate cu clasificarea prevăzută în anexa III;</p> <p>(b) numărul de puncte de realimentare cu hidrogen accesibile publicului;</p> <p>(c) infrastructura pentru alimentarea cu energie electrică de la mal în porturile maritime și porturile interioare din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T;</p> <p>(d) infrastructura pentru alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare din aeroporturile din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T;</p> <p>(e) numărul de puncte de realimentare cu metan lichefiat în porturile maritime și porturile interioare din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T;</p> <p>(f) numărul de puncte de realimentare cu metan lichefiat pentru autovehicule, accesibile publicului;</p> <p>(g) numărul de puncte de realimentare cu GNC accesibile publicului pentru autovehicule;</p> <p>(h) punctele de reîncărcare și de realimentare cu alți combustibili alternativi în porturile maritime și porturile interioare din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T;</p> <p>(i) punctele de reîncărcare și de realimentare cu alți combustibili alternativi în aeroporturile din rețeaua centrală TEN-T și din rețeaua globală TEN-T;</p> <p>(j) punctele de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi pentru transportul feroviar.</p>			
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 18</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Monitorizarea progreselor</b></p> <p>(1) Până la data de 31 martie 2025 și, ulterior, în fiecare an până la 31 martie, statele membre raportează Comisiei puterea de ieșire totală cumulată de reîncărcare, numărul de puncte de reîncărcare instalate accesibile publicului și numărul de vehicule</p>	<p>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</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>

<p>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 III.</p>	<p>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.</p>		
<p>(2) Fără a aduce atingere procedurii menționate la articolul 258 din TFUE, în cazul în care, din raportul menționat la alineatul (1) de la prezentul articol sau din orice informație de care dispune Comisia, reiese că un stat membru riscă să nu-și îndeplinească obiectivele naționale stabilite la articolul 3 alineatul (1) din prezentul regulament, Comisia poate emite o constatare în acest sens și poate recomanda statului membru în cauză să ia măsuri corective în vederea îndeplinirii obiectivelor naționale. În termen de trei luni de la primirea constatărilor Comisiei, statul membru în cauză comunică Comisiei:</p> <p>(a) măsurile corective pe care intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor naționale stabilite la articolul 3 alineatul (1) din prezentul regulament, inclusiv orice acțiuni suplimentare pe care statul membru intenționează să le pună în aplicare în vederea atingerii obiectivelor respective; și</p> <p>(b) un calendar clar al acțiunilor care vor permite evaluarea progreselor anuale înregistrate în direcția atingerii acestor obiective.</p> <p>În cazul în care Comisia constată că măsurile corective sunt satisfăcătoare, statul membru în cauză își actualizează cel mai recent raport național privind progresele înregistrate menționat la articolul 15 cu aceste măsuri corective și îl transmite Comisiei.</p>	<p>Prevederi netranspuse</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile.</p>	

<p>Comisia pune la dispoziția publicului recomandările sale, precum și măsurile corective și acțiunile suplimentare întreprinse de statul membru în cauză.</p>			
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 19</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Informații pentru utilizatori</b></p> <p>(1) Se pun la dispoziție informații relevante, coerente și clare cu privire la autovehiculele introduse pe piață care pot fi reîncărcate sau realimentate în mod regulat.</p> <p>Informațiile respective sunt puse la dispoziție:</p> <p>(a) în manualele autovehiculelor și pe autovehicule, de către producători, atunci când aceste vehicule sunt introduse pe piață;</p> <p>(b) la punctele de reîncărcare și de realimentare, de către operatorii punctelor de reîncărcare și de realimentare; și</p> <p>(c) în reprezentanțele companiilor de autovehicule, de către distribuitori.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Capitolul 17</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Informații pentru utilizatori</b></p> <p>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.</p> <p>Informațiile respective sunt puse la dispoziție:</p> <p>74.1. în manualele autovehiculelor și pe autovehicule, de către producători, atunci când aceste vehicule sunt introduse pe piață;</p> <p>74.2. la punctele de reîncărcare și de realimentare, de către operatorii punctelor de reîncărcare și de realimentare; și</p> <p>74.3. în reprezentanțele companiilor de autovehicule, de către distribuitori.</p>	<p style="text-align: center;">Compatibil</p>	<p style="text-align: center;">Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p>(2) Compatibilitatea vehiculelor și infrastructurilor sau a combustibililor și vehiculelor care intră sub incidența alineatului (1) de la prezentul articol se determină în conformitate cu specificațiile tehnice menționate la punctele 10.1 și 10.2 din anexa II.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Această reprezentare grafică se plasează într-un mod clar vizibil:</p>	<p style="text-align: center;">Compatibil</p>	

<p>Această reprezentare grafică se plasează într-un mod clar vizibil:</p> <p>(a) de către operatorii punctelor de realimentare, la pompele relevante și la ajutajele acestora la toate punctele de realimentare pe care le exploatează, de la data la care combustibilii sunt introduși pe piață;</p> <p>(b) 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.</p>	<p>75.1. de către operatorii punctelor de realimentare, la pompele relevante și la ajutajele acestora la toate punctele de realimentare pe care le exploatează, de la data la care combustibilii sunt introduși pe piață;</p> <p>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.</p>		
<p>(3) Atunci când prețurile combustibililor sunt afișate la o stație de realimentare, statele membre 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 II.</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p>(4) În situațiile în care standardele europene care prevăd specificații tehnice pentru un combustibil nu includ dispoziții privind etichetarea pentru a indica respectarea standardelor în cauză, sau dacă dispozițiile privind etichetarea nu se referă la o reprezentare grafică, inclusiv la un sistem de codificare cu culori, sau dacă dispozițiile privind etichetarea nu sunt potrivite pentru realizarea obiectivelor prezentului regulament, în scopul punerii în aplicare uniforme a alineatelor (1) și (2), Comisia poate delega organizațiilor europene pentru</p>	<p>Prevederi netranspuse</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile.</p>	

