GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE nr. ____

din 2026

Chișinău

Cu privire la aprobarea Programul național de Mobilitate Electrică 2030

În temeiul art. 5 lit. a) și art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2017, nr. 252, art. 412), Hotărârii Guvernului nr.589/2024 privind aprobarea Strategiei de mobilitate 2030, Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, Capitolul 14. Transport, acțiunea 29, Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Programul național de Mobilitate Electrică 2030 (se anexează).

2. Autoritățile și instituțiile publice responsabile:

2.1 vor realiza acțiunile stabilite în Planul de acțiuni privind implementarea Programului național de Mobilitate Electrică 2030;

2.2. vor prezenta, anual, precum și la solicitare, Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, până la data de 1 februarie, raportul privind gradul de realizare a acțiunilor incluse în Planul nominalizat.

3. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale va prezenta Guvernului:

3.1. anual, până la data de 31 martie, raportul de progres privind implementarea Programului menționat.

3.2. până la data de 31 martie 2028, raportul de evaluare intermediară privind implementarea Programului.

3.3. până la data de 31 martie 2031, raportul de evaluare finală.

3.4. propuneri argumentate privind actualizarea/modificarea, după caz, a Planului de acțiuni privind implementarea Programul național de mobilitate electrică 2030.

4. Finanțarea acțiunilor prevăzute în Planul de acțiuni privind implementarea Programului național de Mobilitate Electrică 2030, se va efectua din contul și în limitele alocațiilor aprobate în acest scop în bugetele autorităților/instituțiilor implicate, precum și din alte surse, conform legislației.

5. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

6. Prezenta hotărâre intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

Prim-ministru **VASILE TOFAN**

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,
ministrul infrastructurii
și dezvoltării regionale — Vladimir BOLEA

Aprobat
prin Hotărârea Guvernului nr. __ din ___

Programul național de mobilitate electrică 2030

I. INTRODUCERE

1. Programul național de mobilitate electrică 2030 (în continuare – Programul) reprezintă un document de politici publice pe termen mediu care stabilește obiectivele, direcțiile prioritare de intervenție și acțiunile necesare pentru crearea și promovarea premiselor instituționale, operaționale și de planificare necesare pentru alinierea progresivă a Republicii Moldova la acquis-ul UE în domeniul infrastructurii pentru combustibili alternativi, al interoperabilității și al digitalizării serviciilor de mobilitate.

2. Dezvoltarea mobilității electrice constituie o prioritate strategică pentru Republica Moldova, în contextul modernizării sectorului transporturilor, reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră, sporirii eficienței energetice și alinierii progresive la politicile, standardele și bunele practici ale Uniunii Europene. Tranziția către forme de mobilitate cu emisii reduse reprezintă o condiție esențială pentru creșterea sustenabilității sistemului național de transport, îmbunătățirea calității mediului, consolidarea securității energetice și realizarea obiectivelor naționale de dezvoltare durabilă.

3. Necesitatea elaborării Programului derivă din evoluțiile actuale ale sectorului transporturilor, caracterizate prin creșterea cererii de mobilitate, dependența semnificativă de combustibilii fosili, dezvoltarea accelerată a tehnologiilor verzi și necesitatea integrării soluțiilor digitale în procesele de planificare, gestionare și monitorizare a transporturilor. În acest context, promovarea mobilității electrice reprezintă un instrument important pentru reducerea impactului negativ al transporturilor asupra mediului, eficientizarea consumului de energie și crearea premiselor pentru dezvoltarea unei infrastructuri moderne, interoperabile și orientate către utilizator.

4. Programul reprezintă un document de politici publice care stabilește cadrul de intervenție al statului pentru dezvoltarea mobilității electrice în Republica Moldova, având ca element central planificarea, extinderea și modernizarea infrastructurii de încărcare pentru vehicule electrice. Programul prevede un set coerent de obiective, măsuri și acțiuni orientate spre dezvoltarea unei rețele naționale de infrastructură de încărcare sigure, accesibile, interoperabile, inteligente și distribuite echilibrat la nivel

teritorial, astfel încât să fie asigurată conectivitatea între principalele centre urbane, coridoarele de transport, zonele de frontieră și localitățile regionale.

5. Totodată, Programul urmărește crearea condițiilor necesare pentru utilizarea pe scară mai largă a vehiculelor electrice, susținerea tranziției către transport cu emisii reduse și integrarea infrastructurii de încărcare în ecosistemul național al sistemelor inteligente de transport și al rețelelor energetice moderne. Prin intervențiile propuse, Programul va contribui la stimularea investițiilor în tehnologii verzi, la dezvoltarea serviciilor aferente mobilității electrice și la consolidarea rolului sectorului transporturilor în procesul de decarbonizare a economiei naționale.

6. Programul derivă din Strategia de mobilitate 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2024, care constituie documentul strategic sectorial de bază pentru dezvoltarea sistemului de transport al Republicii Moldova. Prin conținutul său, Programul contribuie la operaționalizarea direcției prioritare 1.5, privind dezvoltarea și implementarea omologării de tip a vehiculelor și promovarea vehiculelor rutiere curate și eficiente energetic. Totodată, acesta susține direcțiile strategice aferente digitalizării transporturilor, dezvoltării infrastructurii moderne și promovării soluțiilor de mobilitate durabilă.

7. Programul este corelat cu *Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova Europeană 2030”*, aprobată prin Legea nr. 315/2022, contribuind la realizarea obiectivului specific 2.1 „Sporirea mobilității prin sisteme de transport eficiente, durabile și sigure”, aferent obiectivului general 2 „Îmbunătățirea condițiilor de trai”. Prin măsurile propuse, Programul susține dezvoltarea unui sistem de transport mai sigur, mai accesibil, mai eficient și mai puțin poluant, cu impact direct asupra calității vieții populației, conectivității teritoriale și dezvoltării economice durabile.

8. În același timp, Programul este aliniat la *Obiectivele de Dezvoltare Durabilă ale Organizației Națiunilor Unite*, reflectate în Hotărârea Guvernului nr. 953/2022 privind aprobarea cadrului național de monitorizare a implementării Agendei de Dezvoltare Durabilă 2030. Prin natura intervențiilor propuse, Programul contribuie la realizarea:

8.1. ODD 7: Energie curată și la prețuri accesibile, prin promovarea utilizării energiei electrice în transporturi, stimularea integrării energiei din surse regenerabile în consumul final și reducerea dependenței sectorului transporturilor de combustibili fosili importați.

8.2. ODD 9: Industrie, inovație și infrastructură, prin dezvoltarea unei infrastructuri de încărcare calitative, fiabile, durabile, interoperabile și reziliente, inclusiv prin integrarea soluțiilor digitale, a datelor deschise și a tehnologiilor inteligente de încărcare.

8.3. ODD 11: Orașe și comunități durabile, prin promovarea accesului la sisteme de transport sigure, echitabile, accesibile și durabile, inclusiv prin susținerea electrificării transportului public, extinderea infrastructurii de încărcare în localități urbane și rurale și integrarea principiilor accesibilității universale în proiectele de infrastructură.

8.4. ODD 13: Acțiune climatică, prin măsuri orientate spre reducerea impactului sectorului transporturilor asupra mediului, diminuarea emisiilor generate de transport și accelerarea tranziției către un model de mobilitate cu emisii reduse.

9. În ceea ce privește corelarea cu documentele de politici publice din domenii conexe, Programul completează cadrul național de planificare strategică și contribuie la asigurarea coerenței intervențiilor publice în domeniile transporturilor, energiei, mediului, economiei și digitalizării. Programul este corelat cu *Strategia națională de dezvoltare economică 2030*, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr.393/2024, în special cu direcția prioritară nr. 5 „Investiții străine directe și locale" și acțiunea 5.5 privind atragerea investițiilor în sectoarele prioritare. În acest sens, Programul contribuie la crearea unui cadru favorabil pentru investiții publice și private în infrastructura de reîncărcare, tehnologii verzi, servicii digitale și soluții energetice bazate pe surse regenerabile. Totodată, acesta este corelat cu direcția prioritară nr. 8 „Sustenabilitate economică prin prisma rezilienței și securității energetice, precum și a economiei circulare susținută de investițiile în sectorul privat", prin promovarea eficienței energetice în transporturi, reducerea dependenței de combustibili fosili și aplicarea principiilor economiei circulare, inclusiv în ceea ce privește gestionarea, reutilizarea și reciclarea bateriilor și a componentelor vehiculelor electrice.

10. Programul este complementar *Programului de dezvoltare cu emisii reduse al Republicii Moldova până în anul 2030*, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 659/2023, în special obiectivului specific nr. 2, care prevede reducerea, până în anul 2030, cu 52% în mod necondiționat și cu până la 55% în mod condiționat a emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din sectorul transporturilor, comparativ cu nivelul anului 1990. Prin stimularea utilizării vehiculelor electrice, extinderea infrastructurii de reîncărcare, electrificarea treptată a transportului public și a flotelor publice, precum și integrarea energiei din surse regenerabile, Programul contribuie la reducerea consumului de combustibili fosili, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluării atmosferice generate de sectorul transporturilor.

11. Totodată, Programul va sprijini atingerea obiectivelor *Planului Național Integrat privind Energia și Clima pentru anii 2025–2030,* aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 86/2025, prin măsuri care susțin tranziția transportului public urban către soluții cu emisii reduse, creșterea ponderii energiei regenerabile utilizate în transport și reducerea emisiilor generate de sectorul transporturilor. În acest sens, dezvoltarea infrastructurii de încărcare pentru vehicule electrice va contribui la integrarea politicilor de transport, energie și climă într-un cadru coerent de intervenție.

12. Elaborarea Programului este prevăzută în *Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029*, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, în cadrul Capitolului 14 „Politica de transport". Prin acțiunile propuse, Programul contribuie la alinierea progresivă a cadrului național la acquis-ul Uniunii Europene în domeniul transporturilor durabile, infrastructurii pentru combustibili alternativi, interoperabilității, digitalizării serviciilor de mobilitate și reducerii impactului transporturilor asupra mediului.

13. Programul este corelat și cu *Hotărârea Guvernului nr. 158/2026 cu privire la aprobarea Regulamentului privind orientările Republicii Moldova pentru dezvoltarea rețelei naționale de transport,* parte a rețelei transeuropene de transport, care transpune parțial Regulamentul (UE) 2024/1679 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport. Prin acest act normativ, infrastructura pentru combustibili alternativi este integrată în segmentul național al TEN-T, alături de infrastructura rutieră, feroviară, navală, aeriană, multimodală și sistemele digitale în domeniul transporturilor.

14. În acest context, Programul contribuie la implementarea priorităților privind dezvoltarea unei rețele naționale de transport durabile, sigure, eficiente și interoperabile, prin extinderea infrastructurii publice de încărcare pentru vehicule electrice pe coridoarele TEN-T, în nodurile urbane, în spațiile de servicii, în terminalele multimodale și în punctele de conexiune cu alte moduri de transport. Totodată, Programul susține circulația fluidă a vehiculelor cu emisii zero și cu emisii scăzute, reducerea emisiilor generate de transportul rutier, creșterea securității energetice și îmbunătățirea accesului utilizatorilor la servicii moderne de mobilitate.

15. Dezvoltarea infrastructurii de încărcare trebuie realizată în corelare cu planificarea infrastructurii rutiere, cu dezvoltarea rețelelor electrice și cu implementarea sistemelor digitale în domeniul transporturilor, pentru a asigura interoperabilitatea, disponibilitatea datelor, informarea în timp real a utilizatorilor și integrarea serviciilor de mobilitate electrică în cadrul unui sistem de transport inteligent și rezilient. Această abordare este relevantă inclusiv pentru planurile de mobilitate urbană durabilă, modernizarea transportului public, dezvoltarea conexiunilor și echiparea nodurilor multimodale cu infrastructură de încărcare.

16. Programul contribuie, de asemenea, la realizarea angajamentelor asumate de Republica Moldova la nivel internațional în domeniul climei, energiei și dezvoltării durabile. În contextul *Acordului de la Paris*, care urmărește consolidarea răspunsului global la schimbările climatice și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, mobilitatea electrică reprezintă o măsură concretă de decarbonizare a transporturilor, sector dependent în mare măsură de combustibili fosili importați.

17. Prezentul Programul adaptează la nivel național și cerințele europene privind infrastructura pentru combustibili alternativi, inclusiv în ceea ce privește dezvoltarea unei rețele suficiente și interoperabile de puncte publice de încărcare, asigurarea transparenței tarifelor, facilitarea plăților ad-hoc, furnizarea de date către utilizatori, conectarea digitală a infrastructurii și aplicarea soluțiilor de încărcare inteligentă. Aceste elemente sunt necesare pentru crearea unei infrastructuri moderne, accesibile, nediscriminatorii și orientate către utilizator, compatibile cu standardele europene și cu necesitățile procesului de integrare europeană.

18. Prin urmare, Programul național de mobilitate electrică 2030 constituie un instrument operațional prin care Republica Moldova va transpune în măsuri concrete angajamentele asumate la nivel internațional în domeniul climei, energiei, transporturilor și dezvoltării durabile. Acesta va contribui la decarbonizarea sectorului

transporturilor, la reducerea consumului de combustibili fosili, la consolidarea securității energetice, la modernizarea infrastructurii de mobilitate și la crearea condițiilor pentru o tranziție verde, justă și incluzivă.

19. Pentru asigurarea unei fundamentări adecvate și a unei abordări coordonate, elaborarea Programului are la bază un proces participativ, consultativ și interinstituțional, orientat spre identificarea priorităților reale din domeniul mobilității electrice. În acest proces au fost implicate autorități publice centrale, instituții sectoriale relevante, autorități publice locale, reprezentanți ai mediului academic, sectorului privat, societății civile, precum și parteneri de dezvoltare. Printre instituțiile participanle se numără Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării, Ministerul Finanțelor, Ministerul Energiei, Ministerul Mediului, Agenția de Mediu, Agenția Națională Transport Auto, S.A. ,,Administrația Națională a Drumurilor", precum și Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare și alți parteneri relevanți.

20. Prin corelările menționate, Programul național de mobilitate electrică 2030 va constitui un instrument complementar, integrator și operațional pentru implementarea priorităților naționale în domeniul mobilității durabile, tranziției verzi, eficienței energetice și decarbonizării sectorului transporturilor. Acesta va asigura coerența intervențiilor publice cu documentele strategice naționale de nivel superior, cu prioritățile guvernamentale în domeniul dezvoltării durabile și cu angajamentele asumate de Republica Moldova în procesul de integrare europeană și de implementare a obiectivelor climatice.

21. Implementarea Programului va contribui la consolidarea cadrului instituțional și operațional necesar pentru dezvoltarea mobilității electrice, prin planificarea coordonată a măsurilor, stabilirea responsabilităților instituționale, prioritizarea investițiilor și monitorizarea progresului în raport cu obiectivele stabilite. Totodată, Programul va facilita planificarea integrată a cheltuielilor publice și orientarea resurselor financiare către intervenții cu impact direct asupra dezvoltării infrastructurii de încărcare, promovării vehiculelor cu emisii reduse și modernizării sistemului național de transport.

22. De asemenea, Programul va crea premisele necesare pentru atragerea și valorificarea eficientă a resurselor financiare interne și externe, inclusiv prin cooperarea cu partenerii de dezvoltare, precum Uniunea Europeană, Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare, Banca Europeană de Investiții, Programul Națiunilor Unite pentru Dezvoltare și alți parteneri relevanți. În acest sens, Programul va servi drept cadru de referință pentru promovarea proiectelor investiționale, dezvoltarea parteneriatelor public-private și susținerea inițiativelor orientate spre extinderea infrastructurii de încărcare și integrarea soluțiilor inteligente în domeniul transporturilor.

23. Astfel, Programul național de mobilitate electrică 2030 constituie un instrument de politici publice necesar pentru accelerarea tranziției Republicii Moldova către un sistem de mobilitate curat, inteligent, eficient energetic și compatibil cu standardele europene. Prin implementarea acestuia vor fi create premisele pentru dezvoltarea

coordonată a infrastructurii de încărcare, promovarea utilizării vehiculelor electrice, atragerea investițiilor în tehnologii verzi și consolidarea contribuției sectorului transporturilor la atingerea obiectivelor naționale de dezvoltare durabilă, decarbonizare și integrare europeană.

