

Ειδική έκθεση

Υποδομές φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων:

παρά την αύξηση του αριθμού των σταθμών φόρτισης, η ανομοιογενής ανάπτυξή τους περιπλέκει τις μετακινήσεις εντός ΕΕ



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ
ΣΥΝΕΔΡΙΟ

Περιεχόμενα

	Σημείο
Σύνοψη	I-IX
Εισαγωγή	01-13
Ο ηλεκτρισμός βρίσκεται στην πρώτη γραμμή των εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των οδικών μεταφορών	01-07
Η απάντηση της ΕΕ στο παράδοξο «της κότας και του αβγού»	08-13
Εμβέλεια και τρόπος προσέγγισης του ελέγχου	14-18
Παρατηρήσεις	19-69
Παρά την αύξηση του αριθμού των σταθμών φόρτισης και την εναρμόνιση των ρευματοληπτών, η ανομοιογενής ανάπτυξη των υποδομών φόρτισης αποτελεί πρόσκομμα για τις μετακινήσεις με ηλεκτρικά οχήματα στην ΕΕ	19-41
Δεν έχουν τεθεί σαφείς και συνεπείς τιμές-στόχος για τις υποδομές φόρτισης σε επίπεδο ΕΕ	20-24
Μέχρι σήμερα η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να εξασφαλίσει ότι τα εθνικά σχέδια χαρακτηρίζονται από συνέπεια και συνάφεια, θεωρούμενα υπό το πρίσμα της ΕΕ	25-28
Μολονότι το δίκτυο φόρτισης επεκτείνεται, σημαντικές είναι οι διαφορές στην ανάπτυξή του σε ολόκληρη την ΕΕ	29-34
Τα κοινά πρότυπα της ΕΕ για τους ρευματολήπτες κερδίζουν συνεχώς έδαφος	35-37
Παρ' όλα αυτά, οι μετακινήσεις σε ολόκληρη την ΕΕ εξακολουθούν να είναι δύσκολες λόγω έλλειψης ελάχιστων απαιτήσεων για τα εναρμονισμένα συστήματα πληρωμής και ενημέρωσης των χρηστών	38-41
Μολονότι τα κονδύλια που παρέχει ο ΜΣΕ υποστηρίζουν την ανάπτυξη υποδομών, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να εγγυηθεί ότι η χρηματοδότηση αυτή διοχετεύεται εκεί όπου χρειάζεται περισσότερο	42-69
Ο καθορισμός των προτεραιοτήτων του ΜΣΕ και η επιλογή έργων δεν βασίζονταν σε συνολική ανάλυση του ελλείμματος υποδομών	43-56

Μολονότι ο ΜΣΕ προωθεί την ανάπτυξη υποδομών, τα έργα που ελέγξαμε δεν επιτυγχάνουν πλήρως τους στόχους τους 57-69

Συμπεράσματα και συστάσεις 70-80

Παραρτήματα

Παράρτημα Ι – Μερίδιο των ηλεκτρικών οχημάτων επί του συνολικού στόλου των επιβατικών οχημάτων στην ΕΕ των 27 και στο Ηνωμένο Βασίλειο

Παράρτημα ΙΙ – Πρότυπα φόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων

Ακρωνύμια και συντομογραφίες

Γλωσσάριο

Απαντήσεις της Επιτροπής

Κλιμάκιο ελέγχου

Χρονογραμμή

Σύνοψη

I Εξαγγέλλοντας την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία τον Δεκέμβριο του 2019, η ΕΕ έχει πλέον θέσει ως στόχο τη μείωση, μέχρι το 2050, των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που προκαλούνται από τις μεταφορές κατά 90 % σε σύγκριση με το 1990, στο πλαίσιο μιας ευρύτερης προσπάθειας να καταστεί μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία. Σημαντική συνιστώσα της μείωσης των εκπομπών που προκαλούνται από τις οδικές μεταφορές είναι η στροφή προς εναλλακτικά καύσιμα που παράγουν χαμηλότερες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Η συνηθέστερη από αυτές τις νέες πηγές ενέργειας είναι η ηλεκτρική, ιδίως στην περίπτωση των επιβατικών οχημάτων.

II Η ανάπτυξη των υποδομών φόρτισης κατά τρόπο που να συμβαδίζει με τη διάδοση των ηλεκτρικών οχημάτων αποτελεί καταλυτικό παράγοντα για τη στροφή προς εναλλακτικά καύσιμα και την εξασφάλιση, μέχρι το 2050, στόλου οχημάτων που θα παράγει σχεδόν μηδενικές εκπομπές. Ο απώτερος στόχος πολιτικής είναι η φόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων να καταστεί εξίσου εύκολη με τον ανεφοδιασμό ενός συμβατικού οχήματος από πρατήριο βενζίνης, έτσι ώστε τα ηλεκτρικά οχήματα να μπορούν να κινούνται απρόσκοπτα σε ολόκληρη την ΕΕ. Στην προσπάθειά της για επίτευξη αυτού του στόχου, η ΕΕ αντιμετωπίζει δύο άρρηκτα συνδεδεμένα μεταξύ τους προβλήματα: αφενός, η διείσδυση των ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά θα είναι περιορισμένη όσο δεν υπάρχουν υποδομές φόρτισης και, αφετέρου, οι επενδύσεις σε αυτού του είδους τις υποδομές απαιτούν μεγαλύτερη βεβαιότητα σχετικά με τον βαθμό αυτής της διείσδυσης.

III Η Επιτροπή διαδραματίζει καθοδηγητικό ρόλο όσον αφορά τη συνολική πολιτική της ΕΕ για τα εναλλακτικά καύσιμα. Η προστιθέμενη αξία από τη δράση της ΕΕ στον τομέα αυτό είναι ότι οι υποδομές εναλλακτικών καυσίμων αποτελούν μια υπερεθνική πρόκληση, αλλά τα μεμονωμένα κράτη μέλη δεν διαθέτουν τα εργαλεία εκείνα που απαιτούνται για τον συντονισμό σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Αυτό που μπορεί να κάνει η Επιτροπή είναι να εγκρίνει κοινά πρότυπα που εξασφαλίζουν τη διαλειτουργικότητα, να συντονίσει και να υποστηρίξει την ανάπτυξη από τα κράτη μέλη υποδομών ηλεκτρικής φόρτισης και να παρακολουθεί τη σχετική πρόοδο. Επιπλέον, μέσω του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΜΣΕ), χρηματοδοτεί την ανάπτυξη αυτών των υποδομών.

IV Η εν προκειμένω έκθεση φιλοδοξεί να συμβάλει στις επικείμενες αναθεωρήσεις της βασικής ενωσιακής νομοθεσίας στον τομέα αυτό, καθώς και στις εργασίες

σχεδιασμού και υλοποίησης της περιόδου προγραμματισμού 2021-2027. Θα βοηθήσει την Επιτροπή να υποστηρίξει αποτελεσματικότερα την ανάπτυξη των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών φόρτισης σε όλη την ΕΕ, ιδίως λαμβανομένων υπόψη των στόχων της Πράσινης Συμφωνίας και της αναμενόμενης σημαντικής αύξησης της ηλεκτροκίνησης (ήτοι της χρήσης ηλεκτρικών οχημάτων) τα επόμενα χρόνια.

V Σκοπός του ελέγχου μας ήταν η εξακρίβωση της αποτελεσματικότητας της στήριξης που παρείχε η Επιτροπή για την ανάπτυξη, σε ολόκληρη την ΕΕ, δημοσίως προσβάσιμων υποδομών για τη φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων την περίοδο 2014-2020. Εξετάσαμε τον τρόπο με τον οποίο η Επιτροπή εγκρίνει τα πρότυπα, συντονίζει και υποστηρίζει την από μέρους των κρατών μελών ανάπτυξη των υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και διαχειρίζεται τη χρηματοδότηση που παρέχεται για τον σκοπό αυτό από τον ΜΣΕ.

VI Οι πληροφορίες που συγκεντρώσαμε προήλθαν από διάφορες πηγές, μεταξύ άλλων από την Επιτροπή, τις εθνικές αρχές, τους δικαιούχους ενωσιακής χρηματοδότησης και άλλους ενδιαφερόμενους. Προκειμένου να διαμορφώσουμε άμεση αντίληψη ως χρήστες υποδομών φόρτισης, χρησιμοποιήσαμε ένα ηλεκτρικό όχημα για να επισκεφθούμε και να δοκιμάσουμε μια σειρά σταθμών φόρτισης που έχουν συγχρηματοδοτηθεί από την ΕΕ.

VII Διαπιστώσαμε ότι η Επιτροπή προώθησε επιτυχώς το πρότυπο ενός κοινού ρευματολήπτη για τη φόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων στην ΕΕ και ότι η πρόσβαση των χρηστών στα διάφορα δίκτυα φόρτισης εναρμονίζεται ολοένα περισσότερο. Παρ' όλα αυτά, εξακολουθούν να υπάρχουν εμπόδια στις εντός ΕΕ μετακινήσεις με ηλεκτρικά οχήματα. Μολονότι το δίκτυο φόρτισης εξαπλώνεται διαρκώς σε ολόκληρη την ΕΕ, η ανάπτυξή του είναι αποσπασματική, καθώς δεν υπάρχουν σαφείς και συνεκτικές ελάχιστες απαιτήσεις για τις σχετικές υποδομές, οι οποίες να εξασφαλίζουν την απ' άκρου εις άκρον ηλεκτροκίνηση. Η ΕΕ απέχει πολύ ακόμη από τη φιλόδοξη τιμή-στόχο, που ορίζεται στο πλαίσιο της Πράσινης Συμφωνίας, του 1 εκατομμυρίου σημείων φόρτισης μέχρι το 2025, ενώ δεν υπάρχει ένας συνολικός στρατηγικός χάρτης πορείας που να αφορά την ηλεκτροκίνηση. Οι εντός της ΕΕ μετακινήσεις περιπλέκονται περαιτέρω από την απουσία εναρμονισμένων συστημάτων πληρωμής, που να ορίζουν ελάχιστες απαιτήσεις, και επαρκούς ενημέρωσης των χρηστών σχετικά με τη διαθεσιμότητα σε πραγματικό χρόνο και τους όρους χρέωσης που ισχύουν στους διάφορους σταθμούς φόρτισης.