<p>standardizare elaborarea unor specificații de etichetare privind compatibilitatea.</p> <p>Pe baza specificațiilor de etichetare privind compatibilitatea elaborate de organismele europene de standardizare în temeiul delegării menționate la primul paragraf, Comisia adoptă acte de punere în aplicare prin care stabilește reprezentarea grafică, inclusiv un sistem de codificare cu culori, a compatibilității pentru combustibilii introduși pe piața Uniunii care ating nivelul de 1 % din volumul total al vânzărilor, conform evaluării Comisiei, în mai mult de un stat membru.</p> <p>Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 23 alineatul (2).</p>			
<p>(5) Atunci când dispozițiile privind etichetarea standardelor europene respective sunt actualizate sau sunt 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.</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 20</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Dispoziții privind datele</b></p> <p>(1) Statele membre desemnează o organizație de înregistrare a identificării („IDRO”). Până la 14 aprilie 2025, IDRO emite și gestionează coduri de identificare unică („ID”) pentru a identifica cel puțin</p>	<p style="text-align: center;"><b>Capitolul 18</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Dispoziții privind datele</b></p> <p>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</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Conform art. 7 alin. 1) din Legea 174/2017 cu privire la energetică: Supravegherea energetică de stat se asigură de Agenția</p>

<p>operatorii de puncte de reîncărcare și furnizorii de servicii de mobilitate.</p>	<p>Digitală pentru Reglementarea Operatorilor), pentru a identifica cel puțin operatorii de puncte de reîncărcare și furnizorii de servicii de mobilitate.</p> <p>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.</p> <p>78.2. Operatorii de puncte de reîncărcare și furnizorii de servicii de mobilitate după expirarea termenului indicat la pct. 18.1.1. 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”.</p>		<p>Națională pentru Reglementare în Energetică</p>
<p>(2) Până la 14 aprilie 2025, 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:</p> <p>(a) date statice pentru punctele de reîncărcare și punctele de realimentare cu combustibili alternativi accesibile publicului exploatate de aceștia:</p>	<p>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:</p> <p>79.1. date statice pentru punctele de reîncărcare și punctele de realimentare cu combustibili alternativi accesibile publicului exploatate de aceștia:</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p> <p>Conform pct. 13. Din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, care va fi aprobat penr PHG (N.U. 864/MIDR/2025, este stabilit că:</p>

<p>(i) amplasarea geografică a punctelor de reîncărcare și a punctelor de realimentare cu combustibili alternativi;</p> <p>(ii) numărul de conectori;</p> <p>(iii) numărul de locuri de parcare pentru persoanele cu dizabilități;</p> <p>(iv) datele de contact ale proprietarului și operatorului stației de reîncărcare și de realimentare;</p> <p>(v) programul de lucru;</p> <p>(b) date statice suplimentare pentru punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatate de aceștia:</p> <p>(i) codurile de identificare, cel puțin ale operatorului punctului de reîncărcare;</p> <p>(ii) tipul conectorului;</p> <p>(iii) tipul curentului (CA/CC);</p> <p>(iv) puterea maximă de ieșire (kW) a stației de reîncărcare;</p> <p>(v) puterea maximă de ieșire (kW) a punctului de reîncărcare;</p> <p>(vi) compatibilitatea cu tipul de vehicul;</p> <p>(c) date dinamice pentru punctele de reîncărcare și punctele de realimentare pentru combustibili alternativi accesibile publicului exploatate de aceștia:</p> <p>(i) starea de funcționare (operațional/scos din funcțiune);</p> <p>(ii) disponibilitatea (în uz/scos din uz);</p> <p>(iii) prețul ad-hoc;</p> <p>(iv) energia electrică furnizată este 100 % din surse regenerabile (da/nu).</p>	<p>79.1.1. amplasarea geografică a punctelor de reîncărcare și a punctelor de realimentare cu combustibili alternativi;</p> <p>79.1.2. numărul de conectori;</p> <p>79.1.3. numărul de locuri de parcare pentru persoanele cu dizabilități;</p> <p>79.1.4. datele de contact ale proprietarului și operatorului stației de reîncărcare și de realimentare;</p> <p>79.1.5. programul de lucru;</p> <p>79.2. date statice suplimentare pentru punctele de reîncărcare accesibile publicului exploatate de aceștia:</p> <p>79.2.1. codurile de identificare, cel puțin ale operatorului punctului de reîncărcare;</p> <p>79.2.2. tipul conectorului;</p> <p>79.2.3. tipul curentului (CA/CC);</p> <p>79.2.4. puterea maximă de ieșire (kW) a stației de reîncărcare;</p> <p>79.2.5. puterea maximă de ieșire (kW) a punctului de reîncărcare;</p> <p>79.2.6. compatibilitatea cu tipul de vehicul;</p> <p>79.3. date dinamice pentru punctele de reîncărcare și punctele de realimentare pentru combustibili alternativi accesibile publicului exploatate de aceștia:</p> <p>79.3.1. starea de funcționare (operațional/scos din funcțiune);</p> <p>79.3.2. disponibilitatea (în uz/scos din uz);</p> <p>79.3.3. prețul ad-hoc;</p> <p>79.3.4. energia electrică furnizată este 100 % din surse regenerabile (da/nu).</p>		<p>Fără a aduce atingere prevederilor punctului 22 și dacă nu se prevede altfel în prezentul regulament, segmentul național al TEN-T se dezvoltă treptat în trei etape:</p> <p>13.1. Finalizarea rețelei centrale până la 31 decembrie 2030;</p> <p>13.2. Finalizarea unei rețele centrale extinse până la 31 decembrie 2040; și</p> <p>13.3. Finalizarea unei rețele globale până la 31 decembrie 2050.</p>
---	--	--	--