II. ANALIZA SITUAȚIEI

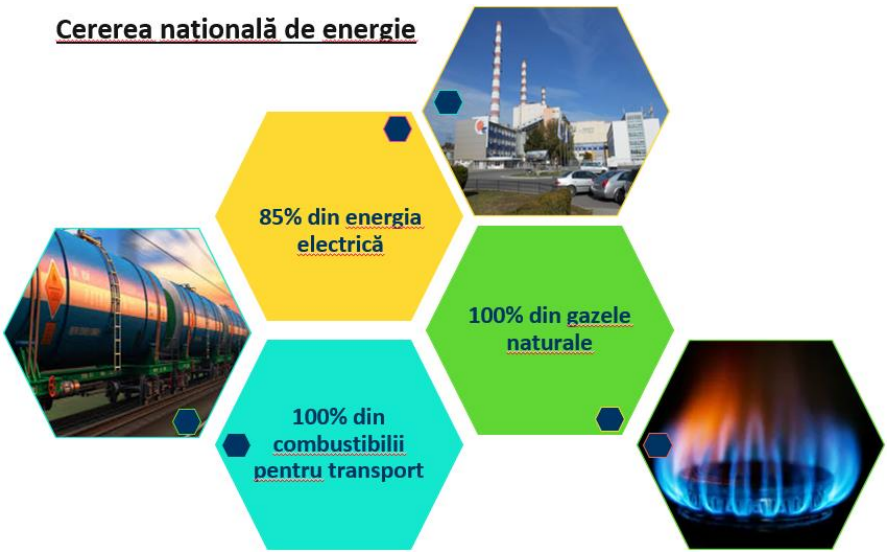
24. Sectorul transporturilor din Republica Moldova se află într-o etapă incipientă de tranziție către forme de mobilitate cu emisii reduse, în contextul obiectivelor naționale de decarbonizare, al necesității consolidării securității energetice și al alinierii progresive la politicile și standardele Uniunii Europene. Dezvoltarea mobilității electrice reprezintă o direcție importantă de modernizare a transporturilor, având potențialul de a reduce consumul de produse petroliere, de a diminua emisiile generate de transportul rutier și de a integra sectorul transporturilor în procesul mai amplu de electrificare și decarbonizare a economiei.

25. La nivel internațional, mobilitatea electrică se dezvoltă rapid, fiind susținută de scăderea costurilor tehnologiilor, creșterea autonomiei vehiculelor, extinderea infrastructurii de încărcare și politici publice orientate spre reducerea emisiilor. În anul 2024, vânzările globale de automobile electrice au depășit 17 milioane de unități, reprezentând peste 20% din totalul automobilelor noi vândute la nivel mondial. Această tendință confirmă faptul că electrificarea transportului rutier nu mai reprezintă o soluție marginală, ci o direcție structurală de transformare a pieței auto și a serviciilor de mobilitate.

26. În același timp, tranziția către mobilitatea electrică nu se produce uniform. Ritmul de adoptare depinde de nivelul veniturilor populației, disponibilitatea infrastructurii de încărcare, accesul la finanțare, stabilitatea stimulentelor, calitatea serviciilor de încărcare, capacitatea rețelelor electrice și nivelul de informare al utilizatorilor. Pentru Republica Moldova, aceste condiții sunt deosebit de importante, deoarece piața auto este dominată de vehicule second-hand, iar infrastructura publică de încărcare se află încă într-o etapă de dezvoltare insuficientă și neuniformă.

27. Republica Moldova rămâne semnificativ dependentă de resurse energetice importate, în special de produsele petroliere utilizate în transportul rutier, de gazele naturale și, într-o proporție importantă, de energia electrică. Această dependență influențează direct securitatea energetică a țării și expune economia națională la riscuri externe legate de evoluția prețurilor, disponibilitatea resurselor și contextul geopolitic regional. În sectorul transporturilor, vulnerabilitatea este amplificată de faptul că peste 98% din cererea de energie pentru transportul rutier este acoperită prin combustibili fosili, în principal benzină și motorină.

Figura 1. Dependența energetică națională



Sursa: Biroul Național de Statistică

28. Datele disponibile indică un nivel ridicat al dependenței energetice a Republicii Moldova, aproximativ 85% din energia electrică, 100% din gazele naturale și 100% din combustibilii utilizați în transport provenind din import. Aceste date arată că sectorul transporturilor nu reprezintă doar o sursă importantă de emisii, ci și un factor major de vulnerabilitate energetică și economică.

29. Din această perspectivă, dezvoltarea mobilității electrice trebuie abordată atât ca instrument de reducere a emisiilor provenite din transport, cât și ca măsură de diminuare treptată a dependenței de combustibilii fosili importați. Beneficiile mobilității electrice pot fi maximizate doar în condițiile în care electrificarea transporturilor este corelată cu dezvoltarea capacităților interne de producere a energiei din surse regenerabile, modernizarea rețelelor electrice, aplicarea soluțiilor de încărcare inteligentă, stocare și gestionare eficientă a cererii de energie.

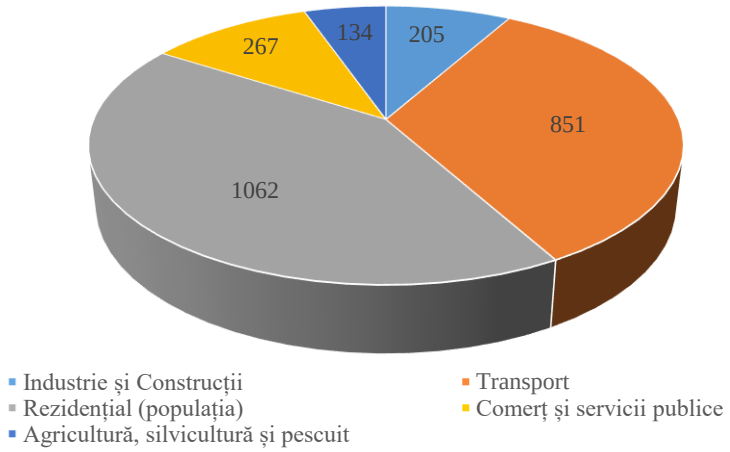
30. Transportul rutier constituie una dintre sursele importante de emisii de gaze cu efect de seră și de poluanți atmosferici, în special în zonele urbane, unde concentrarea traficului are efecte directe asupra calității aerului, sănătății populației și calității vieții. În contextul angajamentelor climatice asumate de Republica Moldova, inclusiv reducerea emisiilor nete de gaze cu efect de seră până în anul 2030 față de nivelul anului 1990, decarbonizarea transporturilor devine o condiție necesară pentru atingerea obiectivelor naționale în domeniul climei.

31. În lipsa unor intervenții coordonate, emisiile provenite din transport pot continua să crească și pot diminua impactul măsurilor de decarbonizare implementate în alte

sectoare, inclusiv în sectorul energetic sau industrial. Această situație impune accelerarea tranziției către soluții de transport cu emisii reduse, inclusiv prin dezvoltarea mobilității electrice, promovarea combustibililor alternativi, modernizarea transportului public și stimularea soluțiilor de mobilitate multimodală.

32. Structura consumului energetic confirmă importanța sectorului transporturilor în balanța energetică națională. Deși, Republica Moldova a înregistrat progrese în promovarea energiei din surse regenerabile, utilizarea acesteia în sectorul transporturilor rămâne limitată. Prin urmare, electrificarea mobilității poate contribui la reducerea consumului de produse petroliere, însă această tranziție trebuie însoțită de măsuri de creștere a ponderii energiei curate în mixul energetic, de investiții în infrastructura energetică și de mecanisme care să permită încărcarea vehiculelor electrice în mod eficient, sigur, accesibil și transparent.

Figura 2. Consumul final de energie pe sectoare, 2024



Sursa: Biroul Național de Statistică

33. Datele privind consumul final de energie pe sectoare în anul 2024 indică un volum total de 2519 ktep. Din total, sectorul rezidențial reprezintă cea mai mare componentă, cu 1062 ktep, urmat de sectorul transporturilor, cu 851 ktep. Celelalte sectoare au ponderi mai reduse: comerțul și serviciile publice – 267 ktep, industria și construcțiile – 205 ktep, iar agricultura, silvicultura și pescuitul – 134 ktep.

34. Această structură evidențiază faptul că transporturile se mențin printre principalii consumatori de energie finală la nivel național. Ponderea ridicată a sectorului transporturilor în consumul final de energie justifică necesitatea intervențiilor orientate spre eficiență energetică, electrificarea treptată a mobilității și reducerea consumului de produse petroliere. În același timp, datele arată că mobilitatea electrică nu poate fi abordată izolat, ci trebuie integrată în politicile energetice, climatice, de transport, de dezvoltare urbană și de dezvoltare regională.

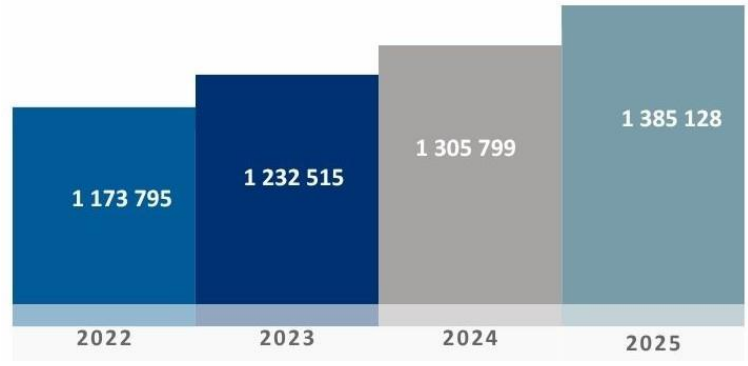
35. Se anticipează că cererea de energie electrică va crește până în anul 2030, inclusiv ca urmare a electrificării treptate a transporturilor și a altor sectoare de consum. Prin urmare, dezvoltarea mobilității electrice trebuie planificată astfel încât să nu genereze presiuni necontrolate asupra rețelei electrice și să nu afecteze stabilitatea sistemului energetic. Aceasta presupune evaluarea capacităților de racordare, investiții în rețele de transport și distribuție, integrarea surselor regenerabile, utilizarea soluțiilor de stocare, contorizare inteligentă, tarife dinamice și mecanisme de management al consumului.

36. Potrivit Planului de dezvoltare a rețelelor electrice de transport pentru perioada 2025–2034, consumul anual de energie electrică determinat de vehiculele electrice este prognozat să crească de la 4,3 GWh în anul 2025 la 77,8 GWh în anul 2030 și la 109,7 GWh în anul 2033. Deși aceste volume rămân moderate raportat la consumul total de energie electrică al țării, ritmul accelerat de creștere confirmă necesitatea integrării mobilității electrice în prognozele energetice, în planificarea investițiilor în rețele și în mecanismele de management al sarcinii electrice.

37. În același timp, dezvoltarea infrastructurii publice de încărcare, în special a punctelor rapide și ultra-rapide, poate genera sarcini locale semnificative în rețelele de distribuție. Din acest motiv, amplasarea stațiilor de încărcare trebuie precedată de evaluări ale capacităților de racordare și corelată cu lucrările de modernizare a stațiilor electrice, liniilor/cablurilor, sistemelor de măsurare inteligentă, soluțiilor de stocare și mecanismelor de încărcare inteligentă.

38. În paralel cu provocările energetice, sectorul transporturilor este influențat de evoluția rapidă a parcului auto. Creșterea numărului total de vehicule înmatriculate generează presiuni suplimentare asupra infrastructurii rutiere, consumului de energie, mediului și calității vieții în localitățile urbane. În condițiile în care majoritatea vehiculelor continuă să fie dotate cu motoare cu ardere internă, extinderea parcului auto poate conduce la creșterea consumului de combustibili fosili și a emisiilor generate de transportul rutier.

Figura 3. Evoluția numărului total de vehicule înmatriculate, 2022–2025



Sursa: Agenția Servicii Publice

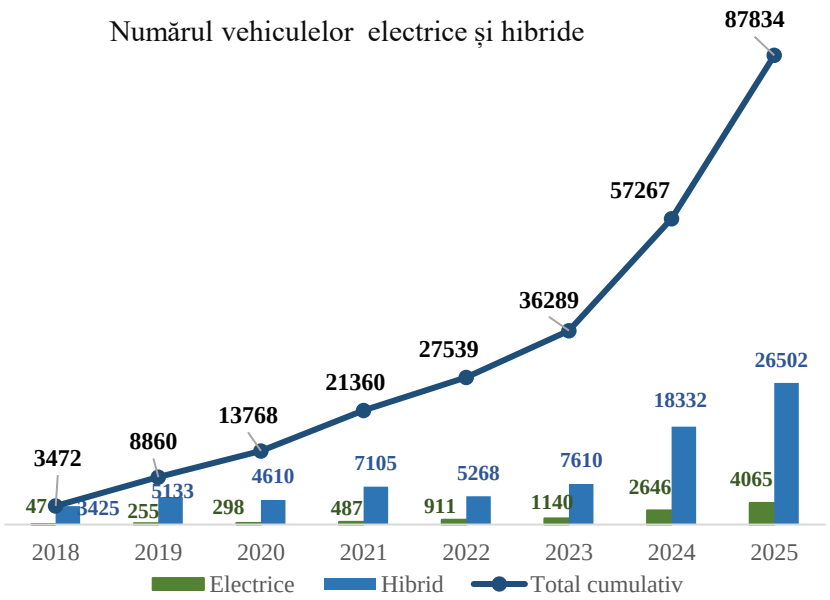
39. Datele prezentate evidențiază creșterea continuă a parcului auto național, de la 1 173 795 vehicule în anul 2022 la 1 385 128 vehicule în anul 2025. Această evoluție indică o creștere de peste 211 mii de vehicule în doar patru ani, ceea ce confirmă intensificarea cererii de mobilitate și presiunea tot mai mare asupra sistemului de transport.

40. Creșterea parcului auto are implicații directe asupra consumului de energie, emisiilor de gaze cu efect de seră, calității aerului și congestiei urbane. Dacă această creștere va continua să fie susținută preponderent de vehicule cu motoare cu ardere internă, Republica Moldova riscă să consolideze un model de mobilitate dependent de combustibili fosili importați. Prin urmare, electrificarea treptată a parcului auto, în paralel cu modernizarea transportului public și dezvoltarea infrastructurii de încărcare, reprezintă o condiție importantă pentru reducerea impactului negativ al transporturilor.

41. Piața auto din Republica Moldova este caracterizată, în continuare, printr-o pondere ridicată a vehiculelor second-hand importate, în special a vehiculelor cu motoare cu ardere internă. Aceasta influențează direct ritmul de reînnoire a parcului auto și limitează adoptarea vehiculelor cu emisii reduse, în condițiile în care costul inițial al vehiculelor electrice rămâne ridicat pentru o parte semnificativă a populației. Totodată, lipsa unor standarde de mediu mai clare pentru vehiculele importate, precum și insuficiența stimulentelor fiscale și financiare pentru vehicule electrice noi și second-hand, mențin atractivitatea vehiculelor convenționale și încetinesc tranziția către mobilitate curată.

42. În pofida acestor constrângeri, în ultimii ani se atestă o creștere vizibilă a interesului pentru vehiculele electrice și hibride. Conform datelor disponibile, în perioada 2018–2025 au fost înregistrate peste 87 mii de autovehicule electrice și hibride, dintre care 9850 sunt vehicule electrice, iar 77 985 sunt vehicule hibride. În anul 2025 se atestă o creștere accelerată comparativ cu anul 2024, de circa 35% pentru vehiculele electrice și de circa 31% pentru cele hibride. Cu toate acestea, ponderea vehiculelor electrice și hibride în parcul auto național rămâne redusă, reprezentând aproximativ 7% din totalul vehiculelor înregistrate.

