

06 martie 2026

**Propuneri de modificare ale AmCham România privind
Strategia națională privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi**

Bold text nou

~~Strikethrough text eliminat~~

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
1	Definiții pct. 3 „de-a lungul rețelei rutiere TEN-T” înseamnă: (a) în ceea ce privește stațiile de reîncărcare cu energie electrică: faptul că sunt situate în rețeaua rutieră TEN-T sau la o distanță de cel mult 3 km pe șosea de cea mai apropiată ieșire de pe un drum TEN-T; și[AC1.1] (b) în ceea ce privește stațiile de realimentare cu hidrogen: faptul că sunt situate în rețeaua rutieră TEN-T sau la o distanță de cel mult 10 km pe șosea de cea mai apropiată ieșire de pe un drum TEN-T;”	Definiții pct. 3 „de-a lungul rețelei rutiere TEN-T” înseamnă: (a) în ceea ce privește stațiile de reîncărcare cu energie electrică: faptul că sunt situate în rețeaua rutieră TEN-T sau la o distanță de cel mult 3 km pe șosea de cea mai apropiată ieșire de pe un drum TEN-T; și[AC1.1] (b) în ceea ce privește stațiile de realimentare cu hidrogen: faptul că sunt situate în rețeaua rutieră TEN-T sau la o distanță de cel mult 10 km pe șosea de cea mai apropiată ieșire de pe un drum TEN-T;”	Propunem eliminarea mențiunii referitoare la distanța de 3 km/10 km din definiție, deoarece produce confuzie din perspectiva informațiilor referitoare la obligația CNAIR de a organiza licitații publice pentru atribuirea concesiunilor de servicii în spațiile pentru servicii. Conform legislației, spațiile pentru servicii pot fi amplasate doar pe drumurile din rețeaua TEN-T, nu și la distanțe de cel mult 3 km față de punctele de ieșire de pe un drum TEN-T
2	Definiții pct. 8 „autentificare automată” înseamnă autentificarea unui vehicul la un punct de reîncărcare prin conectorul de reîncărcare sau prin telematică;[R	Definiții pct. 8 „autentificare automată” înseamnă autentificarea unui vehicul la un punct de reîncărcare prin conectorul de reîncărcare sau prin telematică;[R procesul prin care un vehicul este autentificat la un punct de reîncărcare fără nicio intervenție	Pentru claritate și aducere la zi.

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
		manuală din partea utilizatorului, fie prin conectorul de încărcare, fie prin intermediul telematicii	
3	Definiții pct. 10 vehicul electric cu baterie” înseamnă un vehicul electric care funcționează exclusiv antrenat de motorul electric, fără a utiliza nicio sursă secundară de propulsie;”	Definiții pct. 10 vehicul electric cu baterie” înseamnă un vehicul electric care funcționează exclusiv antrenat de motorul electric, fără a utiliza nicio sursă secundară de propulsie;”	Propunem eliminarea, întrucât definiția se repetă la pct. 22.
4	Definiții pct. 12 „conector” înseamnă interfața fizică dintre punctul de reîncărcare sau de realimentare și vehicul, prin care se transferă combustibilul sau energia electrică;	Definiții pct. 12 „conector” înseamnă interfața fizică dintre punctul de reîncărcare sau de realimentare și vehicul, prin care se transferă combustibilul sau energia electrică;	Propunem eliminarea, întrucât definiția se repetă la pct. 48.
5	Definiții pct. 21 „sistem rutier electric” înseamnă o instalație fizică de-a lungul unui drum pentru transferul de energie electrică către un vehicul electric în timp ce vehiculul este în mișcare;	Definiții pct. 21 „sistem rutier electric” înseamnă o instalație fizică de-a lungul unui drum pentru transferul de energie electrică către un vehicul electric în timp ce vehiculul este în mișcare;	Propunem eliminarea acestei definiții, având în vedere că acest element nu se regăsește în cadrul strategiei.
6	Definiții pct. 22 „vehicul electric” înseamnă un autovehicul dotat cu un grup propulsor care cuprinde cel puțin un dispozitiv electric nonperiferic drept convertor de	Definiții pct. 22 „vehicul electric” înseamnă un autovehicul dotat cu un grup propulsor care cuprinde cel puțin un dispozitiv electric nonperiferic drept convertor de	Propunem eliminarea definiției, întrucât este repetată la Pct. 10

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	energie cu un sistem electric reîncărcabil de stocare a energiei, care poate fi reîncărcat extern.	energie cu un sistem electric reîncărcabil de stocare a energiei, care poate fi reîncărcat extern.	
7	Definiții, pct. 37 „punct de reîncărcare de putere normală” înseamnă un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire mai mare de 22 kW pentru transferul de energie electrică către un vehicul electric; ”	Definiții, pct. 37 „punct de reîncărcare de putere normală” înseamnă un punct de reîncărcare cu o putere de ieșire mai mare de mai mică sau egala cu 22 kW pentru transferul de energie electrică către un vehicul electric; ”	Definitia trebuie corectata – Un punct de reincarcare cu putere normala nu are o putere mai mare de 22 kW. Dimpotriva, definitia corecta este cea a unui punct care permite transferul de energie la o putere mai mica sau egala cu 22 Kw. Totodata, definiția de la pct. 37 este identica cu definiția de la pct. 31. Necesara verificare si rectificare.
8	Definiții, pct. 68 „rețeaua centrală TEN- T” înseamnă o rețea centrală în înțelesul articolului X din Regulamentul (UE) 2024/1679; ”	Definiții, pct. 68 „rețeaua centrală TEN- T” înseamnă o rețea centrală în înțelesul articolului X [completarea articolului la care se face referință] din Regulamentul (UE) 2024/1679; ”	Completarea articolului din Regulamentul (UE) 2024/1679, la care se face referință.
9	Definiții, pct. 72 „nod urban” înseamnă un nod urban în sensul definiției de la articolul x din Regulamentul (UE) 2024/1679.	Definiții, pct. 72 „nod urban” înseamnă un nod urban în sensul definiției de la articolul Art.3 pct. (6) din Regulamentul (UE) 2024/1679.”	Completarea articolului din Regulamentul (UE) 2024/1679, la care se face referință.
10	Listă abrevieri, pag. 10 ”ETS”	Listă abrevieri, pag. 10 ”ETS” EU ETS	Denumirea corectă este EU ETS.
11	1.Prezentare Generala, pct. 1.1 Aspecte Generale, Tabelul citat din „Sursa: Regulamentul (UE) 2024/1679 – Anexa I ”		Lipsește Datele
12	1.Prezentare Generala, pct. 1.1 Aspecte Generale	1.Prezentare Generala, pct. 1.1 Aspecte Generale	

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	„Strategia se bazează pe câteva principii-cheie care vor ghida toate măsurile și politicile: - conformitate și eficiență juridică — armonizarea reglementărilor naționale cu cele UE; - neutralitate tehnologică și flexibilitate — susținerea unui mix de soluții (electrificare, H₂, biometan, GNL/CNG) acolo unde sunt fezabile; - interoperabilitate și digitalizare — standarde tehnice, sisteme de plată interoperabile și platformă națională de monitorizare a infrastructurii; - acces echitabil și incluziune teritorială — evitarea decalajelor regionale între zone urbane, periurbane și rurale; - securitate energetică și decarbonare — integrarea surselor regenerabile și a mecanismelor care sporesc reziliența aprovizionării; - sustenabilitate economică — dezvoltarea modelelor de finanțare (PPP, fonduri UE, PPA, scheme de grant) și condiții pentru investiții private.”	„Strategia se bazează pe câteva principii-cheie care vor ghida toate măsurile și politicile: predictibilitate a cadrului legal și de reglementare și stabilitate a cadrului de investiții - asigurarea unui cadru normativ stabil pe termen mediu și lung, care să ofere un grad de predictibilitate investitorilor privați în infrastructura de combustibili alternativi - conformitate și eficiență juridică — armonizarea reglementărilor naționale cu cele UE; - neutralitate tehnologică și flexibilitate — susținerea unui mix de soluții (electrificare, H₂, biometan, GNL/CNG) acolo unde sunt fezabile; - interoperabilitate și digitalizare — standarde tehnice, sisteme de plată interoperabile și platformă națională de monitorizare a infrastructurii; - acces echitabil și incluziune teritorială — evitarea decalajelor regionale între zone urbane, periurbane și rurale; - securitate energetică și decarbonare — integrarea	

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
		surselor regenerabile și a mecanismelor care sporesc reziliența aprovizionării; sustenabilitate economică — dezvoltarea modelelor de finanțare (PPP, fonduri UE, PPA, scheme de grant) și condiții pentru investiții private.	
13	Prezentare Generală, 1.1, para 3 „(...) va urmări includerea evaluărilor de impact asupra mediului și va promova consultarea continuă cu părțile interesate (sector public, operatori privați, autorități locale și societatea civilă)		Solicităm clarificarea diferenței dintre sectorul public și autoritățile locale.
14	Prezentare Generală, 1.1, para 4 ”...de reducere a emisiilor UE cu cel puțin 55% până în 2030 (..)	Prezentare Generală, 1.1, para 4 ”...de reducere a emisiilor UE de gaze cu efect de seră cu cel puțin 55% până în 2030 (..)	Necesar pentru corectarea erorii
15	Prezentare Generală, 1.2., para 11 Energie regenerabilă: Directiva privind energia din surse regenerabile (Directiva (UE) 2023/2413) stabilește obiectivul obligatoriu al UE în materie de energie regenerabilă pentru 2030 la minimum 42,5%, în creștere față de obiectivul anterior de 32%, încurajând întreprinderile să investească în surse de energie regenerabilă. În practică, această țintă aproape va dubla (45%) ponderea energiei regenerabile în mixul energetic al UE până în 2030.”		Tintele UE privind energia regenerabila sunt ambitioase, insa strategia nationala trebuie adaptata la stadiul actual al transpunerii RED III si la conditiile reale de implementare. Recomandarea este stabilirea unor obiective realiste, in concordanta cu nivelul actual al cadrului legislativ.