<p>Cerințele prevăzute la litera (c) nu se aplică punctelor de reîncărcare accesibile publicului care nu necesită efectuarea unei plăți pentru serviciul de reîncărcare.</p>	<p>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.</p>		
<p>(3) 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 alineatul (2) și transmite informații privind IPA respective punctelor naționale de acces.</p> <p>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 în actele delegate menționate la alineatul (6) pentru a permite un schimb de date automatizat și uniform între operatorii punctelor de reîncărcare și de realimentare accesibile publicului și utilizatorii de date.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p>(4) Până la 31 decembrie 2024, statele membre se asigură că datele menționate la alineatul (2) de la prezentul articol sunt puse la dispoziția tuturor utilizatorilor de date în mod deschis și nediscriminatoriu prin punctele lor naționale de acces, în conformitate cu dispozițiile relevante referitoare la astfel de date din Regulamentul delegat (UE) 2022/670 și cu respectarea specificațiilor complementare suplimentare care ar putea fi adoptate în conformitate cu alineatul (7) de la prezentul articol. În cazul în care statele membre agregă date în cadrul punctelor lor naționale de acces, acestea pot furniza</p>	<p>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 national 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</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p> <p>Conform pct. 13. Din Regulamentul privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport, parte a rețelei transeuropene de transport, care va fi aprobat prin PHG (N.U. 864/MIDR/2025, este stabilit că:</p> <p>Fără a aduce atingere prevederilor punctului 22 și</p>

<p>datele respective unui punct european comun de acces prin intermediul unei IPA.</p>	<p>datele respective unui punct european comun de acces prin intermediul unei IPA.</p>		<p>dacă nu se prevede altfel în prezentul regulament, segmentul național al TEN-T se dezvoltă treptat în trei etape:</p> <p>13.1. Finalizarea rețelei centrale până la 31 decembrie 2030;</p> <p>13.2. Finalizarea unei rețele centrale extinse până la 31 decembrie 2040; și</p> <p>13.3. Finalizarea unei rețele globale până la 31 decembrie 2050.</p>
<p>(5) Până la 31 decembrie 2026, Comisia instituie un punct european comun de acces care să funcționeze ca un portal de date care facilitează accesul la datele menționate la alineatul (2) de la diferitele puncte naționale de acces. Comisia asigură că punctul european comun de acces este accesibil cu ușurință și poate fi utilizat de către toți utilizatorii de date, de exemplu, prin crearea unui portal de internet dedicat.</p>	<p>Prevederi netranspuse</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>(6) Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 22 pentru:</p> <p>(a) a modifica alineatul (2) de la prezentul articol pentru a include tipuri de date suplimentare privind punctele de reîncărcare și punctele de realimentare cu combustibili alternativi accesibile publicului sau privind serviciile legate în mod inerent de o astfel de infrastructură pe care operatorii infrastructurii respective o furnizează sau o externalizează având în vedere evoluțiile tehnologice sau noile servicii puse la dispoziție pe piață; și</p>	<p>Prevederi netranspuse</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile.</p>	

<p>(b) a completa prezentul regulament prin stabilirea unor cerințe tehnice comune privind o interfață comună a programului de aplicații, cu scopul de a permite un schimb de date automatizat și uniform între operatorii punctelor de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi accesibile publicului și utilizatorii de date.</p>			
<p>(7) Comisia poate adopta acte de punere în aplicare prin care stabilește:</p> <p>(a) specificații care sunt complementare față de cele stabilite în Regulamentul delegat (UE) 2022/670, referitoare la formatul datelor, frecvența și calitatea în care datele menționate la alineatul (2) de la prezentul articol și în actele delegate adoptate pe baza alineatului (6) de la prezentul articol se pun la dispoziție;</p> <p>(b) proceduri detaliate care să permită disponibilitatea și accesibilitatea datelor necesare în temeiul prezentului articol.</p> <p>Respectivele acte de punere în aplicare se adoptă în conformitate cu procedura de examinare menționată la articolul 23 alineatul (2).</p> <p>Respectivele acte de punere în aplicare nu aduc atingere Directivei 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(32)</sup> și nici actelor delegate și de punere în aplicare adoptate în temeiul acesteia.</p>	<p>Prevederi netranspuse</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile.</p>	
<p>(8) Actele delegate și de punere în aplicare menționate la alineatele (6) și (7) prevăd perioade de tranziție rezonabile înainte ca dispozițiile pe care le conțin sau modificările acestora să devină obligatorii pentru operatorii sau proprietarii de puncte de</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>

reîncărcare și de puncte de realimentare cu combustibili alternativi.			
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 21</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Specificațiile tehnice comune</b></p> <p>(1) Se aplică specificațiile tehnice prevăzute în anexa II.</p>	<p style="text-align: center;"><b>Capitolul 19</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Specificațiile tehnice</b></p> <p>83. Se aplică specificațiile tehnice prevăzute în anexa 2.</p>	Compatibil	Adaptat statutului actual al Republicii Moldova
<p>(2) În conformitate cu articolul 10 din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012, Comisia poate solicita organizațiilor europene de standardizare să elaboreze proiecte de standarde europene care stabilesc specificațiile tehnice pentru domeniile menționate în anexa II la prezentul regulament pentru care nu au fost adoptate specificații tehnice comune de către Comisie.</p>	Prevederi netranspuse	Prevederi UE neaplicabile.	
<p>(3) Comisia adoptă acte delegate în conformitate cu articolul 22 în vederea:</p> <p>(a) modificării anexei II prin introducerea specificațiilor tehnice pentru domeniile enumerate în anexa respectivă pentru a permite interoperabilitatea tehnică deplină a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare în ceea ce privește conexiunile fizice, schimbul de comunicații și accesul persoanelor cu mobilitate redusă în zonele respective; și</p> <p>(b) fără întârzieri nejustificate și în termen de cel mult 12 luni de la adoptarea standardelor relevante, să modifice anexa II prin actualizarea trimiterilor la standardele menționate în specificațiile tehnice prevăzute în anexa respectivă.</p>	Prevederi netranspuse	Prevederi UE neaplicabile.	
<p>(4) În cazul în care actele delegate menționate la alineatul (3) se aplică infrastructurilor existente,</p>	84. În cazul în care după aderarea Republicii Moldova la Uniunea Europeană, actele delegate menționate la capitolul 19. se aplică infrastructurilor existente,	Compatibil	Adaptat statutului actual al Republicii Moldova