Figura 4. Evoluția numărului vehiculelor electrice și hibride, 2018–2025



Sursa: Agenția Servicii Publice

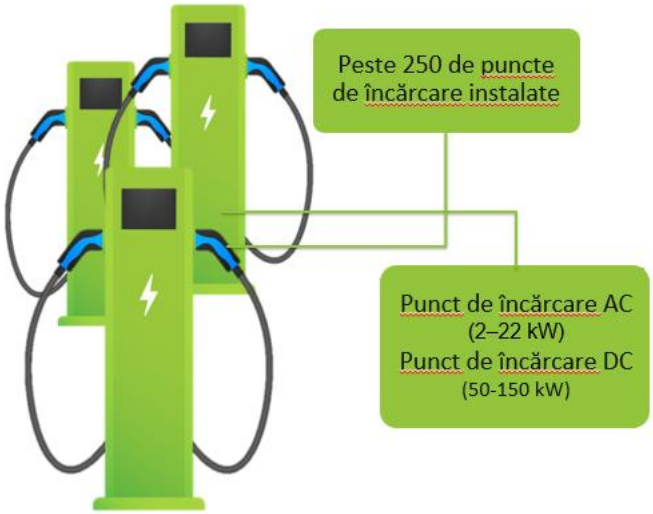
43. Evoluția prezentată reflectă dinamica pozitivă a înmatriculărilor de vehicule electrice și hibride în Republica Moldova în perioada 2018–2025. Datele indică o creștere constantă a interesului pentru transportul eficient energetic, cu o accelerare mai pronunțată în perioada 2023–2025. Această evoluție confirmă faptul că piața începe să se adapteze la schimbările tehnologice, la creșterea interesului populației pentru costuri mai reduse de exploatare și la tendințele de tranziție către vehicule curate.

44. Totuși, datele reprezentate în figură indică faptul că vehiculele hibride reprezintă încă partea dominantă a acestei categorii, în timp ce vehiculele pur electrice au o pondere mai redusă. Această situație sugerează că piața se află într-o fază de tranziție intermediară, în care utilizatorii preferă soluții percepute ca fiind mai flexibile și mai puțin dependente de infrastructura publică de încărcare. Prin urmare, creșterea numărului de vehicule electrice va depinde în mare măsură de extinderea infrastructurii de încărcare, reducerea costurilor de achiziție, stabilitatea stimulentelor disponibile și gradul de încredere al utilizatorilor în funcționalitatea rețelei.

45. În același timp, creșterea numărului de vehicule electrice și hibride trebuie interpretată în raport cu dimensiunea totală a parcului auto. Deși dinamica este pozitivă, ponderea de aproximativ 7% arată că mobilitatea electrică rămâne încă într-o etapă incipientă de dezvoltare. Această constatare justifică necesitatea unor măsuri suplimentare de sprijin, inclusiv stimulente financiare și fiscale, campanii de informare, clarificarea cadrului normativ și dezvoltarea unei infrastructuri de încărcare accesibile la nivel național.

46. Infrastructura publică de încărcare pentru vehicule electrice a cunoscut o dezvoltare graduală, însă rămâne insuficientă în raport cu necesitățile unei rețele naționale funcționale și accesibile. La nivelul anului 2025, infrastructura publică de încărcare este estimată la peste 250 de puncte de încărcare funcționale. Totuși, distribuția acestora este neuniformă, fiind concentrată preponderent în municipiul Chișinău, în unele centre urbane și pe anumite coridoare rutiere principale. Această distribuție limitează utilizarea practică a vehiculelor electrice pentru deplasări între localități și accentuează diferențele de acces între zonele urbane și localitățile rurale sau periferice.

Figura 5. Rețeaua națională de încărcare pentru vehicule electrice



Sursa: https://www.plugshare.com

47. Imaginea de mai sus prezintă situația infrastructurii publice de încărcare pentru vehicule electrice, indicând existența a peste 250 de puncte de încărcare instalate. Infrastructura include puncte de încărcare AC, cu puteri de 2–22 kW, utilizate preponderent pentru încărcare lentă sau semirapidă, și puncte de încărcare DC, cu puteri de 50–150 kW, necesare pentru încărcare rapidă.

48. Structura infrastructurii de încărcare indică prevalarea punctelor de încărcare AC, adecvate pentru încărcare lentă sau semirapidă, în special în zone rezidențiale, parcări publice, centre comerciale sau la locul de muncă. În schimb, punctele DC, necesare pentru încărcarea rapidă pe coridoarele naționale și în apropierea punctelor de trecere a frontierei, sunt mai puțin dezvoltate. În lipsa unei rețele suficiente de stații rapide amplasate strategic, utilizatorii se confruntă cu incertitudini privind autonomia și continuitatea deplasărilor, ceea ce reduce atractivitatea vehiculelor electrice și limitează extinderea pieței.

49. Experiența țărilor europene confirmă faptul că dezvoltarea infrastructurii de încărcare trebuie să fie însoțită nu doar de creșterea numărului de puncte de încărcare,

ci și de asigurarea calității serviciilor oferite utilizatorilor. Prin urmare, extinderea infrastructurii trebuie să includă cerințe privind interoperabilitatea, transparența tarifelor, accesul nediscriminatoriu, furnizarea informațiilor privind disponibilitatea și funcționalitatea punctelor de încărcare, precum și aplicarea soluțiilor de încărcare inteligentă.

50. O problemă esențială este lipsa unui sistem național consolidat de monitorizare a infrastructurii de încărcare. În prezent, datele privind locațiile, puterea instalată, tipurile de conectori, disponibilitatea stațiilor, tarifele, interoperabilitatea, metodele de plată și gradul real de funcționare sunt fragmentate și nu permit o evaluare completă a performanței rețelei. Absența unui registru național sau a unei platforme publice de date privind infrastructura de încărcare reduce capacitatea autorităților de a planifica investițiile, de a monitoriza progresul și de a asigura transparența față de utilizatori.

51. Cadrul normativ aplicabil mobilității electrice este încă incomplet și insuficient coordonat. Nu există un cadru unitar care să reglementeze în mod coerent instalarea, autorizarea, operarea, mentenanța, interoperabilitatea și tarifarea stațiilor de încărcare, precum și drepturile și protecția consumatorilor. În lipsa unor reguli clare, dezvoltarea infrastructurii depinde în mare măsură de inițiative private sau de proiecte susținute de partenerii de dezvoltare, ceea ce poate conduce la o extindere neuniformă, la standarde tehnice diferite și la dificultăți de integrare într-o rețea națională interoperabilă.

52. Fragmentarea responsabilităților instituționale reprezintă o altă cauză importantă a dezvoltării lente a mobilității electrice. Domeniul implică atribuții ale mai multor autorități și instituții din domeniul transportului, energie, mediu, economie, finanțe, digitalizare, administrație publică locală și reglementare energetică. În lipsa unui mecanism clar de coordonare interinstituțională, responsabilitățile sunt dispersate, iar măsurile riscă să fie implementate fragmentar. Această problemă reduce eficiența intervențiilor publice și poate genera suprapuneri sau lacune în implementare.

53. Autoritățile publice locale au un rol important în dezvoltarea infrastructurii de încărcare, în integrarea mobilității electrice în planificarea urbană și în modernizarea transportului public. Totuși, multe autorități locale nu dispun de capacitățile tehnice, resursele financiare și instrumentele metodologice necesare pentru planificarea amplasării stațiilor de încărcare, includerea acestora în documentațiile urbanistice, gestionarea parcărilor, identificarea modelelor de finanțare sau promovarea flotelor publice cu emisii reduse.

54. O constrângere majoră pentru dezvoltarea mobilității electrice o constituie insuficiența resurselor financiare disponibile pentru extinderea infrastructurii de încărcare, modernizarea transportului public, electrificarea flotelor și implementarea soluțiilor digitale de monitorizare și informare. Investițiile necesare pentru instalarea punctelor de încărcare, în special a celor rapide și ultra-rapide, presupun costuri inițiale ridicate pentru procurarea echipamentelor, racordarea la rețelele electrice, proiectare, autorizare, lucrări de construcție, mentenanță și operare. În același timp, nivelul încă redus al cererii pentru servicii de încărcare în afara marilor centre urbane poate reduce

atractivitatea investițiilor private și poate încetini extinderea infrastructurii în localitățile mici, zonele rurale și pe unele coridoare rutiere.

55. În aceste condiții, dezvoltarea mobilității electrice necesită mobilizarea coordonată a resurselor financiare din bugetul de stat, bugetele autorităților publice locale, fonduri externe, instrumente de finanțare oferite de partenerii de dezvoltare, investiții private și mecanisme de parteneriat public-privat. Atragerea acestor resurse este esențială pentru asigurarea unei rețele de încărcare accesibile și echilibrat distribuite teritorial, pentru susținerea proiectelor de electrificare a transportului public și pentru instituirea unor mecanisme de sprijin destinate utilizatorilor, autorităților publice locale, întreprinderilor mici și mijlocii și altor categorii de beneficiari. Lipsa unui cadru predictibil de finanțare și cofinanțare poate conduce la implementarea fragmentară a măsurilor și la accentuarea diferențelor dintre localitățile cu capacitate investițională mai mare și cele cu resurse limitate.

56. Dezvoltarea mobilității electrice este afectată și de nivelul redus de informare și acceptare socială. Pentru o parte a populației, vehiculele electrice sunt percepute ca fiind costisitoare, dificil de întreținut sau insuficient adaptate la necesitățile de deplasare pe distanțe medii și lungi. În același timp, informațiile privind costurile reale de utilizare, avantajele economice pe durata ciclului de viață, posibilitățile de încărcare, siguranța bateriilor și impactul asupra mediului nu sunt suficient de accesibile. Lipsa campaniilor de informare și a instrumentelor de consiliere pentru utilizatori reduce ritmul de adoptare a tehnologiilor curate.

57. Un alt obstacol îl constituie deficitul de competențe tehnice și de forță de muncă calificată în domeniul mobilității electrice. Instalarea, operarea și mentenanța stațiilor de încărcare, diagnosticarea vehiculelor electrice, gestionarea bateriilor, integrarea soluțiilor de încărcare inteligentă și aplicarea standardelor de siguranță necesită competențe specializate, care sunt încă insuficient dezvoltate pe piața muncii. Lipsa programelor de instruire poate încetini extinderea sectorului și poate limita capacitatea mediului de afaceri de a furniza servicii de calitate.

58. Problemele identificate afectează în mod diferit diverse categorii ale populației. Locuitorii din mediul rural și din localitățile mici se confruntă cu un acces mai redus la infrastructura de reîncărcare și cu opțiuni limitate de transport public. Persoanele cu venituri reduse întâmpină dificultăți mai mari în achiziționarea vehiculelor electrice, inclusiv a celor second-hand, iar lipsa unor mecanisme de sprijin poate limita accesul acestora la beneficiile tranziției verzi. Totodată, persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și cele care nu utilizează tehnologii digitale pot întâmpina dificultăți în accesarea stațiilor de reîncărcare bazate exclusiv pe aplicații mobile sau pe metode electronice de plată.

59. În acest context, dezvoltarea mobilității electrice trebuie analizată și din perspectiva egalității de gen, întrucât accesul la mobilitate, posibilitățile de achiziționare a unui vehicul și tiparele de deplasare pot fi influențate diferit de factori economici, sociali și familiali. În Republica Moldova, datele privind deținerea și utilizarea vehiculelor electrice, accesul la infrastructura de reîncărcare,

comportamentul de mobilitate și beneficiarii măsurilor de sprijin nu sunt colectate și raportate în mod sistematic, dezagregat pe criteriul de sex. Această limitare nu permite evaluarea completă a eventualelor diferențe dintre femei și bărbați și îngreunează elaborarea și monitorizarea unor intervenții sensibile la dimensiunea de gen.

60. Datele socioeconomice generale indică însă existența unor factori care pot influența accesul femeilor și bărbaților la mobilitatea electrică. În anul 2024, câștigul salarial mediu al femeilor a fost cu 16,6% mai mic decât cel al bărbaților, iar responsabilitățile familiale au constituit principala cauză a inactivității economice pentru 51,9% dintre femeile inactive cu vârsta de 25–54 de ani, comparativ cu 2,1% dintre bărbații din aceeași categorie. Aceste diferențe pot influența capacitatea de achiziționare a vehiculelor electrice, accesul la soluții private de reîncărcare și posibilitatea de a beneficia de eventualele mecanisme financiare de sprijin.

61. În lipsa unor măsuri accesibile și adaptate, costul inițial ridicat al vehiculelor electrice, distribuția teritorială neuniformă a infrastructurii de reîncărcare și utilizarea exclusivă a aplicațiilor digitale sau a plăților electronice pot accentua inegalitățile existente. Aceste bariere pot afecta în special persoanele cu venituri reduse, inclusiv femeile aflate în situații economice vulnerabile, locuitorii din mediul rural și alte categorii cu acces limitat la servicii moderne de mobilitate.

62. Totodată, dezvoltarea mobilității electrice creează noi oportunități de ocupare și dezvoltare profesională în domenii precum instalarea și mentenanța stațiilor de reîncărcare, serviciile energetice, tehnologiile informaționale, diagnosticarea și repararea vehiculelor electrice și gestionarea bateriilor. Participarea femeilor în sectorul transporturilor rămâne însă redusă: în anul 2024, acestea reprezentau 24,3% din populația ocupată în activitățile de transport și depozitare din Republica Moldova, iar la nivelul Uniunii Europene aproximativ 22,2% din forța de muncă din transporturi. Valorificarea echitabilă a noilor oportunități presupune, prin urmare, încurajarea participării femeilor și bărbaților la programele de instruire, calificare și reconversie profesională, precum și monitorizarea beneficiarilor dezagregat pe criteriul de sex.

63. În lipsa intervenției, Republica Moldova riscă să mențină un model de mobilitate dependent de combustibili fosili importați, caracterizat prin emisii ridicate și costuri energetice vulnerabile la fluctuațiile externe. Neintervenția ar putea conduce la creșterea emisiilor din transporturi, perpetuarea poluării aerului în zonele urbane, menținerea unui parc auto învechit și accentuarea decalajelor teritoriale și socioeconomice în accesul la infrastructură și servicii moderne de mobilitate. În absența datelor dezagregate și a unor măsuri adaptate, există și riscul ca eventualele diferențe de acces dintre femei și bărbați să nu fie identificate și abordate corespunzător. Totodată, lipsa unei abordări coordonate poate reduce capacitatea țării de a atrage finanțări externe, investiții private și sprijin tehnic pentru dezvoltarea mobilității electrice.

64. Pe termen mediu, absența unui cadru strategic și operațional integrat poate limita realizarea angajamentelor naționale în domeniul climei, energiei și integrării europene. În contextul politicilor Uniunii Europene orientate spre accelerarea tranziției către

vehicule curate, dezvoltarea infrastructurii interoperabile și reducerea emisiilor din transporturi, întârzierea intervențiilor poate genera costuri suplimentare de conformare, poate diminua competitivitatea sectorului transporturilor și poate limita accesul echitabil al populației și al mediului de afaceri la servicii moderne, sigure și accesibile de mobilitate.

65. Analiza situației evidențiază, astfel, un decalaj semnificativ între dinamica emergentă a pieței vehiculelor electrice și capacitatea cadrului instituțional, normativ, financiar și infrastructural de a susține dezvoltarea durabilă și incluzivă a sectorului. Depășirea acestui decalaj necesită o intervenție coordonată, orientată spre dezvoltarea infrastructurii de reîncărcare, stimularea cererii pentru vehicule electrice, consolidarea cadrului normativ și a capacităților instituționale, dezvoltarea competențelor profesionale, colectarea datelor relevante dezagregate pe criteriul de sex și asigurarea accesului echitabil al tuturor categoriilor populației la beneficiile mobilității electrice.

66. Prin urmare, Programul național de mobilitate electrică 2030 este necesar pentru instituirea unui cadru integrat și coerent, capabil să răspundă problemelor structurale și inegalităților identificate și să asigure tranziția către un sistem de transport modern, curat, eficient energetic, interoperabil, sigur, incluziv și accesibil tuturor categoriilor de utilizatori, în conformitate cu principiul „a nu lăsa pe nimeni în urmă”.

III. OBIECTIVELE GENERALE ŞI SPECIFICE

67. Programul național de mobilitate electrică 2030 are ca scop accelerarea tranziției către un sistem de mobilitate rutieră curat, eficient energetic, accesibil, sigur și compatibil cu standardele europene. Programul stabilește cadrul de intervenție necesar pentru dezvoltarea coordonată a mobilității electrice, prin trei direcții strategice majore: dezvoltarea infrastructurii de încărcare și a cadrului național de reglementare, accelerarea decarbonizării și creșterea eficienței energetice în transporturi, precum și asigurarea unei tranziții echitabile, incluzive și sigure pentru toate categoriile de utilizatori.