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
16	Prezentare Generală, 1.2., para 1 Transport curat: noile reglementări impun ca toate autoturismele și autoutilitarele noi înregistrate în Europa să fie cu emisii zero până în 2035		Tintele stabilite la nivelul Uniunea Europeana vizeaza reducerea emisiilor de CO2, iar strategia ar trebui formulata in mod coerent cu aceste obiective si cu terminologia corecta.
17	Prezentare Generală 1.2, para 5, pag.14 „Implementarea legislației „Fit for 55” a început în statele membre, inclusiv România. Planurile Naționale pentru Energie și Climă integrează această nouă legislație și detaliază modul în care vor fi îndeplinite obiectivele privind climă și energie pentru 2030 la nivel național.”		Desi pachetul „Fit for 55” este in curs de implementare in statele membre, inclusiv in Romania, iar PNIESC actualizat a fost aprobat in 2024, este relevant de mentionat ca acesta nu atinge pe deplin nivelul de ambitie solicitat de Uniunea Europeana. Evaluările Comisiei Europene indica necesitatea unei consolidari suplimentare a masurilor privind energia regenerabila, eficienta energetica si reducerea emisiilor. Pentru acuratete si transparenta, recomandam reflectarea acestui context in strategie.
18	Prezentare Generală 1.2, para 3, pag. 15 „(...)se observă o adoptare rapidă a vehiculelor electrice cu baterie și a vehiculelor electrice hibride reîncărcabile.”		Textul mentioneaza adoptarea vehiculelor cu emisii scazute si zero, insa la nivel national Romania nu dispune in prezent de o raportare oficiala clara care sa diferentieze vehiculele plug-in hybrid (PHEV) de cele mild-hybrid (MHEV). Datele publice existente fie grupeaza aceste categorii, fie nu sunt consecvent structurate, ceea ce ingreuneaza evaluarea reala a penetrarii PHEV in raport cu cerintele Uniunea Europeana. Recomandare: Sugeram mentionarea acestei limitari sau a lipsei unei raportari nationale detaliate, pentru acuratete si transparenta in cadrul strategiei.
19	1.2, para 4, pag. 15		Desi afirmatia „vehiculele alimentate cu hidrogen sunt disponibile pe piata” este corecta la nivel global, aceasta nu

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	"Vehiculele alimentate cu hidrogen sunt, de asemenea, disponibile pe piață."		reflecta situatia din Romania, unde adoptarea vehiculelor pe hidrogen este foarte limitata, neconsecventa si nesustinuta de statistici nationale oficiale. <u>In plus, in prezent, nu exista date oficiale care sa prezinte numarul sau prezenta vehiculelor pe hidrogen.</u> Pentru acuratete si transparenta, recomandam clarificarea faptului ca pe piata din Romania nu exista in prezent o prezenta semnificativa sau bine documentata a vehiculelor alimentate cu hidrogen.
20	1.2, para 4, pag.15-16 În special, în sectorul rutier, se observă o adoptare rapidă a vehiculelor electrice cu baterie și a vehiculelor electrice hibride reîncărcabile. Vehiculele alimentate cu hidrogen sunt, de asemenea, disponibile pe piață. În plus, nave mai mici alimentate cu hidrogen și cu baterii electrice, precum și trenuri alimentate cu hidrogen sunt utilizate în prezent în diferite proiecte pilot și în cadrul primelor operațiuni comerciale, preconizându-se o lansare comercială completă în următorii ani. În schimb, sectoarele aviației și transportului naval continuă să fie dependente de combustibilii lichizi și gazoși, întrucât se preconizează că soluțiile de propulsie cu zero emisii și cu emisii scăzute vor intra pe piață abia în		Paragraful combina mai multe subiecte distincte (aviație, transport maritim, biocombustibili, combustibili sintetici, dependenta de importuri si capacitatea nationala de productie) intr-un mod care poate genera confuzie si nu reflecta corect cerintele specifice de reglementare pentru fiecare sector. Recomandare: Sugaram structurarea informatiei pe sectoare, clarificarea obligatiilor care deriva din reglementarile UE si mentionarea faptului ca Romania nu publica in prezent date nationale clare privind productia interna de biocombustibili, volumele de import sau posibilele deficite de aprovizionare.

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	jurul anului 2030 sau chiar și mai târziu, în special în sectorul aviației, fiind nevoie de mult timp înainte de comercializarea deplină. Utilizarea combustibililor fosili gazoși sau lichizi este posibilă numai dacă este integrată în mod clar într-o traiectorie precisă de decarbonizare care este în conformitate cu obiectivul pe termen lung al neutralității climatice în Uniune, necesitând creșterea amestecării cu combustibili din surse regenerabile sau înlocuirea acestora cu combustibili din surse regenerabile, cum ar fi biometanul, biocombustibilii avansați sau combustibilii gazoși și lichizi sintetici, parafinici din surse regenerabile și cu emisii scăzute de dioxid de carbon. Având în vedere faptul că producția de biocombustibili, inclusiv biocombustibili avansați, nu este suficient dezvoltată pentru a asigura necesarul național, iar cadrul național de reglementare prevede obligații minime de amestec a combustibililor tradiționali cu biocombustibili, până va exista la nivel național o producție de biocombustibili suficientă pentru a acoperi obiectivele naționale, furnizorii de combustibili sunt nevoiți să importe volumele necesare de biocombustibili. Producția internă de		

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	biocombustibili trebuie dezvoltată în așa fel încât țintele asumate să poată fi atinse fără a depinde de importuri.		
21	1.3, para 1, pag 19 " Prezenta strategie stabilește obiective naționale obligatorii pentru instalarea unei infrastructuri suficiente pentru combustibili alternativi în Romania, pentru vehiculele rutiere, trenuri, nave și aeronavele staționare."		Obiectivele incluse în SNIICA reflectă direcția strategică a Romania, însă multe dintre acestea nu sunt încă susținute de cadrul de reglementare necesar, de standarde tehnice sau de mecanisme de implementare. Pentru ca SNIICA să poată atinge în mod eficient aceste obiective, este necesar un cadru național coerent și aplicabil, însoțit de indicatori clari și responsabilități definite pentru implementare.
22	1.4, para 1, pag. 19 Se preconizează că, până la datele stabilite în AFIR , tranziția în România către autovehicule alimentate cu combustibil electric și căi ferată complet electrificate va fi în plină desfășurare, hidrogenul pentru transporturi și biocombustibilii avansați dezvoltându-se ca alternative majore în sectoarele de transport greu de marfă și pasageri. În următorii ani, pe măsură ce utilizarea hidrogenului în Europa crește, este de așteptat să apară și o piață emergentă în România.		În prezent, Romania nu dispune de cadrul de reglementare și de infrastructura necesare pentru a susține aceste presupuneri. Recomandare: Sugerăm clarificarea faptului că aceste aspecte reprezintă obiective pe termen lung și stabilirea unui cadru dedicat de reglementare și monitorizare care să sprijine și să urmărească progresul.
23	1.4, para 3, pag. 19 Reducerea dependenței noastre de combustibilii fosili va asigura beneficii semnificative: creșterea diversificării combustibililor îmbunătățește		Reducerea dependenței de combustibili fosili este un obiectiv strategic cu beneficii pe termen lung, însă afirmația nu reflecta provocările și costurile semnificative asociate acestei tranziții. În multe sectoare, tehnologiile cu emisii

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	securitatea energetică națională; utilizarea de alternative mai ecologice reduce emisiile poluante; și promovarea combustibililor regenerabili poate contribui la stimularea sectorului energetic autohton. Deși inițial investiția în infrastructura alternativă va fi costisitoare, va genera dividende pe termen lung; permițând României să se adapteze mai rapid la piața în curs de dezvoltare și plasând în mod activ România pe calea către decarbonizare și un mediu curat.[		scazute necesare nu sunt inca disponibile comercial, scalabile sau accesibile, iar Romania nu dispune in prezent de cadrul legislativ, de reglementare sau de infrastructura necesare pentru a sustine o inlocuire la scara larga a combustibililor fosili. Sunt necesare investitii semnificative, grafice de timp clare si politici specifice fiecarui sector inainte ca aceste beneficii sa poata fi atinse in mod realist. Recomandam recunoasterea acestor constrangeri pentru a asigura o perspectiva echilibrata si fundamentata pe dovezi.
24	1.7, para 4, pag. 22 România are un mix energetic relativ diversificat, cu o mare pondere a energiei regenerabile (hidroelectricitate, eoliană și solară), ceea ce face ca electricitatea să fie o opțiune promițătoare pentru transportul electric (vehicule electrice, transport feroviar, transport în comun).[		Deși textul evidențiază mixul energetic diversificat al Romania și potențialul semnificativ în domeniul energiei regenerabile, acest lucru nu se traduce automat într-un acces rapid sau rentabil la energie electrică pentru transport. În practică, operatorii se confruntă frecvent cu termene lungi de racordare la rețea și costuri ridicate pentru întărirea infrastructurii , deoarece rețelele de distribuție necesită modernizări substanțiale. Recomandare: Se recomandă menționarea faptului că limitările de capacitate ale rețelei rămân un obstacol major în dezvoltarea infrastructurii pentru transport electric, în ciuda mixului energetic favorabil.

