

2.06.2026

**Propuneri de modificare ale AmCham România privind
Proiectul de HOTĂRÂRE privind dezvoltarea infrastructurii de reîncărcare a vehiculelor electrice pe rețeaua națională de autostrăzi, drumuri expres și
naționale „e-Mobility RO”**

Bold text nou

~~Strikethrough text eliminat~~

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
1.	Art 1 (1) vizează sprijinirea investițiilor destinate accelerării dezvoltării unei rețele naționale eficiente și fiabile de stații de reîncărcare pentru vehicule electrice, amplasate strategic pe autostrăzi, drumuri expres și pe drumurile naționale din România.	Se propune completarea prevederii cu următoarea formulare: „...sau la o distanță de cel mult 3 km față de cea mai apropiată ieșire de pe un tronson de autostrada sau drum expres.”	Această completare asigură alinierea cu cerințele din Regulamentul privind rețeaua transeuropeană de transport precum și cu prevederile Capitolului VIII, litera j) , care vizează conectivitatea directă și eficientă la infrastructura rutieră de bază.
2.	Art 2 (2) “Prin prezenta schemă de ajutor de stat sunt vizate investițiile destinate dezvoltării unei rețele naționale eficiente și fiabile de stații de reîncărcare care furnizează vehiculelor energie electrică, precum și investițiile de producție la fața locului de energie electrică din surse regenerabile de energie și sistemele de stocare a energiei electrice din surse regenerabile. 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”	corelare art. 2 alin. (2) și art. 18 alin. (2)	Vă rugăm să clarificați modul practic de implementare și verificare a acestei cerințe. Consumul infrastructurii de încărcare este variabil, iar gradul de simultaneitate este redus. În același timp, producția de energie din surse regenerabile are un caracter fluctuant, ceea ce face dificilă corelarea directă dintre puterea instalată a stațiilor de încărcare și capacitatea de producție din surse regenerabile. Această abordare poate limita inclusiv posibilitățile de extindere ulterioară a infrastructurii. De asemenea, nu este deloc luată în calcul modalitatea de distribuire a energiei produse din surse regenerabile către stațiile de încărcare, aspect esențial pentru evaluarea reală a eficienței și funcționalității sistemului propus.

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	Art. 18 (2) 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		Art. 2 alin. (2) limitează capacitatea la 100%, iar art. 18 alin. (2) permite depășirea cu 40%, ceea ce creează o contradicție. Se impune corelarea prevederilor prin stabilirea unui singur prag aplicabil ($\leq 100\%$ sau $\leq 140\%$).
3.	Art. 4 d) „accelerarea implementării infrastructurii de reîncărcare a vehiculelor electrice în scopul diminuării preocupărilor privind autonomia vehiculelor și stimulării utilizării acestora de către conducătorii auto, precum și creșterea utilizării energiei regenerabile în infrastructura de reîncărcare pentru a minimiza amprenta de carbon a transportului cu zero emisii, în conformitate cu Regulamentul (UE) 2023/1804 privind implementarea infrastructurii pentru combustibili alternativi”		Vă rugăm să clarificați modul în care această cerință se aliniază cu modificările aflate în curs privind regulamentul AFIR. Există deja indicii, atât din perspectivă de reglementare, cât și tehnică, că cerințele referitoare la puterea simultană pot fi excesiv de restrictive și dificil de implementat în condiții reale de operare, având în vedere caracterul variabil și nesimultan al consumului infrastructurii de încărcare. De asemenea, nu este clar în ce mod aceste constrângeri contribuie la atingerea obiectivelor de accelerare a implementării și de asigurare a scalabilității infrastructurii de încărcare pentru vehicule electrice, în special în contextul necesității de dezvoltare flexibilă și adaptată cererii reale din teren.
4.	Art 5. (1) Schema de ajutor de stat se adresează tuturor categoriilor de întreprinderi care au depus la furnizorul ajutorului de stat (Ministerul Transporturilor și Infrastructurii - MTI) solicitarea pentru acordarea unui ajutor de stat pentru realizarea, pe teritoriul României, a unor investiții destinate accelerării dezvoltării unei rețele naționale eficiente și fiabile de stații de reîncărcare pentru vehicule electrice, amplasate	Art 5. (1) Schema de ajutor de stat se adresează tuturor categoriilor de întreprinderi, cu excepția întreprinderilor nou-înființate , care au depus la furnizorul ajutorului de stat (Ministerul Transporturilor și Infrastructurii - MTI) solicitarea pentru acordarea unui ajutor de stat pentru realizarea, pe teritoriul României, a unor investiții destinate accelerării dezvoltării unei rețele naționale eficiente și fiabile de stații de reîncărcare	Se constată o necorelare între art. 5 și art. 7: deși art. 5 prevede că schema se adresează tuturor categoriilor de întreprinderi, art. 7 alin. (2) exclude întreprinderile nou-înființate. Această contradicție poate genera ambiguități în interpretare, fiind necesară alinierea prevederilor prin introducerea explicită a excepției în art. 5, pentru asigurarea clarității și coerenței schemei.