VIII Η χρηματοδοτική στήριξη που παρέχει ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» έχει χρησιμοποιηθεί ευρέως για την προώθηση της ανάπτυξης διαλειτουργικών σταθμών φόρτισης σε όλη την ΕΕ. Ωστόσο, ελλείπει συνολικής ανάλυσης του ελλείμματος υποδομών, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να εγγυηθεί ότι η ενωσιακή χρηματοδότηση διοχετεύεται εκεί όπου χρειάζεται περισσότερο. Επιπλέον, δεν έχει θέσει ακόμη ως προϋπόθεση για τη χρηματοδότηση σταθμών φόρτισης ένα ελάχιστο διάστημα λειτουργίας τους ή την ύπαρξη εγγυήσεων ως προς την ισότιμη πρόσβαση όλων των χρηστών ηλεκτρικών οχημάτων. Όλα τα έργα που εξετάσαμε είχαν σημειώσει καθυστερήσεις στην υλοποίησή τους και ορισμένα είχαν επιτύχει μόνο μερικές από τις προβλεπόμενες εκροές. Τέλος, επισημάναμε ότι τα σημερινά ποσοστά χρήσης των συγχρηματοδοτηθέντων σταθμών είναι γενικώς χαμηλά, γεγονός που επιτείνει τους κινδύνους που αφορούν τη βιωσιμότητα αυτών των επενδύσεων.

IX Βάσει των συμπερασμάτων αυτών, συνιστούμε στην Επιτροπή:

- Να προτείνει τις ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να ισχύουν για τις υποδομές ηλεκτρικής φόρτισης σε όλο το ΔΕΔ-Μ.
- Να καταρτίσει έναν στρατηγικό και ολοκληρωμένο χάρτη πορείας όσον αφορά την ηλεκτροκίνηση στην ΕΕ.
- Να προβεί σε ανάλυση των ελλειμμάτων υποδομών και χρηματοδότησης.
- Να χρησιμοποιήσει την ανάλυση των ελλειμμάτων υποδομών και χρηματοδότησης και σαφέστερα κριτήρια, προκειμένου να βελτιώσει την επιλογή έργων.
- Να περιλάβει στις συμφωνίες επιχορήγησης των έργων ρήτρες που θα εξασφαλίζουν τη βιώσιμη και ισότιμη πρόσβαση στις συγχρηματοδοτούμενες υποδομές.

Εισαγωγή

Ο ηλεκτρισμός βρίσκεται στην πρώτη γραμμή των εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των οδικών μεταφορών

01 Εξαγγέλλοντας την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία¹ τον Δεκέμβριο του 2019, η ΕΕ έχει πλέον θέσει ως στόχο τη μείωση, μέχρι το 2050, των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που προκαλούνται από τις μεταφορές κατά 90 % σε σύγκριση με το 1990, στο πλαίσιο μιας ευρύτερης προσπάθειας να καταστεί μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία. Οι μεταφορές ευθύνονται σχεδόν για το ένα τέταρτο των συνολικών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στην ΕΕ, εξαιτίας κυρίως (72 %) των οδικών μεταφορών².

02 Ένας καθοριστικός τρόπος για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που προκαλούνται από τις οδικές μεταφορές είναι η στροφή σε εναλλακτικά καύσιμα, όπως ο ηλεκτρισμός, το υδρογόνο, τα βιοκαύσιμα ή το βιοαέριο, τα οποία παράγουν χαμηλότερες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Εντούτοις, οι οδικές μεταφορές εξακολουθούν να εξαρτώνται σχεδόν αποκλειστικά από τα ορυκτά καύσιμα, καθώς περί το 95 % των οδικών οχημάτων κινείται ακόμη με συμβατικά καύσιμα³. Πέραν του υψηλότερου κόστους αγοράς των αντίστοιχων οχημάτων, η έλλειψη σταθμών φόρτισης και ανεφοδιασμού αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων.

03 Η ΕΕ τηρεί τεχνολογική ουδετερότητα, υπό την έννοια ότι δεν ευνοεί ένα μόνο είδος εναλλακτικού καυσίμου, αλλά θεωρεί ότι πρέπει να υπάρχουν κοινές τεχνικές προδιαγραφές για όλα τα καύσιμα, καθώς και διαθεσιμότητά τους σε ολόκληρη την ΕΕ (π.χ. υποδομές). Πρακτικά, ωστόσο, ο ηλεκτρισμός βρίσκεται στην πρώτη γραμμή της ανάπτυξης εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των οδικών μεταφορών, ιδίως για τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

¹ COM(2019) 640 final.

² SWD(2020) 331 final, που συνοδεύει το έγγραφο COM(2020) 789 final, με τίτλο «στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος».

³ COM(2017) 652 τελικό, με τίτλο «Ευρύτερη δυνατή χρήση των εναλλακτικών καυσίμων - Σχέδιο δράσης για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων».

04 Σύμφωνα με την Ένωση Ευρωπαϊών Κατασκευαστών Αυτοκινήτων, το 89,4 % όλων των νέων οχημάτων που ταξινομήθηκαν στην ΕΕ το 2019 ήταν βενζινοκίνητα ή ντίζελκίνητα, ενώ τα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα αντιστοιχούσαν στο 6 %, τα ηλεκτρικώς φορτιζόμενα στο 3 % και όλα τα υπόλοιπα μη ηλεκτρικά οχήματα που κινούνταν με εναλλακτικά καύσιμα (π.χ. φυσικό αέριο ή υδρογόνο) μόλις στο 1,6 %. Το 2020, η κατηγορία των ηλεκτρικώς φορτιζόμενων οχημάτων (με μπαταρία ή υβριδικά με ρευματολήπτη) αύξησε σημαντικά το μερίδιο που κατείχε στην αγορά, παρά την τάση γενικής μείωσης των ταξινομήσεων νέων επιβατικών αυτοκινήτων λόγω της πανδημίας COVID-19. Το 2020, το 10,5 % των νέων ταξινομήσεων αφορούσε ηλεκτρικά οχήματα. Άλλως ειπείν, ένα στα δέκα επιβατικά αυτοκίνητα που πωλήθηκαν στην ΕΕ το 2020 ήταν ηλεκτρικώς φορτιζόμενο⁴. Οι κατασκευαστές αυτοκινήτων προβλέπουν ότι η παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων στην Ευρώπη θα εξαπλασιαστεί μεταξύ 2019 και 2025, υπερβαίνοντας τα 4 εκατομμύρια αυτοκίνητα και ημιφορτηγά ετησίως ή το ένα πέμπτο του όγκου των οχημάτων που παράγονται στην ΕΕ⁵.

05 Η Πράσινη Συμφωνία προβλέπει την κυκλοφορία 13 εκατομμυρίων οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών στους ευρωπαϊκούς δρόμους μέχρι το 2025. Στη Στρατηγική για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα που παρουσίασε η Επιτροπή το 2020⁶, τίθεται ως ορόσημο ο αριθμός των τουλάχιστον 30 εκατομμυρίων οχημάτων μηδενικών εκπομπών μέχρι το 2030 και ένας στόλος οχημάτων σχεδόν μηδενικών εκπομπών μέχρι το 2050, προοπτική που αντιπροσωπεύει σημαντική αύξηση έναντι των περίπου 2 εκατομμυρίων ηλεκτρικών οχημάτων που είναι ταξινομημένα αυτή τη στιγμή στην ΕΕ. Επιπλέον, όλο και περισσότερα κράτη μέλη (μεταξύ των οποίων η Δανία, η Ιρλανδία, οι Κάτω Χώρες, η Σλοβενία και η Σουηδία) ανακοινώνουν σχέδια για απαγόρευση των πωλήσεων αυτοκινήτων που κινούνται με ορυκτά καύσιμα από το 2030 και μετά. Εκτός ΕΕ, στη Νορβηγία, την πρώτη αγορά ηλεκτροκίνησης παγκοσμίως, τα ηλεκτρικά οχήματα αντιστοιχούν στο 15 % του συνόλου των επιβατικών αυτοκινήτων⁷ (στο [παράρτημα I](#) γίνεται σύγκριση του ποσοστού αυτού με το μερίδιο των ηλεκτρικών οχημάτων στην ΕΕ και στο Ηνωμένο Βασίλειο). Η Νορβηγία έχει θέσει τον πλέον φιλόδοξο στόχο από όλους, απαιτώντας όλα τα πωλούμενα νέα

⁴ <https://www.acea.be/statistics/tag/category/electric-and-alternative-vehicle-registrations>

⁵ «Electric surge: Carmakers' electric car plans across Europe 2019-2025», Transport & Environment, Ιούλιος 2019.

⁶ COM(2020) 789 final.

⁷ Στοιχεία του Σεπτεμβρίου 2020 του Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου Εναλλακτικών Καυσίμων.

επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά φορτηγά να είναι χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών ήδη από το 2025.