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
25	1.7, para 7, pag. 22 România dispune de resurse semnificative de materii prime (biomasă) pentru producerea biocombustibililor avansați.		Deși afirmația subliniază faptul că România dispune de resurse semnificative de biomasă, este important de precizat că aceste resurse sunt relevante în principal pentru producția de bioetanol avansat , pe bază de materii lignocelulozice. Pentru alți biocombustibili avansați (ex. biodiesel avansat, SAF avansat), potențialul național este limitat și nu este susținut de date oficiale detaliate privind disponibilitatea materiilor prime.
26	1.7, para 1, pag 23 „Hidrogenul verde (produs din surse regenerabile) are potențialul de a înlocui parțial combustibilii tradiționali în transporturile de marfă și în transportul public. România are un potențial intern semnificativ de producție al hidrogenului verde datorită resurselor de energie regenerabilă (eoliană și solară)”		Textul pornește de la premisa că hidrogenul verde poate fi implementat cu ușurință, însă regulamentele actuale ale Uniunea Europeană — inclusiv AFIR — nu impun producție internă de hidrogen verde, iar tehnologia rămâne costisitoare și într-un stadiu incipient de maturitate. În prezent, România nu dispune de infrastructura sau cererea necesare pentru a justifica utilizarea pe scară largă a hidrogenului verde în transport. Recomandare: Sugerăm analizarea posibilității de a formula o Poziție Națională la nivelul Uniunii Europene prin care România să solicite ca țintele privind hidrogenul verde în transport să fie considerate neaplicabile pentru contextul național actual, în acord cu exemple existente în alte state europene care au semnalat constrângeri similare.

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
27	Prezentare Generala, 2. Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice, 2.1 Descriere generală a situației la scară națională: <i>"Pentru majoritatea utilizatorilor de vehicule electrice, încărcarea la domiciliu este soluția principală. Încărcarea la domiciliu este cea mai rentabilă și convenabilă modalitate de încărcare a vehiculelor electrice în România, pentru utilizatorii persoane fizice.</i> <i>În mod similar, pentru vehiculele comerciale - camioane și camioane ușoare, autobuze electrice (vehiculele comerciale electrice grele nu sunt încă disponibile), reîncărcarea în spațiile de parcare dedicate ale persoanelor juridice reprezintă o formă rentabilă și uzuală de reîncărcare.</i> <i>Pentru mulți utilizatori, încărcarea la domiciliu sau în spațiile private de parcare/reîncărcare ale operatorilor economici nu este o opțiune."</i> 	Prezentare Generala, 2. Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice, 2.1 Descriere generală a situației la scară națională: <i>"Pentru majoritatea utilizatorilor de vehicule electrice, încărcarea la domiciliu este soluția principală. Încărcarea la domiciliu este cea mai rentabilă și convenabilă modalitate de încărcare a vehiculelor electrice în România, pentru utilizatorii persoane fizice.</i> <i>Rata ridicată a locuințelor aflate în proprietatea individuală a cetățenilor, precum și semnificativă a locuințelor de tip casa cu acces auto direct fac ca încărcarea la domiciliu să fie o opțiune viabilă pentru o parte a utilizatorilor de vehicule electrice. Totodată, o parte semnificativă a populației urbane locuiește în locuințe de tip bloc și nu dispune de spații de parcare private cu posibilitate de racordare electrică. Pentru aceștia infrastructura publică de reîncărcare reprezintă principala opțiune disponibilă. Această categorie necesită o atenție prioritară în planificarea rețelei publice.</i>	• <i>Secțiunea pornește de la premisa unei accesibilități largi la încărcarea la domiciliu sau în spații private, deși, în practică, mulți utilizatori de vehicule electrice din România locuiesc în blocuri sau în zone fără parcuri dedicate ori fără capacitate adecvată a rețelei. Or, în România, doar 40 % din încărcarea mașinilor electrice are loc la domiciliu — una dintre cele mai scăzute rate la nivel global" — studiu Roland Berger EV Charging Index 2025</i> • În cazul vehiculelor comerciale grele, textul nu clarifică de ce sunt introduse aceste cerințe, în special în amplasamentele administrate de Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere, având în vedere stadiul actual al pieței și disponibilitatea tehnologiilor. Vehiculele comerciale grele există deja pe piața la momentul actual – 2026. Propunem alinierea Țintelor la realitățile tehnologice și operaționale ale segmentului de vehicule comerciale grele, precum și clarificarea justificării acestor cerințe în contextul infrastructurii existente. • Având în vedere că destinațiile precum stadioanele (unde durata medie de staționare este de aproximativ 2–4 ore pe durata unui eveniment), centrele comerciale (în

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	„O clasificarea a tipurilor de stații/puncte de reîncărcare cu acces public, în funcție necesitățile utilizatorilor: Puncte de reîncărcare la destinație: punctele de reîncărcare la destinații precum stadioane, centre comerciale, hoteluri, clădiri de birouri și centre industriale/logistice, satisfac nevoile de reîncărcare ale utilizatorilor care doresc să-și reîncarce vehiculele electrice în timpul zilei și în timp ce sunt în mișcare. Astfel de locații sunt potrivite în special pentru punctele de încărcare rapidă.” ... „În total, există aproximativ 4500 de puncte de reîncărcare conforme clasificării AFIR accesibile publicului disponibile în România, ceea ce pentru o țară de dimensiunea sa o plasează printre cele mai reduse rețele de puncte de încărcare existente în prezent în Europa.” „În România, la un parc de vehicule electrificate înmatriculate de 60605 unități, rezultă un raport între numărul de vehicule și punctele de reîncărcare cu acces public de 13,3.”	În mod similar, pentru vehiculele comerciale - camioane și camioane ușoare, autobuze electrice și vehicule comerciale electrice grele (vehiculele comerciale electrice grele nu sunt încă disponibile), reîncărcarea în spațiile de parcare dedicate ale persoanelor juridice reprezintă o formă rentabilă și uzuală de reîncărcare. Cu toate acestea, operatorii de transport și distribuție au nevoie, complementar reîncărcării la sediu, de acces la infrastructură publică de-a lungul rutelor de tranzit, în hub-uri logistice și în parcuri comerciale. Strategia trebuie să răspundă ambelor nevoi. Pentru mulți utilizatori, încărcarea la domiciliu sau în spațiile private de parcare/reîncărcare ale operatorilor economici nu este o opțiune.” „Puncte de reîncărcare la destinație: punctele de reîncărcare la destinații precum stadioane, centre comerciale, hoteluri, clădiri de birouri și centre industriale/logistice, satisfac nevoile de reîncărcare ale utilizatorilor care doresc să-și reîncarce vehiculele electrice în timpul zilei și în timp ce sunt în mișcare. Astfel de locații sunt potrivite în special	medie 1–3 ore) și hotelurile (de regulă 8–12 ore sau pe durata nopții) presupun perioade semnificative de staționare, instalarea atât a punctelor de reîncărcare rapidă, cât și a celor cu încărcare lentă răspunde mai adecvat nevoilor utilizatorilor de vehicule electrice și obiceiurilor reale de consum ale acestora.” - Actualizare date referitoare la punctele de încărcare, parc de vehicule electrificate și raportul dintre acestea. Pentru referință „Infrastructure European Alternative Fuels Observatory”. - Propunem ca raportul dintre numărul de vehicule și numărul de puncte de reîncărcare să fie calculat raportat la același an sau la aceeași dată de referință, pentru a asigura coerența și comparabilitatea datelor utilizate. - Cifra de aproximativ 4.500 de puncte publice de încărcare nu provine dintr-o bază de date națională oficială, ci din rapoarte de piață. În conformitate cu Regulamentul AFIR, statele membre trebuie să mențină și să raporteze datele privind infrastructura prin European Alternative Fuels Observatory (EAFO). România nu operează în prezent o platformă națională dedicată, aliniată cerințelor AFIR. Sugerăm clarificarea sursei acestei cifre și menționarea EAFO ca platformă oficială de raportare la nivelul Uniunii Europene

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
		<i>pentru punctele de încărcare rapidă, cat si pentru punctele de încărcare cu încărcare lenta.”...</i> <i>„ La data de 31 decembrie 2025 , în total, există aproximativ 4500 [introducere informații actualizate] de puncte de reîncărcare conforme clasificării AFIR accesibile publicului disponibile în România, ceea ce pentru o țară de dimensiunea sa o plasează printre cele mai reduse rețele de puncte de încărcare existente în prezent în Europa.”</i> <i>„În România, la un parc de vehicule electrificate înmatriculate de 60605—[introducere informații actualizate] unități, rezultă un raport între numărul de vehicule și punctele de reîncărcare cu acces public de 43,3—[introducere informații actualizate].”</i>	De asemenea, recomandăm clarificarea faptului că infrastructura publică de încărcare va rămâne esențială, iar autoritățile naționale și locale trebuie să dispună de cadrul de reglementare și planificare necesar pentru a o dezvolta eficient
28	2.1, para 7, pag 23 „...astfel de locații sunt potrivite în special pentru punctele de încărcare rapidă. Conform prevederilor Regulamentului 244/2012 al Comisiei de completare a Directivei 2010/31/ a Parlamentului European și a Consiliului.	2.1, para 7, pag 23 „...astfel de locații sunt potrivite în special pentru punctele de încărcare rapidă. Conform prevederilor Regulamentului 244/2012 al Comisiei de completare a Directivei 2010/31/ a Parlamentului European și a Consiliului Directivei (UE) 2024/1275 privind performanța energetică a clădirilor (EPBD IV)	Referirea la Directiva 2010/31/UE și la Regulamentul 244/2012 este depășită. Cadrul aplicabil este în prezent Directiva (UE) 2024/1275 privind performanța energetică a clădirilor (EPBD IV), în vigoare din 28 mai 2024. Recomandare: Se recomandă actualizarea corespunzătoare a trimiterilor legislative, pentru a reflecta noul cadru EPBD IV.

