

2.06.2026

**Propuneri de modificare ale AmCham România privind**

**Proiectul de HOTĂRÂRE privind promovarea infrastructurii pentru o mobilitate cu emisii zero în sprijinul întreprinderilor și comunităților (e-MOVE RO)**

**Bold text nou**

~~Strikethrough text eliminat~~

| #  | Forma din proiect   | Forma propusă  | Motivare   |
|----|---|--|--|
| 1. | <p><b>Art.2</b><br/>(2) Capacitatea nominală de producție a instalației de producție la fața locului de energie electrică din surse regenerabile nu trebuie să depășească puterea maximă utilă nominală a infrastructurii de reîncărcare la care este conectată.</p> <p><b>Art. 11</b><br/>5)Capacitatea instalată aferentă producerii de energie electrică din surse regenerabile poate depăși cu cel mult 40% puterea maximă utilă nominală a infrastructurii de reîncărcare la care aceasta este conectată, cu condiția ca energia electrică produsă să fie utilizată preponderent pentru alimentarea infrastructurii de reîncărcare finanțate în cadrul proiectului</p> | <p><b>corelare art. 2 alin. (2) și art. 11 alin. (5)</b></p> <p><b>Amendament propus:</b> Eliminarea restricției privind dimensionarea RES din art. 2 alin. (2) și consolidarea regulii exclusiv în cadrul art. 11 alin. (2), cu menținerea pragului de 40%, pentru a asigura existența unei singure prevederi clare și nechivoce.</p> | <p>Art. 2 alin. (2) limitează capacitatea la 100%, iar art. 11 alin. (5) permite depășirea cu 40%, ceea ce creează o contradicție. Se impune corelarea prevederilor prin stabilirea unui singur prag aplicabil (<math>\leq 100\%</math> sau <math>\leq 140\%</math>).</p> <p>Considerăm că aceste prevederi sunt contradictorii privind dimensionarea capacităților RES. Art. 2 alin. (2) impune o limită strictă: capacitatea RES trebuie să fie mai mică sau egală cu puterea instalată a infrastructurii de reîncărcare. În schimb, art. 11 alin. (2) permite ca puterea instalată a capacității RES să depășească puterea infrastructurii de reîncărcare cu până la 40%. Aceste prevederi se contrazic în mod direct. Un solicitant care interpretează art. 2 alin. (2) va concluziona că o stație de reîncărcare de 1 MW nu poate fi însoțită de o capacitate fotovoltaică mai mare de 1 MW. În schimb, interpretarea art. 11 alin. (2) conduce la concluzia că poate fi instalată o capacitate de până la 1,4 MW. Această contradicție generează incertitudine juridică, riscuri de evaluare neuniformă a proiectelor și poate</p> |

| #  | Forma din proiect   | Forma propusă   | Motivare  |
|----|---|---|---|
|    |   |   | conduce la descalificarea unor aplicații în funcție de prevederea aplicată de evaluator.  |
| 2. | <b>Art. 6</b><br>a) procedură de ofertare concurențială - un proces de ofertare nediscriminatoriu care prevede participarea unui număr suficient de întreprinderi și în care ajutorul se acordă fie pe baza ofertei inițiale prezentate de ofertant, fie pe baza unui preț de echilibru. De asemenea, bugetul sau volumul aferent procedurii de ofertare reprezintă o constrângere obligatorie, ceea ce creează o situație în care nu toți ofertanții pot primi ajutoare; | <b>Art. 6</b><br>a) procedură de ofertare concurențială - un proces de ofertare nediscriminatoriu care prevede participarea unui număr suficient de întreprinderi și în care ajutorul se acordă <b>fi</b> e pe baza ofertei inițiale prezentate de ofertant, <del>fi</del> e pe baza unui preț de echilibru. De asemenea, bugetul sau volumul aferent procedurii de ofertare reprezintă o constrângere obligatorie, ceea ce creează o situație în care nu toți ofertanții pot primi ajutoare; | Sintagma „preț de echilibru” nu este definită în mod clar și operațional în cadrul procedurii de ofertare și poate genera interpretări neunitare în aplicare. Utilizarea acesteia introduce ambiguitate în determinarea criteriilor de evaluare și a modului de acordare a ajutorului, afectând predictibilitatea și transparența procesului. În lipsa unei metodologii explicite de calcul, referirea la „prețul de echilibru” poate conduce la practici neuniforme și riscuri de contestare. Eliminarea termenului contribuie la claritatea procedurală și la aplicarea unitară a mecanismului de ofertare concurențială. |
| 3. | <b>Cap V, Art 6</b>   | N/A   | Considerăm necesară completarea prevederilor privind beneficiarii eligibili prin introducerea posibilității de participare în cadrul unor structuri de tip consorțiu/parteneriat, atât la nivelul definițiilor, cât și al articolelor aferente de mai jos, în concordanță cu principiile și mecanismele promovate la nivelul Uniunii Europene.  |
| 4. | <b>Art. 11</b><br>j)Infrastructura de reîncărcare nu trebuie să se afle pe rețeaua de autostrăzi, drumuri expres și drumurile naționale principale aflate în administrarea Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A sau la o distanță de cel mult 3 km pe șosea de cea mai apropiată ieșire a unei autostrăzi sau unui drum expres   | N/A   | Este necesară actualizarea definiției astfel încât să existe o demarcare clară între proiectele eligibile în cadrul schemei e-MOVE și cele eligibile în cadrul schemei e-Mobility.<br>De exemplu, conform definiției actuale, prin schema e-MOVE se pot implementa proiecte pe drumurile naționale secundare, însă formularea nu evidențiază suficient această delimitare și poate genera ambiguități în interpretare.  |