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	strategic pe autostrăzi, drumuri expres și pe drumurile naționale din România aflate în administrarea Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A, precum și pentru producția la fața locului de energie electrică din surse regenerabile și sistemele de stocare a energiei electrice din surse regenerabile, conform cerințelor din prezenta schemă de ajutor de stat, detaliate în Ghidul Solicitantului.	pentru vehicule electrice, amplasate strategic pe autostrăzi, drumuri expres și pe drumurile naționale din România aflate în administrarea Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A, precum și pentru producția la fața locului de energie electrică din surse regenerabile și sistemele de stocare a energiei electrice din surse regenerabile, conform cerințelor din prezenta schemă de ajutor de stat, detaliate în Ghidul Solicitantului.	
5.	Art. 6 Capitolul V. Definiții		Pentru a asigura o transpunere consecventă a abordării europene, considerăm necesar ca aceasta să fie reflectată inclusiv în ceea ce privește participarea în cadrul consorțiilor.
6.	Art. 6 (1) 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;	Art. 6 (1) a) procedură de ofertare concurențială - un proces de ofertare nediscriminatoriu care prevede participarea unui număr suficient de întreprinderi (minimum 3 ofertanți) 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;	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. Sintagma „număr suficient de întreprinderi” utilizată în definiția procedurii de ofertare concurențială nu este cuantificată, lăsând furnizorului ajutorului de stat o marjă de apreciere discreționară în evaluarea caracterului competitiv al procedurii. Din practica procedurilor de ajutor de stat bazate pe ofertare concurențială, un număr de minimum 3 ofertanți reprezintă pragul sub care nu poate fi prezumată existența unei

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
			<p>concurențe efective, în sensul Art. 2 pct. 38 din Regulamentul 651/2014.</p> <p>Introducerea explicită a acestui prag minim în definiție asigură predictibilitate pentru potențialii beneficiari, reduce riscul de contestare a rezultatelor procedurii și aliniază schema la practica consacrată în proceduri similare de ajutor de stat din România și din alte state membre.</p>
7.	<p>Art. 6 b) costuri eligibile –costurile aferente construirii, instalării, modernizării sau extinderii infrastructurii de reîncărcare, precum și costurile de investiții ale producției la fața locului de energie electrică din surse regenerabile și costurile de investiții ale 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 eligibile costurile aferente lucrărilor pentru realizarea instalației de racordare, precum și 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 Autorității Naționale de Reglementare în Domeniul Energiei nr. 59/2013 cu modificările și completările ulterioare, precum și cele aferente adaptărilor terestre și costurile de instalare aferente.</p>	<p>Art. 6 b) costuri eligibile –costurile aferente construirii, instalării, modernizării sau extinderii infrastructurii de reîncărcare, precum și costurile de investiții ale producției la fața locului de energie electrică din surse regenerabile și costurile de investiții ale 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 eligibile costurile aferente lucrărilor pentru realizarea instalației de racordare, precum și 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 Autorității Naționale de Reglementare în Domeniul Energiei nr. 59/2013 cu modificările și completările ulterioare, precum și cele aferente adaptărilor terestre și costurile de instalare aferente. Pentru evitarea eventualelor confuzii, se consideră eligibile și toate lucrările necesare pentru asigurarea puterii aprobate în ATR, până la punctul de delimitare, inclusiv extinderea</p>	<p>Clarificarea eligibilității pentru extinderea capacității electrice având în vedere că majoritatea stațiilor de reîncărcare rapidă / ultrarapidă necesită creșterea puterii instalate, ceea ce implică extinderea sau întărirea rețelei electrice existente. Această clarificare este consistentă și cu lista de cheltuieli eligibile.</p>

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
		capacității rețelei electrice, dacă acestea sunt parte integrantă a instalației de racordare sau a instalației de utilizare.	
8.	Art. 6 v) locație - în cazul autostrăzilor și drumurilor expres sunt spațiile de servicii publice/ stațiile peco/benzinării deja existente, iar pentru drumuri naționale, locul în care se va instala infrastructura de reîncărcare pentru care beneficiarul face dovada dreptului de folosință (proprietate, suprafață, comodat, administrare).	Art. 6 v) locație - amplasamentul fizic identificat prin coordonate GPS sau număr cadastral, situat pe terenul pe care se instalează infrastructura de reîncărcare , pentru care beneficiarul face dovada dreptului de folosință (proprietate, suprafață, comodat sau administrare). Pe rețeaua de autostrăzi și drumuri expres, locația trebuie să fie situată în incinta unui spațiu de servicii publice existent sau autorizat, cu acces direct la autostradă/drum expres. Pe rețeaua de drumuri naționale, locația trebuie să aibă acces rutier direct la drumul național respectiv, indiferent dacă terenul aferent se află în domeniul public sau privat.	Definiția actuală creează două probleme distincte. În primul rând, pe autostrăzi și drumuri expres, limitarea la spații de servicii „deja existente” exclude nejustificat spațiile de servicii noi sau în curs de autorizare, penalizând investitorii care dezvoltă infrastructură nouă tocmai în zonele cu deficit de acoperire, contrar obiectivului schemei. În al doilea rând, și mai important, pe drumurile naționale definiția nu distinge între locații cu acces rutier direct la drumul național și locații doar adiacente sau apropiate acestuia, fără ieșire directă. Această ambiguitate generează incertitudine practică semnificativă pentru amplasamentele de tip logistic sau industrial situate în vecinătatea unui drum național, dar cu acces indirect, acestea putând fi revendicate fie sub schema e-Mobility RO (drumuri naționale CNAIR, rețea TEN-T), fie sub schema e-MOVE RO, în funcție de interpretarea administratorului. Lipsa unui criteriu obiectiv de identificare a locației (coordonate GPS sau număr cadastral) amplifică riscul de interpretări neunitare în procesul de evaluare.
9.	Art. 7 Capitolul VI. Beneficiarii		Considerăm necesară completarea prevederilor privind beneficiarii eligibili prin introducerea posibilității de participare în cadrul unor structuri de tip consorțiu/parteneriat, în concordanță cu principiile și mecanismele promovate la nivelul Uniunii Europene.
10.	Art 11 Capitolul VII Condiții generale de eligibilitate a proiectelor[Prevederile actuale sunt formulate exclusiv pentru un singur beneficiar și nu reflectă posibilitatea implementării proiectelor în cadrul unor consorții/parteneriate. Solicităm introducerea unor prevederi clare privind eligibilitatea și responsabilitățile participanților, pentru alinierea cu practicile europene.