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
29	Prezentare Generala, 2. Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice, Tabelul 1 - Evoluția drumurilor din România aflate sub administrarea CNAIR în perioada 2005- 2020:	Vă rugăm să actualizați datele la nivelul anului 2026, având în vedere evoluțiile majore pe care CNAIR le-a înregistrat în ultimii 5 ani.	În data de 29 ianuarie 2026 , România avea 1418 de kilometri de autostrăzi și drumuri expres, 884 de kilometri în execuție și 486 de kilometri în licitare.
30	Prezentare Generala, 2. Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice, "2.2 <i>Analiză a rețelei TEN-T din România alcătuită din autostrăzi, drumuri expres și drumuri euro- trans aflate în diferite stadii (a) legislație europeană:</i> Graficul "Harta la zi a autostrăzilor și drumurilor expres din România" 2.2 – (...) <i>Înmatriculări vehicule grele alimentate cu combustibili alternativi</i> 2.2, para 2 – „drum strategic”	Necesar actualizare cu situația pentru anul 2026	Harta nu este actualizată. Suplimentar, conform informațiilor oferite de către site-ul 130km.ro - "130km.ro nu are niciun fel de legătură cu nicio autoritate de stat sau locală, organizație neguvernamentală sau companie." Propunem utilizarea unei resurse publice care să poată fi validată de surse oficiale. Datele trebuie actualizate cu informațiile pentru 2025 și corelate cu paragraful anterior privind vehiculele grele, unde nu existau cifre disponibile. Se recomandă actualizarea cu datele pentru 2025 și alinierea informațiilor cu secțiunea HDV, pentru coerență. Recomandăm definirea noțiunii și adăugarea în lista de definiții.
31	Prezentare Generala, 2. Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice,	Prezentare Generala, 2. Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice,	- Cu titlu preliminar, menționăm că secțiunea prezintă infrastructura de încărcare urbană și rezidențială ca

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	2.3. Stații de reîncărcare electrică, amplasate în zone rezidențiate și/sau urbane cu acces public: „Stațiile de încărcare pot fi: - stații de reîncărcare lentă (AC, până la 22 kW) – în parcuri rezidențiale, clădiri multifamiliale, zone de birouri; - stații semi-rapide (AC/DC, 22–50 kW) – în parcuri publice, centre comerciale, zone mixte; - stații rapide și ultrarapide (DC $\geq$ 150 kW) – în apropierea coridoarelor urbane, centre intermodale, noduri de transport urban.”	2.3. Stații de reîncărcare electrică, amplasate în zone rezidențiate și/sau urbane cu acces public: „Stațiile de încărcare pot fi: - stații de reîncărcare lentă (AC, până la 22 kW) – în parcuri rezidențiale, clădiri multifamiliale, zone de birouri; - stații semi-rapide (AC/DC, 22–50 kW) – în parcuri publice, centre comerciale, zone mixte; - [introducere categorie stații rapide (DC 50-149 kW)] - stații rapide și ultrarapide (DC $\geq$ 150 kW) – în apropierea coridoarelor urbane, centre intermodale, noduri de transport urban.”	și cum ar exista deja condiții de reglementare și tehnice uniforme pentru implementare, deși, în realitate, România nu dispune de un cadru național coerent pentru autorizare, de mecanisme clare privind modernizarea capacității rețelei în clădiri existente, iar cerințele de interoperabilitate prevăzute în AFIR nu sunt încă pe deplin aplicate. Sugerăm clarificarea faptului că aceste elemente reprezintă ținte și intenții de reglementare, nu practici deja implementate la nivel național, și menționarea că distribuția teritorială a infrastructurii rămâne puternic neuniformă, în ciuda cadrului legislativ. - Lipsește categoria DC 50–149 kW care ar trebui să corespundă categoriei “stații rapide” - Armonizarea tipurilor de stații în funcție de puterea de încărcare cu modul de catalogare al acestora din capitolul „Definiții” (ex: stații cu putere de încărcare înaltă vs. stații cu putere de încărcare rapidă/ultrarapidă”. - Documentul nu clarifică modul în care vor fi furnizate datele și nici momentul de la care platforma va fi operațională. Sugerăm precizarea modalității de furnizare a datelor și a calendarului estimat pentru disponibilitatea platformei, pentru transparență și predictibilitate.

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
32	Prezentare Generala, 2. Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice, 2.3. Stații de reîncărcare electrică, amplasate în zone rezidențiate și/sau urbane cu acces public: <i>„Municipiile de rang 0 (București) și rang 1 sunt centre urbane cu densitate mare de populație, trafic intens și rol de pol regional în transport, economie și servicii. În aceste orașe, mobilitatea electrică are un impact direct asupra reducerii emisiilor, congestiunii traficului și eficienței energetice.”</i> <i>„Accelerarea instalării infrastructurii de reîncărcare în zonele metropolitane, în special dar nu numai de rangul 0 și 1 trebuie considerată o prioritate națională, fiind de natură să încurajeze adoptarea vehiculelor electrice în mediul urban.”</i>	Prezentare Generala, 2. Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice, 2.3. Stații de reîncărcare electrică, amplasate în zone rezidențiate și/sau urbane cu acces public: <i>„Municipiile de rang 0 (București) și rang 1 sunt centre urbane cu densitate mare de populație, trafic intens și rol de pol regional în transport, economie și servicii. În aceste orașe, mobilitatea electrică are un impact direct asupra reducerii emisiilor, congestiunii — traficului și eficienței energetice.”</i>	Nu înțelegem cum mobilitatea electrică are un impact direct asupra reducerii congestiunii traficului. Propunem eliminarea. Textul pune accent pe componenta de cerere (utilizatori), însă componenta de ofertă — infrastructură, industrie, servicii — nu este abordată suficient în document. Această omisiune limitează înțelegerea condițiilor necesare pentru creșterea numărului de vehicule electrice în România. Sugerăm completarea secțiunii prin includerea elementelor cheie ale componentei de ofertă, astfel încât obiectivele să fie susținute de măsuri coerente pe întregul lanț de valoare
33	2.3 Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației (MDLPA) finanțează prin Componenta 10 – Fondul Local din cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR) puncte de reîncărcare pentru vehicule electrice prin		Secțiunea descrie punctele de încărcare finanțate prin PNRR, însă nu abordează provocările esențiale de implementare -textul nu ia în considerare limitările de racordare la rețea, costurile de întărire a infrastructurii, cerințele tehnice ale stațiilor în conformitate cu standardele UE, precum și cerințele AFIR privind

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	Investiția 1.3. - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – puncte de reîncărcare vehicule electrice. Investiția permite achiziționarea de stații de reîncărcare pentru vehicule electrice, fiind eligibile toate categoriile de UAT (cu excepția județelor).		interoperabilitatea, roamingul și plățile ad-hoc. Se recomandă includerea acestor provocări operaționale și tehnice în secțiune, pentru a reflecta corect complexitatea implementării infrastructurii finanțate prin PNRR și pentru a asigura o abordare realistă și aliniată la cerințele AFIR și standardele UE.
34	Prezentare Generala, 2. Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice, 2.4 Măsuri de stimulare a adoptării vehiculelor electrice <i>"A. măsuri directe pentru utilizatori:</i> <i>2. facilități fiscale și administrative:</i> - scutirea de taxă de înmatriculare și impozit auto; - acces gratuit sau prioritar, inclusiv la benzi dedicate sau în zone cu nivel scăzut de emisii, parcare publică gratuită în orașe; - eliminarea accizelor la energia electrică utilizată în stații publice. 3. sprijin pentru persoane juridice și autorități locale: - deduceri de TVA și amortizare accelerată pentru flotele electrice; - finanțare prin diferite programe (ex. PNRR, Fondul de Mediu, AFM, CEF și InvestEU) pentru achiziții de flote publice verzi	Prezentare Generala, 2. Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice, 2.4 Măsuri de stimulare a adoptării vehiculelor electrice [introducere masuri suplimentare prezentate mai jos] <i>A. măsuri directe pentru utilizatori:</i> 1. programe de finanțare guvernamentală - Fondul social pentru Climă – Introducerea de instrumente financiare (granturi, leasing, subvenționarea dobânzii etc) pentru achiziționarea și montarea unei stații de reîncărcare, a construcției/ modificării de branșament și modernizarea infrastructurii existente ca instrument complementar Investițiilor cuprinse în cadrul Fondului Social pentru climă.	Masurile propuse au rolul de a stimula adopția vehiculelor electrice atât la nivelul persoanelor fizice cât și la nivelul companiilor, prin oferirea de facilități pentru achiziția de vehicule electrice, pentru dezvoltarea infrastructurii de încărcare și totodată, prin crearea unui cadru legal/ de reglementare cu măsuri dedicate dezvoltării durabile a acestui sector. În forma actuală, textul nu clarifică modul în care beneficiile prezentate se aliniază cu creșterea semnificativă a prețurilor la energie electrică. În prezent, pentru un operator de camioane, achiziția unui vehicul electric nu este viabilă economic, deoarece costurile de încărcare sunt de aproximativ două ori mai mari decât alimentarea unui camion diesel. Sugerăm evidențierea acestor aspecte economice și menționarea faptului că fezabilitatea financiară a camioanelor electrice depinde de costurile reale de operare, care trebuie integrate în analiza beneficiilor. Considerăm că aceste măsuri, deși binevenite, nu sunt încă suficiente, având în vedere că un camion electric are în