06 Σύμφωνα με την ευρωπαϊκή στρατηγική για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών του 2016, ο απώτερος στόχος πολιτικής είναι η φόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων να καταστεί εξίσου εύκολη με τον ανεφοδιασμό ενός συμβατικού οχήματος από πρατήριο βενζίνης, έτσι ώστε τα ηλεκτρικά οχήματα να μπορούν να κινούνται απρόσκοπτα σε ολόκληρη την ΕΕ. Σε αντίθεση με τα συμβατικά οχήματα, η φόρτιση των περισσότερων ηλεκτρικών γίνεται στο σπίτι ή στον επαγγελματικό χώρο, γεγονός που σημαίνει ότι χρειάζονται περισσότερα κοινόχρηστα σημεία φόρτισης⁸ προς εξυπηρέτηση των οδηγών που δεν έχουν πρόσβαση σε ιδιωτική φόρτιση, καθώς και όσων διανύουν μεγαλύτερες αποστάσεις. Επιπλέον, βάσει πρόσφατης ανάλυσης, η φόρτιση προβλέπεται να στραφεί πιθανότατα από το σπίτι (η πρακτική αυτή αντιστοιχούσε στο 75 % το 2020) προς τις κοινόχρηστες λύσεις, καθώς αυξάνεται ο αριθμός των αγοραστών ηλεκτρικών οχημάτων που δεν έχουν δυνατότητα οικιακής φόρτισης⁹.

07 Καθώς η αυτονομία των ηλεκτρικών οχημάτων είναι κατά κανόνα μικρότερη από εκείνη των συμβατικών (η μέση αυτονομία 10 ηλεκτρικών επιβατικών αυτοκινήτων που διατίθενται σήμερα στην αγορά είναι περί τα 380 χλμ.), τα πρώτα χρειάζεται να φορτίζονται συχνότερα. Ο χρόνος φόρτισης εξαρτάται από την μπαταρία του οχήματος και την ισχύ του σημείου φόρτισης (βλέπε [πίνακα 1](#)). Ενώ οι φορτιστές «αργής» και «κανονικής» φόρτισης ανταποκρίνονται καλύτερα στην οικιακή φόρτιση και στη φόρτιση στον επαγγελματικό χώρο, τα σημεία «ταχείας» και «υπερταχείας» φόρτισης είναι καταλληλότερα για τους δρόμους ταχείας κυκλοφορίας και τα κύρια οδικά δίκτυα. Η περιορισμένη αυτονομία των ηλεκτρικών οχημάτων και η αβεβαιότητα των χρηστών ως προς τη διαθεσιμότητα σταθμών φόρτισης κατά μήκος της διαδρομής που προτίθενται να διανύσουν μπορούν να προκαλέσουν ανησυχία σχετικά με την αυτονομία και τον χρόνο αναμονής, ήτοι φόβο ότι η αυτονομία του οχήματός τους δεν θα είναι αρκετή για να φθάσουν στον προορισμό τους και ότι η φόρτιση μπορεί να σημαίνει μεγάλη αναμονή σε περίπτωση που ένας σταθμός είναι ήδη κατειλημμένος.

⁸ Ένα σημείο φόρτισης μπορεί να εξυπηρετεί μόνο ένα όχημα κάθε φορά. Ένας σταθμός φόρτισης περιλαμβάνει περισσότερα του ενός σημεία φόρτισης.

⁹ McKinsey & Company, Charging ahead: Electric-vehicle infrastructure demand, 8.8.2018.

Πίνακας 1 – Ποιες είναι η διαθέσιμες τεχνολογίες φόρτισης;

Ταχύτητα φόρτισης και είδος φορτιστή	Ισχύς	Χρόνος φόρτισης (κατά προσέγγιση)*
Αργή φόρτιση (μονοφασικός φορτιστής εναλλασσόμενου ρεύματος)	3-7 kW	7-16 ώρες
Συνήθης φόρτιση (τριφασικός φορτιστής εναλλασσόμενου ρεύματος)	11-22 kW	2-4 ώρες
Ταχεία φόρτιση (φορτιστής συνεχούς ρεύματος)	50-100 kW	30-40 λεπτά
Υπερταχεία φόρτιση (φορτιστής συνεχούς ρεύματος)	> 100 kW	< 20 λεπτά

* Εξαρτάται επίσης από τη χωρητικότητα της μπαταρίας και άλλες μεταβλητές.

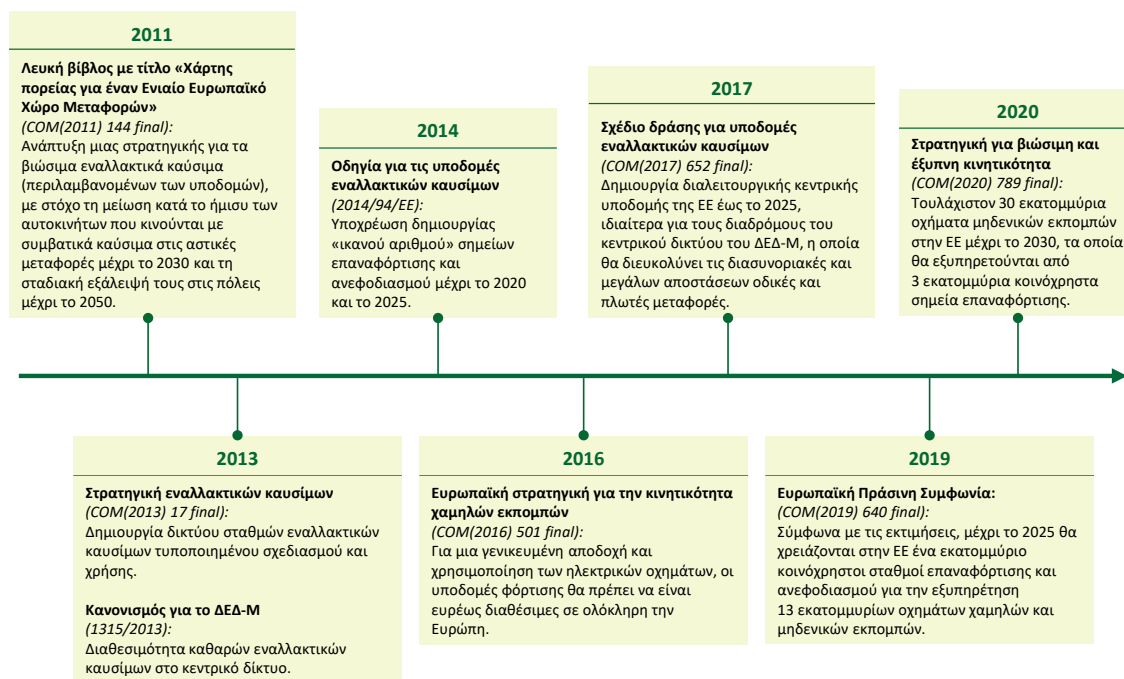
Πηγή: «Recharge EU: How many charge points will Europe and its Member States need in the 2020s», T&E, Ιανουάριος 2020.

Η απάντηση της ΕΕ στο παράδοξο «της κότας και του αβγού»

08 Κάθε κράτος μέλος είναι αρμόδιο για τη χάραξη και την υλοποίηση της εθνικής πολιτικής του για τα εναλλακτικά καύσιμα, εντός του πλαισίου που καθορίζει η ενωσιακή νομοθεσία. Αυτή μπορεί να περιλαμβάνει διάφορα μέτρα, όπως φορολογικές ελαφρύνσεις και επιχορηγήσεις για την αγορά ηλεκτρικών οχημάτων, και την κατασκευή υποδομών φόρτισης.

09 Η Επιτροπή, ωστόσο, έχει καθοδηγητικό ρόλο όσον αφορά τη συνολική πολιτική της ΕΕ για τα εναλλακτικά καύσιμα. Οι αρμοδιότητες της περιλαμβάνουν την εκπόνηση και διαπραγμάτευση των σχετικών νομοθετικών προτάσεων. Η Πράσινη Συμφωνία είναι το τελευταίο μιας σειράς εγγράφων πολιτικής της ΕΕ που αφορούν την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (βλέπε [γράφημα 1](#)). Η προστιθέμενη αξία από τη δράση της ΕΕ στον τομέα αυτό είναι ότι οι υποδομές εναλλακτικών καυσίμων αποτελούν μια υπερεθνική πρόκληση, αλλά τα μεμονωμένα κράτη μέλη δεν διαθέτουν τα εργαλεία που απαιτούνται για τον συντονισμό σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Αυτό που μπορεί να κάνει η Επιτροπή είναι να εγκρίνει κοινά πρότυπα που εξασφαλίζουν τη διαλειτουργικότητα, να συντονίσει και να υποστηρίξει την ανάπτυξη από τα κράτη μέλη υποδομών ηλεκτρικής φόρτισης και να παρακολουθεί τη σχετική πρόοδο.

Γράφημα 1 – Τα έγγραφα πολιτικής της ΕΕ που αφορούν τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων



Πηγή: ΕΕΣ.

10 Η οδηγία του 2014 για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων¹⁰ αποτελεί ένα καθοριστικό εργαλείο πολιτικής στο πλαίσιο της συνολικής στρατηγικής της ΕΕ για την ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών ηλεκτρικής φόρτισης. Στόχος της οδηγίας είναι η διόρθωση μιας αστοχίας της αγοράς, η οποία δεν μπορεί να περιγραφεί καλύτερα παρά μόνο χαρακτηριζόμενη ως το παράδοξο «της κότας και του αβγού»: αφενός, η διεύθυνση των ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά περιορίζεται από τη μη διαθεσιμότητα υποδομών φόρτισης και, αφετέρου, οι επενδύσεις σε αυτού του είδους τις υποδομές απαιτούν μεγαλύτερη βεβαιότητα σχετικά με τον βαθμό αυτής της διεύθυνσης. Η ανάπτυξη των υποδομών φόρτισης κατά τρόπο που να συμβαδίζει με τον ρυθμό διάδοσης των ηλεκτρικών οχημάτων αποτελεί καταλυτικό παράγοντα για τη στροφή προς τα εναλλακτικά καύσιμα.