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
11.	<p>Art 11, (3) Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice grele trebuie să aibă cel puțin două puncte de reîncărcare cu o putere de cel puțin 350 kW fiecare și o putere totală instalată și absorbită de minimum:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3600 kW dacă este instalată pe o autostradă/un drum expres/drum național aparținând Rețelei rutiere centrale TEN-T, sau • 1500 kW dacă este instalată pe o autostradă/un drum expres/drum național aparținând Rețelei rutiere globale TEN-T. 	<p>Art. 11 (3) Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice grele trebuie să aibă cel puțin două puncte de reîncărcare cu o putere de cel puțin 350 kW fiecare și o putere totală instalată și absorbită de minimum:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3600 kW dacă este instalată pe o autostradă/un drum expres/drum național aparținând Rețelei rutiere centrale TEN-T respectiv TEN_T CORE, sau • 1500 kW dacă este instalată pe o autostradă/un drum expres/drum național aparținând Rețelei rutiere globale TEN-T respectiv TEN_T COMPREHENSIVE. <p>Totodată „In scopul aplicării cerințelor minime privind puterea instalată și absorbită prevăzute la alineatele (3), (3¹), (4) și (4¹), în cazul în care un grup de reîncărcare include atât infrastructura de reîncărcare pentru vehicule electrice grele, cât și infrastructura de reîncărcare pentru vehicule electrice ușoare în aceeași locație, pragurile minime de putere se vor aplica capacității totale instalate și absorbite a grupului de reîncărcare în ansamblu. Cerințele minime de putere pentru vehicule grele și vehicule ușoare nu se vor cumula independent, ci vor fi evaluate pe baza capacității agregate a grupului de reîncărcare.”</p>	<p>Solicităm alinierea terminologiei referitoare la rețeaua TEN-T la nomenclatura oficială utilizată de Comisia Europeană și reflectată în hărțile TEN-T (Core / Comprehensive).</p> <p>În prezent, Ghidul utilizează termenii „TEN-T central” și „TEN-T global”, care diferă de terminologia oficială „TEN-T Core” și „TEN-T Comprehensive”, fapt ce poate genera interpretări neunitare privind eligibilitatea amplasamentelor în funcție de clasificarea TEN-T.</p> <p>În același timp, cerința de 3,6 MW reprezintă cea mai semnificativă barieră financiară și tehnică din întreaga schemă. În lipsa unei clarificări explicite privind domeniul de aplicare și aplicabilitatea acesteia în cazul grupurilor de reîncărcare mixte, schema va exclude în mod efectiv majoritatea scenariilor reale de implementare și va conduce la investiții masive în rețea, nejustificate din punct de vedere economic.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Schema nu definește ce constituie un „grup de reîncărcare” în scopul calculului pragului de 3,6 MW. Articolul 2(8) din Regulamentul AFIR definește „grupul de reîncărcare” ca fiind „una sau mai multe stații de reîncărcare amplasate într-o anumită locație la care pot fi conectate vehicule electrice”. AFIR măsoară puterea minimă la nivelul grupului — respectiv ca sumă a tuturor stațiilor de încărcare din locație, indiferent de tipul vehiculelor deservite. În forma actuală, schema este ambiguă: pragul de 3,6 MW se aplică exclusiv componentei HDV dintr-un amplasament mixt sau întregului amplasament? <p>Dacă se interpretează ca aplicându-se exclusiv componentei HDV, atunci un amplasament cu 2 încărcătoare HDV (350 kW fiecare = 700 kW) și 4 încărcătoare LDV (150 kW fiecare = 600 kW) ar necesita o racordare la rețea de 3,6 MW doar pentru</p>

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
			<p>componenta HDV, deși capacitatea fizică totală instalată este de doar 1,3 MW. O asemenea interpretare este incoerentă din punct de vedere tehnic: nu se pot absorbi 3,6 MW din rețea pentru alimentarea unor stații cu o capacitate instalată cumulată de numai 700 kW.</p> <p>2. Este necesară o clarificare explicită — iar singura interpretare sustenabilă tehnic este aceea că pragul de 3,6 MW se aplică întregului grup de reîncărcare. Se solicită modificarea schemei sau, cel puțin, clarificarea explicită în Ghidul Solicitantului a faptului că puterea minimă de racordare la rețea de 3,6 MW (TEN-T Core) reprezintă cerința cumulată de putere absorbită pentru întregul grup de reîncărcare dintr-o locație, incluzând toate tipurile de încărcătoare (HDV și LDV) instalate în respectiva locație.</p> <p>Conform acestei interpretări:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un grup de reîncărcare format din 2 încărcătoare HDV (350 kW fiecare) + 4 încărcătoare LDV (150 kW fiecare) = 1,3 MW capacitate instalată nu ar trebui să fie obligat să contracteze o racordare la rețea de 3,6 MW. Obligația de racordare trebuie să rezulte din capacitatea instalată a grupului în ansamblu, și nu dintr-un prag aplicat separat unei singure categorii de vehicule. • Prin urmare, pragul de 3,6 MW reprezintă dimensiunea minimă a grupului de reîncărcare în ansamblu (din perspectiva capacității instalate și absorbite) necesară pentru eligibilitatea în cadrul schemei, și nu o cerință dedicată exclusiv componentei HDV.
12.	Art. 11 (3¹) Prin excepție de la alin. (3), pentru infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice grele amplasată pe sectoare	Art. 11 (3¹) Prin excepție de la alin. (3), pentru infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice grele amplasată pe sectoare de drumuri	În prezent, Ghidul utilizează termenii 'TEN-T central' și 'TEN-T global', care diferă de terminologia oficială 'TEN-T Core' și 'TEN-T Comprehensive', fapt ce poate genera interpretări