| #  | Forma din proiect  | Forma propusă  | Motivare  |
|----|--|--|---|
|    |  |  | În continuare, considerăm că delimitarea proiectelor între schemele e-MOVE și e-Mobility rămâne neclară, fiind necesară clarificarea explicită a criteriilor de separare între acestea.   |
| 5. | <p><b>Art 11</b><br/>(2) b) pentru submăsura 2 - construirea, instalarea, modernizarea sau extinderea infrastructurii de reîncărcare pentru vehiculele/echipamentele aflate în flota întreprinderilor, precum și producția la fața locului de energie electrică din surse regenerabile, instalarea unităților de stocare a energiei electrice din surse regenerabile, inclusiv lucrările pentru conectarea infrastructurii de reîncărcare la o unitate locală de producție sau stocare a energiei electrice din surse regenerabile. De asemenea, sunt incluse costurile aferente lucrărilor pentru realizarea instalației de racordare, a instalației de utilizare, conform articolului 41, literele b) și c) din Regulamentul privind racordarea utilizatorilor la rețelele electrice de interes public, aprobat prin Ordinul președintelui ANRE 59/2013 cu modificările și completările ulterioare, precum și adaptările terestre și costurile de instalare aferente.</p> <p>c) pentru submăsura 3 - construirea, instalarea, modernizarea sau extinderea infrastructurii de reîncărcare accesibilă publicului, producția la fața locului de energie electrică din surse regenerabile, inclusiv lucrările pentru conectarea infrastructurii de reîncărcare la o unitate locală de producție sau stocare a energiei electrice din surse regenerabile. De asemenea, sunt incluse costurile aferente lucrărilor pentru realizarea instalației de racordare, a instalației</p> | <p><b>Art 11</b><br/>(2) b) pentru submăsura 2 - construirea, instalarea, modernizarea sau extinderea infrastructurii de reîncărcare pentru vehiculele/echipamentele aflate în flota întreprinderilor <b>și/sau accesibilă publicului</b>, precum și producția la fața locului de energie electrică din surse regenerabile, instalarea unităților de stocare a energiei electrice din surse regenerabile, inclusiv lucrările pentru conectarea infrastructurii de reîncărcare la o unitate locală de producție sau stocare a energiei electrice din surse regenerabile. De asemenea, sunt incluse costurile aferente lucrărilor pentru realizarea instalației de racordare, a instalației de utilizare, conform articolului 41, literele b) și c) din Regulamentul privind racordarea utilizatorilor la rețelele electrice de interes public, aprobat prin Ordinul președintelui ANRE 59/2013 cu modificările și completările ulterioare, precum și adaptările terestre și costurile de instalare aferente.</p> <p>c) pentru submăsura 3 - construirea, instalarea, modernizarea sau extinderea infrastructurii de reîncărcare accesibilă publicului, producția la fața locului de energie electrică din surse regenerabile, inclusiv lucrările pentru conectarea infrastructurii de reîncărcare la o unitate locală de producție sau stocare a energiei electrice din surse regenerabile. De asemenea, sunt incluse costurile aferente lucrărilor</p> | <p>Propunem comasarea submăsurilor 2 și 3 într-o singură submăsură, similară abordării utilizate la submăsura 1, care permite finanțarea atât a infrastructurii destinate flotelor întreprinderilor, cât și a celei accesibile publicului sau a proiectelor mixte.</p> <p>În forma actuală, submăsurile 2 și 3 includ tipuri de investiții aproape identice (infrastructură de reîncărcare, producție de energie din surse regenerabile și sisteme de stocare), diferența fiind limitată exclusiv la caracterul accesului (flotă vs. public), ceea ce nu justifică separarea acestora în două submăsuri distincte. Totodată, această structurare conduce la fragmentarea artificială a bugetului între submăsuri care vizează aceleași tipuri de investiții, reducând flexibilitatea alocării fondurilor și eficiența utilizării acestora în cadrul procedurilor concurențiale. Iar referitor la prevederile ordinului ANRE clarificarea eligibilității lucrărilor de extindere și/sau întărire a rețelei electrice este necesară, având în vedere că majoritatea stațiilor de reîncărcare rapidă și ultrarapidă presupun creșterea puterii instalate și, implicit, necesitatea realizării unor lucrări asupra rețelei electrice existente pentru asigurarea capacității de racordare.</p> <p>În lipsa unei precizări explicite, există riscul unor interpretări neunitare privind eligibilitatea acestor</p> |