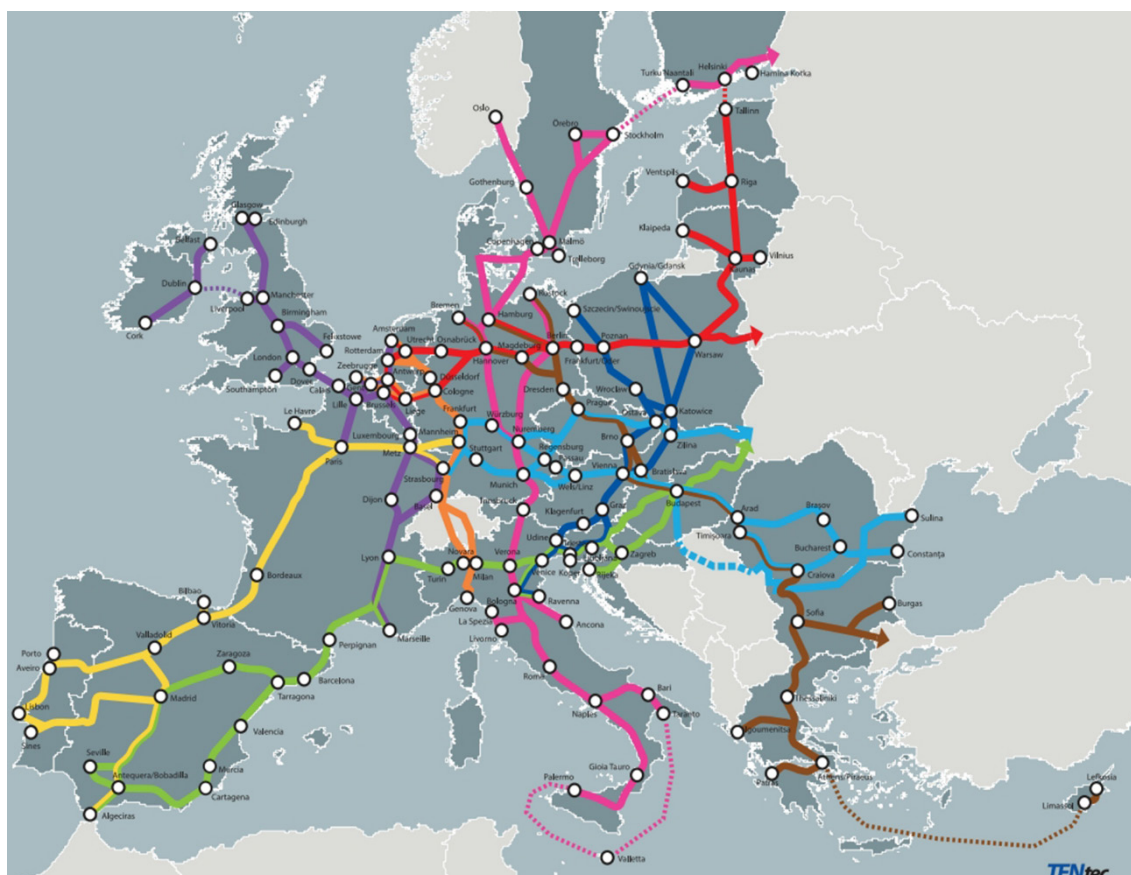
11 Στο άρθρο 39, παράγραφος 2, στοιχείο γ), του κανονισμού του 2013 σχετικά με το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)¹¹, ενός εργαλείου καθοριστικής

¹⁰ Οδηγία 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

¹¹ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

σημασίας για την ενωσιακή πολιτική που αφορά την ανάπτυξη υποδομών, τα «διαθέσιμα εναλλακτικά καθαρά καύσιμα» περιλαμβάνονται ως απαίτηση υποδομής για τις οδικές μεταφορές, ιδίως στο πλαίσιο του «κεντρικού» δικτύου, που πρέπει να ολοκληρωθεί μέχρι το 2030. Το «εκτεταμένο» δίκτυο, που πρέπει να ολοκληρωθεί μέχρι το 2050, έχει ως στόχο να διασφαλίσει την προσβασιμότητα και συνδεσιμότητα όλων των περιφερειών της ΕΕ. Το κεντρικό δίκτυο απαρτίζεται από εκείνα τα τμήματα του εκτεταμένου δικτύου που είναι ύψιστης στρατηγικής σημασίας για την επίτευξη των στόχων του ΔΕΔ-Μ. Στους δρόμους μήκους σχεδόν 50 000 χλμ. του κεντρικού δικτύου, εντάσσονται εννέα πολυτροπικοί διάδρομοι που περιλαμβάνουν τις σπουδαιότερες οδικές αρτηρίες που διασχίζουν την ΕΕ (βλέπε [εικόνα 1](#)). Για τη διευκόλυνση της συντονισμένης υλοποίησης των διαδρόμων, η Επιτροπή διορίζει εννέα ευρωπαϊούς συντονιστές διαδρόμων του κεντρικού δικτύου (καθένας από τους οποίους εποπτεύει την υλοποίηση ενός διαδρόμου).

Εικόνα 1 – Διάδρομοι του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ



Ατλαντικού, Βαλτικής-Αδριατικής, Μεσογείου, Βόρειας Θάλασσας-Βαλτικής, Βόρειας Θάλασσας-Μεσογείου, Ανατολής-Ανατολικής Μεσογείου, Ρήνου-Άλπεων, Ρήνου-Δούναβη, Σκανδιναβίας-Μεσογείου.

Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

12 Στο σχέδιο δράσης για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων του 2017, η Επιτροπή υπολόγιζε ότι θα απαιτούνταν έως και 3,9 δισεκατομμύρια ευρώ για υποδομές ηλεκτρικής φόρτισης μέχρι το 2020 και πιθανώς επιπλέον 2,7 έως 3,8 δισεκατομμύρια ετησίως από το 2021, αναλόγως του μεριδίου των υποδομών ταχείας φόρτισης. Ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΜΣΕ), υπό την άμεση διαχείριση της Επιτροπής, παρέχει χρηματοδοτική στήριξη για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων¹². Μεταξύ 2014 και Δεκεμβρίου 2020, από τον ΜΣΕ είχαν χορηγηθεί περί τα 698 εκατομμύρια ευρώ για τα εναλλακτικά καύσιμα στις οδικές μεταφορές (βλέπε [πίνακα 2](#)). Από το ποσό αυτό περί τα 343 εκατομμύρια ευρώ διοχετεύθηκαν σε έργα ανάπτυξης υποδομών ηλεκτρικής φόρτισης ή σε έργα που συνδύαζαν τον ηλεκτρισμό με άλλα εναλλακτικά καύσιμα (συμπιεσμένο φυσικό αέριο, υγροποιημένο φυσικό αέριο ή υδρογόνο). Νέες προσκλήσεις στο πλαίσιο του ΜΣΕ για την υποστήριξη της ανάπτυξης κοινόχρηστων υποδομών φόρτισης αναμένονται μετά το 2020, στο πλαίσιο της Πράσινης Συμφωνίας. Επιπλέον, ένα αξιολογημένο στοιχείο του σχεδιασμού του Μηχανισμού Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας υπό το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο της περιόδου 2021-2027 είναι η στήριξη που παρέχει η ΕΕ για την κατασκευή 1 εκατομμυρίου κοινόχρηστων σημείων φόρτισης μέχρι το 2025¹³.

¹² Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11 Δεκεμβρίου 2013, για τη σύσταση του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη».

¹³ COM(2020) 575 final, με τίτλο «Ετήσια στρατηγική για τη βιώσιμη ανάπτυξη 2021».

Πίνακας 2 – Επιχορηγήσεις που παρέιχε ο ΜΣΕ για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων στο πλαίσιο των οδικών μεταφορών την περίοδο 2014-2020 (σε εκατ. ευρώ)

Είδος καυσίμου	Έργα	Εκτιμώμενο κόστος	Συνεισφορά της ΕΕ	Ποσοστό επί της συνολικής συνεισφοράς της ΕΕ
Ηλεκτρισμός	38	1 215	280	40 %
Συμπιεσμένο φυσικό αέριο / Υγροποιημένο φυσικό αέριο	32	606	235	34 %
Υδρογόνο	11	416	120	17 %
Συνδυασμός ηλεκτρισμού με άλλα εναλλακτικά καύσιμα	6	307	63	9 %
Υγροποιημένο πετρελαϊκό αέριο	2	3	1	0 %
Σύνολο	89	2 547	698¹	100 %

¹ Το σύνολο περιλαμβάνει περί τα 38 εκατομμύρια ευρώ για τέσσερα έργα, τα οποία, μολονότι είχαν ήδη επιλεγεί από την Επιτροπή, τον Δεκέμβριο του 2020 παρέμεναν ακόμη στο προπαρασκευαστικό στάδιο της επιχορήγησής τους.

Πηγή: Ανάλυση του ΕΕΣ, βάσει στοιχείων που παρέιχε ο INEA, Δεκέμβριος 2020.

13 Όσον αφορά τα οχήματα, η αγορά της ηλεκτροκίνησης έχει ενισχυθεί χάρη στη νομοθεσία της ΕΕ σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων ως προς τις εκπομπές CO₂ που ισχύουν για τα νέα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ημιφορτηγά. Η τιμή-στόχος των 130 g CO₂/χλμ. για το 2015 μειώθηκε στα 95 g CO₂/χλμ. από το 2020 και εξής, με περαιτέρω μειώσεις να προβλέπονται για το 2025 και το 2030¹⁴. Παράλληλα με ένα σύστημα κινήτρων και ποινών για τους κατασκευαστές αυτοκινήτων, η νομοθεσία αυτή αναμένεται να διαδραματίσει καταλυτικό ρόλο στην αύξηση του αριθμού των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, τα οποία με τη σειρά τους αποτελούν τον κύριο παράγοντα της ζήτησης πρόσθετων υποδομών φόρτισης. Η Επιτροπή έχει εξαγγείλει την

¹⁴ Κανονισμός (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

αναθεώρηση των προτύπων επιδόσεων των αυτοκινήτων ως προς τις εκπομπές CO₂ για τα μέσα του 2021¹⁵.