<p>respectivetele acte delegate se bazează pe o analiză cost-beneficiu care urmează să fie transmisă Parlamentului European și Consiliului împreună cu actele delegate respective.</p>	<p>respectivetele acte delegate se bazează pe o analiză cost-beneficiu care urmează să fie transmisă Parlamentului European și Consiliului împreună cu actele delegate respective.</p>		
<p>(5) În cazul în care standardele europene ce stabilesc specificațiile tehnice ale unui combustibil sunt elaborate după adoptarea de către Comisie a unui act de punere în aplicare menționat la articolul 19 alineatul (4) al doilea paragraf 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 II adoptate prin actele delegate menționate la alineatul (3) de la prezentul articol 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.</p>	<p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Adaptat statutului actual al Republicii Moldova</p>
<p>(6) Modificările anexei II adoptate prin actele delegate menționate la alineatul (3) includ 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.</p>	<p>86. Modificările anexei 2 care vor fi adoptate prin actele delegate menționate capitolul 19 includ 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.</p>	<p>Compatibil</p>	
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 22</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Exercitarea delegării de competențe</b></p> <p>(1) Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.</p>	<p style="text-align: center;">Prevederi netranspuse</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolele 20 și 21 se conferă Comisiei pe o perioadă de cinci ani de la 13 aprilie 2024. Comisia elaborează un raport privind delegarea de</p>	<p style="text-align: center;">Prevederi netranspuse</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	

<p>competențe cu cel puțin nouă luni înainte de încheierea perioadei de cinci ani. Delegarea de competențe se prelungește tacit cu perioade de timp identice, cu excepția cazului în care Parlamentul European sau Consiliul se opune prelungirii respective cu cel puțin trei luni înainte de încheierea fiecărei perioade.</p>			
<p>(3) Delegarea de competențe menționată la articolele 20 și 21 poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua care urmează datei publicării acesteia în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i> sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.</p>	<p>Prevederi netranspuse</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>(4) Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.</p>	<p>Prevederi netranspuse</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>(5) De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.</p>	<p>Prevederi netranspuse</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	
<p>(6) Un act delegat adoptat în temeiul articolelor 20 și 21 intră în vigoare numai dacă nici Parlamentul European și nici Consiliul nu a formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu, sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Respectivul termen se prelungește cu trei luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.</p>	<p>Prevederi netranspuse</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	

<p style="text-align: center;"><i>Articolul 23</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Procedura comitetului</b></p> <p>(1) Comisia este asistată de un comitet. Respectivul comitet reprezintă un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.</p> <p>(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.</p> <p>În cazul în care comitetul nu emite un aviz, Comisia nu adoptă proiectul de act de punere în aplicare și se aplică articolul 5 alineatul (4) al treilea paragraf din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.</p>	Prevederi netranspuse	Prevederi UE neaplicabile	
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 24</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Raportare și reexaminare</b></p> <p>(1) Până la 31 decembrie 2024, Comisia prezintă Parlamentului European și Consiliului un raport privind stadiul tehnologic și de pregătire a pieței referitor la vehiculele grele. Respectivul raport ia în considerare indicațiile inițiale privind preferințele pieței. Acesta ia în considerare, de asemenea, evoluțiile tehnologice și dezvoltarea specificațiilor tehnice obținute până la data respectivă și evoluțiile preconizate pe termen scurt, în special în ceea ce privește standardele și tehnologiile de reîncărcare și realimentare, cum ar fi standardele de reîncărcare de putere înaltă și sistemele rutiere electrice, precum și utilizarea hidrogenului lichid.</p>	Prevederi netranspuse	Prevederi UE neaplicabile	

<p>În ceea ce privește stațiile de realimentare cu hidrogen, Comisia evaluează în continuare cerințele menționate la articolul 6 în lumina evoluțiilor tehnologice și ale pieței, necesitatea de a specifica o capacitate mai mare pentru stațiile respective, necesitatea de a specifica obiective pentru infrastructura de realimentare cu hidrogen lichid, precum și data extinderii cerințelor pentru instalarea stațiilor de realimentare cu hidrogen în rețeaua globală TEN-T.</p>			
<p>(2) Până la 31 decembrie 2026 și, ulterior, o dată la cinci ani, Comisia reexaminează prezentul regulament.</p> <p>În cadrul reexaminării sale, Comisia evaluează, în special, următoarele elemente:</p> <p>(a) dacă pragurile de trafic menționate la articolul 3 alineatele (6) și (7), la articolul 4 alineatele (4) și (5) și la articolul 6 alineatul (4) sunt în continuare relevante, având în vedere creșterea preconizată a ponderii vehiculelor alimentate cu hidrogen și a vehiculelor electrice cu baterie în raport cu parcul total de vehicule care circulă în Uniune;</p> <p>(b) dacă mijloacele electronice de plată menționate la articolul 5 alineatul (1) sunt în continuare adecvate;</p> <p>(c) funcționarea mecanismului de stabilire a prețurilor pentru stațiile de reîncărcare accesibile publicului și dacă componentele de stabilire a prețurilor prevăzute la articolul 5 alineatul (4) oferă consumatorilor informații clare și suficiente;</p>	<p>Prevederi netranspuse</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	

<p>(d) o posibilă scădere a pragului tonajului brut, prevăzut la articolul 9, precum și o posibilă extindere a domeniului de aplicare al prezentului regulament la alte tipuri de nave, în urma ajustărilor relevante din alte acte juridice relevante ale Uniunii;</p> <p>(e) situația actuală și dezvoltarea viitoare a pieței aviației pe bază de hidrogen și propulsie electrică;</p> <p>(f) efectele prezentului regulament în ceea ce privește potențialul și amploarea relocării emisiilor de dioxid de carbon.</p> <p>În cadrul acestei reexaminări, Comisia evaluează, de asemenea, măsura în care punerea în aplicare a prezentului regulament și-a îndeplinit obiectivele și măsura în care a avut un impact asupra competitivității sectoarelor relevante vizate de acesta. Respectiva reexaminare cuprinde, de asemenea, interacțiunea prezentului regulament cu alte acte juridice relevante ale Uniunii și identifică toate dispozițiile prezentului regulament care ar putea fi actualizate și simplificate, precum și acțiunile și măsurile care au fost sau ar putea fi luate pentru a reduce presiunea costurilor totale asupra sectoarelor relevante. Ca parte a analizei Comisiei privind eficiența prezentului regulament, reexaminarea include, de asemenea, o evaluare a sarcinii pe care prezentul regulament o impune întreprinderilor.</p>			
<p>(3) Comisia analizează, dacă este cazul, dacă această reexaminare trebuie să fie însoțită de o propunere de modificare a prezentului regulament, având în vedere rezultatul evaluării menționate la alineatul (2).</p>	<p>Prevederi netranspuse</p>	<p>Prevederi UE neaplicabile</p>	