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	(transport urban, poștă, poliție, utilaje municipale). B. măsuri indirecte pentru EV: - dezvoltarea rețelei de service-uri specializate, centre de mentenanță și formare profesională pentru electromecanică EV; - dezvoltarea sectorului bateriilor (reciclare, recondiționare, reutilizare); - campanii naționale de informare și educare privind avantajele electrificării transportului (cost total de utilizare, întreținere, impact de mediu)." Rabla Plus: oferă până la lei/vehicul electric BEV și lei/vehicul PHEV; - eco-bonusuri suplimentare pentru casarea vehiculelor vechi și achiziționarea de EV.	- Fondul social pentru climă - Realizarea unui sistem de subvenționare a unităților de reîncărcare – vouchere pentru reîncărcarea mașinilor (similar cu voucherele de energie) ca instrument complementar Investițiilor din cadrul prezentului document 2. facilități fiscale și administrative: - scutirea de taxă de înmatriculare și impozit auto; - acces gratuit sau prioritar, inclusiv la benzi dedicate sau în zone cu nivel scăzut de emisii, parcare publică gratuită în orașe; - eliminarea accizelor la energia electrică utilizată în stații publice. - regim fiscal preferențial pentru tranzacțiile de vânzare/cumpărare autovehicule electrice la mana a doua - constituirea de zone cu emisii reduse în municipiile de rang 0 și 1 si limitarea accesului pentru vehiculele cu grad ridicat de poluare - reglementarea regimului locurilor de parcare destinate reîncărcării vehiculelor electrice atât pe domeniul public, cât și pe cel privat si sancționarea ocupării acestor locuri in	prezent un cost de două până la trei ori mai ridicat comparativ cu unul convențional. Prin Fondul Social pentru Climă, sprijinirea lucrărilor de bransament și a infrastructurii de încărcare previne ca gospodăriile și IMM-urile vulnerabile să fie dezavantajate în tranziția către mobilitatea electrică, reducând riscul de excluziune tehnologică și economică. Finanțarea stațiilor de reîncărcare ca măsură complementară garantează că gospodăriile și IMM-urile vulnerabile pot folosi efectiv vehiculele cu emisii reduse, ceea ce transformă sprijinul pentru achiziția vehiculului într-un beneficiu complet, funcțional și sustenabil în cadrul Fondului Social pentru Climă. Până la acest moment nu există un program public național consacrat care să ofere vouchere pentru energia efectiv consumată la reîncărcare (unități de kWh), similar voucherelor sociale pentru energie la nivelul statelor membre europene. Politicile existente subvenționează stațiile / infrastructura, nu consumul. Un exemplu regional din USA: statul California a realizat mai multe programe pentru persoane cu venituri mici (finanțate de stat, nu private), care oferă credit de încărcare, nu doar bani pentru stații: 1. Driving Clean Assistance Program (DCAP)

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
		mod abuziv (de către mașini cu motoare termice) 3. sprijin pentru persoane juridice și autorități locale: - deduceri de TVA și amortizare accelerată pentru flotele electrice; - finanțare prin diferite programe (ex. PNRR, Fondul de Mediu, AFM, CEF și InvestEU) pentru achiziții de flote publice verzi (transport urban, poștă, poliție, utilaje municipale). - granturi pentru IMM-uri în vederea electrificării flotelor comerciale - scheme de stimulare pentru înlocuirea flotelor de taxi și ride-sharing cu vehicule electrice - impunerea graduală a obligativității ca obținerea noilor autorizații de taxi să fie realizată exclusiv pentru mașinile electrice, în raport cu evoluția infrastructurii de reîncărcare electrică în principalele zone urbane - Stimulente pentru angajatorii care instalează stații de încărcare destinate angajaților, la sediile proprii sau la domiciliul angajaților.	o Participanții cu venituri mici pot primi un grant de până la 2.000 USD sub formă de „public charging credit”, folosit pentru încărcare la stații publice, sau alternativ până la 2.000 USD pentru instalarea unui punct de reîncărcare acasă. 2. Clean Cars 4 All (CC4A) & Universal ZEV Equity Charging Card o Beneficiari low-income primesc până la 1.000 USD credit pentru încărcare publică, încărcat pe un card preplătit (ZEV Equity Charging Card) care poate fi folosit la mai multe rețele de stații. o Programul este finanțat de stat (GO-Biz, Cal-ITP, agenții publice) și țintit către comunități defavorizate Impact (pe scurt) • 87% dintre participanții cu EV au declarat că voucherul de încărcare i-a ajutat să conducă la fel sau mai mult decât înainte să schimbe mașina veche cu motor termic, deci nu le-a limitat mobilitatea. • Cardul a funcționat ca un instrument de incluziune socială și financiară: 74% au spus că i-a ajutat să se familiarizeze cu plățile contactless și cu folosirea infrastructurii de încărcare publică. Ocuparea locurilor de parcare destinate reîncărcării mașinilor electrice de către mașini termice reprezintă blocarea accesului la rețelele de reîncărcare și un

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
		<i>B. măsuri indirecte pentru EV:</i> - dezvoltarea rețelei de service-uri specializate, centre de mentenanță și formare profesională pentru electromecanică EV; - dezvoltarea sectorului bateriilor (reciclare, recondiționare, reutilizare); - campanii naționale de informare și educare privind avantajele electrificării transportului (cost total de utilizare, întreținere, impact de mediu). - inclusiunea competentelor în electrotehnica EV în programele de învățământ ale școlilor profesionale și liceelor tehnice - instituirea de sancțiuni aferente îndeplinirii obligativității, pentru dezvoltatorii imobiliari, de includere a infrastructurii de încărcare EV, inclusiv instalarea de stații de încărcare, în proiectele noi pe care le dezvoltă, precum și oferirea de stimulente în această direcție.	inconvenient pentru utilizatorii de mașini electrice. Încredere scăzută de utilizare a infrastructurii de reîncărcare electrice. State ca Belgia, Austria și Spania au reușit să diminueze astfel de comportamente prin aplicarea de sancțiuni, independent de natura publică sau privată a parcarilor. Din informațiile de care dispunem, în state ca Grecia (din 2026) și Norvegia (din 2024), în anumite orașe, atât taxiurile cât și mașinile de ride-sharing trebuie să fie obligatoriu vehicule electrice/hidrogen. - Secțiunea nu reflectă faptul că România nu dispune în prezent de programe dedicate de tip „Rabla” pentru companii, în special pentru camioane electrice, iar flota națională de vehicule electrice grele este încă sub 50 de unități. În acest context, investițiile la scară largă în infrastructură de încărcare pentru camioane sunt dificil de justificat. Recomandăm clarificarea faptului că planificarea infrastructurii trebuie corelată cu nivelul real de adoptare din piață și cu introducerea unor scheme de sprijin țintite, necesare pentru stimularea cererii.

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
35	Prezentare Generala, 2. Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice, 2.5.4 Insuficiența infrastructurii de reîncărcare, par. 2 <i>"Până în prezent, atenția instituțională a fost concentrată asupra încărcării rapide de tranzit pe rețeaua TEN-T. Aceasta este o componentă importantă dar această abordare nu este suficientă pentru a îndeplini toate cerințele AFIR, care impune implementarea unei infrastructuri de reîncărcare extinsă, accesibilă și distribuită uniform pe întregul teritoriu național. Infrastructura de reîncărcare în România trebuie să fie extinsă dincolo de stațiile de tranzit de pe rețeaua rutieră TEN-T și să fie integrată și în zonele rezidențiale și locații de destinație (zone comerciale/industriale/birouri, parcuri, instituții publice, zone turistice)."</i>	Prezentare Generala, 2. Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice, 2.5.4 Insuficiența infrastructurii de reîncărcare, par. 2 <i>"Până în prezent, atenția instituțională a fost concentrată asupra încărcării rapide de tranzit pe rețeaua TEN-T. Aceasta este o componentă importantă dar această abordare nu este suficientă pentru a îndeplini toate cerințele AFIR, care impune implementarea unei infrastructuri de reîncărcare extinsă, accesibilă și distribuită uniform pe întregul teritoriu național. Infrastructura de reîncărcare în România trebuie să fie extinsă dincolo de stațiile de tranzit de pe rețeaua rutieră TEN-T și să fie integrată și în zonele rezidențiale și locații de destinație (zone comerciale/industriale/birouri, parcuri, instituții publice, zone turistice), precum și în zonele rurale, acolo unde instalarea se realizează cu un grad mai mare de dificultate."</i>	Pentru a asigura o distribuție uniformă, propunem menționarea zonelor rurale, unde instalarea infrastructurii de încărcare electrică se realizează cu un grad mai ridicat de dificultate și la costuri mari (generate de rețelele de transport și distribuție subdimensionate)
36	Prezentare Generala, 2. Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice, 2.5.6 Autorizații și avize , par. 2	Prezentare Generala, 2. Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice, 2.5.6 Autorizații și avize , par. 2	În cazul necesității autorizării postului trafo ca și parte a procesului de racordare, se anulează beneficiul procedurii simplificate (din Legea nr. 50/1991). Este necesară includerea acestui aspect în cadrul legislației în vigoare.

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	"Pentru a facilita dezvoltarea infrastructurii de reîncărcare a vehiculelor electrice, cadrul legislativ național prevede proceduri simplificate. Astfel, potrivit Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării construcțiilor și unele măsuri pentru realizarea locuințelor, nu este necesară obținerea unei autorizații de construire pentru lucrările de amplasare și racordare la rețeaua de energie electrică a punctelor sau stațiilor de reîncărcare pe ntru vehicule electrice, cu condiția ca acestea să nu genereze congestii ori blocaje ale traficului pietonal și/sau rutier. În acest caz, este suficient un aviz de amplasare eliberat de autoritatea administrației publice locale competentă să emită autorizații de construire."	"Pentru a facilita dezvoltarea infrastructurii de reîncărcare a vehiculelor electrice, cadrul legislativ național prevede proceduri simplificate. Astfel, potrivit Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării construcțiilor și unele măsuri pentru realizarea locuințelor, nu este necesară obținerea unei autorizații de construire pentru lucrările de amplasare și racordare la rețeaua de energie electrică a punctelor sau stațiilor de reîncărcare pe ntru vehicule electrice, inclusiv posturi trafo ce fac parte din instalația de racordare, cu condiția ca acestea să nu genereze congestii ori blocaje ale traficului pietonal și/sau rutier. În acest caz, este suficient un aviz de amplasare eliberat de autoritatea administrației publice locale competentă să emită autorizații de construire."	
37	Prezentare Generală, 2. Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice, 2.5.9 Date despre punctele de reîncărcare, par. 2 & 3 „Va fi necesară elaborarea unei strategii privind datele în conformitate cu prevederile articolului 20 din AFIR care, atunci când va fi implementată, ar trebui să ofere autorităților competente o vizibilitate	Prezentare Generală, 2. Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice, 2.5.9 Date despre punctele de reîncărcare , par. 2 & 3 Va fi necesară elaborarea unei strategii, elaborate în urma unei consultări structurate și transparente cu operatorii și proprietarii de puncte	Consideram foarte importanta consultarea strategiei privind colectarea setului de date prevăzut la Art.20 din Regulamentul AFIR cu operatorii stațiilor de încărcare, deoarece asigurarea transmiterii acestor date conform cerințelor AFIR presupune dezvoltări IT din partea acestora, dezvoltări ce necesita resurse de timp si costuri asociate.