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	<p>de drumuri naționale de pe rețeaua TEN-T centrală sau globală, care urmează a fi înlocuite de autostrăzi sau drumuri expres (proiecte aflate în execuție, cu contract de execuție semnat sau în procedură de achiziție), se aplică următoarele cerințe minime de putere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2800 kW și include cel puțin două puncte de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW dacă este instalată pe un drum național aparținând Rețelei rutiere centrale TEN-T; • 1400 kW și include cel puțin un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW dacă este instalată pe un drum național aparținând Rețelei rutiere globale TEN-T. 	<p>naționale de pe rețeaua TEN-T centrală sau globală, care urmează a fi înlocuite de autostrăzi sau drumuri expres (proiecte aflate în execuție, cu contract de execuție semnat sau în procedură de achiziție), se aplică următoarele cerințe minime de putere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2800 kW și include cel puțin două puncte de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW dacă este instalată pe un drum național aparținând Rețelei rutiere centrale TEN-T, respectiv TEN_T CORE; • 1400 kW și include cel puțin un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire individuală de cel puțin 350 kW dacă este instalată pe un drum național aparținând Rețelei rutiere globale TEN-T respectiv TEN_T COMPREHENSIVE. 	<p>neunitare privind eligibilitatea amplasamentelor în funcție de clasificarea TEN-T.”</p>
13.	<p>Art 11, (4) Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice ușoare trebuie să aibă cel puțin două puncte de reîncărcare cu o putere de 150 kW fiecare și o putere totală instalată și absorbită de minimum 600 kW.</p>		<p>Se solicită clarificarea cerinței privind asigurarea unei puteri instalate totale de 600 kW, având în vedere că reglementările UE permit atingerea acestei capacități inclusiv prin dezvoltări viitoare în aceeași locație. Totodată, considerăm necesară evitarea unor cerințe excesiv restrictive, care nu reflectă limitările tehnice ale rețelei sau gradul actual de maturitate al tehnologiei, în contextul actualizării cadrului european și AFIR.</p>
14.	<p>Art. 11 (4¹) Asigurarea unei infrastructuri minime de reîncărcare constând în cel puțin două puncte de reîncărcare cu o putere individuală de minimum 150 kW și o putere totală instalată și absorbită de cel puțin 600 kW, are caracter general aplicabil la nivelul întregii rețele de drumuri naționale aflate în administrarea CNAIR, care nu aparține rețelei rutiere TEN-T. Aceasta nu</p>	<p>Art. 11 (4¹) Asigurarea unei infrastructuri minime de reîncărcare constând în cel puțin două puncte de reîncărcare cu o putere individuală de minimum 150 kW și o putere totală instalată și absorbită de cel puțin 600 kW are caracter general aplicabil la nivelul întregii rețele de drumuri naționale aflate în administrarea CNAIR, care nu aparține rețelei rutiere TEN-T. Pentru aceste locații, nu există</p>	<p>Având în vedere necesitatea reducerii capacităților instalate pentru locațiile amplasate pe rețeaua CNAIR care nu aparțin rețelei TEN-T, solicităm clarificarea prevederilor Art. 11 (4¹), în sensul definirii explicite a nivelului de capacitate aplicabil acestor locații și a inexistenței unor cerințe privind dimensionarea infrastructurii pentru vehicule electrice grele.</p>

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	se limitează exclusiv la infrastructura destinată vehiculelor electrice ușoare, ci instituie un standard tehnic unitar, menit să asigure un nivel adecvat de performanță, interoperabilitate și capacitate de deservire, în concordanță cu cerințele actuale și viitoare ale mobilității electrice pe rețeaua rutieră națională.	obligăția instalării de capacități dedicate vehiculelor electrice grele, fiind aplicabil exclusiv nivelul minim de capacitate pentru vehicule ușoare prevăzut anterior. Aceasta instituie un standard tehnic unitar, menit să asigure un nivel adecvat de performanță, interoperabilitate și capacitate de deservire, în concordanță cu cerințele actuale și viitoare ale mobilității electrice pe rețeaua rutieră națională.	
15.	Art. 11 j) Infrastructura de reîncărcare trebuie să fie situată pe rețeaua de autostrăzi, drumuri expres și drumuri 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 unui drum TEN-T.	Art. 11 j) Infrastructura de reîncărcare trebuie să fie situată pe rețeaua de autostrăzi, drumuri expres și drumuri 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 unui drum TEN-T. Pentru infrastructura amplasată pe sectoare aparținând rețelei rutiere TEN-T, dimensionarea capacității va avea în vedere asigurarea cumulată a necesarului de reîncărcare pentru vehicule electrice ușoare și grele, în conformitate cu cerințele prevăzute la alin. (3) și (4). Pentru infrastructura amplasată pe drumuri naționale care nu aparțin rețelei TEN-T, dimensionarea capacității se realizează exclusiv în baza cerințelor minime prevăzute la alin. (4¹), fără obligația instalării de capacități dedicate vehiculelor electrice grele	Se introduce o diferențiere clară între regimul TEN-T și non-TEN-T: pe rețeaua TEN-T infrastructura trebuie dimensionată pentru a deservi atât vehicule ușoare, cât și grele (cerințe cumulate), în timp ce pe drumurile naționale non-TEN-T se aplică doar un standard minim, fără obligații pentru vehicule grele. Această clarificare elimină ambiguitățile și aliniaza cerințele tehnice cu rolul diferit al celor două tipuri de rețea.