<p style="text-align: center;"><i>Articolul 25</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Abrogare</b></p> <p>(1) Directiva 2014/94/UE și Regulamentele delegate (UE) 2019/1745 și (UE) 2021/1444 se abrogă cu efect de la 13 aprilie 2024.</p> <p>(2) Trimiterile la Directiva 2014/94/UE se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa IV.</p>	Prevederi netranspuse	Prevederi UE neaplicabile	
<p style="text-align: center;"><i>Articolul 26</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Intrarea în vigoare și aplicarea</b></p> <p>Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i>.</p> <p>Acesta se aplică de la 13 aprilie 2024.</p> <p>Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.</p> <p>Adoptat la Strasbourg, 13 septembrie 2023.</p>	Prevederi netranspuse	Prevederi UE neaplicabile	
		Compatibil	

**Raportarea**

Raportul național privind progresele înregistrate menționat la capitolul 15 pct, 15.1. include cel puțin următoarele elemente:

## 1 stabilirea obiectivelor:

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

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

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

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

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

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

**Raportarea**

Raportul național privind progresele înregistrate menționat la capitolul 15 pct, 15.1. include cel puțin următoarele elemente:

## 1. stabilirea obiectivelor:

previziuni privind utilizarea vehiculelor pentru  
1.1. 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;

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

## 1.2.

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;

<p>–infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice grele: numărul de stații de reîncărcare și puterea de ieșire;</p> <p>–dezvoltarea stațiilor de reîncărcare pentru vehicule electrice grele care nu sunt accesibile publicului, dacă este cazul;</p> <p>–stații de realimentare cu hidrogen: numărul de stații de realimentare, capacitatea stațiilor de realimentare și conectorul furnizat;</p> <p>–stații rutiere de realimentare cu metan lichefiat: numărul de stații de realimentare și capacitatea stațiilor;</p> <p>–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;</p> <p>–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;</p> <p>–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;</p> <p>–alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare, numărul de instalații pentru fiecare aeroport din rețeaua centrală TEN-T sau aeroport din rețeaua globală TEN-T;</p>	<p>1.2.3. infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice grele: numărul de stații de reîncărcare și puterea de ieșire;</p> <p>1.2.4. dezvoltarea stațiilor de reîncărcare pentru vehicule electrice grele care nu sunt accesibile publicului, dacă este cazul;</p> <p>1.2.5. stații de realimentare cu hidrogen: numărul de stații de realimentare, capacitatea stațiilor de realimentare și conectorul furnizat;</p> <p>1.2.6. stații rutiere de realimentare cu metan lichefiat: numărul de stații de realimentare și capacitatea stațiilor;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>1.2.10. alimentarea cu energie electrică a aeronavelor staționare, numărul de instalații pentru fiecare aeroport din rețeaua centrală TEN-T sau aeroport din rețeaua globală TEN-T;</p>		
---	--	--	--

<p>–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;</p> <p>2 ratele de utilizare: pentru categoriile menționate la .punctul 1 litera (b), raportarea utilizării infrastructurii respective;</p> <p>3 nivelul realizării țintelor naționale privind .introducerea combustibililor alternativi în diferitele moduri de transport (rutier, feroviar, pe apă și aerian):</p> <p>–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 staționare;</p> <p>–pentru punctele de reîncărcare, specificarea raportului dintre infrastructura publică și cea privată;</p> <p>–instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în nodurile urbane;</p>	<p>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;</p> <p>2 . ratele de utilizare: pentru categoriile menționate la .punctul 1 litera (b), raportarea utilizării infrastructurii respective;</p> <p>3. nivelul realizării țintelor naționale privind .introducerea combustibililor alternativi în diferitele moduri de transport (rutier, feroviar, pe apă și aerian):</p> <p>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 staționare;</p> <p>3.2. pentru punctele de reîncărcare, specificarea raportului dintre infrastructura publică și cea privată;</p> <p>3.3. instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi în nodurile urbane;</p>		
--	--	--	--

<p>4 examinarea cazurilor în care Republica Moldova a făcut uz de derogările prevăzute la capitolul 3 punctele 3.6.; 3.7.; și 3.8., la capitolul 4 punctele 4.6.; 4.7.; și 4.8., și la capitolul 6 pct. 6.4.;</p> <p>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;</p> <p>6 informații privind măsurile de politică pentru susținerea punerii în aplicare a cadrului național de politică, inclusiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–stimulente directe pentru achiziționarea de mijloace de transport care utilizează combustibili alternativi sau pentru construirea infrastructurii aferente;</li> <li>–disponibilitatea stimulentei fiscale pentru promovarea mijloacelor de transport care utilizează combustibili alternativi și a infrastructurii relevante;</li> <li>–utilizarea achizițiilor publice, inclusiv a achizițiilor publice comune, pentru a susține combustibilii alternativi;</li> <li>–stimulente nefinanciare care să acționeze la nivelul cererii, de exemplu, acces preferențial în zone restricționate, politica de staționare și benzi dedicate;</li> </ul> <p>7 sprijin public pentru instalare și producție, inclusiv:</p>	<p>4 .examinarea cazurilor în care Republica Moldova a făcut uz de derogările prevăzute la capitolul 3, la capitolul 4 și la capitolul 6.;</p> <p>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;</p> <p>6. informații privind măsurile de politică pentru susținerea punerii în aplicare a cadrului național de politică, inclusiv:</p> <p>6.1. stimulente directe pentru achiziționarea de mijloace de transport care utilizează combustibili alternativi sau pentru construirea infrastructurii aferente;</p> <p>6.2. disponibilitatea stimulentei fiscale pentru promovarea mijloacelor de transport care utilizează combustibili alternativi și a infrastructurii relevante;</p> <p>6.3. utilizarea achizițiilor publice, inclusiv a achizițiilor publice comune, pentru a susține combustibilii alternativi;</p> <p>6.4. stimulente nefinanciare care să acționeze la nivelul cererii, de exemplu, acces preferențial în zone restricționate, politica de staționare și benzi dedicate;</p> <p>7. sprijin public pentru instalare și producție, inclusiv:</p>		
---	--	--	--