68. Obiectivele Programului derivă din prioritățile stabilite prin Strategia de mobilitate 2030 și Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova Europeană 2030”, fiind adaptate la perioada de implementare a Programului și la specificul domeniului mobilității electrice. Acestea răspund problemelor identificate în analiza situației, inclusiv dependenței ridicate de combustibili fosili importați, dezvoltării insuficiente și neuniforme a infrastructurii de încărcare, ponderii încă limitate a vehiculelor electrice și hibride plug-in în parcul auto național, necesității reducerii emisiilor generate de transportul rutier și disparităților teritoriale în accesul la infrastructură modernă.

69. Obiectivele generale reflectă direcțiile strategice majore ale intervenției publice în domeniul mobilității electrice până în anul 2030, iar obiectivele specifice transpun

aceste direcții în rezultate concrete, măsurabile și realizabile în perioada de implementare a Programului. Formularea acestora asigură coerența dintre problemele identificate, măsurile propuse, indicatorii de monitorizare și rezultatele scontate.

Obiectivul general 1. Dezvoltarea infrastructurii publice de încărcare și consolidarea cadrului național de reglementare, evidență și monitorizare a mobilității electrice

70. Acest obiectiv general urmărește crearea permiselor necesare pentru dezvoltarea coordonată a mobilității electrice, prin extinderea rețelei naționale de infrastructură de încărcare suficiente, accesibile, sigure și interoperabile, precum și prin crearea unui cadru normativ, instituțional, precum și a unui sistem național de date pentru monitorizarea infrastructurii și informarea utilizatorilor. Pentru realizarea obiectivului general 1 se stabilesc următoarele obiective specifice:

71. ***Obiectivul specific 1.1.*** Consolidarea cadrului normativ și instituțional pentru dezvoltarea infrastructurii de încărcare, prin aprobarea și aplicarea, până în anul 2030, a pachetului normativ necesar privind instalarea, autorizarea, operarea, tarifarea și interoperabilitatea datelor.

72. ***Obiectivul specific 1.2.*** Extinderea rețelei publice de încărcare pentru vehicule electrice, până în anul 2030, la cel puțin 500 de puncte publice de încărcare funcționale, sigure, interoperabile și echilibrat distribuite la nivel național.

73. ***Obiectivul specific 1.3.*** Operaționalizarea, până în anul 2030, a unui sistem național de evidență, monitorizare și informare privind infrastructura publică de încărcare, care să asigure raportarea datelor pentru 100% din punctele publice de încărcare funcționale.

Obiectivul general 2. Accelerarea decarbonizării transportului rutier și creșterea eficienței energetice prin promovarea vehiculelor electrice, electrificarea flotelor și integrarea mobilității electrice în sistemul energetic național

74. Acest obiectiv general urmărește reducerea impactului negativ al transportului rutier asupra mediului, sănătății populației și securității energetice, prin creșterea ponderii vehiculelor electrice și hibride plug-in în parcul auto național, electrificarea transportului public și a flotelor publice și private, utilizarea energiei electrice din surse regenerabile și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și de poluanți atmosferici. Pentru realizarea obiectivului general 2 se stabilesc următoarele obiective specifice:

75. ***Obiectivul specific 2.1.*** Majorarea, până în anul 2030, a ponderii vehiculelor electrice și hibride plug-in la cel puțin 25% din parcul auto național, prin electrificarea progresivă a flotelor publice și private de transport rutier.

76. ***Obiectivul specific 2.2.*** Integrarea, până în anul 2030, a mobilității electrice în sistemul energetic național, prin corelarea infrastructurii de încărcare cu rețelele electrice și utilizarea a cel puțin 40% energie din surse regenerabile.

77. ***Obiectivul specific 2.3.*** Diminuarea impactului transportului rutier asupra mediului și sănătății populației, prin reducerea, până în anul 2030, a emisiilor de CO_2 generate de transportul rutier cu cel puțin 15% față de nivelul anului 2025.

Obiectivul general 3. Asigurarea unei tranziții echitabile, incluzive și sigure către mobilitatea electrică prin extinderea accesului teritorial, informarea publicului și dezvoltarea competențelor profesionale

78. Acest obiectiv general vizează distribuirea echilibrată a beneficiilor mobilității electrice între toate regiunile și categoriile de utilizatori, inclusiv localitățile rurale, zonele defavorizate, persoanele cu venituri reduse, persoanele cu mobilitate redusă, întreprinderile mici și mijlocii și autoritățile publice locale. Intervențiile vor urmări integrarea principiilor accesibilității universale, egalității de gen, siguranței utilizatorilor și tranziției juste în politicile, proiectele și investițiile privind mobilitatea electrică. Pentru realizarea obiectivului general 3 se stabilesc următoarele obiective specifice:

79. ***Obiectivul specific 3.1.*** Reducerea, până în anul 2030, a disparităților teritoriale în accesul la mobilitatea electrică, astfel încât cel puțin 30% dintre punctele publice de încărcare nou-instalate să fie amplasate în afara municipiului Chișinău.

80. ***Obiectivul specific 3.2.*** Creșterea, până în anul 2030, a nivelului de informare și conștientizare a utilizatorilor privind beneficiile mobilității electrice, utilizarea în condiții de siguranță a vehiculelor electrice și a infrastructurii de reîncărcare, prin realizarea a cel puțin 3 campanii naționale de informare și operaționalizarea unei platforme publice unice de informare.

81. ***Obiectivul specific 3.3.*** Dezvoltarea, până în anul 2030, a competențelor profesionale necesare pentru instalarea, operarea, mentenanța infrastructurii de încărcare și întreținerea vehiculelor electrice, prin dezvoltarea a cel puțin 2 programe de formare profesională.

IV. INDICATORII DE MONITORIZARE

82. Monitorizarea implementării Programului național de mobilitate electrică 2030 se va realiza în baza unui set de indicatori de rezultat și impact, corelați cu obiectivele generale și obiectivele specifice ale Programului. Indicatorii stabiliți vor permite evaluarea progresului în dezvoltarea mobilității electrice, identificarea eventualelor întârzieri sau constrângeri de implementare, precum și fundamentarea deciziilor de ajustare a măsurilor de politici publice.

Astfel, prin realizarea obiectivelor generale și a obiectivelor specifice se urmărește atingerea următorilor indicatori de rezultat (tabelul 1):

Tabelul 1

Indicatori de rezultat pentru obiectivele specifice

Obiectivele	Indicator	Unitatea de măsură	Sursa de date	Valoare de referință (2026)	Valorilor-țintă intermediară (2028)	Valoarea țintă – finală (2030)
Obiectivul general 1. Dezvoltarea infrastructurii publice de încărcare și consolidarea cadrului național de reglementare, evidență și monitorizare a mobilității electrice						
OS 1.1. Consolidarea cadrului normativ și instituțional pentru dezvoltarea infrastructurii de încărcare, prin aprobarea și aplicarea, până în anul 2030, a pachetului normativ necesar privind instalarea, autorizarea, operarea, tarifarea și interoperabilitatea datelor	Număr de acte normative aprobate și aplicate privind infrastructura publică de încărcare	acte normative	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	0	1	minimum 3
	Număr de categorii de seturi de date obligatorii raportate de operatorii punctelor publice de reîncărcare în sistemul național de evidență	categorii de date	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	0	3	minimum 8
OS 1.2. Extinderea rețelei publice de încărcare pentru vehicule electrice, până în anul 2030, la cel puțin 500 de puncte publice de încărcare funcționale, sigure, interoperabile și echilibrat distribuite la nivel național.	Număr total de puncte de reîncărcare funcționale și accesibile utilizatorilor	Puncte de reîncărcare	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale / Operatori de puncte de reîncărcare și de realimentare	250	450	600
	Număr de puncte publice de reîncărcare rapidă și ultra-rapidă (DC ≥ 50 kW)	Puncte de reîncărcare	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale / Operatori de puncte de reîncărcare și de	15	100	180

			realimentare			
OS 1.3. Operaționalizarea, până în anul 2030, a unui sistem național de evidență, monitorizare și informare privind infrastructura publică de încărcare, care să asigure raportarea datelor pentru 100% din punctele publice de încărcare funcționale.	Sistem național de evidență, monitorizare și informare privind infrastructura publică de reîncărcare operaționalizat	statut	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale / Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării / Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică	nu	da	da
	Rata punctelor publice de reîncărcare funcționale care raportează date actualizate în sistemul național privind localizarea și puterea instalată	% din punctele publice funcționale	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale / operatori ai punctelor de reîncărcare	0	50	100
	Rata medie anuală de utilizare a punctelor publice de reîncărcare, calculată pe baza datelor raportate de operatori	%	Operatori de puncte de reîncărcare și de realimentare	≤5	≤10	≥15%
	Obiectivul general 2. Accelerarea decarbonizării transportului rutier și creșterea eficienței energetice prin promovarea vehiculelor electrice, electrificarea flotelor și integrarea mobilității electrice în sistemul energetic național					
OS 2.1. Majorarea, până în anul 2030, a ponderii vehiculelor electrice și hibride plug-in la cel puțin 25% din parcul auto național, prin electrificarea progresivă a flotelor publice și private de transport rutier.	Rata vehiculelor electrice noi în totalul înmatriculărilor anuale de vehicule noi	%	Agenția Servicii Publice	~2%	~12%	≥ 35 %
	Număr total de vehicule electrice cu baterie, BEV, înmatriculate	vehicule	Agenția Servicii Publice	~9 850	~20500	≥ 45 000
	Număr total de vehicule hibride plug-in, PHEV, înmatriculate	vehicule	Agenția Servicii Publice	~77 985	~98500	≥ 110 000
	Rata vehiculelor electrice/hibride în parcul de transport public urban	%	Autoritățile publice locale/ Agenția Națională	N/D	≥ 30 %	≥ 60 %

			Transport Auto			
OS 2.2. Integrarea, până în anul 2030, a mobilității electrice în sistemul energetic național, prin corelarea infrastructurii de încărcare cu rețelele electrice și utilizarea a cel puțin 40% energie din surse regenerabil	Rata energiei electrice din surse regenerabile utilizate pentru reîncărcarea vehiculelor electrice	%	Ministerul Energiei	15%	25%	≥ 40 %
	Cantitatea anuală de combustibili fosili substituiți prin utilizarea energiei electrice în transportul rutier	mii tone/an	Ministerul Energiei	~4	~15	≥ 25
	Ponderea energiei din surse regenerabile în consumul final brut, %	%	Ministerul Energiei	20,8% (2024)	23,8%	27,0
OS 2.3. Diminuarea impactului transportului rutier asupra mediului și sănătății populației, prin reducerea, până în anul 2030, a emisiilor de CO_2 generate de transportul rutier cu cel puțin 15% față de nivelul anului 2025.	Reducerea emisiilor de NOx și particule (PM2,5 + PM10) generate de transportul rutier	%	Agenția de Mediu	în creștere cu 7,5% (în anul 2024/2022)	13.5%	≥ 20 %
	Reducerea emisiilor de CO_2 generate de transportul rutier	% față de 2025	Agenția de Mediu	0	≥ 7 %	≥ 15 %
	Emisiile totale de CO2 provenite de la arderea combustibilului, kilotone (ODD 9.4.1.a)	kilotone	Agenția de Mediu	9 (2020)	7	4
	Obiectivul general 3. Asigurarea unei tranziții echitabile, incluzive și sigure către mobilitatea electrică prin extinderea accesului teritorial, informarea publicului și dezvoltarea competențelor profesionale					
OS 3.1. Reducerea, până în anul 2030, a disparităților teritoriale în accesul la mobilitatea electrică, astfel încât cel puțin 30% dintre punctele publice de încărcare nou-instalate să fie amplasate în afara municipiului Chișinău.	Rata localităților cu peste 5 000 de locuitori care dispun de infrastructură publică de reîncărcare funcțională sau de acces la infrastructură publică de reîncărcare în proximitate rezonabilă, conform metodologiei aprobate	%	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	~15	~35	≥ 70

OS 3.2. Creșterea, până în anul 2030, a nivelului de informare și conștientizare a utilizatorilor privind beneficiile mobilității electrice, utilizarea în condiții de siguranță a vehiculelor electrice și a infrastructurii de reîncărcare, prin realizarea a cel puțin 3 campanii naționale de informare și operaționalizarea unei platforme publice unice de informare.	Număr de campanii publice de informare privind mobilitatea electrică desfășurate la nivel național sau regional	număr	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale / Ministerul Energiei	0	2	5
	Rata accidentelor rutiere la 100 de mii de populație, % (ODD 11.2.1.3)	%	Ministerul Afacerilor Interne	93,3	80	70
	Numărul de decese cauzate de accidentele rutiere la 100 de mii de populație		Ministerul Afacerilor Interne	7,91	6,5	5,1
OS 3.3. Dezvoltarea, până în anul 2030, a competențelor profesionale necesare pentru instalarea, operarea, mentenanța infrastructurii de încărcare și întreținerea vehiculelor electrice, prin dezvoltarea a cel puțin 2 programe de formare profesională.	Număr de persoane instruite în domeniul mobilității electrice, inclusiv instalatori, tehnicieni, operatori ai infrastructurii de încărcare și personal de mentenanță	număr	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale / Ministerul Energiei	0	≥50	≥100
	Număr de programe sau module de formare dezvoltate pentru instalarea, operarea, mentenanța infrastructurii de reîncărcare și întreținerea vehiculelor electrice	număr	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale / Ministerul Energiei / Ministerul Educației și Cercetării /	0	1	minimum 2

83. Realizarea cumulativă a indicatorilor de rezultat aferenți obiectivelor specifice, prezentați în tabelul 1, va determina schimbările la nivelul sistemului de mobilitate electrică, evaluate prin indicatorii de impact corespunzători obiectivelor generale, prezentați în tabelul 2.

Tabelul 2

Indicatori de impact pentru obiectivele generale

Obiectivele	Indicator	Valoarea de referință (2025)	Valoare-țintă (2030)	Sursa de date
OG 1. Dezvoltarea infrastructurii publice de încărcare și consolidarea cadrului național de reglementare, evidență și monitorizare a mobilității electrice	Rata de acoperire a rețelei de drumuri naționale (M și R) cu infrastructură publică de reîncărcare, conform criteriului de distanță stabilit pentru rețeaua națională și TEN-T	≤ 5	≥ 80	Administrația Națională a Drumurilor
OG 2. Accelerarea decarbonizării transportului rutier și creșterea eficienței energetice prin promovarea vehiculelor electrice, electrificarea flotelor și integrarea mobilității electrice în sistemul energetic național	Ponderea autoturismelor electrice și hibride în totalul de autoturisme	~7 %	15%	Agenția Servicii Publice
OG 3. Asigurarea unei tranziții echitabile, incluzive și sigure către mobilitatea electrică prin extinderea accesului teritorial, informarea publicului și dezvoltarea competențelor profesionale	Ponderea populației din localitățile din afara municipiului Chișinău care beneficiază de acces la infrastructură publică de reîncărcare funcțională, sigură și accesibil	~ 15%	70%	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

V.IMPACT

84. Din perspectiva mediului, Programul va contribui la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluanților atmosferici generați de transportul rutier. Acest impact va fi resimțit în special în zonele urbane și în localitățile cu trafic intens, unde transportul rutier influențează direct calitatea aerului, nivelul de zgomot, sănătatea populației și condițiile de trai. Evoluția impactului va fi urmărită prin indicatorii privind emisiile de gaze cu efect de seră și, în funcție de disponibilitatea datelor, emisiile de oxizi de azot și particule în suspensie provenite din transportul rutier.

85. Relevanța acestor beneficii este confirmată de analizele internaționale referitoare la Republica Moldova. Potrivit studiului Băncii Mondiale „Country Climate and Development Report”, electrificarea transportului, asociată cu creșterea utilizării

energiei din surse regenerabile, poate genera, până în anul 2050, beneficii semnificative pentru sănătatea populației, mediu și economie, inclusiv reducerea concentrațiilor de particule fine, evitarea deceselor premature și obținerea unor beneficii economice nete. Aceste constatări evidențiază faptul că tranziția către mobilitatea electrică reprezintă atât o măsură de reducere a impactului transporturilor asupra mediului, cât și o investiție în sănătatea populației și dezvoltarea economică durabilă.