¹⁵ COM(2020) 789 final.

Εμβέλεια και τρόπος προσέγγισης του ελέγχου

14 Σκοπός του ελέγχου μας ήταν να προσδιοριστεί η αποτελεσματικότητα της στήριξης που παρέχει η Επιτροπή για την ανάπτυξη, σε ολόκληρη την ΕΕ, δημοσίως προσβάσιμων υποδομών για τη φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων (με μπαταρία και υβριδικών με ρευματολήπτη). Εξετάσαμε τα δύο βασικά ζητήματα που συνδέονται με τη στήριξη που παρέχει η Επιτροπή, ήτοι:

- ο τον τρόπο με τον οποίο εγκρίνει πρότυπα και συντονίζει και υποστηρίζει την ανάπτυξη των υποδομών ηλεκτρικής φόρτισης από τα κράτη μέλη, και
- ο τον τρόπο με τον οποίο διαχειρίζεται τη χρηματοδότηση που παρέχεται μέσω του ΜΣΕ για τις υποδομές ηλεκτρικής φόρτισης.

15 Ο έλεγχος επικεντρώθηκε στη δράση που ανέπτυξε η ΕΕ την περίοδο 2014-2020 σε έναν τομέα μεγάλου δημόσιου και θεσμικού ενδιαφέροντος. Η έκθεσή μας παρέχει στοιχεία που μπορούν να αξιοποιηθούν κατά την επικείμενη αναθεώρηση της βασικής νομοθεσίας που ισχύει στον τομέα αυτό (της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και του κανονισμού σχετικά με το ΔΕΔ-Μ), καθώς και κατά τις εργασίες σχεδιασμού και υλοποίησης του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου της περιόδου 2021-2027. Θα βοηθήσει την Επιτροπή να υποστηρίξει αποτελεσματικότερα την ανάπτυξη των κοινόχρηστων υποδομών φόρτισης σε όλη την ΕΕ, λαμβανομένων ιδίως υπόψη των στόχων της Πράσινης Συμφωνίας και της αναμενόμενης σημαντικής αύξησης της ηλεκτροκίνησης τα επόμενα χρόνια.

16 Βασικός ελεγχόμενός μας ήταν η Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών (ΓΔ MOVE) της Επιτροπής, που είναι αρμόδια για την πολιτική υποδομών εναλλακτικών καυσίμων της ΕΕ, περιλαμβανομένων των κονδυλίων που παρέχει ο ΜΣΕ στον τομέα αυτό με την υποστήριξη του Εκτελεστικού Οργανισμού Καινοτομίας και Δικτύων (INEA). Για τον έλεγχό μας συλλέξαμε πληροφορίες από διάφορες πηγές: την Επιτροπή, τις εθνικές αρχές, τους δικαιούχους κονδυλίων του ΜΣΕ και άλλους ενδιαφερόμενους. Αναλύσαμε τις διαδικασίες που εφαρμόζει η Επιτροπή για την εκτίμηση των αναγκών σε υποδομές και τη διοχέτευση της χρηματοδότησης σε έργα υποδομών φόρτισης, και δοκιμάσαμε τόσο τη λειτουργία αυτών των διαδικασιών όσο και την υλοποίηση δείγματος 11 έργων, αξίας που προσέγγιζε τα 130 εκατομμύρια ευρώ ή το 46 % του συνόλου των επιχορηγήσεων του ΜΣΕ σε υποδομές φόρτισης. Ως κριτήρια για την επιλογή των έργων, που συντονίζουν έξι δικαιούχοι στη Γερμανία,

στην Ιταλία, στις Κάτω Χώρες, στην Πορτογαλία, στη Σλοβακία και στην Ισπανία, χρησιμοποιήσαμε τη σημαντικότητα, τη συνάφεια, την κατάσταση υλοποίησης και τη γεωγραφική κατανομή. Πέραν αυτών των δικαιούχων έργων, συνομιλήσαμε με εθνικές αρχές σε αυτά τα έξι κράτη μέλη τα οποία, αν και δεν ήταν ελεγχόμενοι μας, μάς παρείχαν πληροφορίες χρήσιμες για την αξιολόγηση του έργου της Επιτροπής.

17 Επιπλέον, προκειμένου να δοκιμάσουμε άμεσα τις συγχρηματοδοτούμενες από την ΕΕ υποδομές φόρτισης, οδηγήσαμε ένα ηλεκτρικό όχημα με προορισμό σταθμούς φόρτισης στη Γερμανία, στη Γαλλία και στην Ιταλία (βλέπε [πλαίσιο 2](#)). Οι περιορισμοί στις μετακινήσεις εξαιτίας της COVID-19 δεν μας επέτρεψαν να ελέγξουμε ομοίως επιτόπου σταθμούς φόρτισης στις Κάτω Χώρες, στην Ισπανία, στην Πορτογαλία και στη Σλοβακία.

18 Ο έλεγχός μας δεν κάλυψε τις τιμές-στόχο για τις εκπομπές και τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, την ανάπτυξη μπαταριών και τη σχετική έρευνα, την παραγωγή και τη διανομή του ηλεκτρισμού που χρειάζεται για τους σταθμούς φόρτισης.

Παρατηρήσεις

Παρά την αύξηση του αριθμού των σταθμών φόρτισης και την εναρμόνιση των ρευματοληπτών, η ανομοιογενής ανάπτυξη των υποδομών φόρτισης αποτελεί πρόσκομμα για τις μετακινήσεις με ηλεκτρικά οχήματα στην ΕΕ

19 Στην παρούσα ενότητα, αξιολογήσαμε την αποτελεσματικότητα της δράσης της Επιτροπής για τον καθορισμό κοινών προτύπων, τον συντονισμό και την υποστήριξη της από μέρους των κρατών μελών ανάπτυξης υποδομών ηλεκτρικής φόρτισης και την παρακολούθηση της σχετικής προόδου.

Δεν έχουν τεθεί σαφείς και συνεπείς τιμές-στόχος για τις υποδομές φόρτισης σε επίπεδο ΕΕ

20 Η αρχική πρόταση της Επιτροπής για την οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων¹⁶ περιλάμβανε έναν ελάχιστο αριθμό σημείων φόρτισης σε κάθε κράτος μέλος και ένα σύνολο 800 000 τέτοιων σημείων σε ολόκληρη την ΕΕ μέχρι το 2020. Επιπλέον, στην εκτίμηση επιπτώσεων¹⁷ που συνόδευε την πρόταση επισημαινόταν ότι ο μη καθορισμός δεσμευτικών τιμών-στόχου για τις υποδομές θα περιόριζε την αποτελεσματικότητα της πολιτικής και ότι η αναγνώριση μεγάλου βαθμού διακριτικής ευχέρειας στα κράτη μέλη θα αποτελούσε ενδεχομένως πρόσκομμα για την ικανοποιητική επίτευξη των ειδικών και των γενικών στόχων.

21 Ωστόσο, η αρχική πρόταση της Επιτροπής δεν ελήφθη υπόψη από τους συννομοθέτες: όπως εγκρίθηκε το 2014, η οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων δεν καθορίζει ελάχιστο αριθμό σημείων φόρτισης. Αντ' αυτού, αναμενόταν από τα κράτη μέλη να αναπτύξουν έναν «ικανό» αριθμό τέτοιων σημείων (βλέπε [πλαίσιο 1](#)). Στο προοίμιο συνιστάται ενδεικτικά η αναλογία ενός δημοσίως προσβάσιμου σημείου φόρτισης ανά 10 ηλεκτρικά οχήματα, χωρίς να απαιτείται να λαμβάνονται υπόψη η γεωγραφική κατανομή, η πυκνότητα του πληθυσμού ή η κάλυψη του δικτύου. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με τη συνιστώμενη στην οδηγία μέση απόσταση μεταξύ σημείων φόρτισης στο κεντρικό δίκτυο του ΔΕΔ-

¹⁶ COM(2013) 18 final της 24.1.2013.

¹⁷ SWD(2013) 5 final της 22.2.2016.

Μ για τον ανεφοδιασμό με συμπιεσμένο και υγροποιημένο φυσικό αέριο (150 και 400 χλμ. αντίστοιχα).