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	îmbunătățită asupra numărului, locațiilor și a stării punctelor de reîncărcare din rețeaua aflată pe teritoriul național printr-un sistem de date partajat și deschis, în funcție de informațiile furnizate către PNA. " "Obligația operatorilor și a proprietarilor de puncte de reîncărcare de a partaja aceste date prin PNA, fără costuri, tuturor utilizatorilor de date este legiferată în cadrul AFIR. Această evoluție va trebui să faciliteze utilizatorilor de date, inclusiv autorităților competente, să construiască o versiune completă a acestui set de date."	reîncărcare, privind datele în conformitate cu prevederile articolului 20 din AFIR care, atunci când va fi implementată, ar trebui să ofere autorităților competente o vizibilitate îmbunătățită asupra numărului, locațiilor și a stării punctelor de reîncărcare din rețeaua aflată pe teritoriul național printr-un sistem de date partajat și deschis, în funcție de informațiile furnizate către PNA." "Obligația operatorilor și a proprietarilor de puncte de reîncărcare, (necesar adăugare definiție) de a partaja aceste date prin PNA, fără costuri, tuturor utilizatorilor de date este legiferată în cadrul AFIR. Această evoluție va trebui să faciliteze utilizatorilor de date, inclusiv autorităților competente, să construiască o versiune completă a acestui set de date."	Totodată atragem atenția asupra faptului ca termenul de „proprietar al punctelor de încărcare” nu este definit în prezentul document.
38	2.5 "Dificultăți în dezvoltarea și raportarea infrastructurii EV în România"		Strategia identifică barierele principale în adoptarea vehiculelor electrice în România, însă acestea ar beneficia de o justificare mai clară, bazată pe date. Integrarea unor statistici recente și comparații cu mediile din Uniunea Europeană ar întări argumentația. Secțiunea privind prețurile este relevantă, însă strategia ar trebui să abordeze și soluțiile de finanțare și beneficiile pe termen lung, nu doar costul de

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
			achiziție. De asemenea, analiza pieței de EV second-hand ar trebui să includă măsuri concrete — precum certificarea stării bateriei sau ghiduri privind valoarea de revânzare — pentru a crește încrederea consumatorilor. Recomandăm completarea secțiunii cu date actualizate, comparații la nivelul UE și includerea unor măsuri practice privind finanțarea și piața second-hand, pentru o abordare mai solidă și orientată spre utilizator
39	2.5.3 ” Strategia națională până în prezent a fost de a valorifica finanțarea și investițiile sectorului privat pentru a sprijini implementarea infrastructurii de încărcare. În prezent, implementarea Regulamentului (UE) 2023/1804 privind infrastructura pentru combustibili alternativi (AFIR) este sprijinită de „Busola Competitivității”, „Pactul pentru o Industrie Curată” (NZIA) și „Planul pentru Energie Accesibilă” prin mecanisme financiare, administrative și de politici publice specifice care abordează infrastructura, inovarea și accesul la resurse ...”		Strategia nu definește în mod suficient de clar modul în care mecanismele financiare și administrative vor corecta disfuncționalitățile pieței și vor accelera dezvoltarea infrastructurii de încărcare. De asemenea, lipsesc ținte măsurabile, termene clare și o delimitare a rolurilor de coordonare între autoritățile naționale și cele locale, elemente esențiale pentru asigurarea responsabilității în implementare. Recomandăm detalierea modului în care instrumentele de sprijin vor aborda deficiențele pieței și includerea unor obiective cuantificabile, calendar de implementare și responsabilități instituționale clare , pentru a orienta eficient sprijinul public acolo unde investițiile private sunt insuficiente.
40	2.5.4 Piața din România se află în fază de dezvoltare în ceea ce privește infrastructura de reîncărcare a		O problemă majoră rămâne lipsa capacității de alimentare a rețelei electrice în locațiile situate pe coridorul TEN-T (Trans-European Transport Network), ceea ce generează

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	vehiculelor electrice, iar capacitatea operatorilor locali de puncte de încărcare este încă limitată. Până în prezent, atenția instituțională a fost concentrată asupra încărcării rapide de tranzit pe rețeaua TEN-T. Aceasta este o componentă importantă dar această abordare nu este suficientă pentru a îndeplini toate cerințele AFIR, care impune implementarea unei infrastructuri de reîncărcare extinsă, accesibilă și distribuită uniform pe întregul teritoriu național...”		costuri ridicate pentru investitori și termene foarte lungi de implementare a proiectelor în aceste zone. Recomandăm reflectarea explicită a acestei constrângeri și integrarea unor măsuri care să faciliteze dezvoltarea capacității rețelei în punctele TEN-T, pentru a reduce costurile și a accelera implementarea infrastructurii.
41	2.5.5 ” Un aspect esențial pentru implementarea infrastructurii de reîncărcare pentru vehicule electrice este capacitatea rețelei electrice de a asigura puterea instalată necesară pentru a alimenta locațiile din cadrul proiectelor de infrastructură pentru combustibili alternativi, în termenii estimați...”		Obligația de a instala întreaga capacitate de încărcare dintr-o singură etapă nu ține cont de nivelul actual al rețelei locale și de gradul real de utilizare al stațiilor de încărcare, ceea ce poate duce la investiții disproporționate față de necesitățile actuale. Recomandăm eliminarea obligației de instalare integrală imediată și adoptarea unei implementări etapizate, corelate cu dezvoltarea rețelei locale și cu utilizarea efectivă a stațiilor. Această abordare ar trebui să permită integrarea soluțiilor de stocare locală (BESS) și, acolo unde este fezabil, a producției regenerabile la fața locului (solar sau eolian). Flexibilizarea cerințelor ar asigura și alinierea la obligația europeană privind disponibilitatea a 50% din puterea totală necesară.
42	2.5.6		Legea trebuie aplicată în mod uniform de toate UAT-urile, însă în forma actuală nu este aplicabilă în practică, iar textul

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	” Astfel, potrivit Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării construcțiilor și unele măsuri pentru realizarea locuințelor, nu este necesară obținerea unei autorizații de construire pentru lucrările de amplasare și racordare la rețeaua de energie electrică a punctelor sau stațiilor de reîncărcare pentru vehicule electrice, cu condiția ca acestea să nu genereze congestii ori blocaje ale traficului pietonal și/sau rutier. În acest caz, este suficient un aviz de amplasare eliberat de autoritatea administrației publice locale competentă să emită autorizații de construire”		nu clarifică în mod explicit faptul că punctele de transformare (trafo) sunt, de asemenea, exceptate de la obligațiile prevăzute. Recomandăm precizarea explicită că punctele trafa sunt exceptate și actualizarea cadrului astfel încât acesta să devină aplicabil în mod real la nivelul tuturor UAT-urilor, eliminând orice ambiguitate.
43	Prezentare Generala, 2. Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice, 2.6 Obiective de îndeplinit ”Procedura de atribuire pentru încheierea de contracte de concesiune de servicii se face într-un mod transparent, anunțul de participare și documentația de atribuire pentru procedura respectiva vor fi publicate în cadrul Sistemului Electronic de Achiziții Publice (SEAP) și pe site-ul propriu al C.N.A.I.R. S.A., www.cnadnr.ro, în conformitate cu prevederile legale în vigoare, astfel încât	Prezentare Generala, 2. Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice, 2.6 Obiective de îndeplinit ”Procedura de atribuire pentru încheierea de contracte de concesiune de servicii se face într-un mod transparent, anunțul de participare și documentația de atribuire pentru procedura respectiva vor fi publicate în cadrul Sistemului Electronic de Achiziții Publice (SEAP) și pe site-ul propriu al C.N.A.I.R. S.A., www.cnadnr.ro, în conformitate cu prevederile legale în vigoare, astfel încât	Propunem procedura exclusiv dedicată pentru instalarea și operarea punctelor de reîncărcare electrică. În prezent, procedurile de concesiune a spațiului public gestionate de către CNAIR pentru dezvoltarea infrastructurii de alimentare și reîncărcare pentru vehicule electrice sunt exclusiv, condiționate de existența sau implicarea unui operator de stații de carburanți în cadrul amplasamentului concesiunat. O astfel de condiționare limitează accesul direct la piață al operatorilor independenți de puncte de reîncărcare (CPO – Charge Point Operators) și al furnizorilor de servicii de mobilitate electrică (eMSP – e-Mobility Service Providers), generând un grad semnificativ de incertitudine și dezechilibru concurențial.