| #  | Forma din proiect  | Forma propusă   | Motivare  |
|----|--|---|---|
|    | de utilizare, conform articolului 41, literele b) și c) din Regulamentul privind racordarea utilizatorilor la rețelele electrice de interes public, aprobat prin Ordinul președintelui ANRE 59/2013 cu modificările și completările ulterioare, precum și adaptările terestre și costurile de instalare aferente. Submăsura 3 se aplică și proiectelor pentru instalarea infrastructurii de reîncărcare atât pentru vehiculele/echipamentelor aflate în flota întreprinderilor, cât și accesibilă publicului, care integrează producția la fața locului de energie regenerabilă. | pentru realizarea instalației de racordare, a instalației de utilizare, conform articolului 41, literele b) și c) din Regulamentul privind racordarea utilizatorilor la rețelele electrice de interes public, aprobat prin Ordinul președintelui ANRE 59/2013 cu modificările și completările ulterioare, precum și adaptările terestre și costurile de instalare aferente. <b>Pentru evitarea eventualelor confuzii, se consideră eligibile și toate lucrările necesare pentru asigurarea puterii aprobate în ATR, până la punctul de delimitare, inclusiv extinderea capacității rețelei electrice, dacă acestea sunt parte integrantă a instalației de racordare sau a instalației de utilizare.</b> | costuri, deși acestea sunt esențiale pentru funcționarea infrastructurii finanțate.   |
| 6. | <b>Art. 11(2)(e) — HPC de 350kW "acolo unde este justificat"</b> ... și cel puțin un punct de 350 kW (DC HPC), acolo unde este justificat conform analizei de oportunitate (locația unde vehiculele grele se pot reîncărca)."  |   | Considerăm necesară clarificarea în Ghidul solicitantului a criteriilor și documentelor care pot justifica instalarea unui punct de încărcare HPC de 350 kW, pentru a asigura o evaluare predictibilă și uniformă a proiectelor. Standardul subiectiv de justificare creează incertitudine în procesul de evaluare. Formularea „acolo unde este justificat conform analizei de oportunitate” introduce un element discreționar în evaluarea cerinței privind instalarea infrastructurii HPC de 350 kW. Schema nu prevede criterii obiective pentru determinarea situațiilor în care o locație „justifică” această cerință. În lipsa unor criterii clare, evaluatori diferiți pot aplica standarde diferite, ceea ce conduce la un tratament neuniform al aplicațiilor. Solicitanții care investesc în amplasamente ce ar putea găzdui din punct de vedere tehnic vehicule grele, dar unde cererea este încă incertă, se confruntă cu riscul |