86. Din perspectiva energetică, Programul va contribui la consolidarea securității energetice prin reducerea consumului de benzină și motorină, creșterea utilizării energiei electrice în transporturi și integrarea progresivă a energiei din surse regenerabile în procesul de reîncărcare a vehiculelor electrice. Impactul va fi evaluat prin evoluția ponderii energiei din surse regenerabile în consumul final brut de energie, a ponderii energiei regenerabile utilizate pentru reîncărcarea vehiculelor electrice și a cantității de combustibili fosili substituite prin electrificarea transportului rutier. Dezvoltarea infrastructurii de reîncărcare va fi corelată cu capacitățile rețelelor electrice, cu planurile de investiții ale operatorilor de sistem și cu aplicarea soluțiilor de reîncărcare inteligentă.

87. Din perspectiva infrastructurii de transport și a coeziunii teritoriale, Programul va contribui la dezvoltarea unei rețele publice de reîncărcare funcționale, sigure, interoperabile și echilibrat distribuite. Extinderea infrastructurii pe principalele coridoare rutiere naționale, pe segmentele relevante ale rețelei TEN-T, precum și în municipii, centre raionale, localități mici și zone rurale va facilita deplasările cu vehicule electrice și va contribui la reducerea disparităților teritoriale în accesul la servicii moderne de mobilitate. Impactul va fi urmărit prin indicatorii privind acoperirea teritorială și accesul populației la infrastructura publică de reîncărcare.

88. Din perspectiva siguranței, implementarea Programului va susține dezvoltarea unui sistem de mobilitate mai sigur, prin promovarea vehiculelor moderne, aplicarea cerințelor tehnice și de operare a infrastructurii de reîncărcare, informarea utilizatorilor și integrarea principiilor siguranței în proiectele de mobilitate electrică. Contribuția Programului la acest impact va fi urmărită prin rata accidentelor rutiere și numărul de decese cauzate de accidentele rutiere la 100 000 de locuitori, ținând cont de faptul că evoluția acestor indicatori este influențată și de ansamblul politicilor naționale în domeniul siguranței rutiere.

89. Din perspectiva serviciilor pentru utilizatori, Programul va contribui la creșterea calității, transparenței și accesibilității serviciilor de încărcare. Implementarea cadrului normativ și instituțional va permite stabilirea unor cerințe clare privind operarea infrastructurii publice de încărcare, interoperabilitatea, plata ad-hoc, transparența tarifelor, informarea utilizatorilor, disponibilitatea datelor și protecția consumatorilor. Astfel, utilizatorii vor avea acces la servicii mai previzibile, mai ușor de utilizat și mai compatibile cu practicile europene.

90. Instituirea sistemului național de evidență, monitorizare și informare privind infrastructura publică de reîncărcare va permite colectarea, gestionarea și publicarea

datelor privind localizarea punctelor de reîncărcare, puterea instalată, tipurile de conectori, disponibilitatea, starea de funcționare, tarifele, metodele de plată și gradul de utilizare. Utilizarea acestor date va susține planificarea investițiilor, monitorizarea progresului, informarea utilizatorilor și integrarea infrastructurii de reîncărcare în serviciile digitale de mobilitate.

91. Din perspectiva economică, Programul va crea premise pentru dezvoltarea unui segment al economiei verzi, prin atragerea investițiilor private și a finanțării externe în infrastructura de încărcare, servicii de mobilitate electrică, mentenanță, digitalizare, soluții software, formare profesională și servicii conexe. Totodată, utilizarea vehiculelor electrice poate contribui la reducerea costurilor de exploatare pentru utilizatori, operatori de transport, autorități publice și întreprinderi, în special în cazul flotelor cu utilizare intensivă.

92. Din perspectiva socială, Programul va contribui la creșterea calității vieții populației prin reducerea poluării, îmbunătățirea accesului la soluții moderne de mobilitate și dezvoltarea unui transport public mai curat și mai eficient. Impactul social va fi consolidat prin măsuri orientate spre reducerea disparităților teritoriale și sociale în accesul la serviciile de mobilitate electrică, inclusiv în localitățile rurale, zonele cu acces redus la infrastructură modernă și în comunitățile cu resurse investiționale limitate.

93. Ca urmare a implementării Programului, până în anul 2030 se preconizează următoarele schimbări principale:

91.1. creșterea ponderii vehiculelor electrice și hibride plug-in în parcul auto național până la cel puțin 15%;

91.2. majorarea numărului de vehicule electrice cu baterie înmatriculate și electrificarea progresivă a flotelor publice și private de transport rutier;

91.3. extinderea rețelei publice de reîncărcare la cel puțin 500 de puncte publice funcționale, sigure, interoperabile și echilibrat distribuite teritorial;

91.4. dezvoltarea rețelei de puncte publice de reîncărcare rapidă și ultra-rapidă necesare deplasărilor interurbane, regionale și pe principalele coridoare rutiere;

91.5. creșterea gradului de acoperire a drumurilor naționale cu infrastructură publică de reîncărcare, inclusiv pe segmentele relevante ale rețelei TEN-T;

91.6. aprobarea și aplicarea cadrului normativ privind instalarea, autorizarea, operarea, tarifarea, plata, interoperabilitatea, monitorizarea și raportarea datelor aferente infrastructurii publice de reîncărcare;

91.7. operaționalizarea sistemului național de evidență, monitorizare și informare privind infrastructura publică de reîncărcare și asigurarea raportării datelor relevante de către operatori;

91.8. reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluanților atmosferici generați de transportul rutier;

91.9. creșterea utilizării energiei din surse regenerabile și substituirea progresivă a combustibililor fosili utilizați în transportul rutier;

91.10. îmbunătățirea accesului localităților rurale, zonelor slab deservite și categoriilor de utilizatori aflate în situații de vulnerabilitate la infrastructura și serviciile de mobilitate electrică;

91.11. creșterea nivelului de informare și încredere a utilizatorilor în mobilitatea electrică, prin campanii de comunicare, instrumente digitale și asigurarea transparenței privind costurile, siguranța și condițiile de reîncărcare;

91.12. dezvoltarea competențelor profesionale necesare instalării, operării și mentenanței infrastructurii de reîncărcare, precum și întreținerii vehiculelor electrice.

94. În ansamblu, impactul Programului este unul multidimensional și va contribui la modernizarea sectorului transporturilor, la reducerea impactului asupra mediului, la consolidarea securității energetice, la dezvoltarea economiei verzi și la creșterea calității vieții populației. Programul va crea premisele pentru o tranziție treptată, echitabilă și sustenabilă către o mobilitate cu emisii reduse, compatibilă cu prioritățile naționale de dezvoltare și cu procesul de integrare europeană.

VI. COSTURI

95. Implementarea prezentului Program se va realiza din contul și în limitele alocațiilor aprobate în bugetele autorităților și instituțiilor responsabile, în corelare cu Cadrul bugetar pe termen mediu și bugetele anuale, precum și din contul asistenței financiare și tehnice acordate de organizațiile internaționale, partenerii de dezvoltare și instituțiile financiare internaționale, al investițiilor private, parteneriatelor public-private și al altor surse permise de legislație.

96. Costul estimativ total pentru implementarea Programului constituie 1 191 123,6 mii lei. Din această sumă, 3 241,63 mii lei reprezintă costuri prevăzute din bugetul de stat/reflectate în Cadrul bugetar pe termen mediu, 40 802,0 mii lei reprezintă costuri acoperite din asistență externă, iar circa 1 147 080,0 mii lei constituie costuri neacoperite la momentul elaborării Programului. Acestea urmează a fi mobilizate din surse externe, inclusiv din asistența partenerilor de dezvoltare, finanțări oferite de instituțiile financiare internaționale, contribuții ale sectorului privat, parteneriate public-private și alte surse conforme legislației. Dezagregarea costurilor pe obiective specifice și ani este prezentată în Tabelul 2.

97. Având în vedere că o parte semnificativă a costurilor estimate nu dispune, la această etapă, de acoperire financiară confirmată, autoritățile și instituțiile responsabile vor întreprinde demersurile necesare pentru reflectarea graduală a cheltuielilor eligibile în Cadrul bugetar pe termen mediu și în bugetele anuale, în funcție de priorități, capacitatea de implementare și spațiul fiscal disponibil. Totodată, autoritățile și instituțiile responsabile vor continua dialogul cu partenerii de dezvoltare, instituțiile financiare internaționale, mediul privat și alți actori relevanți, în vederea identificării și mobilizării surselor de finanțare necesare. Acest demers va contribui la reducerea presiunii asupra bugetului național și la asigurarea sustenabilității financiare a Programului.

98. Implementarea acțiunilor Programului se va realiza etapizat, în funcție de disponibilitatea resurselor financiare, gradul de pregătire a proiectelor, capacitatea de implementare a instituțiilor responsabile, posibilitățile de cofinanțare și contribuția acțiunilor la atingerea obiectivelor și valorilor-țintă stabilite.

99. Mobilizarea și alocarea resurselor financiare vor fi orientate cu prioritate către acțiunile cu impact direct și sistemic asupra dezvoltării mobilității electrice. Astfel, în procesul de programare financiară se vor prioritiza:

97.1. acțiunile de planificare, coordonare și fundamentare tehnică necesare dezvoltării coerente a mobilității electrice și integrării infrastructurii de reîncărcare în sistemele de transport și energetic;

97.2. investițiile în infrastructura de reîncărcare amplasată pe coridoarele strategice de transport, pe principalele drumuri naționale și în alte zone cu importanță majoră pentru asigurarea conectivității;

97.3. măsurile de extindere și modernizare a infrastructurii publice și private de reîncărcare, inclusiv cele care contribuie la atragerea finanțării externe și a investițiilor private, la asigurarea interoperabilității și la îmbunătățirea acoperirii teritoriale;

97.4. măsurile de reînnoire și electrificare progresivă a flotelor publice și private utilizate pentru transportul rutier de persoane, cu prioritate pentru vehiculele destinate serviciilor regulate;

97.5. acțiunile privind operaționalizarea sistemului național de evidență, monitorizare și informare, reducerea disparităților teritoriale și sociale în accesul la mobilitatea electrică, precum și dezvoltarea competențelor profesionale necesare instalării, operării și mentenanței infrastructurii de reîncărcare.

100. Pentru acțiunile investiționale și cele aferente dezvoltării infrastructurii, costurile indicate au caracter estimativ și pot fi ajustate în procesul de implementare, în funcție de rezultatele studiilor de fezabilitate, documentației tehnice, mecanismelor de finanțare identificate, contribuției sectorului privat, evoluției prețurilor și condițiilor de piață.

101. Implementarea prezentului Program se va realiza preponderent prin subprogramele bugetare aferente domeniilor de transport, energie, mediu, educație și dezvoltare economică, în funcție de natura acțiunilor planificate, instituțiile responsabile și sursele de finanțare identificate.

Tabelul 3

Costuri pentru punerea în aplicare a Programului

Obiectivul specific	Codul subprog-ramului bugetar	Costuri totale (mii lei)	Costuri pe ani (mii lei)				
			Anul 2026	Anul 2027	Anul 2028	Anul 2029	Anul 2030
1	2	3	4	5	6	7	8
Obiectivul specific 1.1 Consolidarea cadrului normativ și instituțional pentru dezvoltarea	6101 5801	**959,3**	**514,29**	**445,01**	**0,0**	**0,0**	**0,0**

infrastructurii de încărcare, prin aprobarea și aplicarea, până în anul 2030, a pachetului normativ necesar privind instalarea, autorizarea, operarea, tarifarea și interoperabilitatea datelor							
Costuri acoperite în Cadrul bugetar pe termen mediu		**959,3**	514,29	445,01	0,0	0,0	0,0
Costuri acoperite din asistența externă		**0,00**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Costuri neacoperite		**0,00**	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Obiectivul specific 1.2 Extinderea rețelei publice de încărcare pentru vehicule electrice, până în anul 2030, la cel puțin 500 de puncte publice de încărcare funcționale, sigure, interoperabile și echilibrat distribuite la nivel național.	6101 6402	**501909,9**	**802,0**	**75207,9**	**141966**	**141967**	**141967**
Costuri acoperite în Cadrul bugetar pe termen mediu		**207,9**	0,0	207,9	0,0	0,0	0,0
Costuri acoperite din asistența externă		**802,0**	802,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Costuri neacoperite		**500900**	0,0	75000	141966	141967	141967
Obiectivul specific 1.3 Operaționalizarea, până în anul 2030, a unui sistem național de evidență, monitorizare și informare privind infrastructura publică de încărcare, care să asigure raportarea datelor pentru 100% din punctele publice de încărcare funcționale	6101 6402	**19553,0**	**0,0**	**207,9**	**5 020,0**	**14325,1**	**0,0**
Costuri acoperite în Cadrul bugetar pe termen mediu		**533,0**	0,00	207,9	0,00	325,1	0,00
Costuri acoperite din asistența externă		**0,0**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Costuri neacoperite		**19020,0**	0,00	0,00	5 020,0	14 000,0	0,00
Obiectivul specific 2.1 Majorarea, până în anul 2030, a ponderii vehiculelor electrice și hibride plug-in la cel	6101 6404	**392129,02**	**129,02**	**62000,0**	**110000,0**	**110000,0**	**110000,0**

puțin 25% din parcul auto național, prin electrificarea progresivă a flotelor publice și private de transport rutier							
Costuri acoperite în Cadrul bugetar pe termen mediu		**129,02**	129,02	0,00	0,00	0,00	0,00
Costuri acoperite din asistența externă		**0,00**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Costuri neacoperite		**392000,0**	0,00	62000,0	110000,0	110000,0	110000,0
Obiectivul specific 2.2 Integrarea, până în anul 2030, a mobilității electrice în sistemul energetic național, prin corelarea infrastructurii de încărcare cu rețelele electrice și utilizarea a cel puțin 40% energie din surse regenerabil	5801 5803	**915,8**	**0,00**	**500,0**	**415,8**	**0,00**	**0,00**
Costuri acoperite în Cadrul bugetar pe termen mediu		**415,8**	0,00	0,00	415,8	0,00	0,00
Costuri acoperite din asistența externă		**0,00**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Costuri neacoperite		**500,0**	0,00	500,0	0,00	0,00	0,00
Obiectivul specific 2.3 Diminuarea impactului transportului rutier asupra mediului și sănătății populației, prin reducerea, până în anul 2030, a emisiilor de CO_2 generate de transportul rutier cu cel puțin 15% față de nivelul anului 2025.	6101 6402 3501 3502	**41009,41**	**66,85**	**612,56**	**330,0**	**20000,0**	**20000,0**
Costuri acoperite în Cadrul bugetar pe termen mediu		**679,41**	66,85	612,56	0,00	0,00	0,00
Costuri acoperite din asistența externă		**0,00**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Costuri neacoperite		**40330**	0,00	0,00	330,0	20000,0	20000,0
Obiectivul specific 3.1 Reducerea, până în anul 2030, a disparităților teritoriale în accesul la mobilitatea electrică, astfel încât cel puțin 30% dintre punctele publice de încărcare nou-instalate să fie	6101 6402	**180917,2**	**0,00**	**40317,2**	**40200,0**	**50200,0**	**50200,0**

amplasate în afara municipiului Chișinău.							
Costuri acoperite în Cadrul bugetar pe termen mediu		**117,2**	0,00	117,2	0,00	0,00	0,00
Costuri acoperite din asistența externă		**0,00**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Costuri neacoperite		**180800,0**	0,00	40200,0	40200,0	50200,0	50200,0
Obiectivul specific 3.2 Creșterea, până în anul 2030, a nivelului de informare și conștientizare a utilizatorilor privind beneficiile mobilității electrice, utilizarea în condiții de siguranță a vehiculelor electrice și a infrastructurii de reîncărcare, prin realizarea a cel puțin 3 campanii naționale de informare și operaționalizarea unei platforme publice unice de informare.	6402	**6530,0**	**0,00**	**0,00**	**2510,0**	**2010,0**	**2010,0**
Costuri acoperite în Cadrul bugetar pe termen mediu		**0,00**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Costuri acoperite din asistența externă		**0,00**	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Costuri neacoperite		**6530,0**	0,00	0,00	2510,0	2010,0	2010,0
Obiectivul specific 3.3 Dezvoltarea, până în anul 2030, a competențelor profesionale necesare pentru instalarea, operarea, mentenanța infrastructurii de încărcare și întreținerea vehiculelor electrice, prin dezvoltarea a cel puțin 2 programe de formare profesională.	6101 6402	**47200,0**	**0,00**	**2533,0**	**15666,3**	**15666,3**	**13333,4**
Costuri acoperite în Cadrul bugetar pe termen mediu		**200,0**	0,00	200,0	0,00	0,00	0,00
Costuri acoperite din asistența externă		**40000,0**	0,00	0,00	13333,3	13333,3	13333,4
Costuri neacoperite		**7000,0**	0,00	2333,0	2333,0	2333,0	0,00
Total		**1 191 123,63**	**1 512,16**	**181 823,57**	**316 108,1**	**354 168,4**	**337 510,4**

Costuri acoperite în Cadrul bugetar pe termen mediu		**3 241,63**	710,16	1 790,57	415,8	325,1	0,0
Costuri acoperite din asistența externă		**48 802**	802,0	0,0	13 333,3	13 333,3	13333,4
Costuri neacoperite		**1 147 080**	0,0	180 033,0	302 359,0	340 510,0	324 177,0

VII. RISCURI DE IMPLEMENTARE

102. Implementarea Programului național de Mobilitate Electrică 2030 implică o serie de riscuri, determinate de caracterul inovator al domeniului, dependența de multiple sectoare și contextul socio-economic specific Republicii Moldova. Identificarea timpurie a riscurilor și stabilirea măsurilor de mitigare sunt esențiale pentru asigurarea succesului Programului.