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	<i>participarea la aceasta procedura de atribuire sa fie deschisa tuturor operatorilor economici interesați;</i>	<i>participarea la aceasta procedura de atribuire sa fie deschisa tuturor operatorilor economici interesați;</i> • CNAIR S.A., va lansa loturi în cadrul procedurilor de achiziție sau de concesionare a serviciilor exclusiv pentru instalarea și operarea punctelor de reîncărcare electrică accesibile publicului, cel puțin de-a lungul rețelei rutiere centrale și globale TEN-T, în conformitate cu prevederile Regulamentul (UE) 2023/1804 privind infrastructura pentru combustibili alternativi, fără a condiționa dezvoltarea acestei infrastructuri de existența, dezvoltarea sau menținerea infrastructurii pentru combustibili fosili în amplasamentele respective, implementarea realizându-se cu respectarea principiilor proporționalității, eficienței economice și utilizării optime a fondurilor publice.	În aceste condiții, operatorii economici specializați în infrastructură electrică sunt constrânși fie să se asocieze cu operatori de carburanți fosili, fie să renunțe la participarea în proceduri pentru amplasamente strategice, ceea ce reduce diversitatea actorilor din piață și descurajează investițiile independente în infrastructura de reîncărcare. Menținerea unei astfel de practici conduce la restrângerea concurenței, la crearea unor avantaje competitive artificiale pentru operatorii tradiționali integrați vertical și la distorsionarea mecanismelor de piață, întrucât dezvoltarea infrastructurii electrice devine dependentă de strategia comercială a operatorilor de combustibili fosili, nu de cererea reală de mobilitate electrică sau de obiectivele de decarbonizare. În plus, această condiționare constituie o barieră semnificativă la intrare pentru noi investitori și limitează competiția între operatorii specializați, cu potențial impact asupra costurilor suportate de utilizatorii finali.
44	Prezentare Generala, 2. Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice,	Introducere pct. 6 la categoria “Ce direcții principale de acțiune trebuie să fie realizate:”	Multe UAT-uri construiesc stații, dar nu au capacitatea tehnică sau operațională de a le administra eficient această infrastructură. Operatorii specializați pot asigura

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	2.7 Măsuri pentru infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice ușoare <i>"In prezent proiectele ce beneficiază de grant-uri CEF pentru implementarea de combustibili alternativi sunt cele ce vizează instalarea de stații de încărcare a autovehicule electrice, inclusiv stații de mare putere:</i> Tabelul cu beneficiarii, in prezent, ai grant-urilor CEF"	"6) Instituirea obligativității pentru UAT-urile care au realizat investiții în stații de reîncărcare de a concesiona serviciile de mobilitate electrică, în vederea valorificării eficiente a investițiilor realizate." Verificarea și corectarea Tabelului cu beneficiarii, in prezent, ai grant-urilor CEF, astfel încât acesta să reflecte situația actuală.	mentenanța, interoperabilitatea și serviciile de plată. Prin concesiune, se evită situațiile în care stațiile rămân nefuncționale sau sunt subutilizate, se asigură recuperarea și valorificarea investițiilor publice; se stimulează dezvoltarea pieței serviciilor de mobilitate electrică și creșterea încrederii utilizatorilor. Propunem rectificarea și verificarea cuantumului grant-urilor CEF pentru toate entitățile prezentate în acest tabel.
45	Prezentare Generală, 2. Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice, 2.7 Riscuri pentru dezvoltarea infrastructurii EV "Va fi necesară o evaluare a impactului proiectelor ce au ca obiectiv dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi pentru a putea fi identificate obiectivele expuse riscului de a nu fi îndeplinite. Această evaluare va fi posibilă după finalizarea primei faze a implementării coordonate a punctelor de reîncărcare și va oferi ulterior oportunitatea de analiză, precum și opțiunea de a revizui și ajusta	Nu avem o propunere de text, doar observații generale.	Pe lângă riscurile asociate infrastructurii de tranzit de pe coridoarele TEN-T, strategia trebuie să adreseze în mod explicit și riscurile specifice infrastructurii urbane, care sunt la fel de relevante pentru atingerea obiectivelor naționale: capacitatea electrică insuficientă în zone rezidențiale și comerciale pentru alimentarea stațiilor de încărcare, ocuparea neautorizată a locurilor de parcare destinate încărcării EV. Propunem prezentarea explicită a riscurilor aferente infrastructurii urbane.

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	planificarea viitoare a infrastructurii de încărcare pentru LDV și HDV atât pe rutele naționale primare, cât și pe cele secundare. Dezvoltarea infrastructurii pentru vehicule electrice se confruntă cu o serie de riscuri care pot afecta atingerea Țintelor AFIR și a obiectivelor strategice naționale. Aceste riscuri trebuie identificate, monitorizate și gestionate prin politici proactive. Pentru a evita întârzierea implementării punctelor de reîncărcare pe coridoarele TEN-T care poate duce la neconformitate cu termenele AFIR și la pierderea de finanțări UE trebuie să fie luate măsuri prin care se asigură contracte-cadru cu operatorii, simplificarea procedurilor de autorizare, prioritizarea proiectelor în zonele cu trafic ridicat. Privitor la infrastructură de reîncărcare a vehiculelor grele de-a lungul TEN-T, principala problemă la data elaborării prezentei Strategii o constituie lipsa capacității rețelei electrice în zonele de instalare a stațiilor de mare putere care poate fi rezolvată prin coordonare cu operatorii de rețea pentru întărirea infrastructurii electrice și prin utilizarea surselor regenerabile și a stocării locale.”		

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
46	Prezentare Generala, 2. Infrastructura de reîncărcare destinată vehiculelor electrice, „12.Puncte de reîncărcare pentru proprietarii de locuințe individuale Pentru proprietarii de locuințe individuale din România care doresc să instaleze stații de încărcare pentru vehicule electrice, există mai multe opțiuni de finanțare și reglementări relevante. „		Nu exista programe de finanțare dedicate exclusiv instalării de stații de reîncărcare electrice pentru persoane fizice. Simplificarea procesului de obținere spor putere pentru stații pentru clienții rezidențiali ar încuraja astfel de activități.
47	2.7.3, pct. 3 "interoperabilitatea și accesul deschis, ca toate punctele publice să fie compatibile cu standardele europene de încărcare, să ofere plată ad-hoc și informare în timp real prin Punctul Național de Acces ITS"		În conformitate cu cerințele privind POS și roaming prevăzute în Regulamentul AFIR, aceste elemente trebuie reflectate clar în document. În prezent, cadrul legislativ național nu este încă pregătit pentru a asigura implementarea completă a acestor obligații. Recomandăm includerea explicită a cerințelor AFIR privind POS și roaming și elaborarea legislației necesare pentru a permite aplicarea lor coerentă la nivel național.
48	2.7.3, pct. 4 "integrarea cu rețeaua electrică inteligentă. Stațiile trebuie pregătite pentru funcții de încărcare bidirecțională (V2G), echilibrare a rețelei și integrarea surselor regenerabile;"		Tehnologia V2G (vehicle-to-grid) nu este încă disponibilă la nivel larg pe piață; doar câțiva producători au implementat-o până în prezent, iar costurile rămân foarte ridicate, ceea ce limitează aplicabilitatea sa imediată în programele și politicile ministerului. Recomandăm ca referirea la V2G să fie formulată ca opțiune de perspectivă, nu ca soluție aplicabilă pe termen scurt, până când tehnologia devine

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
			mai matură, accesibilă și adoptată pe scară largă de industrie.
49	2.7 „In prezent proiectele ce beneficiază de grant-uri CEF pentru implementarea de combustibili alternativi sunt cele ce vizează instalarea de stații de încărcare a autovehicule electrice, inclusiv stații de mare putere”		Datele prezentate sunt depășite, având în vedere că noile apeluri de finanțare prin Connecting Europe Facility (CEF) au devenit disponibile, iar acestea nu includ finanțare pentru racordarea la rețea. Recomandăm actualizarea informațiilor pentru a reflecta noile condiții de finanțare CEF și clarificarea faptului că racordarea la rețea nu este eligibilă, aspect esențial pentru evaluarea corectă a costurilor de implementare.
50	2.7, para 7 „pentru clădiri existente nerezidențiale cu mai mult de 20 de locuri de parcare există obligația de a instala un număr minim de puncte de reîncărcare până în 2025;”		Secțiunea ar trebui să prezinte în mod clar numărul minim de puncte de încărcare prevăzut de cerințele europene, pentru a asigura transparență și o înțelegere corectă a obligațiilor. Recomandăm includerea explicită a numărului minim de puncte de încărcare necesare, conform cadrului UE, astfel încât documentul să ofere o bază clară pentru planificare și conformare.
51	2.8, para 1 ”acoperirea completă a rețelei TEN-T. Până în 2030, pe rețeaua TEN-T de bază, vor fi amplasate grupuri de reîncărcare pentru HDV la fiecare 60 km, cu o putere totală instalată de minimum 1,4 MW, inclusiv cel puțin un punct de 350 kW individual, iar pe rețeaua TEN-T globală, grupurile		Ținta propusă ar trebui reevaluată în dialog cu Uniunea Europeană, având în vedere situația actuală a României în ceea ce privește adoptarea vehiculelor grele electrice (HDV). În forma actuală, nivelul redus al pieței nu permite atingerea obiectivelor fără măsuri suplimentare de sprijin. Propunem fie reajustarea țintei la nivel european, în acord cu capacitatea reală a pieței din România, fie stimularea achizițiilor de HDV noi prin extinderea programului Rabla

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	de reîncărcare vor fi instalate la fiecare 100 km, cu aceleași cerințe de putere”		PLUS către segmentul B2B, pentru a accelera cererea și a crea o bază de piață viabilă.
52	2.8, 1) ”acoperirea completă a rețelei TEN-T. Până în 2030, pe rețeaua TEN-T de bază, vor fi amplasate grupuri de reîncărcare pentru HDV la fiecare 60 km, cu o putere totală instalată de minimum 1,4 MW, inclusiv cel puțin un punct de 350 kW individual, iar pe rețeaua TEN-T globală, grupurile de reîncărcare vor fi instalate la fiecare 100 km, cu aceleași cerințe de putere”		Ținta propusă ar trebui reevaluată în dialog cu Uniunea Europeană, având în vedere situația actuală a României în ceea ce privește adoptarea vehiculelor grele electrice (HDV). În forma actuală, nivelul redus al pieței nu permite atingerea obiectivelor fără măsuri suplimentare de sprijin. Propunem fie reajustarea țintei la nivel european, în acord cu capacitatea reală a pieței din România, fie stimularea achizițiilor de HDV noi prin extinderea programului Rabla PLUS către segmentul B2B, pentru a accelera cererea și a crea o bază de piață viabilă.
53	2.8, 3) ” adoptarea standardului MCS (Megawatt Charging System). Toate punctele de încărcare destinate camioanelor electrice vor fi compatibile cu standardul MCS, capabil să asigure încărcarea completă în intervale de 30–45 minute, esențială pentru operațiunile comerciale;”		Nu este clar dacă această cerință se aplică stațiilor existente pentru camioane echipate cu conector CCS2 sau doar noilor stații care ar urma să aibă un nivel de putere pe care standardul CCS2 nu îl poate susține. Această ambiguitate poate crea incertitudine în rândul operatorilor și investitorilor. Recomandăm clarificarea explicită a domeniului de aplicare — respectiv dacă obligația vizează infrastructura existentă sau doar noile instalări — pentru a asigura predictibilitate și conformare corectă la cerințe.
54	2.8.5 ”integrarea cu rețeaua electrică prin colaborarea cu operatorii de distribuție și transport al energiei pentru asigurarea capacității necesare, instalarea		Nu este clar dacă această măsură poate fi utilizată pentru a compensa diferența de putere în funcție de capacitatea de racordare, aspect similar schemelor de finanțare în care