| #  | Forma din proiect  | Forma propusă  | Motivare  |
|----|--|--|---|
|    |  |  | ca analiza lor de oportunitate să fie considerată insuficientă.   |
| 7. | <p><b>Art. 11(2) Para 3</b></p> <p>În cazul sistemelor de stocare, componenta de stocare trebuie să absoarbă anual cel puțin 75% din electricitatea de la instalația de generare a energiei regenerabile conectată direct.</p> | <p><del>În cazul sistemelor de stocare, componenta de stocare trebuie să absoarbă anual cel puțin 75% din electricitatea de la instalația de generare a energiei regenerabile conectată direct.</del></p> <p><b>Componenta de stocare va fi utilizată predominant pentru alimentarea infrastructurii de reîncărcare finanțate prin proiect. Surplusul de energie stocată care nu poate fi absorbit de infrastructura de reîncărcare poate fi injectat în rețeaua publică de energie electrică, în conformitate cu reglementările naționale aplicabile privind prosumatorii și autoconsumul de energie.</b></p> | <p>Regula privind absorbția de 75% în sistemele de stocare este imposibil de aplicat operațional și contraproductivă din punct de vedere economic.</p> <p>(i) Cererea de reîncărcare a vehiculelor electrice variază zilnic, sezonier și în funcție de rata de adoptare a pieței. O locație cu un grad redus de utilizare în primii ani — situație frecventă pentru punctele de reîncărcare recent deschise — va avea o cerere de energie din partea vehiculelor electrice semnificativ mai mică decât energia generată de panourile fotovoltaice, ceea ce face imposibilă din punct de vedere fizic atingerea unei rate de absorbție de 75% a energiei regenerabile în baterie, în condițiile în care bateria poate descărca exclusiv către infrastructura de reîncărcare pentru vehicule electrice.</p> <p>(ii) Schema nu precizează ce se întâmplă cu energia stocată în baterie care nu poate fi consumată de infrastructura de reîncărcare pentru vehicule electrice. Dacă injectarea în rețea este interzisă sau nu este reglementată în mod explicit (a se vedea mai jos), operatorul se confruntă fie cu limitarea producției fotovoltaice (ceea ce înseamnă irosirea investiției), fie cu o încălcare a obligațiilor de monitorizare care poate conduce la recuperarea ajutorului de stat.</p> |

| # | Forma din proiect | Forma propusă | Motivare  |
|---|-------------------|---------------|---|
|   |                   |               | <p>(iii) Regula de 75% nu reprezintă o cerință standard prevăzută de art. 36a sau art. 41 din GBER, care nu impun un prag minim de absorbție. Cerința ar trebui eliminată sau înlocuită cu un criteriu privind „alimentarea predominantă”, în concordanță cu formularea utilizată în GBER („cu condiția ca energia electrică produsă să fie utilizată predominant pentru alimentarea infrastructurii de reîncărcare”), permițând astfel un nivel rezonabil de flexibilitate operațională.</p> <p>În plus, schema nu conține nicio prevedere privind posibilitatea injectării în rețeaua națională a surplusului de energie stocat în baterie. Aceasta reprezintă o omisiune critică, cu consecințe comerciale semnificative: în lipsa dreptului de injectare în rețea, întreaga logică economică a investițiilor în stocare este limitată la arbitrajul prin autoconsum, ceea ce conduce la perioade de recuperare a investiției care fac proiectele de stocare neatractive din punct de vedere economic.</p> <p>Directiva (UE) 2019/944 privind energia electrică consacră dreptul prosumatorilor de a vinde în rețea energia electrică autoprodusă. Reglementările ANRE privind autoconsumul (Ordinul nr. 15/2021) permit injectarea energiei în rețea de către prosumatori. Nu există nicio bază legală în GBER sau în alte reglementări aplicabile pentru interzicerea injectării în rețea.</p> |