Πλαίσιο 1

Στόχοι της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων όσον αφορά την ηλεκτρική ενέργεια (άρθρο 4, παράγραφοι 1 και 2)

- 1) Τα κράτη μέλη διασφαλίζουν, μέσω των εθνικών τους πλαισίων πολιτικής, ότι, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020, υπάρχει ικανός αριθμός σημείων επαναφόρτισης για το κοινό, προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι τα ηλεκτρικά οχήματα μπορούν να κυκλοφορούν τουλάχιστον σε αστικές/προαστιακές και σε άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, εντός δικτύων που καθορίζουν τα κράτη μέλη. Ο αριθμός αυτών των σημείων επαναφόρτισης θα προσδιοριστεί λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τον αριθμό των ηλεκτρικών οχημάτων που εκτιμάται ότι θα είναι ταξινομημένα έως το τέλος του 2020, όπως ορίζεται στα εθνικά τους πλαίσια πολιτικής, καθώς και τις βέλτιστες πρακτικές και συστάσεις που εκδίδει η Επιτροπή. Εφόσον απαιτείται, θα λαμβάνονται υπόψη οι ειδικές ανάγκες που αφορούν την εγκατάσταση των δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης σε σταθμούς των δημόσιων μέσων μεταφοράς.
- 2) Η Επιτροπή θα αξιολογήσει την εφαρμογή των απαιτήσεων της παραγράφου 1 και, συναρτήσει αυτής, θα υποβάλει πρόταση για την τροποποίηση της οδηγίας, λαμβάνοντας υπόψη την εξέλιξη της αγοράς των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι σε κάθε κράτος μέλος θα προστεθούν επιπλέον δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, σε αστικούς/προαστιακούς οικισμούς και άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές, τουλάχιστον στο υφιστάμενο δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

22 Η οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων αναγνωρίζει στα κράτη μέλη διακριτική ευχέρεια ως προς τον καθορισμό των κριτηρίων της δημόσιας προσβασιμότητας και την ισχύ των σημείων φόρτισης και δεν κάνει καμία διάκριση μεταξύ των διαφόρων ειδών ηλεκτρικών οχημάτων. Αυτό δυσχεραίνει τη σωστή εκτίμηση των αναγκών σε υποδομές, την αξιολόγηση της ακρίβειας των αναφερόμενων στοιχείων και τις συγκρίσεις μεταξύ χωρών:

- α) Στην οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων ένα «δημοσίως προσβάσιμο σημείο επαναφόρτισης» παρέχει πρόσβαση στους χρήστες χωρίς διακρίσεις, σε ολόκληρη την ΕΕ, με πιθανές διαφορές στην επαλήθευση ταυτότητας, στους όρους χρήσης και στην πληρωμή. Συνεπεία του

γενικού χαρακτήρα αυτού του ορισμού, κάποια κράτη μέλη ορίζουν ότι κοινόχρηστα σημεία φόρτισης είναι αυτά που βρίσκονται σε κοινόχρηστους χώρους και είναι προσβάσιμα 24 ώρες το 24ωρο και επτά ημέρες την εβδομάδα, ενώ «ημι-κοινόχρηστα» είναι αυτά που είναι προσβάσιμα σε καθορισμένες ώρες και υπόκεινται σε περιορισμούς ως προς τη χρήση τους (όπως η απαίτηση χρήσης σχετικού χώρου στάθμευσης, ξενοδοχείου ή εμπορικού κέντρου). Άλλα κράτη μέλη δεν κάνουν αυτή τη διάκριση και θεωρούν ως κοινόχρηστα σημεία φόρτισης όλα όσα δεν είναι ιδιωτικά.

- β) Η οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων διακρίνει μεταξύ σημείων φόρτισης «κανονικής» (< 22 kW) και «υψηλής» (> 22 kW) ισχύος, μολονότι πολλές είναι ακόμη οι χρησιμοποιούμενες κατηγορίες. Πράγματι, η οδηγία θεωρεί ισοδύναμα τα σημεία φόρτισης ισχύος χαμηλότερης των 22 kW με αυτά που έχουν ισχύ 350 kW, παρά τη σημαντική διαφορά τους στην ταχύτητα φόρτισης.
- γ) Η οδηγία δεν κάνει διάκριση μεταξύ ηλεκτρικών οχημάτων με μπαταρία και υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων με ρευματολήπτη, τα οποία διαφέρουν σημαντικά μεταξύ τους ως προς τον τρόπο φόρτισης. Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη, τα ηλεκτρικά οχήματα με μπαταρία χρειάζονται σχεδόν τετραπλάσια ενέργεια από ό,τι τα υβριδικά με ρευματολήπτη στη διάρκεια μιας συνήθους εβδομάδας¹⁸.

23 Ο κανονισμός σχετικά με το ΔΕΔ-Μ δεν περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων. Αναφέρεται γενικώς σε «διαθέσιμα εναλλακτικά καθαρά καύσιμα» στο κεντρικό δίκτυο και επισημαίνει ότι οι οδικές υποδομές ενδέχεται να περιλαμβάνουν εξοπλισμό ανεφοδιασμού ή επαναφόρτισης οχημάτων με εναλλακτικούς κινητήρες στο εκτεταμένο δίκτυο. Δεν κάνει διάκριση μεταξύ των διαφόρων ειδών εναλλακτικών καυσίμων, ούτε ορίζει τι εννοείται με τον όρο «διαθέσιμα». Στο πλαίσιο πρόσφατου ελέγχου σχετικά με τα οδικά δίκτυα στην ΕΕ¹⁹, καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ δεν ορίζει σαφείς απαιτήσεις για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων.

¹⁸ «Recharge EU: How many charge points will Europe and its Member States need in the 2020s», T&E, Ιανουάριος 2020.

¹⁹ Ειδική έκθεση 09/2020, με τίτλο «Κεντρικό οδικό δίκτυο της ΕΕ: συντομότερες μεν οι μετακινήσεις, το δίκτυο ωστόσο δεν είναι ακόμη πλήρως λειτουργικό», σημείο 42.

24 Το σχέδιο δράσης για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων που εκπόνησε η Επιτροπή το 2017²⁰ αναγνώριζε ότι «θα πρέπει να γίνει αποτελεσματική χρήση της προσέγγισης του ΔΕΔ-Μ, προκειμένου να δημιουργηθεί ο βασικός κορμός των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού σε ολόκληρη την ΕΕ το αργότερο έως το 2025. Η έννοια των διαδρόμων επιτρέπει τον εντοπισμό ελλείψεων από την άποψη της διασυνοριακής κινητικότητας μεγάλων αποστάσεων και τη συμμετοχή όλων των σχετικών ενδιαφερόμενων φορέων [...]». Παρ' όλα αυτά, ούτε η οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων ούτε ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ αναθέτουν συγκεκριμένο ρόλο στους ευρωπαϊούς συντονιστές των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου όσον αφορά τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων κατά μήκος των διαδρόμων τους. Από ανάλυση των προγραμμάτων εργασίας για τους διαδρόμους που είχαν εκπονήσει οι συντονιστές για το 2020 διαπιστώσαμε ότι αυτά δεν περιείχαν συγκρίσιμες πληροφορίες, δεδομένα και εκτιμήσεις σχετικά με τη διαθεσιμότητα υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

Μέχρι σήμερα η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να εξασφαλίσει ότι τα εθνικά σχέδια χαρακτηρίζονται από συνέπεια και συνάφεια, θεωρούμενα υπό το πρίσμα της ΕΕ

25 Η οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων υποχρέωνε τα κράτη μέλη να εκπονήσουν εθνικά πλαίσια πολιτικής (ΕΠΠ) για την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων. Τα κράτη μέλη όφειλαν να κοινοποιήσουν τα εθνικά πλαίσια πολιτικής τους στην Επιτροπή έως τις 18 Νοεμβρίου 2016, περιλαμβάνοντας μάλιστα και το σχέδιο ανάπτυξης των σχετικών υποδομών. Ενώ η Επιτροπή είναι υπεύθυνη για την αξιολόγηση της συνάφειας μεταξύ των διαφόρων ΕΠΠ σε ενωσιακό επίπεδο, η οδηγία δεν της αναθέτει συγκεκριμένη εντολή, ούτε σαφείς εξουσίες επιβολής από την άποψη αυτή, αναφέροντας απλώς ότι αυτή επικουρεί τα κράτη μέλη κατά την υποβολή εκθέσεων ως προς τα εθνικά πλαίσια πολιτικής, καθώς και στους τομείς στους οποίους χρειάζεται η συνεργασία τους. Η Επιτροπή επικοινωνεί με τα κράτη μέλη μέσω της Επιτροπής Υποδομών Εναλλακτικών Καυσίμων και του Φόρουμ Βιώσιμων Μεταφορών (ομάδας εμπειρογνομώνων στην οποία μετέχουν εκπρόσωποι της Επιτροπής και των κρατών μελών και 32 ενώσεις εμπειρογνομώνων).

26 Η Επιτροπή παρείχε στα κράτη μέλη λεπτομερείς οδηγίες για την εκπόνηση των ΕΠΠ. Ολοκλήρωσε την αξιολόγηση των περισσότερων εξ αυτών τον Νοέμβριο

²⁰ COM(2017) 652 final.

του 2017, και εξέτασε τη συνέχεια που είχε δοθεί τον Φεβρουάριο του 2019²¹. Συνολικά, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η πληρότητα, η συνάφεια και η φιλοδοξία των ΕΠΠ διαφοροποιούνταν σημαντικά, γεγονός που θα μπορούσε να οδηγήσει σε κατακερματισμό της αγοράς στην ΕΕ. Η Επιτροπή διαπίστωσε τα εξής:

- α) Δύο κράτη μέλη (Ισπανία και Σουηδία) δεν είχαν ορίσει τιμή-στόχο για το 2020 όσον αφορά τα σημεία φόρτισης, ενώ εκτιμήσεις παρέθεταν μόνο στις εκθέσεις υλοποίησης των ΕΠΠ του 2019 που είχαν καταρτιστεί σε μεταγενέστερο στάδιο.
- β) Μολονότι η οδηγίες της Επιτροπής πρότειναν τον προσδιορισμό των αναγκών όσον αφορά τις υποδομές και τα οχήματα για το 2020, το 2025 και το 2030, μόνο 11 ΕΠΠ περιείχαν τιμές-στόχο και εκτιμήσεις για το 2025 και το 2030.
- γ) Ο βαθμός φιλοδοξίας διέφερε σημαντικά μεταξύ των ΕΠΠ, με εκτιμώμενα συνολικά μερίδια της αγοράς για τα ηλεκτρικά οχήματα σε σχέση με τον συνολικό στόλο, για το 2020, κυμαινόμενα από 0,02 % έως 9,22 %.
- δ) Μόνο δέκα ΕΠΠ είχαν θέσει τιμές-στόχο που θα εξασφάλιζαν τουλάχιστον ένα δημοσίως προσβάσιμο σημείο φόρτισης ανά 10 ηλεκτρικά οχήματα μέχρι το 2020.