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
16.	Art 11, (1) k) Proiectul nu a mai beneficiat de finanțare din fonduri publice, cu excepția studiilor preliminare, analiza de oportunitate, detalii de execuție, și este condiționat de faptul ca acestea să nu fie solicitate pentru finanțare în temeiul prezentei scheme de ajutor.		Considerăm necesară clarificarea faptului că interdicția privind finanțarea din fonduri publice nu se aplică situațiilor în care proiectul beneficiază de surse complementare de finanțare pentru categorii distincte de costuri eligibile, cu respectarea regulilor privind evitarea dublei finanțări. În acest sens, având în vedere lipsa unei excluderi explicite, înțelegem că locațiile unde infrastructura EV a fost finanțată prin programe UE (ex. CEF/AFIF) pot rămâne eligibile pentru finanțarea lucrărilor de racordare/grid prin prezenta schemă, în măsura în care sunt respectate regulile de cumul aplicabile.
17.	Art 11, (2) / Art Art 11 (3)/ Art 18 (2) (b) În vederea atingerii obiectivului schemei de ajutor de stat, solicitanții vor depune proiecte fie pentru submăsura 1, fie, prin intermediul unui proiect integrat, pentru submăsura 2.	Propunere de amendament: Introducerea următoarei prevederi la Art. 11 sau, alternativ, la Art. 18(2)(b): „In cazul in care investitia include un sistem de stocare a energiei in baterii conectat la o sursa de productie de energie regenerabila amplasata la locul consumului, cerintele minime privind puterea absorbita prevazute la alineatele (3), (3 ¹), (4) si (4 ¹) se reduc proportional cu contributia certificata la puterea de varf a sistemului de stocare, astfel cum este documentata in auditul energetic prevazut la Art. 18(2)(b). Puterea contractata de racordare la retea va reflecta consumul net de varf al infrastructurii de incarcare, dupa deducerea capacitatii demonstrate de descarcare la varf a sistemului de stocare. Aceasta reducere va fi demonstrata si certificata prin auditul energetic prevazut la Art. 18(2)(b) si confirmata prin studii	Argumentul economic pentru stocarea în baterii în cadrul infrastructurii de încărcare EV se bazează pe reducerea consumului de vârf. Valoarea fundamentală a unui sistem de stocare cu baterii în contextul stațiilor de încărcare EV constă în capacitatea acestuia de a absorbi energia regenerabilă în perioadele de consum redus și de a o descărca în perioadele de vârf de încărcare, reducând astfel puterea contractată din rețea (și implicit costurile de racordare la rețea și tarifele continue de capacitate). Acesta este un principiu consacrat în proiectarea sistemelor energetice. În mod specific: • Puterea de racordare la rețea, conform reglementărilor din România, este direct corelată contractual cu capacitatea de consum agreeată. Dacă un sistem de stocare reduce consumul simultan din rețea — prin acoperirea unei părți din consumul de vârf din energia stocată — capacitatea contractată și infrastructura de racordare aferentă pot fi reduse proporțional. • O baterie de 1 MWh, capabilă să susțină 500 kW timp de 2 ore, elimină necesitatea unei capacități de 500 kW din rețea pe durata ciclului de descărcare. Pe parcursul unei zile cu multiple

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
		de solutie ce urmeaza a fi furnizat conform Art. 22(4)."	<p>sesiuni de încărcare, efectul de reducere a consumului de vârf se cumulează.</p> <p>Designul actual al schemei elimină această corelare. Art. 11(3) impune o putere de racordare la rețea de 3,6 MW (sau 1,5 MW pentru TEN-T Comprehensive), indiferent de capacitatea de stocare sau de producție instalată. Art. 18(2)(b) prevede că sistemul de stocare trebuie să absoarbă anual minimum 75% din energia generată de sursa regenerabilă co-localizată. Totuși, niciunul dintre aceste articole nu prevede că instalarea unui sistem de baterii reduce pragul obligatoriu de racordare la rețea.</p> <p>Rezultatul este că un solicitant în cadrul submăsurii 2 trebuie să investească în:</p> <ul style="list-style-type: none"> • O racordare completă la rețea de 3,6 MW (identică celei din submăsura 1); • Panouri fotovoltaice și infrastructura aferentă de conectare; • Un sistem de baterii dimensionat pentru a absorbi minimum 75% din energia produsă de sistemul fotovoltaic. <p>Aceasta înseamnă că solicitantul din cadrul submăsurii 2 suportă integral costurile de racordare la rețea aferente submăsurii 1, la care se adaugă costurile de capital pentru RES și stocare, fără nicio reducere compensatorie a costurilor de racordare. Grantul disponibil în cadrul submăsurii 2 este mai mare (buget de 199 milioane EUR față de 100 milioane EUR pentru submăsura 1), însă și costurile eligibile de investiție sunt semnificativ mai ridicate. În absența unei reduceri a capacității de racordare, investiția suplimentară poate să nu genereze economii operaționale suficiente pentru a justifica modelul economic al proiectului.</p> <p>Politicile UE și standardele tehnice susțin recunoașterea obligatorie a stocării pentru calculul consumului de vârf.</p>