| #  | Forma din proiect  | Forma propusă   | Motivare  |
|----|--|---|---|
|    |  |   | Schema ar trebui să confirme în mod explicit faptul că surplusul de energie stocat în baterie poate fi injectat în rețeaua publică de energie electrică, că injectarea în rețea nu afectează calculul cerinței de absorbție de 75% și că veniturile rezultate reprezintă venituri comerciale normale ale operatorului, care nu trebuie deduse din costurile eligibile.  |
| 8. | <b>Art. 11(3)</b> "...infrastructura de reîncărcare aferentă unei locații trebuie să conțină minim 2 puncte de reîncărcare care permit un transfer de energie electrică către un vehicul electric la o putere egală cu 22 kW (AC), 2 puncte la o putere egală cu 150 kW (DC) și cel puțin un punct de 350 kW (DC HPC), acolo unde se justifică | infrastructura de reîncărcare aferentă unei locații trebuie să conțină <del>cel puțin 2 puncte de reîncărcare care permit transferul de electricitate către un vehicul electric la o putere egală cu 22 kW (AC)</del> <b>cel puțin 1 punct de reîncărcare care permite transferul de electricitate către un vehicul electric la o putere egală cu 22 kW (AC)</b> ". | <p>Cerința obligatorie privind instalarea a două puncte de reîncărcare AC de 22 kW în fiecare locație accesibilă publicului este disproporționată, nejustificată comercial și incompatibilă cu realitățile pieței, din următoarele motive:</p> <p><b>Utilizare foarte scăzută în locațiile cu reîncărcare rapidă</b></p> <p>Punctele de reîncărcare AC de 22 kW deserveșc, în principal, vehicule aflate în staționare pe durată mai lungă. În locațiile deja echipate cu 2 puncte de reîncărcare DC de 150 kW și un punct de reîncărcare DC de 350 kW, profilul utilizatorilor este orientat aproape exclusiv către reîncărcarea rapidă DC, caracterizată prin timpi scurți de oprire, de aproximativ 15–30 de minute. Datele din industrie provenite de la operatorii de rețele de reîncărcare rapidă din Europa Centrală și de Est indică în mod constant rate de utilizare ale punctelor AC sub 5–8% în astfel de amplasamente. Impunerea a două puncte AC conduce la creșterea nejustificată a costurilor aferente unor active cu grad redus de utilizare.</p> <p><b>Compatibilitate limitată a vehiculelor pentru reîncărcare AC la 22 kW</b></p> |

| # | Forma din proiect | Forma propusă | Motivare   |
|---|-------------------|---------------|--|
|   |                   |               | <p>Majoritatea vehiculelor electrice aflate în prezent în exploatare în România suportă o putere maximă de reîncărcare AC de 7,4 kW sau 11 kW. Doar un număr redus de modele — precum Renault Zoe sau anumite variante Porsche Taycan și Tesla — permit reîncărcarea AC la 22 kW. În aceste condiții, instalarea a două puncte de reîncărcare AC de 22 kW într-o locație unde majoritatea utilizatorilor vor utiliza maximum 11 kW reprezintă o supradimensionare nejustificată a infrastructurii.</p> <p><b>Lipsa unei baze normative pentru obligativitatea a două puncte AC</b></p> <p>Nici Regulamentul AFIR (UE) 2023/1804 și nici art. 36a din GBER nu impun un număr minim specific de puncte de reîncărcare AC în locațiile care includ deja infrastructură de reîncărcare rapidă DC. Prin urmare, schema introduce o cerință mai restrictivă decât cadrul legislativ european, fără o justificare tehnică sau economică adecvată.</p> <p><b>Costuri suplimentare și impact asupra rețelei electrice</b></p> <p>Un punct de reîncărcare AC de 22 kW necesită o conexiune trifazată de aproximativ 32A pe fază. Instalarea a două astfel de puncte adaugă aproximativ 44 kW de consum suplimentar la nivelul amplasamentului, ceea ce poate necesita extinderea capacității de racordare la rețea. Aceste costuri suplimentare pot fi evitate prin instalarea unui singur punct de reîncărcare AC.</p> <p><b>Un singur punct de reîncărcare AC este suficient</b></p> |

| #   | Forma din proiect   | Forma propusă  | Motivare   |
|-----|---|--|--|
|     |   |  | Un singur punct de reîncărcare AC de 22 kW este suficient pentru a asigura accesibilitatea și interoperabilitatea infrastructurii, oferind o opțiune de reîncărcare alternativă pentru vehiculele care necesită acest tip de alimentare, fără duplicarea nejustificată a costurilor. |
| 9.  | <p><b>Art 11 (5)</b><br/>Capacitatea instalată aferentă producerii de energie electrică din surse regenerabile poate depăși cu cel mult 40% puterea maximă utilă nominală a infrastructurii de reîncărcare la care aceasta este conectată, cu condiția ca energia electrică produsă să fie utilizată preponderent pentru alimentarea infrastructurii de reîncărcare finanțate în cadrul proiectului. În cazul sistemelor de stocare, componenta de stocare trebuie să absoarbă anual cel puțin 75% din energia electrică provenită din instalația de producere a energiei din surse regenerabile conectată direct. Componentele de investiții aferente producerii energiei electrice din surse regenerabile și stocării energiei electrice constituie un singur proiect integrat.</p> | <p><b>Art 11 (5)</b><br/>Capacitatea instalată aferentă producerii de energie electrică din surse regenerabile poate depăși cu cel mult 40% puterea maximă utilă nominală a infrastructurii de reîncărcare la care aceasta este conectată, <b>cu condiția utilizării într-un ecosistem energetic integrat, fără obligativitatea utilizării preponderente pentru infrastructura de reîncărcare</b> cu condiția ca energia electrică produsă să fie utilizată preponderent pentru alimentarea infrastructurii de reîncărcare finanțate în cadrul proiectului. În cazul sistemelor de stocare, componenta de stocare trebuie să absoarbă anual cel puțin 75% din energia electrică provenită din instalația de producere a energiei din surse regenerabile conectată direct. Componentele de investiții aferente producerii energiei electrice din surse regenerabile și stocării energiei electrice constituie un singur proiect integrat.</p> |  |
| 10. | <p><b>Art. 11</b></p>   | N/A  | Se consideră eligibilă utilizarea energiei produse din surse regenerabile și pentru consumul propriu industrial al beneficiarului, în completarea utilizării pentru infrastructura de reîncărcare, în măsura în care aceasta contribuie la eficiența energetică a proiectului.       |