<p>–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);</p> <p>–alocarea unui buget public anual pentru sprijinirea unităților de producție care dezvoltă tehnologii pentru combustibili alternativi, defalcat în funcție de combustibilul alternativ;</p> <p>–examinarea oricăror nevoi speciale în cursul fazei inițiale de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi;</p> <p>8 cercetare, dezvoltare tehnologică și activități demonstrative (RTD&amp;D): alocarea unui buget public anual pentru sprijinirea RTD&amp;D privind combustibilii alternativi.</p>	<p>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);</p> <p>7.2. alocarea unui buget public anual pentru sprijinirea unităților de producție care dezvoltă tehnologii pentru combustibili alternativi, defalcat în funcție de combustibilul alternativ;</p> <p>7.3. examinarea oricăror nevoi speciale în cursul fazei inițiale de instalare a infrastructurii pentru combustibili alternativi;</p> <p>8.cercetare, dezvoltare tehnologică și activități demonstrative (RTD&amp;D): alocarea unui buget public anual pentru sprijinirea RTD&amp;D privind combustibilii alternativi.</p>		

ANEXA II	ANEXA 2		
<p style="text-align: center;"><b>Specificații tehnice</b></p> <p>1. Specificații tehnice pentru furnizarea de energie electrică pentru transportul rutier:</p> <p>1.1. Puncte de reîncărcare de putere normală pentru autovehicule:</p> <p>–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.</p> <p>1.2. Puncte de reîncărcare de putere înaltă pentru autovehicule:</p> <p>–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;</p> <p>–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;</p>	<p style="text-align: center;"><b>Specificații tehnice</b></p> <p>1. Specificații tehnice pentru furnizarea de energie electrică pentru transportul rutier:</p> <p>1.1. Puncte de reîncărcare de putere normală pentru autovehicule:</p> <p>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.</p> <p>1.2. Puncte de reîncărcare de putere înaltă pentru autovehicule:</p> <p>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;</p> <p>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;</p> <p>1.2.3. punctele de reîncărcare cu curent continuu (CC) de putere înaltă pentru vehicule electrice trebuie</p>	<p>Compatibil</p>	

<p>–punctele de reîncărcare cu curent continuu (CC) de putere înaltă pentru vehiculele 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.</p> <p>1.3. Puncte de reîncărcare pentru autovehicule de categoria L:</p> <p>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:</p> <p>( prize de curent sau conectori pentru vehicule de tip a3A, conform descrierii din standardul EN 62196-2:2017 (pentru încărcarea în modul 3);</p> <p>( prize de curent conforme cu standardul IEC 60884-b 1:2002 +A1:2006 +A2:2013 (pentru încărcarea în ) modul 1 sau în modul 2).</p> <p>1.4. Puncte de reîncărcare de putere normală și puncte de reîncărcare de putere înaltă pentru autobuze electrice:</p> <p>–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;</p>	<p>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.</p> <p>1.3. Puncte de reîncărcare pentru autovehicule de categoria L:</p> <p>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:</p> <p>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);</p> <p>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).</p> <p>1.4. Puncte de reîncărcare de putere normală și puncte de reîncărcare de putere înaltă pentru autobuze electrice:</p> <p>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;</p> <p>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</p>		
---	--	--	--

<p>–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.</p> <p>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:</p> <p>–dispozitivul automatizat de conectare (DAC) montat pe infrastructură (pantograf);</p> <p>–dispozitivul automatizat de conectare (DAC) montat pe plafonul vehiculului;</p> <p>–dispozitivul automatizat de conectare (DAC) montat sub vehicul;</p> <p>–dispozitivul automatizat de conectare (DAC) montat pe infrastructură și conectat la partea laterală sau la plafonul vehiculului.</p> <p>1.6. Specificații tehnice privind conectorul pentru reîncărcarea vehiculelor electrice grele (încărcare cu curent continuu).</p> <p>1.7. Specificații tehnice pentru reîncărcarea statică fără fir cu inducție a autoturismelor și a vehiculelor electrice ușoare.</p>	<p>sistemului de încărcare combinat „Combo 2”, conform descrierii din standardul EN 62196-3:2014.</p> <p>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:</p> <p>1.5.1. dispozitivul automatizat de conectare (DAC) montat pe infrastructură (pantograf);</p> <p>1.5.2. dispozitivul automatizat de conectare (DAC) montat pe plafonul vehiculului;</p> <p>1.5.3. dispozitivul automatizat de conectare (DAC) montat sub vehicul;</p> <p>1.5.4. dispozitivul automatizat de conectare (DAC) montat pe infrastructură și conectat la partea laterală sau la plafonul vehiculului.</p> <p>1.6. Specificații tehnice privind conectorul pentru reîncărcarea vehiculelor electrice grele (încărcare cu curent continuu).</p> <p>1.7. Specificații tehnice pentru reîncărcarea statică fără fir cu inducție a autoturismelor și a vehiculelor electrice ușoare.</p> <p>1.8. Specificații tehnice pentru reîncărcarea statică fără fir cu inducție a vehiculelor electrice grele.</p>		
--	--	--	--