103. Riscurile sunt clasificate pe categorii, cu evaluarea probabilității (redusă/medie/ridicat) și a impactului potențial, precum și cu propuneri concrete de măsuri de reducere a acestora.

Nr.	Risc	Probabilitate	Impact	Măsuri de diminuare a riscurilor
Riscuri financiare și investiționale				
1	Insuficiența resurselor financiare publice și dependența de finanțarea externă pentru implementarea măsurilor Programului	Medie-Ridicat	Ridicat	Măsurile prioritare vor fi incluse în Cadrul bugetar pe termen mediu, iar investițiile vor fi etapizate în funcție de disponibilitatea resurselor financiare. Pentru atragerea finanțării vor fi pregătite și promovate proiecte mature, cu documentație completă și grad ridicat de pregătire.
2	Majorarea costurilor de implementare față de estimările inițiale ca urmare a creșterii prețurilor la tehnologii, echipamente, lucrări și servicii, precum și a presiunilor inflaționiste	Medie-Ridicat	Mediu-Ridicat	Estimările de costuri și planurile de achiziții vor fi actualizate periodic. Investițiile vor fi etapizate, iar documentațiile tehnice vor utiliza specificații clare și standardizate.

				După caz, vor fi aplicate acorduri-cadru, și clauze contractuale privind ajustarea prețurilor, în condițiile legii.
Riscuri tehnice și de infrastructură				
3	Capacitate insuficientă a rețelelor electrice de distribuție pentru racordarea stațiilor de încărcare, în special a celor rapide și ultra-rapide	Medie-Ridicat	Ridicat	Dezvoltarea infrastructurii de încărcare va fi corelată cu planurile de dezvoltare și modernizare a rețelelor electrice. Amplasamentele vor fi selectate cu luarea în considerare a capacităților de racordare, iar investițiile în rețele inteligente, soluții de încărcare inteligentă și, după caz, stocare a energiei vor fi promovate gradual.
4	Întârzieri în dezvoltarea infrastructurii de încărcare, cauzate de proceduri administrative complexe, acces la terenuri, autorizare, achiziții publice, racordare la rețele sau executarea lucrărilor	Ridicat	Ridicat	Standardizarea procedurilor de planificare, autorizare și racordare a infrastructurii de încărcare. Stabilirea, în documentațiile-tip pentru proiectare și achiziții, a unor termene clare pentru etapele administrative și monitorizarea periodică a blocajelor apărute în procesul de implementare, în vederea eliminării acestora.
5	Probleme de interoperabilitate, calitate tehnică, siguranță sau	Medie	Mediu	Aplicarea standardelor tehnice relevante și a cerințelor minime privind conectorii,

	mentenanță insuficientă a stațiilor de încărcare			siguranța, disponibilitatea, interoperabilitatea, mentenanța și informarea utilizatorilor. Stabilirea unor obligații clare pentru operatorii infrastructurii de încărcare privind funcționarea stațiilor, transparența tarifelor, accesul nediscriminatoriu și raportarea datelor relevante.
6	Funcționarea insuficientă a sistemului național de evidență, monitorizare și informare sau calitatea redusă a datelor raportate de operatori	Medie	Ridicat	Stabilirea unor obligații clare de raportare pentru operatorii punctelor publice de încărcare, inclusiv privind datele statice și dinamice. Includerea în sistemul național de evidență a informațiilor privind localizarea, puterea instalată, tipurile de conectori, disponibilitatea, starea de funcționare, tarifele și metodele de plată. Verificarea periodică a calității datelor raportate.
Riscuri de piață și adoptare				
7	Adoptare lentă a vehiculelor electrice și hibride plug-in de către populație, întreprinderi și operatorii de transport	Medie	Ridicat	Promovarea măsurilor de informare, a stimulentelor predictibile și a programelor orientate spre electrificarea flotelor publice și private. Susținerea dezvoltării pieței vehiculelor electrice noi și second-hand, precum și facilitarea accesului la

				finanțare pentru utilizatori, întreprinderi și autorități publice locale.
8	Percepție negativă privind autonomia vehiculelor electrice, costul de achiziție, durata de încărcare și disponibilitatea infrastructurii publice	Medie	Mediu	Desfășurarea campaniilor de informare bazate pe date reale privind autonomia, costurile totale de utilizare, siguranța, durata de încărcare și disponibilitatea stațiilor. Dezvoltarea infrastructurii rapide pe coridoarele principale și publicarea datelor privind stațiile funcționale, în vederea creșterii încrederii utilizatorilor.
9	Fluctuații ale prețurilor la energia electrică, vehicule și echipamente, care pot afecta atractivitatea economică a mobilității electrice	Medie	Mediu	Promovarea soluțiilor de încărcare eficientă, a utilizării energiei electrice din surse regenerabile și a informării utilizatorilor privind costurile totale de exploatare ale vehiculelor electrice. Analizarea, după caz, a mecanismelor tarifare care să încurajeze încărcarea în perioade favorabile pentru sistemul energetic.
Riscuri instituționale și de guvernanță				
10	Capacitate administrativă limitată la nivel central și local pentru planificarea, autorizarea, implementarea și monitorizarea proiectelor	Ridicat	Ridicat	Organizarea programelor de instruire pentru autoritățile publice centrale și locale, elaborarea ghidurilor metodologice și a modelelor standardizate de documentații,

				precum și acordarea, după caz, a asistenței tehnice din partea partenerilor de dezvoltare pentru proiectele prioritare. Digitalizarea proceselor de raportare și monitorizare, în vederea reducerii sarcinii administrative..
11	Instabilitate legislativă sau modificări frecvente ale stimulentelor fiscale și financiare pentru vehicule electrice și infrastructura de încărcare	Medie	Ridicat	Cadrul normativ și mecanismele de sprijin vor fi elaborate pe baza principiului predictibilității și stabilității. Modificările eventuale ale schemelor de sprijin vor fi anunțate din timp, cu aplicarea unor perioade de tranziție și cu protejarea beneficiarilor existenți, în condițiile legii.
Riscuri sociale și teritoriale				
12	Acces inegal la infrastructura de încărcare și la beneficiile mobilității electrice pentru localitățile rurale, zonele slab deservite și categoriile de utilizatori aflați în situații de vulnerabilitate	Medie	Ridicat	Investițiile vor fi prioritizate astfel încât să reducă disparitățile teritoriale și sociale. Infrastructura de încărcare va fi planificată inclusiv pentru localități rurale, centre regionale, zone cu acces redus la servicii moderne de transport și categorii de utilizatori vulnerabili. Vor fi aplicate cerințe de accesibilitate universală și soluții de informare și plată ușor de utilizat.

VIII. AUTORITĂŢI ŞI INSTITUŢII RESPONSABILE

104. Implementarea Programului național de Mobilitate Electrică 2030 are un caracter intersectorial, ceea ce implică o distribuție clară a responsabilităților între multiple instituții publice centrale, locale și actori non-guvernamentali. Domeniul mobilității electrice intersectează politicile de transport, energie, mediu, finanțe publice, dezvoltare economică, digitalizare, planificare urbană și dezvoltare regională, motiv pentru care este necesară o delimitare clară a rolurilor și responsabilităților instituționale.

105. Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale este autoritatea publică centrală responsabilă de elaborarea, coordonarea, monitorizarea și implementarea Programului. Ministerul va asigura coordonarea strategică a Programului, integrarea măsurilor de mobilitate electrică în politicile de transport și infrastructură, precum și raportarea progresului către Guvern, în cooperare cu autoritățile și instituțiile responsabile. Pentru asigurarea unei implementări coerente, ministerul va coordona procesul de colaborare interinstituțională și va asigura corelarea măsurilor Programului cu documentele de politici publice relevante, planurile de investiții în infrastructură, prioritățile de dezvoltare regională și angajamentele asumate în procesul de integrare europeană.

106. Ministerul Energiei va contribui la implementarea Programului prin asigurarea corelării mobilității electrice cu politicile naționale în domeniul energiei, eficienței energetice, securității energetice și promovării surselor regenerabile. Ministerul va susține integrarea infrastructurii de încărcare în sistemul energetic național, inclusiv prin coordonarea măsurilor privind pregătirea rețelelor electrice pentru creșterea cererii de energie, promovarea soluțiilor de încărcare inteligentă, utilizarea energiei electrice din surse regenerabile și dezvoltarea, după caz, a soluțiilor de stocare și a tehnologiilor de tip vehicle-to-grid.

107. Ministerul Mediului va contribui la implementarea Programului prin corelarea măsurilor de mobilitate electrică cu politicile naționale în domeniul schimbărilor climatice, calității aerului și protecției mediului. Ministerul va susține monitorizarea impactului Programului asupra reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluanților atmosferici generați de transportul rutier, inclusiv CO_2, NOx, PM2,5 și PM10, precum și integrarea obiectivelor de decarbonizare în politicile aferente sectorului transporturilor.

108. Ministerul Finanțelor va participa la implementarea Programului în limitele competențelor sale, prin examinarea implicațiilor bugetare ale măsurilor propuse și prin reflectarea, după caz, a priorităților Programului în procesul de elaborare a Cadrului bugetar pe termen mediu și a bugetului de stat, în conformitate cu legislația bugetar-fiscală și în limita resurselor disponibile.

109. Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării va contribui la dezvoltarea pieței mobilității electrice, la stimularea investițiilor private, la promovarea inovării și

la integrarea soluțiilor digitale în domeniul electromobilității. Ministerul va susține crearea unui mediu favorabil pentru dezvoltarea serviciilor conexe mobilității electrice, inclusiv soluții software, platforme digitale, servicii de informare pentru utilizatori și instrumente digitale de monitorizare și raportare.

110. S.A. „Administrația Națională a Drumurilor" va contribui la planificarea și facilitarea amplasării infrastructurii publice de încărcare pe drumurile publice naționale, inclusiv pe coridoarele TEN-T, pe principalele trasee de conectivitate națională. Totodată, instituția va participa la identificarea amplasamentelor prioritare, la corelarea proiectelor de infrastructură rutieră cu necesitățile mobilității electrice și la furnizarea datelor privind infrastructura rutieră relevantă.

111. Autoritățile publice locale vor contribui la implementarea Programului prin integrarea mobilității electrice în documentele de planificare urbană și în planurile de mobilitate urbană durabilă, identificarea amplasamentelor pentru infrastructura de încărcare, facilitarea procedurilor administrative locale, dezvoltarea transportului public curat și promovarea accesului echitabil la servicii de mobilitate electrică.

112. Operatorii punctelor de încărcare și furnizorii de servicii de mobilitate vor fi responsabili de instalarea, operarea, mentenanța și asigurarea funcționalității infrastructurii publice de încărcare, în conformitate cu cerințele cadrului normativ aplicabil. Aceștia vor asigura accesul nediscriminatoriu al utilizatorilor, transparența tarifelor, disponibilitatea metodelor de plată, interoperabilitatea serviciilor, raportarea datelor relevante și menținerea unui nivel adecvat de calitate și siguranță a serviciilor de încărcare.

IX. PROCEDURI DE MONITORIZARE, EVALUARE ŞI RAPORTARE

113. Programul național de mobilitate electrică 2030 va fi implementat pe parcursul perioadei 2026–2030, prin intermediul Planului de acțiuni aferent, care va constitui instrumentul operațional pentru realizarea obiectivelor generale și specifice, măsurilor și acțiunilor prevăzute. Implementarea Programului va fi realizată etapizat, în funcție de prioritățile stabilite, disponibilitatea resurselor financiare, maturitatea proiectelor și capacitatea instituțiilor responsabile de a implementa măsurile planificate.

114. Responsabilitatea pentru coordonarea implementării, monitorizării, evaluării și raportării Programului revine Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în calitate de autoritate publică centrală responsabilă de domeniul transporturilor și de coordonarea Programului. Ministerul va asigura monitorizarea evoluției indicatorilor stabiliți, coordonarea colectării datelor de la instituțiile responsabile și elaborarea rapoartelor de progres privind implementarea Programului.

115. Autoritățile și instituțiile responsabile de implementarea acțiunilor prevăzute în Planul de acțiuni vor asigura colectarea, verificarea și transmiterea către Ministerul

Infrastructurii și Dezvoltării Regionale a informațiilor relevante privind nivelul de realizare a acțiunilor, indicatorii atinși, resursele utilizate, dificultățile întâmpinate și riscurile identificate. Datele vor fi transmise în termenele, formatul și structura stabilite de autoritatea coordonatoare.

116. Monitorizarea Programului va fi realizată pe baza indicatorilor de rezultat și de impact, precum și a indicatorilor de progres aferenți Planului de acțiuni. Procesul de monitorizare va include, în special, analiza datelor privind evoluția parcului de vehicule electrice și hibride plug-in, dezvoltarea infrastructurii publice de încărcare, distribuția teritorială a punctelor de încărcare, numărul punctelor de încărcare rapidă și ultra-rapidă, gradul de utilizare a infrastructurii, electrificarea flotelor publice și private, consumul de energie electrică în transport, ponderea energiei din surse regenerabile utilizate pentru încărcarea vehiculelor electrice și reducerea emisiilor generate de transportul rutier.

117. Pentru asigurarea calității monitorizării, vor fi utilizate surse administrative, statistice și operaționale, inclusiv datele furnizate de Agenția Servicii Publice, Agenția Națională Transport Auto, Agenția de Mediu, Ministerul Energiei, S.A. „Administrația Națională a Drumurilor", autoritățile publice locale, operatorii punctelor de încărcare.

118. Pe parcursul implementării Programului vor fi aplicate următoarele proceduri de monitorizare și evaluare:

116.1 Monitorizarea anuală va fi realizată de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, pe baza informațiilor prezentate de autoritățile și instituțiile responsabile de implementare. Raportul anual de progres va reflecta gradul de realizare a acțiunilor planificate, nivelul de atingere a indicatorilor, resursele utilizate, produsele obținute, dificultățile întâmpinate, cauzele eventualelor întârzieri, riscurile identificate. Raportul anual de progres se prezintă până la data de 31 martie a anului următor celui de raportare.

116.2 Evaluarea intermediară va fi realizată la mijlocul perioadei de implementare, în anul 2028. Evaluarea intermediară va analiza relevanța obiectivelor, gradul de realizare a indicatorilor, eficiența utilizării resurselor, eficacitatea măsurilor întreprinse, funcționalitatea mecanismelor instituționale, sustenabilitatea intervențiilor și necesitatea ajustării obiectivelor, țintelor sau acțiunilor planificate.