| #   | Forma din proiect                                     | Forma propusă   | Motivare   |
|-----|---|---|--|
| 11. | Art. 11   | N/A   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bateriile să fie considerate ca element principal: Sistemele de stocare a energiei pot fi finanțate independent sau ca element principal al proiectului, pentru optimizarea consumului și reducerea vârfurilor de sarcina</li> <li>• Scoring suplimentar pentru consumatori industriali mari ( cei cu un consum anual mai mare de 50000 mw de exemplu)</li> <li>• Se consideră eligibile proiectele integrate de tip microgrid care includ producție, stocare, consum și infrastructură de încărcare gestionate prin sisteme inteligente de management al energiei</li> </ul> |
| 12. | Art. 11   | N/A   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Să fie eligibile proiectele care includ electrificarea flotelor interne industriale (vehicule logistice, echipamente de manipulare, transport intern, etc)</li> <li>• Implementarea proiectelor în etape, cu posibilitatea extinderii ulterioare fără afectarea eligibilității inițiale</li> <li>• Operatorii de distribuție vor prioritiza emiterea ATR pentru proiectele finanțate în cadrul schemei</li> </ul>   |
| 13. | Art. 13(4)(a) "a) pentru submăsura 1: 45.000.000 EUR" | Majorarea bugetului alocat submăsurii 1 de la <b>45.000.000 euro la cel puțin 100.000.000 euro</b> , cu reducerea proporțională corespunzătoare a alocațiilor pentru submasurile 2 și 3.<br>Totodată, se propune introducerea unei prevederi exprese în cadrul <b>art. 13</b> , care să permită <b>realocarea bugetelor neutilizate între submasuri în cadrul aceleiași sesiuni competitive</b> , cu aprobarea furnizorului schemei, în vederea asigurării absorbției integrale a fondurilor disponibile. | Alocarea de doar 45.000.000 euro pentru submăsura 1, reprezentând aproximativ 18% din bugetul total al schemei, este disproporționat de redusă în raport cu importanța strategică a infrastructurii accesibile publicului și cu volumul potențial al cererii eligibile. Următoarele argumente susțin necesitatea unei alocări semnificativ mai mari:   |

| # | Forma din proiect | Forma propusă | Motivare  |
|---|-------------------|---------------|---|
|   |                   |               | <p><b>1. Submăsura 1 acoperă cea mai largă categorie de investiții eligibile</b></p> <p>Spre deosebire de submăsurile 2 și 3, submăsura 1 permite finanțarea infrastructurii dedicate flotelor, infrastructurii accesibile publicului, precum și infrastructurii mixte. Aceasta reprezintă cea mai amplă categorie de investiții eligibile din cadrul schemei. Alocarea celui mai redus buget exact pentru submăsura cu aria cea mai largă de aplicabilitate creează o inconsistență internă a mecanismului de finanțare.</p> <p><b>2. Submăsura 1 permite cel mai rapid ritm de implementare</b></p> <p>Submăsura 1 nu impune obligația integrării unor capacități de producere a energiei din surse regenerabile (RES) sau a sistemelor de stocare, ceea ce reduce semnificativ complexitatea proiectelor, durata proceselor de autorizare și riscurile de implementare. În contextul termenului-limită de 30 iunie 2030, direcționarea unui buget mai mare către componenta cu cea mai ridicată probabilitate de implementare efectivă este în interesul schemei.</p> <p><b>3. Submăsurile 2 și 3 presupun bariere semnificativ mai ridicate de implementare</b></p> |