<p>1.8. Specificații tehnice pentru reîncărcarea statică fără fir cu inducție a vehiculelor electrice grele.</p> <p>1.9. Specificații tehnice pentru reîncărcarea dinamică fără fir cu inducție a autoturismelor și a vehiculelor electrice ușoare.</p> <p>1.10. Specificații tehnice pentru reîncărcarea dinamică fără fir cu inducție a vehiculelor electrice grele.</p> <p>1.11. Specificații tehnice pentru reîncărcarea statică fără fir cu inducție a autobuzelor electrice.</p> <p>1.12. Specificații tehnice pentru reîncărcarea dinamică fără fir cu inducție a autobuzelor electrice.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>1.15. Specificații tehnice pentru schimbarea bateriilor pentru vehiculele electrice din categoria L.</p>	<p>1.9. Specificații tehnice pentru reîncărcarea dinamică fără fir cu inducție a autoturismelor și a vehiculelor electrice ușoare.</p> <p>1.10. Specificații tehnice pentru reîncărcarea dinamică fără fir cu inducție a vehiculelor electrice grele.</p> <p>1.11. Specificații tehnice pentru reîncărcarea statică fără fir cu inducție a autobuzelor electrice.</p> <p>1.12. Specificații tehnice pentru reîncărcarea dinamică fără fir cu inducție a autobuzelor electrice.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>1.15. Specificații tehnice pentru schimbarea bateriilor pentru vehiculele electrice din categoria L.</p> <p>1.16. Dacă este fezabil din punct de vedere tehnic, specificații tehnice pentru schimbarea bateriilor pentru autoturisme electrice și vehicule electrice ușoare.</p>		
---	--	--	--

<p>1.16. Dacă este fezabil din punct de vedere tehnic, specificații tehnice pentru schimbarea bateriilor pentru autoturisme electrice și vehicule electrice ușoare.</p> <p>1.17. Dacă este fezabil din punct de vedere tehnic, specificații tehnice pentru schimbarea bateriilor pentru vehiculele electrice grele.</p> <p>1.18. Specificații tehnice pentru stațiile de reîncărcare pentru a asigura accesul utilizatorilor cu dizabilități.</p> <p>2. Specificații tehnice pentru schimbul de comunicații în sectorul reîncărcării vehiculelor electrice</p> <p>2.1. Specificații tehnice privind comunicarea dintre vehiculul electric și punctul de reîncărcare (comunicarea vehicul-rețea).</p> <p>2.2. Specificații tehnice privind comunicarea dintre punctul de reîncărcare și sistemul de gestionare a punctului de reîncărcare (comunicare back-end).</p> <p>2.3. Specificații tehnice privind comunicarea dintre operatorul punctului de reîncărcare, furnizorii de servicii de electromobilitate și platformele de roaming electronic.</p> <p>2.4. Specificații tehnice privind comunicarea dintre operatorul punctului de reîncărcare și operatorii sistemului de distribuție.</p>	<p>1.17. Dacă este fezabil din punct de vedere tehnic, specificații tehnice pentru schimbarea bateriilor pentru vehiculele electrice grele.</p> <p>1.18. Specificații tehnice pentru stațiile de reîncărcare pentru a asigura accesul utilizatorilor cu dizabilități.</p> <p>2. Specificații tehnice pentru schimbul de comunicații în sectorul reîncărcării vehiculelor electrice</p> <p>2.1. Specificații tehnice privind comunicarea dintre vehiculul electric și punctul de reîncărcare (comunicarea vehicul-rețea).</p> <p>2.2. Specificații tehnice privind comunicarea dintre punctul de reîncărcare și sistemul de gestionare a punctului de reîncărcare (comunicare back-end).</p> <p>2.3. Specificații tehnice privind comunicarea dintre operatorul punctului de reîncărcare, furnizorii de servicii de electromobilitate și platformele de roaming electronic.</p> <p>2.4. Specificații tehnice privind comunicarea dintre operatorul punctului de reîncărcare și operatorii sistemului de distribuție.</p> <p>3. Specificații tehnice pentru furnizarea hidrogenului pentru vehiculele pentru transportul rutier:</p>		
---	--	--	--

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. Algoritmul 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:

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. Algoritmul 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:

<p>4.1. Punctele de realimentare cu gaz natural 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.</p> <p>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.</p> <p>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 gaz natural – Stații GNL pentru alimentarea vehiculelor”. În plus, profilul conectorului respectă standardul EN ISO 12617:2017 „Vehicule rutiere – Conector de realimentare cu gaz natural lichefiat (GNL) – conector de 3,1 MPa”.</p> <p>5. Specificații tehnice pentru alimentarea cu energie electrică destinată transportului maritim și navigației interioare:</p> <p>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.</p>	<p>4.1. Punctele de realimentare cu gaz natural 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.</p> <p>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.</p> <p>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 gaz natural – Stații GNL pentru alimentarea vehiculelor”. În plus, profilul conectorului respectă standardul EN ISO 12617:2017 „Vehicule rutiere – Conector de realimentare cu gaz natural lichefiat (GNL) – conector de 3,1 MPa”.</p> <p>5. Specificații tehnice pentru alimentarea cu energie electrică destinată transportului maritim și navigației interioare:</p> <p>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.</p>		
---	---	--	--

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

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

<p>și pentru sistemele de reîncărcare a bateriilor pentru navele de navigație interioară.</p> <p>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.</p> <p>6. Specificații tehnice pentru buncherajul hidrogenului pentru transportul maritim și navigația interioară:</p> <p>6.1. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul hidrogenului gazos (comprimat) pentru navele maritime alimentate cu hidrogen.</p> <p>6.2. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul hidrogenului gazos (comprimat) pentru navele de navigație interioară alimentate cu hidrogen.</p> <p>6.3. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul hidrogenului lichefiat pentru navele maritime alimentate cu hidrogen.</p> <p>6.4. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul hidrogenului lichefiat pentru navele de navigație interioară alimentate cu hidrogen.</p>	<p>pentru sistemele de reîncărcare a bateriilor pentru navele de navigație interioară.</p> <p>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.</p> <p>6. Specificații tehnice pentru buncherajul hidrogenului pentru transportul maritim și navigația interioară:</p> <p>6.1. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul hidrogenului gazos (comprimat) pentru navele maritime alimentate cu hidrogen.</p> <p>6.2. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul hidrogenului gazos (comprimat) pentru navele de navigație interioară alimentate cu hidrogen.</p> <p>6.3. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul hidrogenului lichefiat pentru navele maritime alimentate cu hidrogen.</p> <p>6.4. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul hidrogenului lichefiat pentru navele de navigație interioară alimentate cu hidrogen.</p>		
---	--	--	--