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	de surse regenerabile locale (fotovoltaice, eoliene) și sisteme de stocare pentru echilibrarea cererii;”		astfel de ajustări nu sunt acceptate. Lipsa clarității poate conduce la interpretări diferite în implementare. Recomandăm clarificarea explicită a posibilității de compensare a diferenței de putere și alinierea cu regulile aplicabile din schemele de finanțare, pentru a evita confuziile și neconformitatea.
55	2.8. 6) ”finanțare și stimulente prin posibilitatea de accesare a fondurilor europene (CEF – AFIF, InvestEU, Fondul pentru Modernizare sau alte programe și linii de finanțare) și scheme naționale de sprijin pentru reducerea costului investițiilor în infrastructură;”		Începând cu 2025, Connecting Europe Facility nu mai oferă sprijin pentru finanțarea lucrărilor de racordare la rețea, ceea ce creează un decalaj între cerințele de infrastructură și mecanismele actuale de finanțare. Recomandăm alinierea la nivelul Uniunii Europene a unei forme de sprijin dedicat pentru investițiile în rețea, astfel încât dezvoltarea infrastructurii să fie sustenabilă și coerentă cu noile reguli de finanțare.
56	2.9, para 4 „Privitor la infrastructură de reîncărcare a vehiculelor grele de-a lungul TEN-T, principala problemă la data elaborării prezentei Strategii o constituie lipsa capacității rețelei electrice în zonele de instalare a stațiilor de mare putere care poate fi rezolvată prin coordonare cu operatorii de rețea pentru întărirea infrastructurii electrice și prin utilizarea surselor regenerabile și a stocării locale”		Subiectul nu este aliniat cu cerințele impuse de Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere concesionarilor privind asigurarea simultană a puterii disponibile în punctele de servicii de pe rețeaua rutieră. Recomandăm corelarea prevederilor din document cu obligațiile CNAIR referitoare la alimentarea simultană cu putere, pentru a evita neconcordanțele și a asigura o implementare coerentă.

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
57	3.2 Tehnologiile cu hidrogen se dezvoltă rapid și oferă deja o serie de beneficii sectorului transporturilor.		Deși există câteva proiecte pilot la nivel european, hidrogenul nu reprezintă o opțiune realistă pentru contextul actual al României. Costurile ridicate, lipsa infrastructurii, cererea aproape inexistentă și experiențele europene care arată retragerea sau anularea unor proiecte similare demonstrează că hidrogenul nu poate fi considerat o soluție fezabilă pentru transport în România în acest moment. Recomandăm eliminarea hidrogenului din scenariile și măsurile strategice pentru transport, până când tehnologia va deveni matură, accesibilă și susținută de infrastructura necesară. Focusul ar trebui orientat către soluțiile viabile pe termen scurt și mediu (electromobilitate, infrastructură de încărcare, eficiență energetică), unde România poate realiza progrese reale.
58	3.2.1 Faza 1 – 2020-2024 (activare)		Etapele prezentate în document trebuie actualizate, având în vedere că acestea nu au fost încă implementate, iar cronologia actuală nu mai reflectă situația reală.
59	3.5.4 "Prin derogare de la alineatul (1) de la prezentul articol, de-a lungul drumurilor din rețeaua centrală TEN-T cu un trafic zilnic mediu anual total mai mic de 2 000 de vehicule grele și dacă instalarea infrastructurii nu poate fi justificată în ceea ce privește rentabilitatea socioeconomică,		Este important de subliniat că România ar trebui să reevalueze, amâne sau reducă țintele actuale privind hidrogenul verde, având în vedere lipsa infrastructurii și nivelul redus de maturitate tehnologică și de piață. Recomandăm ajustarea obiectivelor pentru hidrogen verde în concordanță cu realitățile tehnice și de piață,

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	România poate reduce cu până la 50 % capacitatea unei stații de realimentare cu hidrogen accesibile publicului, necesară în temeiul alineatului (1) de la prezentul articol ...)		pentru a evita angajamente care nu pot fi susținute în prezent.
60	3.8 "Măsuri de sprijinire a dezvoltării infrastructurii pe bază de hidrogen"		Implementarea unei singure măsuri nu este suficientă. Dezvoltarea infrastructurii logistice pentru transportul hidrogenului trebuie realizată la nivel național și abordată la nivel guvernamental. Ca parte a strategiei naționale pentru hidrogen, Ministerul Energiei ar trebui să fie responsabil de planificarea și construirea unei noi rețele de distribuție a gazelor, capabile să acomodeze un amestec de până la 20% hidrogen în volum cu gaz natural.
61	8.3 "Gaze naturale comprimate pentru transportul rutier"		Chiar dacă poate contribui la reducerea unor emisii, gazul natural comprimat rămâne un combustibil fosil și nu reprezintă o soluție cu emisii zero de carbon.
62	PLANUL NAȚIONAL DE ACȚIUNE 2024-2050 Obiectivul specific 1: Cadrele naționale de politică <i>A 4.2. Este posibilă folosind un instrument de plată utilizat pe scară largă în Uniune. În acest scop, operatorii punctelor de reîncărcare acceptă plăți electronice.</i> <i>La punctele de reîncărcare accesibile publicului instalate începând cu 13 aprilie 2024, reîncărcarea ad-hoc este posibilă folosind un instrument de plată</i>	Este necesară alinierea termenelor și condițiilor aplicabile în conformitate cu Art. 5 "Infrastructura de reîncărcare", pct. 1 din regulamentul AFIR: • Aliniere termene de conformare (termen 13.04.2024 non-TEN-T și 01.01.2027 pentru TEN-T) • Aliniere clasificare metode de plată în funcție de puterea de ieșire a punctelor de reîncărcare (<50kW și ≥50kW)	Pentru aplicarea coerentă a Regulamentului AFIR, este necesară o cartografiere clară și completă a obligațiilor pe rețeaua de autostrăzi și drumuri naționale din România. În prezent, o astfel de hartă integrată nu este pusă la dispoziție la nivel național. Recomandăm ca Ministerul Transporturilor să elaboreze o hartă cuprinzătoare, care să reflecte în detaliu aplicarea cerințelor AFIR pe infrastructura rutieră din România, pentru a asigura transparență, planificare predictibilă și conformitate la nivel național.

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
	<i>utilizat pe scară largă în Uniune. În acest scop, operatorii punctelor de reîncărcare acceptă plăți electronice la punctele respective.</i>		Regulamentul AFIR, prin Art.5 face referire la clasificarea instrumentelor de plata si a termenelor de conformare in funcție de puterea de ieșire a punctelor de reîncărcare si a apartenentei acestora la rețeaua rutiera TEN-T.
63	PLANUL NAȚIONAL DE ACȚIUNE 2024-2050 Obiectivul specific 1: Cadrele naționale de politică A 4.3 Prețurile practicate de furnizorii de servicii de mobilitate <i>Prețurile practicate de furnizorii de servicii de mobilitate utilizatorilor finali trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii.</i> <i>Furnizorii de servicii de mobilitate pun la dispoziția utilizatorilor finali, toate informațiile privind prețurile prin mijloace electronice disponibile gratuit și larg acceptate, făcând o distincție clară între toate componentele de preț, inclusiv între costurile aplicabile pentru serviciile de roaming electronic și alte taxe sau tarife percepute de furnizorul de servicii de mobilitate. Taxele trebuie să fie rezonabile, transparente și nediscriminatorii.</i> <i>Furnizorii de servicii de mobilitate nu aplică tarife suplimentare pentru serviciile transfrontaliere de roaming electronic.</i>	Este necesara definirea unui set clar de criterii prin care poate fi evaluata rezonabilitatea, transparenta si catalogarea nediscriminatorie preturilor si taxelor practicate de furnizorii de servicii de mobilitate utilizatorilor finali.	Consideram necesara definirea unui set clar de criterii prin care poate fi evaluata rezonabilitatea, transparenta si catalogarea preturilor si taxelor practicate de furnizorii de servicii de mobilitate utilizatorilor finali, in special având in vedere ca tabelul de masuri face referire la "Respectarea legislației privind mediul Concurențial".



American Chamber of Commerce in Romania
 Member of the AmCham Network
 Union International Center, 4th Floor
 11 Ion Câmpineanu St., Bucharest 1 – Romania
 Phone: +40 21 315 8694, +40 312 262 426
 Fax: +40 21 312 48 51
 E-mail: amcham@amcham.ro

#	Forma din proiect	Forma propusă	Motivare
64	PLANUL NAȚIONAL DE ACȚIUNE 2024-2050 Obiectivul specific 5: Dispoziții privind datele <i>Tabelul aferent acestui obiectiv</i>	Nu avem o propunere de text, doar observații generale.	Tabelul prezintă erori de scriere la nivelul diacriticelor. Necesară rectificare și transpunere într-un format editabil.