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
			Directiva privind energia electrică (UE) 2019/944, astfel cum a fost modificată, precum și pachetul legislativ Clean Energy Package, impun în linii generale statelor membre să permită sistemelor distribuite de stocare să furnizeze servicii de rețea, inclusiv reducerea consumului de vârf. Codul de rețea ENTSO-E privind conectarea consumatorilor (NC DCC) prevede explicit posibilitatea „reducerii puterii active prin stocare”. De asemenea, reglementările naționale privind racordarea la rețelele de distribuție (Ordinul ANRE nr. 59/2013, Art. 41) stabilesc cadrul pentru dimensionarea racordării pe baza puterii contractate, ceea ce ar trebui, în mod implicit, să permită reducerea puterii contractate atunci când este demonstrată existența unei capacități de stocare.
18.	Art. 12 (3) Lansarea procedurilor de ofertare concurențială și acordarea ajutoarelor de stat în cadrul acestei scheme după 31.12.2026 se vor realiza numai după îndeplinirea condiției suspensive prevăzute la alineatul (2).		Se solicita clarificari privind calendarul estimativ al procedurilor de ofertare concurențiale, pentru a permite planificarea investițiilor, a capacităților de racordare și a contractelor comerciale aferente proiectelor.
19.	Art 13 (4) Bugetul este defalcat astfel: [RK15.1] a) pentru submăsura 1: 100.000.000 de euro b) pentru submăsura 2: 199.000.000 de euro		Considerăm necesară introducerea unei flexibilități privind realocarea bugetelor între submăsuri, în funcție de nivelul real al cererii și maturitatea pieței, pentru a evita blocarea unor fonduri în segmente cu interes redus sau dezvoltare limitată.
20.	Art 14 Numărul maxim estimat de beneficiari de ajutor de stat în cadrul prezentei scheme este de 25.	Inlocuirea plafonului fix cu un mecanism bazat pe praguri minime de proiect per beneficiar — în linie cu abordarea utilizată în cadrul CEF/AFIF — astfel încât numărul câștigătorilor să fie determinat de rezultatul procedurii competitive și de constrângerea bugetară, fără impunerea unui plafon artificial.	Limitarea numărului de beneficiari la maximum 25 apare ca fiind disproporționată, insuficient corelată cu celelalte prevederi ale schemei și susceptibilă să reducă eficiența mecanismului competitiv, din următoarele considerente: 1. Cerințele de acoperire prevăzute de AFIR și obligațiile TEN-T creează o nevoie structurală pentru un număr mai mare de participanți. Regulamentul (UE) 2023/1804 (AFIR) impune ca până la 31 decembrie 2025 rețeaua TEN-T Core de

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
			<p>autostrăzi să fie dotată cu grupuri de reîncărcare la fiecare 60 km, iar până la 31 decembrie 2027 rețeaua TEN-T Comprehensive să beneficieze de astfel de grupuri la cel puțin fiecare 100 km. Rețeaua administrată de CNAIR include aproximativ 900 km de autostradă operațională și câteva mii de kilometri de drumuri naționale. Realizarea densității infrastructurii necesare pentru respectarea distanțelor impuse este, din punct de vedere matematic, imposibilă dacă doar 25 de entități sunt autorizate să dezvolte, dețină și opereze infrastructura. Limitarea numărului de beneficiari la 25 riscă să genereze zone fără acoperire, contrazicând direct obiectivul declarat al schemei prevăzut la Art. 3 privind „crearea condițiilor necesare pentru adoptarea pe scară largă a electromobilității”.</p> <p>2. Plafonul afectează caracterul competitiv impus de GBER. Articolul 36a(8) din Regulamentul (UE) 651/2014, pe care această schemă îl invocă în mod expres, prevede că procedura competitivă de selecție trebuie să implice „un număr suficient de întreprinderi”. Comisia Europeană a considerat în mod constant că schemele care limitează structural participarea pot să nu constituie o procedură competitivă „reală” în sensul GBER. Se solicită furnizarea analizei juridice care a fundamentat stabilirea pragului de maximum 25 de beneficiari, inclusiv demonstrarea compatibilității acestuia cu Art. 36a(8).</p> <p>3. Două submăsuri distincte, dar un singur plafon agregat. Schema finanțează două categorii de investiții structural diferite: submăsura 1 (exclusiv</p>

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
			infrastructură de reîncărcare) și submăsura 2 (infrastructură de reîncărcare împreună cu RES și stocare on-site). Aceste categorii atrag tipuri diferite de investitori, cu profile de capital distincte. Aplicarea unui singur plafon agregat de 25 de beneficiari pentru ambele submăsuri înseamnă că participarea într-o submăsură concurează direct cu participarea în cealaltă, în loc ca fiecare submăsură să beneficieze de propriul plafon de beneficiari, proporțional cu alocarea sa bugetară.
21.	Art 16. 3) g) Pentru submăsura 2, criteriile de selecție utilizate pentru clasificarea solicitărilor pentru investițiile privind instalarea infrastructurii de reîncărcare sunt cele de la submăsura 1, iar pentru componenta legată de instalarea capacităților de energie regenerabilă și sisteme de stocare, 100% din totalul criteriilor de selecție utilizate pentru clasificarea solicitărilor și, în cele din urmă, pentru alocarea ajutorului în cadrul sesiunii concurențiale aferente se definesc în termeni de ajutor de stat solicitat pe unitate de energie regenerabilă instalată (EUR/ MW instalat). Cu cât valoarea ajutorului de stat solicitat este mai mică, cu atât este mai mare punctajul pe care îl va primi.		Pentru submăsura 2, având în vedere că la calculul puterii solicitate de la operatori nu sunt luate în considerare capacitățile instalate în panouri fotovoltaice și soluții de stocare, considerăm necesară ajustarea modului de evaluare a proiectelor, astfel încât să fie încurajate soluțiile de optimizare energetică și management dinamic al consumului. Metodologia actuală se bazează exclusiv pe capacitatea instalată și nu reflectă eficiența operațională reală a proiectului.
22.	Art. 18 2) para 1 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		Se solicită corelarea și armonizarea prevederilor art. 18 alin. (2) lit. b) cu dispozițiile art. 2 ale schemei, întrucât acestea conțin prevederi contradictorii privind dimensionarea capacității instalate aferente producerii energiei electrice din surse regenerabile.