<p>7. Specificații tehnice pentru buncherajul metanolului pentru transportul maritim și navigația interioară:</p> <p>7.1. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul metanolului pentru navele maritime alimentate cu metanol.</p> <p>7.2. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul metanolului pentru navele de navigație interioară alimentate cu metanol.</p> <p>8. Specificații tehnice pentru buncherajul amoniacului pentru transportul maritim și navigația interioară</p> <p>8.1. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul amoniacului pentru navele maritime alimentate cu amoniac.</p> <p>8.2. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul amoniacului pentru navele de navigație interioară alimentate cu amoniac.</p> <p>9. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare cu metan lichefiat destinate transportului maritim și navigației interioare:</p> <p>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</p>	<p>7. Specificații tehnice pentru buncherajul metanolului pentru transportul maritim și navigația interioară:</p> <p>7.1. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul metanolului pentru navele maritime alimentate cu metanol.</p> <p>7.2. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul metanolului pentru navele de navigație interioară alimentate cu metanol.</p> <p>8. Specificații tehnice pentru buncherajul amoniacului pentru transportul maritim și navigația interioară</p> <p>8.1. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul amoniacului pentru navele maritime alimentate cu amoniac.</p> <p>8.2. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare și buncherajul amoniacului pentru navele de navigație interioară alimentate cu amoniac.</p> <p>9. Specificații tehnice pentru punctele de realimentare cu metan lichefiat destinate transportului maritim și navigației interioare:</p> <p>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</p>		
---	---	--	--

<p>gazelor lichefiate (Codul IGC), să respecte cel puțin standardul EN ISO 20519:2017.</p> <p>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.</p> <p>10. Specificații tehnice privind etichetarea combustibililor:</p> <p>10.1. Eticheta „Combustibili – Identificarea compatibilității vehiculului – Reprezentare grafică pentru informarea consumatorilor” să fie conformă cu standardul EN 16942:2016+A1:2021.</p> <p>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.</p> <p>10.3. Metodologia comună pentru compararea prețului pe unitate al combustibililor alternativi prevăzută în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2018/732 al Comisiei <a href="#">(1)</a>.</p> <p>10.4. Specificațiile tehnice pentru stațiile de reîncărcare cu energie electrică și centrele de realimentare cu hidrogen destinate transportului feroviar.</p>	<p>gazelor lichefiate (Codul IGC), să respecte cel puțin standardul EN ISO 20519:2017.</p> <p>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.</p> <p>10. Specificații tehnice privind etichetarea combustibililor:</p> <p>10.1. Eticheta „Combustibili – Identificarea compatibilității vehiculului – Reprezentare grafică pentru informarea consumatorilor” să fie conformă cu standardul EN 16942:2016+A1:2021.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>10.4. Specificațiile tehnice pentru stațiile de reîncărcare cu energie electrică și centrele de realimentare cu hidrogen destinate transportului feroviar.</p>		
---	---	--	--

**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:

—vehicule electrice cu baterie, separat pentru categoriile M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, M<sub>2/3</sub> și N<sub>2/3</sub>;

—vehiculele electrice hibride reîncărcabile, separat pentru categoriile M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, M<sub>2/3</sub> și N<sub>2/3</sub>.

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
Categoria 1 (curent alternativ – CA)	Punct de reîncărcare lentă cu curent alternativ, monofazic	P < 7,4 kW	Punct de reîncărcare de putere normală

**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<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, M<sub>2/3</sub> și N<sub>2/3</sub>;

1.2. vehiculele electrice hibride reîncărcabile, separat pentru categoriile M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, M<sub>2/3</sub> și N<sub>2/3</sub>.

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
Categoria 1 (curent alternativ – CA)	Punct de reîncărcare lentă cu curent alternativ, monofazic	P < 7,4 kW	Punct de reîncărcare de putere normală

Compatibil

	Punct de reîncărcare cu curent alternativ de viteză medie, trifazic	$7,4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$			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		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	$P < 50 \text{ kW}$		Categorია 2 (curent continuu – CC)	Punct de reîncărcare lentă cu curent continuu	$P < 50 \text{ kW}$		
	Punct de reîncărcare rapidă cu curent continuu	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$			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 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	$P \geq 350 \text{ kW}$			Nivelul 2 — Punct de reîncărcare ultrarapidă cu curent continuu	$P \geq 350 \text{ kW}$		

<p>3. Următoarele date trebuie furnizate separat pentru infrastructura de reîncărcare accesibilă publicului destinată vehiculelor ușoare și vehiculelor grele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>–numărul de puncte de reîncărcare, care trebuie comunicat pentru fiecare dintre categoriile de la punctul 2;</li> <li>–numărul de stații de reîncărcare, care trebuie comunicat pentru fiecare dintre categoriile de la punctul 2;</li> <li>–puterea totală cumulată a stațiilor de reîncărcare.</li> </ul>	<p>3. Următoarele date trebuie furnizate separat pentru infrastructura de reîncărcare accesibilă publicului destinată vehiculelor ușoare și vehiculelor grele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3.1. numărul de puncte de reîncărcare, care trebuie comunicat pentru fiecare dintre categoriile de la punctul 2;</li> <li>3.2. numărul de stații de reîncărcare, care trebuie comunicat pentru fiecare dintre categoriile de la punctul 2;</li> <li>3.3. puterea totală cumulată a stațiilor de reîncărcare.</li> </ul>		
---	---	--	--

**Viceprim–ministru, ministru**

**Vladimir BOLEA**