| #   | Forma din proiect  | Forma propusă   | Motivare   |
|-----|--|---|--|
|     |  |   | <p>Obligația integrării producției locale de energie regenerabilă și/sau a sistemelor de stocare în cadrul submăsurilor 2 și 3 crește substanțial complexitatea proiectelor, inclusiv prin necesitatea obținerii unor autorizații suplimentare, realizării studiilor de racordare la rețea, auditurilor energetice și investițiilor tehnice aferente. În contextul capacității administrative actuale din România, există un risc real de subutilizare a bugetelor alocate acestor submăsuri până la termenul-limită din iunie 2030.</p> <p><b>4. Alocarea actuală permite absorbirea aproape integrală a bugetului de către un număr foarte redus de beneficiari</b></p> <p>La un buget total de 45 milioane euro și un plafon de 25 milioane euro per beneficiar, unul sau doi operatori mari ar putea consuma cea mai mare parte a bugetului disponibil pentru submăsura 1. Această situație este incompatibilă cu obiectivul unei proceduri competitive destinate atragerii unui număr diversificat de participanți eligibili.</p> |
| 14. | <p><b>Art. 14</b><br/>Numărul maxim de beneficiari ai ajutorului de stat în cadrul acestei scheme de licitație competitivă este de 50.</p> | <p><del>Numărul maxim de beneficiari ai ajutorului de stat în cadrul acestei scheme de licitație competitivă este de 50.</del><br/><b>Numarul beneficiarilor ajutorului de stat acordat in cadrul prezentei scheme nu este limitat in mod prestabilit. Finantarea se acorda in ordinea descrescatoare a punctajului obtinut, pana la epuizarea bugetului alocat fiecarei submasuri. In cazul in care este necesara stabilirea unui prag</b></p> | <p>Impunerea unui plafon maxim de 50 de beneficiari pentru cele trei submăsuri care acoperă segmente de piață distincte este arbitrară, discutabilă din punct de vedere juridic și contraproductivă din punct de vedere comercial.</p>   |

| # | Forma din proiect | Forma propusă   | Motivare   |
|---|-------------------|---|--|
|   |                   | <p>minim de dimensiune a proiectelor pentru asigurarea eficienței administrative, acesta va fi definit prin valoarea minimă a investiției eligibile per proiect în cadrul Ghidului solicitantului, în concordanță cu abordarea utilizată în cadrul Connecting Europe Facility.”</p> | <p><b>1. Inconsistență cu cerința GBER privind existența unui număr suficient de participanți la procedura competitivă</b></p> <p>Art. 36a alin. (8) din Regulamentul (UE) nr. 651/2014 prevede că procedura competitivă trebuie să implice „un număr suficient de întreprinderi”. Stabilirea anticipată a unui plafon de 50 de beneficiari pentru o schemă cu un buget total de 250 milioane euro, într-o piață care include sute de operatori eligibili — companii de logistică, retailerii, operatori de parcuri, municipalități, administratorii de flote, aeroporturi și operatori specializați de puncte de reîncărcare — poate să nu respecte această cerință. În plus, nu este prezentată nicio analiză care să demonstreze că 50 reprezintă un „număr suficient” pentru piața infrastructurii de reîncărcare din România.</p> <p><b>2. Trei submăsuri distincte, dar un singur plafon agregat</b></p> <p>Submăsurile 1, 2 și 3 deservește segmente de piață diferite din punct de vedere structural (reîncărcare pentru flote, reîncărcare pentru flote cu integrare RES și infrastructură publică cu integrare RES). Aplicarea unui plafon unic de 50 de beneficiari pentru toate cele trei submăsuri face ca succesul într-o submăsură să limiteze direct accesul beneficiarilor din celelalte submăsuri. Astfel, un operator de flotă eligibil în cadrul submăsurii 1 ajunge să concureze pentru același</p> |