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	utilizată preponderent pentru alimentarea infrastructurii de reîncărcare finanțate în cadrul proiectului[R.		Astfel, art. 2 prevede că puterea instalată nu trebuie să depășească puterea maximă utilă nominală a infrastructurii de reîncărcare, în timp ce art. 18 permite o depășire de până la 40%. În forma actuală, prevederile pot genera interpretări neunitare și incertitudine în procesul de evaluare și implementare a proiectelor. Considerăm necesară clarificarea expresă a regulii aplicabile.
23.	<p>Art. 18 2) para 2 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>Pentru demonstrarea dimensionării adecvate a capacității de producție a energiei electrice din surse regenerabile, precum și a sistemelor de stocare, raportat la necesarul infrastructurii de reîncărcare, solicitantul are obligația prezentării unui audit energetic, întocmit de personal autorizat de către Autoritatea Națională de Reglementare în domeniul Energiei (ANRE) în domeniul instalațiilor electrice.</p>	<p>Propunere de amendament la Art. 18(2)(b):</p> <p>„Energia stocată în sistemul de stocare care nu este necesară pentru alimentarea infrastructurii de reîncărcare co-localizate poate fi injectată în rețeaua publică de distribuție sau transport a energiei electrice, în conformitate cu reglementările naționale aplicabile prosumatorilor și autoconsumului de energie. O astfel de injectare în rețea nu va afecta calculul cerinței anuale de absorbție de 75%, care se evaluează pe baza cantității totale de energie electrică absorbite de sistemul de stocare din instalația de producere a energiei regenerabile co-localizată, indiferent de destinația finală a energiei stocate. Veniturile obținute din injectarea în rețea a surplusului de energie stocată nu vor fi deduse din costurile eligibile și nu vor fi rambursate furnizorului ajutorului de stat, întrucât acestea constituie venituri comerciale ale operatorului rezultate din participarea la piață, în conformitate cu condițiile privind operarea pe baza mecanismelor de piață prevăzute la Art. 36a din Regulamentul (UE) 651/2014.”</p>	<p>Lipsa unei permisiuni explicite privind injectarea în rețea a energiei din sistemul de stocare co-localizat creează o incertitudine de reglementare critică, care elimină cea mai mare parte a potențialului de venit asociat investiției în baterii și, implicit, subminează viabilitatea financiară a submăsurii 2 în ansamblu.</p> <p>1. Schema nu prevede ce se întâmplă cu energia care nu poate fi consumată de infrastructura de reîncărcare EV.</p> <p>Prin natura sa, producția de energie regenerabilă este intermitentă și nu coincide temporal cu cererea de încărcare a vehiculelor electrice. Producția fotovoltaică atinge vârful la mijlocul zilei, în timp ce cererea de încărcare pe autostrăzi are vârfuri dimineața și după-amiaza târziu. Un sistem de baterii care absoarbe 75% din producția solară va acumula inevitabil energie stocată care depășește cererea de încărcare EV în anumite intervale (pe timpul nopții sau în perioadele cu trafic redus).</p> <p>Schema nu oferă nicio instrucțiune privind modul în care operatorul trebuie să gestioneze acest surplus de energie. Există doar două opțiuni raționale din punct de vedere comercial și tehnic:</p> <p>(a) descărcarea energiei în rețea (B2G – battery-to-grid), cu obținerea de venituri din piața de energie sau din servicii auxiliare; sau</p>

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
			<p>(b) limitarea producției (curtailment), ceea ce conduce la irosirea producției fotovoltaice și a investiției în stocare. Opțiunea (b) este irațională din punct de vedere economic și contraproductivă din punct de vedere al obiectivelor de mediu. Dacă opțiunea (a) este interzisă de schemă, solicitanții vor decide în mod rațional să nu investească deloc în stocare, golind practic submăsura 2 de componenta sa esențială de stocare.</p> <p>2. Dreptul UE recunoaște în mod explicit dreptul prosumatorilor de a injecta energie în rețea. Directiva (UE) 2019/944 privind normele comune pentru piața internă de energie electrică, art. 21, instituie cadrul juridic pentru „clienții activi” care produc, consumă, stochează sau comercializează energie electrică autoprodusă. România a transpus această directivă în legislația națională. Legea energiei electrice nr. 123/2012 și Ordinul ANRE nr. 15/2021 privind autoconsumul din surse regenerabile permit în mod explicit injectarea surplusului de energie în rețeaua de distribuție, în baza unui sistem de măsurare și echilibrare.</p> <p>Nu există niciun temei juridic, nici în dreptul românesc, nici în dreptul UE, pentru restricționarea unui sistem de stocare conectat la rețea de la injectarea energiei în sistem, iar orice astfel de restricție introdusă într-o schemă de ajutor de stat ar trebui justificată în mod explicit ca fiind o condiție proporțională a ajutorului. O astfel de justificare nu este prevăzută.</p> <p>3. Regula privind absorbția de minimum 75% poate deveni imposibil de respectat în absența dreptului de injectare în rețea. Dacă operatorul nu poate injecta surplusul de energie în rețea, acesta este obligat fie să limiteze producția fotovoltaică</p>