27 Μολονότι στις οδηγίες της η Επιτροπή ζητούσε από τα κράτη μέλη να αναφέρουν στοιχεία σχετικά με τη γεωγραφική κατανομή των σημείων φόρτισης εκάστου, αναφέροντας κατά πόσο αυτά κάλυπταν το κεντρικό και το εκτεταμένο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, μόνο επτά κράτη μέλη είχαν υποβάλει επαρκείς και πλήρεις πληροφορίες. Παρά τα περιορισμένα στοιχεία που διέθετε η Επιτροπή από την άποψη αυτή, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, εφαρμόζοντας το κριτήριο των 60 χλμ., που κατά τις εκτιμήσεις των Κοινού Κέντρου Ερευνών αποτελεί τη μέγιστη απόσταση μεταξύ δύο σημείων φόρτισης, η κάλυψη του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ μέχρι το 2025 φαινόταν να εξελίσσεται κανονικά. Ωστόσο, τμήματα του κεντρικού δικτύου ενδέχεται να παραμείνουν χωρίς τις ελάχιστες υποδομές φόρτισης, εάν δεν ληφθούν πρόσθετα μέτρα. Η Επιτροπή επισήμανε τις σημαντικές διαφορές που υπάρχουν στην πυκνότητα των σημείων φόρτισης μεταξύ γειτονικών χωρών και εντόπισε προβλήματα διασυννοριακής συνέχειας μεταξύ 14 ζευγών κρατών μελών.

²¹ SWD(2017) 365 final της 8.11.2017 και SWD(2019) 29 final της 13.2.2019 με τα ΕΠΠ τεσσάρων κρατών μελών (Ελλάδας, Μάλτας, Ρουμανίας και Σλοβενίας), που δεν είχαν τηρήσει την αρχική προθεσμία κοινοποίησης της 1ης Οκτωβρίου 2017.

28 Βάσει της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, η Επιτροπή δημοσιεύει και ενημερώνει τακτικά τις πληροφορίες σχετικά με τους εθνικούς «στόχους και σκοπούς» που υποβάλλει κάθε κράτος μέλος στο οικείο ΕΠΠ. Τα κράτη μέλη όφειλαν να αναφέρουν στοιχεία σχετικά με την πρόοδο ως προς την επίτευξη των τιμών-στόχου μέχρι τον Νοέμβριο του 2019, και η Επιτροπή όφειλε να αξιολογήσει αυτές τις εκθέσεις μέχρι τον Νοέμβριο του 2020. Ένας από τους στόχους αυτής της αξιολόγησης ήταν να συναχθούν στοιχεία που θα συνέβαλλαν στην επανεξέταση της οδηγίας που απαιτούνταν να γίνει έως τα τέλη του 2020. Ωστόσο, κατά τον χρόνο του ελέγχου μας, η αξιολόγηση της Επιτροπής βρισκόταν ακόμη σε εξέλιξη, καθώς αρκετά κράτη μέλη είχαν καθυστερήσει σημαντικά να υποβάλουν τις εκθέσεις τους. Σύμφωνα με την Επιτροπή, η επανεξέταση της οδηγίας (αξιολόγηση και εκτίμηση επιπτώσεων) δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί, και μια πρόταση αναθεώρησής της θα μπορούσε να εγκριθεί έως τον Ιούνιο του 2021.

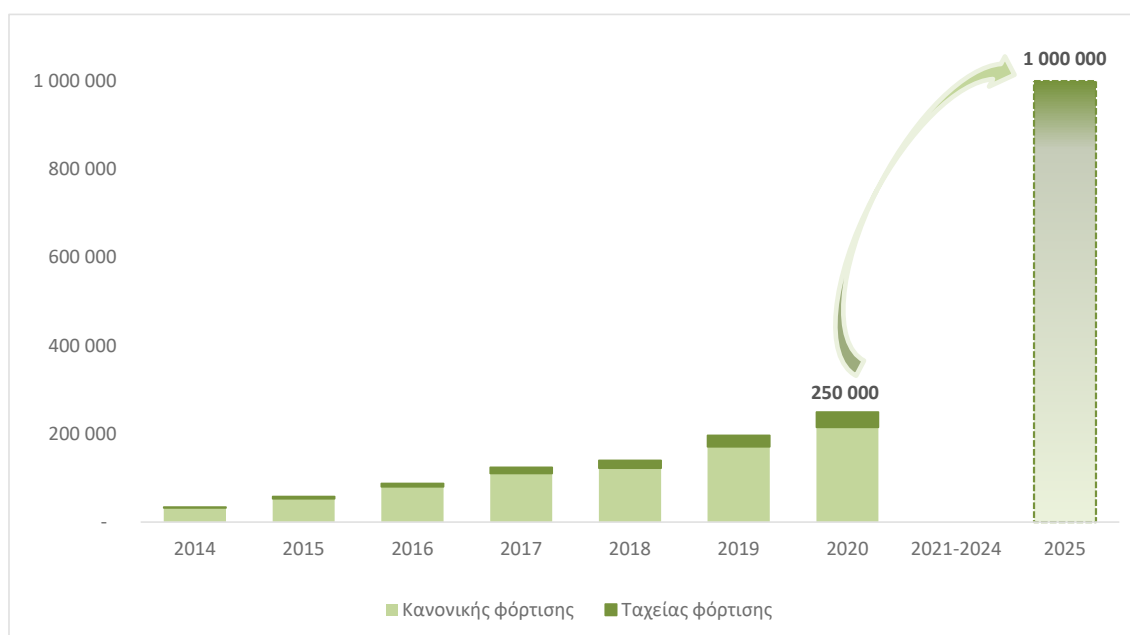
Μολονότι το δίκτυο φόρτισης επεκτείνεται, σημαντικές είναι οι διαφορές στην ανάπτυξή του σε ολόκληρη την ΕΕ

29 Στο σχέδιο δράσης για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων του 2017, η Επιτροπή εκτιμούσε ότι ο αριθμός των δημοσίως προσβάσιμων σημείων φόρτισης θα έπρεπε να αυξηθεί από τα τότε 118 000 σε 440 000 το 2020 και σε περίπου 2 εκατομμύρια το 2025. Με την Πράσινη Συμφωνία του 2019 η εκτίμηση για το 2025 επικαιροποιήθηκε σε 1 εκατομμύριο δημοσίως προσβάσιμων σημείων φόρτισης. Στη Στρατηγική για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα του 2020 διαπιστώνεται η ανάγκη για 3 εκατομμύρια τέτοιων σημείων μέχρι το 2030.

30 Ωστόσο, εξακολουθεί να υπάρχει σημαντική αβεβαιότητα όσον αφορά αυτές τις εκτιμήσεις και τι χρειάζεται να γίνει ώστε να επιτευχθούν οι καθορισθείσες τιμές-στόχος. Η ΕΕ δεν διαθέτει έναν συνολικό στρατηγικό χάρτη πορείας για την ηλεκτροκίνηση, ούτε μια ολοκληρωμένη πολιτική για τα οχήματα, τις υποδομές, τα δίκτυα, τις μπαταρίες, τα οικονομικά κίνητρα, τις πρώτες ύλες και τις ψηφιακές υπηρεσίες. Ένα τέτοιο έγγραφο θα περιμέναμε να περιλαμβάνει εκτιμήσεις του απαιτούμενου αριθμού, του είδους και της πυκνότητας των δημοσίως προσβάσιμων σημείων φόρτισης, καθώς και του συνολικού κόστους. Οι εκτιμήσεις αυτές θα λάμβαναν υπόψη παράγοντες όπως το εκτιμώμενο μερίδιο των ηλεκτρικών οχημάτων με μπαταρία και των υβριδικών με ρευματολήπτη, δεδομένου ότι αυτά έχουν διαφορετικές ανάγκες φόρτισης, τη χωρητικότητα του δικτύου και τις εξελίξεις στη χωρητικότητα των μπαταριών που επηρεάζουν την αυτονομία των οχημάτων.

31 Στο **γράφημα 2** φαίνεται ότι ο αριθμός των δημοσίως προσβάσιμων σημείων φόρτισης στην ΕΕ των 27 και στο Ηνωμένο Βασίλειο αυξήθηκε από σχεδόν 34 000 το 2014 σε 250 000 τον Σεπτέμβριο του 2020 (εκ των οποίων το 14 % είναι «υψηλής ισχύος» σύμφωνα με την οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, ήτοι άνω των 22 kW). Ο αριθμός αυτός είναι σημαντικά χαμηλότερος από τα 440 000 σημεία φόρτισης που προβλέπονταν στο σχέδιο δράσης του 2017. Εάν η ανάπτυξη υποδομών συνεχίσει να ακολουθεί την τάση της περιόδου 2014-2020, θα υπάρξει σοβαρός κίνδυνος να μην επιτευχθεί η τιμή-στόχος του 1 εκατομμυρίου κοινόχρηστων σημείων φόρτισης μέχρι το 2025. Για την κάλυψη αυτής της διαφοράς, θα χρειαστούν περί τα 150 000 νέα σημεία κάθε χρόνο, ή περίπου 3 000 την εβδομάδα.