116.3 Evaluarea finală va fi realizată după încheierea perioadei de implementare a Programului, în anul 2031. Evaluarea finală va analiza rezultatele obținute, gradul de realizare a obiectivelor generale și specifice, impactul asupra sectorului transporturilor, sistemului energetic, mediului, economiei și calității vieții populației, precum și contribuția Programului la prioritățile Strategiei de mobilitate 2030, la angajamentele naționale privind decarbonizarea și la procesul de integrare europeană.

119. Pentru elaborarea rapoartelor de monitorizare și evaluare vor fi utilizate datele colectate în procesul de implementare, informațiile administrative și statistice disponibile, rapoartele instituțiilor responsabile, datele furnizate de operatori, precum și, după caz, informații obținute prin consultări, sondaje, interviuri, evaluări tematice

sau expertiză externă. Utilizarea metodelor cantitative și calitative va permite o apreciere mai completă a progresului și a impactului măsurilor implementate.

120. Evaluarea Programului va fi realizată cu respectarea prevederilor cadrului metodologic aplicabil evaluării politicilor publice, inclusiv prin utilizarea criteriilor de relevanță, eficacitate, eficiență, coerență, impact și sustenabilitate. Rezultatele evaluărilor vor servi drept bază pentru ajustarea intervențiilor, actualizarea Planului de acțiuni și fundamentarea eventualelor politici sau programe ulterioare în domeniul mobilității electrice.

121. Rapoartele anuale de progres, raportul de evaluare intermediară și raportul de evaluare finală vor fi elaborate de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în baza informațiilor furnizate de autoritățile și instituțiile responsabile. Acestea vor fi prezentate Guvernului, după caz, și vor fi publicate pe site-ul web oficial al Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, pentru asigurarea transparenței procesului de implementare, monitorizare și evaluare.

X. PLAN
de acțiuni pentru implementarea Programului național de mobilitate electrică 2030

Nr. crt.	Acțiuni unice identificabile	Indicator de monitorizare	Termenul de realizare	Responsabil	Costul total (mii lei)	Costuri totale repartizate pe surse de finanțare (mii lei)			Cod program/ subprogram bugetar
						Bugetul de stat	Surse externe	Surse neacoperite	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Obiectivul general 1. Dezvoltarea infrastructurii publice de încărcare și consolidarea cadrului național de reglementare, evidență și monitorizare a mobilității electrice									
Obiectivul specific 1.1 Consolidarea cadrului normativ și instituțional pentru dezvoltarea infrastructurii de încărcare, prin aprobarea și aplicarea, până în anul 2030, a pachetului normativ necesar privind instalarea, autorizarea, operarea, tarifarea și interoperabilitatea datelor									
1.1.1	Elaborarea proiectului hotărârii de Guvern privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi	Hotărâre adoptată	Trimestrul IV, 2026	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	117,29	117,29			6101
1.1.2	Elaborarea cadrului de reglementare privind procedura de înregistrare a operatorilor punctelor de reîncărcare și a furnizorilor de servicii de mobilitate, inclusiv stabilirea drepturilor, obligațiilor și cerințelor de raportare aplicabile acestora	Ordin aprobat	Trimestrul II, 2027	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	66,85	66,85			6101
1.1.3	Stabilirea obligațiilor operatorilor privind funcționarea stațiilor, accesul nediscriminatoriu, plata ad-hoc, transparența tarifelor, informarea utilizatorilor și protecția consumatorilor	Ordin aprobat	Trimestrul III, 2027	Ministerul Energiei Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică Ministerul Infrastructurii și	189,08	189,08			6101

				Dezvoltării Regionale					
1.1.4	Elaborarea cerințelor tehnice minime pentru punctele publice de reîncărcare, inclusiv privind conectorii, siguranța, interoperabilitatea, disponibilitatea, mentenanța, semnalizarea, accesibilitatea și echiparea punctelor de reîncărcare cu curent continuu	Cerințe tehnice aprobate	Trimestrul IV, 2027	Ministerul Energiei Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	189,08	189,08			6101
1.1.5	Elaborarea proiectului hotărârii de Guvern cu privire la aprobarea metodologiei comune pentru compararea prețului pe unitate al combustibililor alternativi	Hotărâre adoptată	Trimestrul IV, 2026	Ministerul Energiei Agenția Națională pentru Reglementare în Energetic	189,1	189,1			5801
1.1.6	Elaborarea proiectului de lege privind mobilitatea urbană durabilă în Republica Moldova	Lege adoptată	Trimestrul IV, 2026	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	207,9	207,9			6101
Obiectivul specific 1.2. Extinderea rețelei publice de încărcare pentru vehicule electrice, până în anul 2030, la cel puțin 500 de puncte publice de încărcare funcționale, sigure, interoperabile și echilibrat distribuite la nivel național.									
1.2.1	Elaborarea studiului de necesară a stațiilor de încărcare pentru vehicule electrice grele pe coridoarele TEN-T	Studiu elaborat	Trimestrul IV, 2026	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	802,0		802,0		În cadrul asistenței tehnice oferite de GIZ

				Ministerul Energiei					
1.2.2	Dezvoltarea infrastructurii necesară instalării sistemelor de încărcare pe coridoarele TEN-T și pe principalele drumuri naționale	100 de puncte de încărcare instalate pe rețeaua TEN-T	2028–2030	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Administrația Națională a Drumurilor	200 900,0			200 900,0	6402
1.2.3	Implementarea măsurilor de dezvoltare a infrastructurii publice și private de reîncărcare pentru vehicule electrice	250 de puncte de încărcare instalate	2027–2030	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Administrația Națională a Drumurilor APL Operatori privați	300 000,0			300 000,0	6402
Obiectivul specific 1.3. Operaționalizarea, până în anul 2030, a unui sistem național de evidență, monitorizare și informare privind infrastructura publică de încărcare, care să asigure raportarea datelor pentru 100% din punctele publice de încărcare funcționale									
1.3.1	Elaborarea conceptului sistemului național de evidență, monitorizare și informare privind infrastructura publică de încărcare	Concept aprobat	Trimestrul IV, 2027	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării Ministerul Energiei	207,9	207,9			6101
1.3.2	Dezvoltarea platformei naționale de monitorizare a infrastructurii de încărcare	Platformă dezvoltată	Trimestrul III, 2028	Ministerul Infrastructurii și	5 020,0			5 020,0	6402

				Dezvoltării Regionale Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării Ministerul Energiei					
1.3.3	Integrarea parcărilor cu infrastructura de încărcare electrică și aplicații mobile pentru furnizarea de informații în timp real privind locația, disponibilitatea, timpii de așteptare și compatibilitatea	Număr de parcări integrate cu puncte de încărcare și servicii digitale de informare în timp real	Trimestrul IV, 2029	Agenția Națională Transport Auto Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică	14 000,0			14 000,0	6402
1.3.4	Instituirea mecanismului de raportare a datelor statice și dinamice de către operatorii punctelor publice de încărcare și de transmitere a datelor către sistemul național de evidență	Mecanism de raportare aprobat și aplicat	Trimestrul I, 2029	Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării	207,9	207,9			6101
1.3.5	Elaborarea și publicarea raportului anual privind infrastructura publică de încărcare	Raport anual publicat	Anual, începând cu anul 2029	Ministerul Energiei Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică	117,2	117,2			6101

				Agenția Națională Transport Auto					
Obiectivul general 2. Accelerarea decarbonizării transportului rutier și creșterea eficienței energetice prin promovarea vehiculelor electrice, electrificarea flotelor și integrarea mobilității electrice în sistemul energetic național									
Obiectivul specific 2.1. Majorarea, până în anul 2030, a ponderii vehiculelor electrice și hibride plug-in la cel puțin 25% din parcul auto național, prin electrificarea progresivă a flotelor publice și private de transport rutier.									
2.1.1	Elaborarea proiectului de lege privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic	Lege adoptată	Trimestrul IV, 2026	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	129,02	129,02			6101
2.1.2	Elaborarea studiului privind renovarea parcului și mecanismului de finanțare a procesului de renovare	Studiu efectuat	Trimestrul IV, 2027	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Ministerul Finanțelor Ministerul Mediului	2000,0			2000,0	6404
2.1.3	Reînnoirea parcului de vehicule utilizate pentru transportul rutier de persoane prin servicii regulate, cu promovarea vehiculelor nepoluante și eficiente energetic	Număr de autovehicule reînnoite	2028-2030	Ministerul Finanțelor APL Ministerul Mediului	150 000,0			150 000,0	6404
2.1.4	Elaborarea și implementarea unor mecanisme de subvenționare pentru achiziția vehiculelor electrice	Număr de beneficiari	2027–2030	Ministerul Mediului Ministerul Finanțelor	240 000,0			240 000,0	6404
Obiectivul specific 2.2. Integrarea, până în anul 2030, a mobilității electrice în sistemul energetic național, prin corelarea infrastructurii de încărcare cu rețelele electrice și utilizarea a cel puțin 40% energie din surse regenerabil									
2.2.1	Elaborarea unui studiu de capacitate a rețelelor electrice de	Studiu elaborat	Trimestrul IV, 2027	Ministerul Energiei	500,0			500,0	5803

	distribuție pentru integrarea infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice			Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică ÎS Moldelectrica					
2.2.2	Elaborarea planului coordonat privind integrarea infrastructurii de încărcare în rețelele electrice, inclusiv estimarea cererii suplimentare de energie electrică generate de mobilitatea electrică	Plan coordonat elaborat	Trimestrul I, 2028	Ministerul Energiei Agenția Națională pentru Reglementare în Energetică ÎS Moldelectrica	207,9	207,9			5801
2.2.3	Elaborarea mecanismului de asigurare a utilizării energiei electrice din surse regenerabile la punctele publice de încărcare a vehiculelor electrice	Mecanism elaborat	Trimestrul IV 2028	Ministerul Energiei	207,9	207,9			5801
Obiectivul specific 2.3. Diminuarea impactului transportului rutier asupra mediului și sănătății populației, prin reducerea, până în anul 2030, a emisiilor de CO_2 generate de transportul rutier cu cel puțin 15% față de nivelul anului 2025.									
2.3.1	Elaborarea proiectului hotărârii de Guvern privind aprobarea Regulamentului privind stabilirea standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi	Hotărâre adoptată	Trimestrul IV, 2027	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	189,08	189,08			6101
2.3.2	Elaborarea proiectului de Ordin privind procedura de aprobare și certificare a tehnologiilor inovatoare de reducere a emisiilor de CO2 de la autoturisme și vehiculele utilitare ușoare	Ordin aprobat	Trimestrul IV, 2027	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	117,2	117,2			6101

2.3.3	Elaborarea proiectului hotărârii de Guvern privind aprobarea Regulamentului de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO2 pentru vehiculele grele noi	Hotărâre adoptată	Trimestrul IV, 2027	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	189,08	189,08			6101
2.3.4	Elaborarea proiectului de Ordin pentru aprobarea Formatului şi conținutului etichetei privind consumul de combustibil şi emisiile de CO2 destinate consumatorilor la comercializarea autoturismelor noi	Ordin aprobat	Trimestrul IV, 2026	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	66,85	66,85			6101
2.3.5	Elaborarea Ghidului privind economia de combustibil și emisiile de CO_2	Ghid aprobat	Trimestrul IV, 2027	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	117,2	117,2			6101
2.3.6	Dezvoltarea și/sau ajustarea sistemului informațional destinat colectării, stocării centralizate, gestionării și transmiterii parametrilor aferenți emisiilor reale ale vehiculelor	Sistem informațional dezvoltat	Trimestrul IV, 2028	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	330,0			330,0	6404
2.3.7	Introducerea zonelor urbane cu acces restricționat pentru vehicule poluante	Număr de zone urbane cu acces restricționat pentru vehicule poluante instituite	2029–2030	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Ministerul Mediului APL	40 000,0			40 000,0	6402 3501 3502
Obiectivul general 3. Asigurarea unei tranziții echitabile, incluzive și sigure către mobilitatea electrică prin extinderea accesului teritorial, informarea publicului și dezvoltarea competențelor profesionale									
Obiectivul specific 3.1. Reducerea, până în anul 2030, a disparităților teritoriale și sociale în accesul la serviciile de mobilitate electrică, cu prioritate pentru localitățile rurale, zonele cu acces redus la infrastructură modernă și categoriile de utilizatori aflați în situații de vulnerabilitate.									
3.1.1	Extinderea accesului la infrastructura publică de	Numărul de puncte de	2027-2030	Oficiul Național de Dezvoltare	160 800,0			160 800,0	6402

	încărcare în localități, centre regionale și zone rurale, în vederea reducerii disparităților teritoriale în utilizarea vehiculelor electrice	încărcare instalate		Regională și Locală APL Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale					
3.1.2	Elaborarea normativului tehnic în construcție privind planificarea, autorizarea, amplasarea și integrarea infrastructurii de încărcare în documentele de planificare urbană și mobilitate.	Normativ tehnic aprobat și publicat	Trimestrul IV, 2027	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	117,2	117,2			6104
3.1.3	Implementarea măsurilor de incluziune socială și egalitate de gen în accesul la mobilitatea electrică	Pachet de măsuri aprobat și implementat	2029–2030	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale Ministerul Muncii și Protecției Sociale	20 000,0			20 000,0	6402
Obiectivul specific 3.2. Creșterea, până în anul 2030, a nivelului de informare și încredere a utilizatorilor în mobilitatea electrică, prin promovarea beneficiilor, costurilor reale de utilizare, condițiilor de încărcare, siguranței și impactului asupra mediului.									
3.2.1	Organizarea campaniilor naționale de informare privind mobilitatea electrică	Număr de campanii desfășurate	2028–2030	Ministerul Energiei Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	6 030,0			6 030,0	6402
3.2.2	Dezvoltarea unui instrument digital de informare publică privind costurile totale de utilizare ale vehiculelor electrice comparativ cu vehiculele	Instrument digital operațional	Trimestrul IV, 2028	Ministerul Energiei Ministerul Infrastructurii și	500,0			500,0	6402

	convenționale și beneficiile mobilității electrice			Dezvoltării Regionale					
Obiectivul specific 3.3. Dezvoltarea, până în anul 2030, a competențelor profesionale necesare pentru instalarea, operarea, mentenanța infrastructurii de încărcare și întreținerea vehiculelor electrice.									
3.3.1	Elaborarea programelor de formare profesională pentru întreținerea și repararea vehiculelor electrice	Curriculum și programe implementate	Trimestrul IV, 2027	Ministerul Educației și Cercetării Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	200,0	200,0			6101
3.3.2	Implementarea Programului de dezvoltare a capacităților instituționale	Număr de persoane instruite	2027–2029	Cancelaria de Stat Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale	7 000,0			7 000,0	6402
3.3.3	Promovarea cercetării și inovării în domeniul mobilității electrice	Număr de proiecte finanțate	2028–2030	Ministerul Educației și Cercetării Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării Ministerul Energiei	40 000,0		40 000,0		Orizont Europa, fonduri externe

NOTA DE FUNDAMENTARE
la proiectul de hotărâre a Guvernului cu privire la aprobarea Programului național de mobilitate electrică 2030

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul de hotărâre a Guvernului cu privire la aprobarea Programului național de mobilitate electrică 2030 a fost elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ

Proiectul de hotărâre a Guvernului cu privire la aprobarea Programului național de mobilitate electrică 2030 este elaborat în temeiul art. 14 alin. (2) din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative și al Regulamentului cu privire la planificarea strategică, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 386/2020.

Elaborarea Programului este prevăzută expres în Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, acțiunea nr. 29, prevăzută în Capitolul 14 „Politica de transport", Cluster 4 „Agenda verde și conectivitate sustenabilă".

Totodată, Programul derivă din Strategia de mobilitate 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2024 – documentul strategic sectorial de bază (strategie-umbrelă) pentru dezvoltarea sistemului de transport – prin operaționalizarea direcției prioritare 1.5 privind dezvoltarea și implementarea omologării de tip a vehiculelor și promovarea vehiculelor rutiere curate și eficiente energetic.

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

Sectorul transporturilor din Republica Moldova se află într-o etapă incipientă de tranziție către forme de mobilitate cu emisii reduse. Piața auto este dominată de vehicule second-hand cu motoare cu ardere internă, iar peste 98% din cererea de energie pentru transportul rutier este acoperită prin combustibili fosili (benzină și motorină), integral importați. Această structură amplifică vulnerabilitatea energetică a țării și presiunea asupra mediului, în special în zonele urbane.