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
			<p>(îrosind infrastructura în care a fost obligat să investească), fie să încalce regula de absorbție de 75%, cu riscul declanșării unei încălcări a contractului de finanțare.</p> <p>Această situație este generată exclusiv de combinația dintre cerința de absorbție de 75% și absența unui drept explicit de injectare în rețea.</p> <p>4. Dreptul de injectare în rețea este esențial și pentru viabilitatea economică a investiției în stocare.</p> <p>În prezent, sistemele de baterii din România sunt valorificate în principal prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimizarea autoconsumului (evitarea tarifelor aferente consumului de vârf din rețea); • Furnizarea de servicii de echilibrare; • Arbitraj pe piața pentru ziua următoare sau pe piața intrazilnică. <p>Toate aceste servicii presupun posibilitatea injectării energiei în rețea. În absența acestui drept, fluxurile de venit ale sistemului de baterii se limitează la substituirea energiei electrice consumate de infrastructura EV din rețeaua publică, ceea ce, la prețurile actuale ale energiei și la ratele tipice de utilizare a amplasamentelor, conduce la o perioadă de recuperare a investiției de aproximativ 12–18 ani doar pentru componenta de stocare.</p> <p>Dreptul de injectare în rețea reduce această perioadă la aproximativ 6–8 ani în scenariu cu resurse solare favorabile și participare activă pe piața de energie. În absența acestui drept, operatorii raționali vor concluziona că submăsura 2 nu este viabilă financiar în comparație cu submăsura 1, iar bugetul de 199 milioane EUR alocat submăsurii 2 riscă să rămână necontractat.</p>

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
24.	Art. 18 – (5) În vederea calculării costurilor eligibile, toate cifrele utilizate sunt luate în considerare înainte de orice fel de deducere a impozitelor sau a altor taxe. Costurile eligibile trebuie să fie susținute prin documente justificative care trebuie să fie clare, specifice și contemporane cu faptele.		Sintagma „documente (...) contemporane cu faptele” necesită clarificări suplimentare pentru evitarea unor interpretări neunitare. Totodată, considerăm excesiv de restrictivă solicitarea unui Certificat de Urbanism complet fundamentat la momentul depunerii proiectului, având în vedere că dimensionarea finală a investiției și costurile reale pot fi stabilite doar ulterior implicării contractorilor EPC și finalizării procedurilor competitive. Solicităm ca, în etapa de aplicare, să fie acceptat Certificatul de Urbanism aferent locației vizate, urmând ca documentația tehnică finală, avizele și justificările complete de cost să fie prezentate în etapa de implementare, în linie cu practica aplicată la nivelul programelor UE. Certificatul de Urbanism actualizat trebuie să fie furnizat înainte de semnarea contractului de finanțare.
25.	Art 19 (4) Solicitare de ajutor conține cel puțin următoarele informații:[RK21.1] a) denumirea întreprinderii și dimensiunea acesteia; b) descrierea proiectului, inclusiv data începerii și a încheierii acestuia; c) locul de desfășurare a proiectului; d) lista costurilor proiectului; e) tipul de ajutor (grant, împrumut, garanție, avans rambursabil, injecție de capital sau altele) și valoarea finanțării publice necesare pentru proiect; f) valoarea finanțării publice necesare pentru proiect raportată la puterea instalată (euro/kW).		Recomandare: Lista trebuie aliniată în ghid și să nu intervină alte documente cum ar fi ATR.
26.	Art 22 (4) Beneficiarii au obligația de a pune la dispoziția furnizorului ajutorului de stat, anterior semnării contractului de finanțare, studiul de		Propunem introducerea și a Certificatului de Urbanism.

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	soluție și/sau avizul tehnic de racordare (ATR), emise conform reglementărilor în vigoare. În lipsa prezentării acestor documente, contractul de finanțare nu poate fi semnat.		
27.	<p>Anexa Submăsura 1 Criteriul 1: 85% din totalul criteriilor de selecție utilizate pentru clasificarea solicitărilor și, în cele din urmă, pentru alocarea ajutorului în cadrul sesiunii concurențiale aferente se definesc în termeni de ajutor de stat solicitat pe fiecare punct de reîncărcare (EUR/ kW instalat). Cu cât valoarea ajutorului de stat solicitat este mai mică, cu atât este mai mare punctajul pe care îl va primi. Valoarea ajutorului solicitat pe kW instalat putere instalată a infrastructurii de reîncărcare Se urmărește ca subvenția publică oferită per kW instalat să fie cea mai joasă ajutorul de stat cel mai mic solicitat (Euro/kW instalat) - 85 pct ajutorul de stat cel mai mare solicitat (Euro/kW instalat) - 0 pct</p>		În locațiile cu obligativitate de instalare a infrastructurii HDV, puterea minimă solicitată este de 3,6 MW, ceea ce conduce la costuri semnificativ mai mari pentru dezvoltarea infrastructurii electrice comparativ cu locațiile LDV, unde pragul minim este de 600 kW. Considerăm necesară ajustarea formulei de calcul și evaluare, astfel încât proiectele cu putere instalată mai mare să nu fie defavorizate în mod disproporționat prin costurile suplimentare generate de racordarea la rețea.