| # | Forma din proiect | Forma propusă | Motivare   |
|---|-------------------|---------------|--|
|   |                   |               | <p>număr limitat de locuri cu un dezvoltator de infrastructură publică cu producție fotovoltaică eligibil în cadrul submăsurii 3, deși tipurile de investiții nu se suprapun. Această abordare este structural nejustificată.</p> <p><b>3. Plafonul creează un mecanism de excludere fără legătură cu meritul competitiv al proiectelor</b></p> <p>În situația în care sunt depuse 60 de proiecte eligibile din punct de vedere tehnic și financiar, clasificate conform punctajului obținut, 10 dintre acestea ar fi excluse exclusiv din cauza plafonului numeric, și nu pe baza calității sau competitivității ofertelor. O astfel de limitare este incompatibilă cu principiul alocării ajutorului de stat pe baza unor criterii obiective, clare, transparente și nediscriminatorii, prevăzut la art. 16 alin. (3) lit. a).</p> <p><b>4. Decarbonizarea flotelor necesită participare largă la nivelul pieței</b></p> <p>Comunicarea Comisiei Europene COM(2025) 96 promovează în mod explicit adoptarea pe scară largă a infrastructurii de reîncărcare pentru flote la nivelul sectorului privat. Limitarea schemei la doar 50 de beneficiari exclude majoritatea companiilor din România care vor trebui să își electrifice flotele în perioada 2026–2030.</p> |

| #   | Forma din proiect  | Forma propusă   | Motivare   |
|-----|--|---|--|
| 15. | <p><b>Art. 16(3)(e) și Anexa (Submăsura 1, Criteriul 2)</b><br/>"pentru submăsura 1, 5% din totalul criteriilor de selecție... definit pentru utilizarea energiei regenerabile pentru alimentarea totală sau parțială a infrastructurii de reîncărcare... Dacă energia regenerabilă nu va fi folosită pentru aprovizionarea totală sau parțială a infrastructurii de reîncărcare, scorul de 5 puncte nu va fi acordat. Nu se acordă niciun scor intermediar pentru criteriul 2."</p> | <p><b>Amendament propus:</b><br/><b>Eliminarea integrala a art. 16 alin. (3) lit. e) și modificarea corespunzătoare a criteriului 2 din Anexa aferentă submasurii 1.</b></p> <p><b>Totodata, se propune ajustarea formulei de punctaj astfel incat indicatorul EUR/kW instalat sa reprezinte 100% din punctajul de selectie pentru submasura 1, in concordanta cu abordarea aplicata deja in cadrul submasurii 2.</b></p> | <p>Submăsura 1 nu include investițiile în RES ca și cost eligibil. Art. 18 alin. (2) lit. a) limitează costurile eligibile pentru submăsura 1 la infrastructura de reîncărcare, lucrările de racordare la rețea și adaptările terenului. Acesta exclude în mod explicit producția de energie electrică din surse regenerabile la fața locului sau sistemele de stocare, care sunt costuri eligibile doar în cadrul submăsurilor 2 și 3. Dacă investițiile în RES nu sunt eligibile pentru finanțare în cadrul submăsurii 1, cum poate fi realizată, verificată și monitorizată în mod efectiv „utilizarea energiei regenerabile”? Criteriul creează o obligație de punctaj de 5 puncte bazată pe o activitate pe care schema însăși refuză să o finanțeze.</p> <p><b>Inconsistență cu structura celor trei submăsuri.</b> Logica internă a schemei separă în mod explicit: (i) doar infrastructura de reîncărcare — submăsura 1; (ii) infrastructura de reîncărcare pentru flote + RES — submăsura 2; (iii) infrastructura publică de reîncărcare + RES — submăsura 3. Introducerea unui criteriu privind energia regenerabilă în cadrul submăsurii 1 — chiar și cu o pondere de doar 5% — estompează această separare și creează presiune asupra solicitanților pentru a include elemente RES în proiectele din submăsura 1, chiar și atunci când acest lucru este inutil din punct de vedere tehnic și inefficient din punct de vedere financiar. Solicitanții care doresc în mod real integrarea RES ar trebui direcționați către submăsurile 2 și 3, unde RES este eligibil pentru finanțare.</p> <p><b>Baza legală pentru criteriul de 5% este neclară.</b> Art. 36a din GBER nu impune utilizarea RES drept condiție</p> |

| # | Forma din proiect | Forma propusă | Motivare  |
|---|-------------------|---------------|---|
|   |                   |               | sau criteriu pentru acordarea ajutorului destinat infrastructurii de reîncărcare pentru vehicule electrice. Introducerea acestuia ca și criteriu de selecție, fără o bază legală clară sau o analiză de proporționalitate, creează un risc de contestare. |