La nivel global, mobilitatea electrică se dezvoltă accelerat – în anul 2024 vânzările mondiale de automobile electrice au depășit 17 milioane de unități (peste 20% din automobilele noi) – însă în Republica Moldova adoptarea rămâne redusă, fiind condiționată de nivelul veniturilor, accesul la finanțare și, îndeosebi, de o infrastructură publică de încărcare aflată într-o etapă de dezvoltare insuficientă și neuniformă, concentrată preponderent în municipiul Chișinău.

Consumul de energie electrică determinat de vehiculele electrice este prognozat să crească semnificativ, de la circa 4,3 GWh în anul 2025 la 77,8 GWh în anul 2030, ceea ce impune planificarea coordonată a dezvoltării infrastructurii de încărcare împreună cu capacitățile rețelelor electrice de distribuție.

Din perspectiva cadrului normativ, deficiențele principale constau în absența unui document de politici publice dedicat mobilității electrice, în insuficiența reglementărilor privind instalarea, autorizarea, operarea, tarifarea și interoperabilitatea infrastructurii de încărcare, precum și în lipsa unui sistem național de evidență și monitorizare a punctelor publice de încărcare. Aceste lacune impun o intervenție coordonată a statului, într-un cadru strategic unitar.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

Scopul elaborării Programului național de mobilitate electrică 2030 este instituirea cadrului de politici publice necesar dezvoltării mobilității electrice în Republica Moldova, prin promovarea utilizării vehiculelor cu emisii reduse, dezvoltarea unei infrastructuri de încărcare moderne și interoperabile și consolidarea cadrului instituțional și normativ aferent domeniului.

Programul stabilește trei obiective generale, fundamentate pe analiza situației și corelate cu documentele naționale de planificare strategică:

- **Obiectivul general 1:** dezvoltarea infrastructurii publice de încărcare și consolidarea cadrului național de reglementare, evidență și monitorizare a mobilității electrice;
- **Obiectivul general 2:** accelerarea decarbonizării transportului rutier și creșterea eficienței energetice prin promovarea vehiculelor electrice, electrificarea flotelor și integrarea mobilității electrice în sistemul energetic național;
- **Obiectivul general 3:** asigurarea unei tranziții echitabile, incluzive și sigure către mobilitatea electrică, prin extinderea accesului teritorial, informarea publicului și dezvoltarea competențelor profesionale.

Obiectivele generale sunt operaționalizate prin obiective specifice cu ținte cuantificabile pentru anul 2030, între care extinderea rețelei publice la cel puțin 500 de puncte de încărcare funcționale, majorarea ponderii vehiculelor electrice și hibride plug-in la cel puțin 25% din parcul auto național și reducerea cu cel puțin 15% a emisiilor de CO_2 generate de transportul rutier față de nivelul anului 2025.

Printre elementele noi introduse de Program se evidențiază: instituirea primului cadru de politici publice ce vizează exclusiv mobilității electrice; introducerea unui sistem național de evidență, monitorizare și informare privind infrastructura de încărcare; integrarea infrastructurii pentru combustibili alternativi pe coridoarele TEN-T; precum și o arhitectură

de indicatori de impact și de rezultat, cu ținte intermediare, care asigură trasabilitatea față de documentele de politici publice cu care Programul este corelat, în special Strategia de mobilitate 2030.

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

Opțiunea menținerii situației actuale, fără elaborarea unui document de politici publice dedicat mobilității electrice, a fost considerată neviabilă, întrucât ar perpetua fragmentarea intervențiilor, lipsa unui cadru de reglementare și de monitorizare a infrastructurii de încărcare și dezvoltarea neuniformă a mobilității electrice, cu menținerea dependenței de combustibilii fosili.

De asemenea, în contextul obligațiilor asumate de Republica Moldova în calitate de stat-candidat la aderarea la Uniunea Europeană, elaborarea Programului constituie o cerință expresă a Programului național de aderare pentru anii 2025–2029, astfel încât neintervenția ar conduce la neîndeplinirea angajamentelor asumate.

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Programul generează un impact pozitiv asupra sectorului public, prin consolidarea capacității de planificare și coordonare interinstituțională în domeniul mobilității electrice, prin crearea cadrului normativ pentru instalarea, operarea și interoperabilitatea infrastructurii de încărcare și prin operaționalizarea unui sistem național de evidență și monitorizare.

Implementarea Programului va contribui la o mai bună prioritizare a investițiilor publice, la electrificarea progresivă a flotelor publice și la consolidarea mecanismelor de monitorizare a rezultatelor, cu efecte favorabile asupra calității procesului decizional și a capacității administrative de gestionare a intervențiilor în domeniu.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Costul estimativ total pentru implementarea Programului constituie 1 191 123,6 mii lei. Din această sumă, 3 241,63 mii lei reprezintă costuri prevăzute în bugetul de stat și reflectate în Cadrul bugetar pe termen mediu pentru anii 2026–2028, 40 802,0 mii lei reprezintă costuri acoperite din asistență externă, iar circa 1 147 080,0 mii lei constituie costuri neacoperite la etapa elaborării proiectului. Resursele financiare confirmate la această etapă sunt atribuite subprogramelor bugetare 3501, 3502, 5801, 5803, 6101, 6402 și 6404, iar acțiunile Programului corespund mai multor subprograme bugetare, în funcție de domeniul de intervenție (transporturi, energie, mediu, educație și dezvoltare economică) și de instituțiile responsabile de implementare.

Totalizarea costurilor pe obiective generale și pe categorii de acoperire se prezintă astfel:

Componentă / obiectiv	Cost total	Buget de stat/CBTM	Asistență externă	Neacoperit
Obiectivul general 1	522 422,2	1 700,2	802,0	519 920,0
Obiectivul general 2	434 054,23	1 224,23	0,0	432 830,0
Obiectivul general 3	234 647,2	317,2	40 000,0	194 330,0
TOTAL PROGRAM (mii lei)	**1 191 123,63**	**3 241,63**	**40 802,0**	**1 147 080,0**

Necesarul financiar neacoperit se concentrează la nivelul obiectivelor generale 1 (extinderea rețelei de încărcare) și 2 (majorarea ponderii vehiculelor electrice). În consecință, implementarea acțiunilor se va realiza etapizat și prioritizat, în funcție de disponibilitatea resurselor financiare și de impactul asupra atingerii obiectivelor, cu reflectarea graduală a cheltuielilor eligibile în Cadrul bugetar pe termen mediu și în bugetele anuale.

Costurile aferente bugetului de stat sunt prezentate distinct de cele aferente bugetelor autorităților administrației publice locale. Delimitarea integrală pe niveluri bugetare a sumei neacoperite urmează a fi realizată pe măsura identificării proiectelor concrete, a surselor de finanțare și a mecanismelor de cofinanțare, inclusiv prin contribuțiile partenerilor de dezvoltare, ale instituțiilor financiare internaționale, ale sectorului privat și prin parteneriate public-private. Susținerea achiziției vehiculelor electrice se va realiza prin mecanisme de sprijin financiar (subvenții) țintite, bazate pe criterii obiective de eligibilitate și acordate în limita resurselor bugetare disponibile, iar nu prin stimulente fiscale.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Proiectul are un impact pozitiv asupra sectorului privat, în special asupra operatorilor infrastructurii de încărcare, importatorilor și distribuitorilor de vehicule electrice, furnizorilor de energie și servicii digitale, precum și asupra întreprinderilor mici și mijlocii implicate în instalarea și mentenanța echipamentelor. Programul creează condiții mai previzibile pentru investiții, stimulează dezvoltarea de servicii noi și susține atragerea de investiții private și parteneriate public-private în infrastructura pentru combustibili alternativi.

4.4. Impactul social

Proiectul are un impact social pozitiv, contribuind la reducerea disparităților teritoriale și sociale în accesul la serviciile de mobilitate electrică, la îmbunătățirea calității aerului în localitățile urbane și la dezvoltarea competențelor profesionale în domeniu.

Grupurile care beneficiază în mod direct includ populația din mediul rural, persoanele cu venituri reduse, persoanele cu mobilitate redusă, autoritățile publice locale și întreprinderile

mici și mijlocii, pentru care accesul la o infrastructură de încărcare accesibilă și echilibrat distribuită are o importanță majoră.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

Proiectul are caracter de document de politici publice și nu stabilește, prin sine, operațiuni concrete de prelucrare a datelor cu caracter personal. Operaționalizarea ulterioară a sistemului național de evidență și informare privind infrastructura de încărcare poate presupune prelucrarea unor date, care se va realiza în conformitate cu cerințele cadrului normativ privind protecția datelor cu caracter personal.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Proiectul nu conține prevederi care să genereze tratament diferențiat sau discriminatoriu pe criterii de gen. Prin obiectivele și măsurile propuse, Programul contribuie la o tranziție echitabilă și incluzivă, urmărind principiul „a nu lăsa pe nimeni în urmă”.

Se constată existența unor diferențe în tiparele de mobilitate și în accesul la resurse între femei și bărbați, care pot influența adoptarea vehiculelor electrice și utilizarea infrastructurii de încărcare. Reflectarea acestor aspecte, prin date dezagregate pe criteriul de gen, va fi asigurată în procesul de implementare și monitorizare, inclusiv prin dezvoltarea competențelor profesionale accesibile în mod egal femeilor și bărbaților.

4.5. Impactul asupra mediului

Documentul are un impact pozitiv asupra mediului, în special pe termen mediu și lung. Prin promovarea vehiculelor electrice, extinderea infrastructurii de încărcare, electrificarea progresivă a flotelor și integrarea energiei din surse regenerabile, Programul contribuie la reducerea consumului de combustibili fosili, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a poluanților atmosferici generați de transportul rutier.

Programul poziționează mobilitatea electrică drept un instrument-cheie pentru tranziția către un sistem de transport mai curat, mai eficient energetic și mai rezilient, aliniat Obiectivelor de Dezvoltare Durabilă (ODD 7, 9, 11 și 13) și direcțiilor europene privind mobilitatea sustenabilă, cu efecte favorabile asupra calității aerului în zonele urbane și asupra angajamentelor climatice ale Republicii Moldova.

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Alte impacturi nu au fost identificate.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația Uniunii Europene

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

Prezentul proiect de hotărâre a Guvernului nu conține norme de transpunere a actelor juridice ale Uniunii Europene. Acesta are caracter de document de politici publice și creează premisele instituționale, operaționale și de planificare necesare pentru alinierea progresivă a Republicii Moldova la acquis-ul UE în domeniul infrastructurii pentru combustibili alternativi, al interoperabilității și al digitalizării serviciilor de mobilitate, inclusiv în perspectiva cerințelor Regulamentului (UE) 2023/1804 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

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

Programul stabilește direcțiile de acțiune necesare pentru dezvoltarea și consolidarea ulterioară a cadrului juridic național în domeniul mobilității electrice, inclusiv prin aprobarea pachetului normativ privind instalarea, autorizarea, operarea, tarifarea și interoperabilitatea infrastructurii de încărcare și prin integrarea acesteia pe coridoarele TEN-T, în concordanță cu standardele și cerințele Uniunii Europene aplicabile.

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În vederea respectării prevederilor art. 8 și 9 din Legea nr. 239/2008 privind transparența în procesul decizional, precum și a Regulamentului cu privire la planificarea strategică, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 386/2020, anunțul de inițiere a elaborării proiectului a fost publicat pe platforma particip.gov.md, disponibil la adresa: https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/16411. Totodată, proiectul Programului urmează să fie supus consultărilor publice, prin publicarea acestuia pe aceeași platformă.

Adițional, proiectul a fost supus evaluării calității și conformității de către Cancelaria de Stat (scrisoarea nr. 21/1-78-8375 din 20 iulie 2026) și avizării de către Ministerul Finanțelor (scrisoarea nr. 05-17/124/1137 din 14 iulie 2026), fiind definitivat în baza obiecțiilor și recomandărilor formulate. Rezultatele avizării și modul de acceptare a propunerilor sunt reflectate în Sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor, anexată proiectului. În conformitate cu pct. 63.15 din Hotărârea Guvernului nr. 386/2020, proiectul urmează a fi examinat pe platforma Consiliului pentru coordonarea dezvoltării durabile.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul urmează a fi supus expertizei juridice și expertizei anticorupție. Prezenta secțiune va fi completată după finalizarea acestor proceduri.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

Proiectul se încadrează în cadrul normativ existent și este corelat cu actele normative și documentele de politici relevante în vigoare. La etapa actuală, aprobarea acestuia nu implică

modificarea sau abrogarea altor acte normative. Programul se integrează coerent în sistemul național de planificare strategică, completând și consolidând cadrul de politici publice, inclusiv în raport cu:

- Strategia Națională de Dezvoltare „Moldova Europeană 2030”, aprobată prin Legea nr. 315/2022;
- Strategia de mobilitate 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 589/2024;
- Strategia națională de dezvoltare economică 2030, aprobată prin Hotărârea Guvernului nr. 393/2024;
- Programul de dezvoltare cu emisii reduse al Republicii Moldova până în anul 2030, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 659/2023;
- Planul Național Integrat privind Energia și Clima pentru anii 2025–2030, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 86/2025;
- Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025;
- Obiectivele de Dezvoltare Durabilă ale Agendei ONU 2030, în special ODD 7, ODD 9, ODD 11 și ODD 13.

9. Măsurile necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Implementarea Programului se va realiza etapizat, prin Planul de acțiuni pentru perioada 2026–2030, care detaliază măsurile prioritare, termenele de realizare, instituțiile responsabile, resursele necesare, indicatorii de monitorizare și țintele intermediare anuale pentru acțiunile multianuale.

Coordonarea generală a procesului de implementare, monitorizare și raportare va fi asigurată de Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale, în calitate de autoritate coordonatoare, cu participarea autorităților și instituțiilor responsabile potrivit domeniilor lor de competență. Raportul anual de progres se prezintă până la data de 31 martie a anului următor celui de raportare.

Viceprim – ministru, ministru **Vladimir BOLEA**

Ministerul Infrastructurii
și Dezvoltării Regionale
al Republicii Moldova

Nr.10-4300 din 28.07.2026

Cancelaria de Stat

Prin prezenta, în temeiul prevederilor pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, urmare a validării în cadrul ședinței **Consiliului pentru coordonarea dezvoltării durabile** din data de 28 iulie 2026, remitem pentru înregistrare proiectul hotărârii Guvernului *privind Programul național de Mobilitate Electrică 2030*, pentru a fi examinat în cadrul următoarei ședințe a Secretarilor Generali.

CERERE
privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat
a proiectelor de acte ale Guvernului

Nr. crt.	**Criterii de înregistrare**	**Nota autorului**
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiectul hotărârii Guvernului pentru aprobarea proiectului Programului național de Mobilitate Electrică 2030.
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiectul de hotărâre a Guvernului cu privire la aprobarea Programului național de Mobilitate Electrică 2030 este elaborat în temeiul art. 5 lit. a) și art. 6 lit. h) din Legea nr. 136/2017 cu privire la Guvern.
4.	Referința la documentul de planificare care prevede elaborarea proiectului	Elaborarea Programului este prevăzută expres în Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, în cadrul Capitolului 14 „Politica de transport”, PNA 2025-2029, acț. 29 cap. 14, Cluster nr. 4.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Ministerul Finanțelor; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării; - Ministerul Educației și Cercetării; - Ministerul Energiei; - Ministerul Muncii și Protecției Sociale; - Ministerul Mediului.

6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelo	10zile lucrătoare.
7.	Persoana responsabilă de promovarea proiectului	Daniela OLARU, consultant principal în cadrul Direcției politici în domeniul dezvoltării drumurilor, tel: (022)250-689, e-mail: daniela.olaru@midr.gov.md;
8.	Anexe	1) Proiectul hotărârii Guvernului (ANEXĂ: proiectul Programului național de Mobilitate electrică 2030); 2) Nota de fundamentare.
9.	Data și ora depunerii cererii	*Conform semnăturii electronice*
10.	Semnătura	

Viceprim – ministru, ministru **Vladimir BOLEA**

Ex. Daniela OLARU; tel. 022250689.
e-mail: daniela.olaru@midr.gov.md