Γράφημα 2 – Σημεία φόρτισης (ΕΕ των 27 και Ηνωμένο Βασίλειο) και τιμή-στόχος της Πράσινης Συμφωνίας

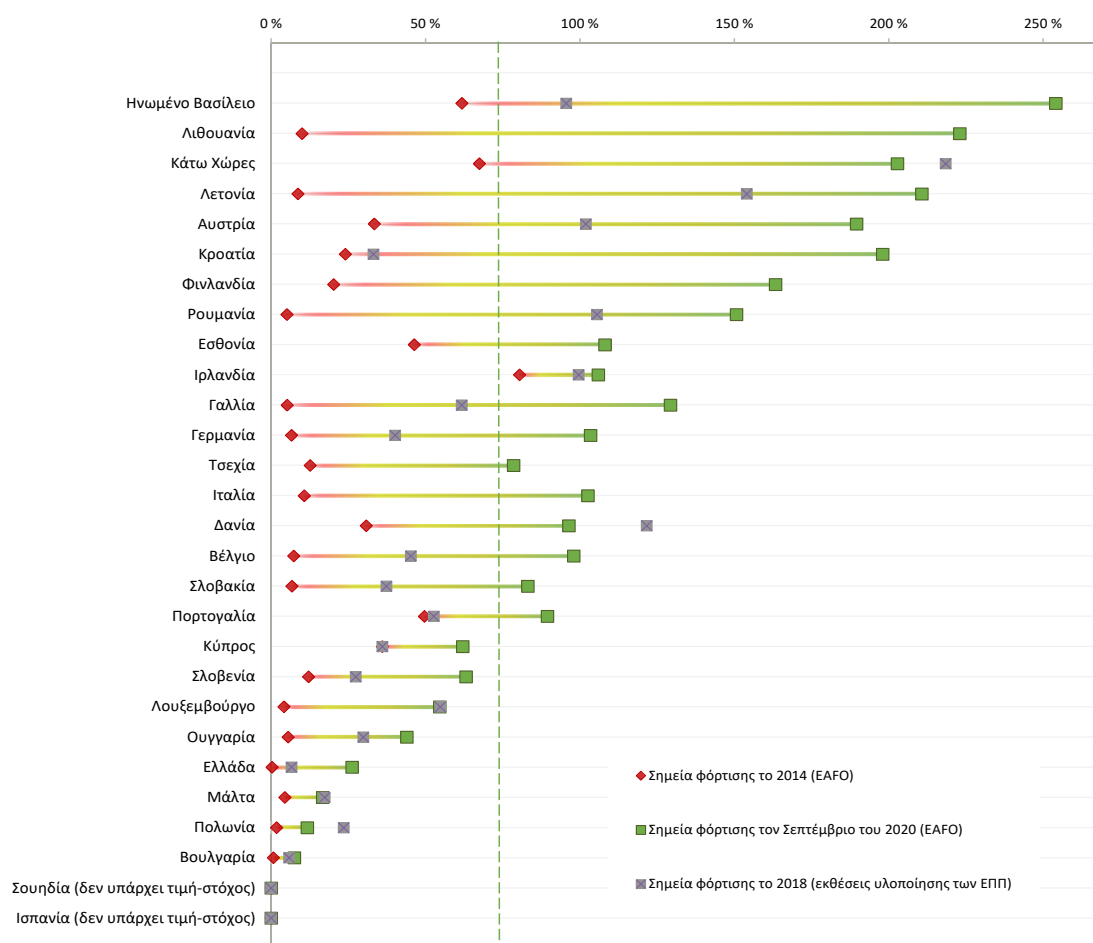


Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων του Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου Εναλλακτικών Καυσίμων του Σεπτεμβρίου 2020 (χωρίς να συνυπολογιστούν περί τα 4 100 σημεία φόρτισης της Tesla).

32 Σύμφωνα με τις εκθέσεις υλοποίησης των ΕΠΠ που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή το 2019, μέχρι το 2018 πέντε κράτη μέλη είχαν ήδη επιτύχει τις τιμές-στόχο που τους είχαν τεθεί αρχικά για το 2020. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με την κατάσταση που επικρατούσε στα 12 κράτη μέλη που υστερούσαν ακόμη κατά περισσότερο από 50 % σε σχέση με την τιμή-στόχο. Για την επέκταση αυτών των δεδομένων και την ανασύσταση της τελευταίας εικόνας όσον αφορά την ανάπτυξη σημείων φόρτισης, αναλύσαμε τα στοιχεία του Σεπτεμβρίου 2020 του Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου Εναλλακτικών Καυσίμων (European Alternative Fuels Observatory, EAFO)

(*γράφημα 3*). Από τα στοιχεία προκύπτουν σημαντικές διαφορές στην ανάπτυξη των υποδομών φόρτισης από τα κράτη μέλη, καθώς ορισμένα εξ αυτών έχουν υπερκαλύψει κατά πολύ τις τιμές-στόχο που είχαν τεθεί αρχικά στο ΕΠΠ τους και άλλα υστερούν σοβαρά. Τον Σεπτέμβριο του 2020, τα ποσοστά επίτευξης των τιμών-στόχου από τα επιμέρους κράτη μέλη κυμαίνονταν από 7 % (Βουλγαρία) και 12 % (Πολωνία) έως και άνω του 200 % (Λιθουανία, Λετονία και Κάτω Χώρες). Συνολικά, τρεις μήνες πριν από τη λήξη της προθεσμίας του Δεκεμβρίου του 2020, 12 κράτη μέλη είχαν επιτύχει τις τιμές-στόχο και οκτώ άλλα τους είχαν επιτύχει σε ποσοστό χαμηλότερο του 75 %. Δεκατρία κράτη μέλη δεν είχαν επιτύχει την ενδεικτική αναλογία που έθετε η οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων του τουλάχιστον ενός δημοσίως προσβάσιμου σημείου φόρτισης ανά 10 ηλεκτρικά οχήματα.

Γράφημα 3 – Σημεία φόρτισης και τιμές-στόχος για το 2020 που καθορίζονταν στα ΕΠΠ (ΕΕ των 27 και Ηνωμένο Βασίλειο)

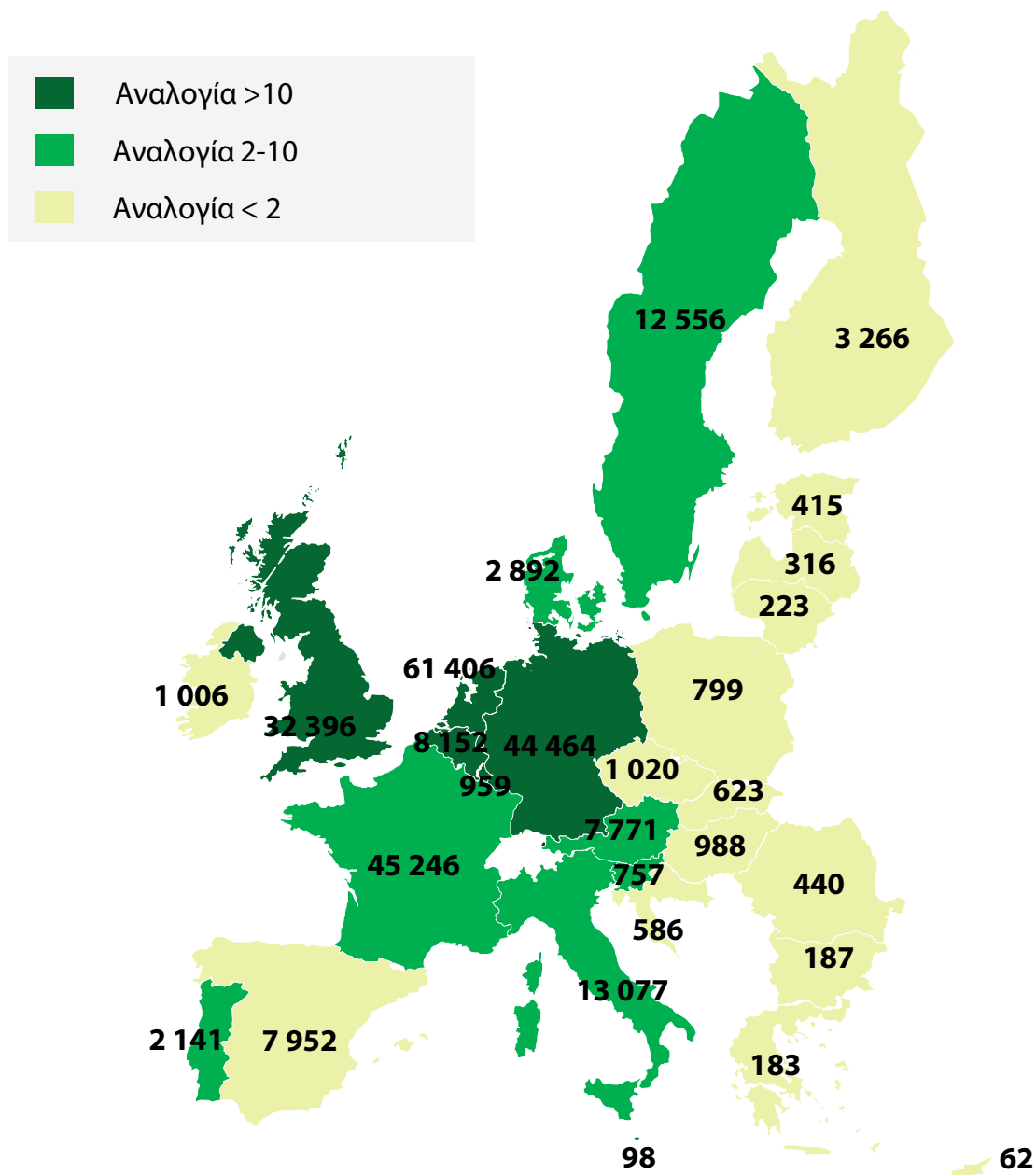


Πηγή: EAFO σχετικά με τα σημεία φόρτισης το 2014, εκθέσεις υλοποίησης των ΕΠΠ σχετικά με τα σημεία φόρτισης το 2018 (δεν υπήρχαν στοιχεία για την Τσεχία, την Εσθονία, τη Φινλανδία, την Ιταλία και τη Λιθουανία), EAFO σχετικά με τα σημεία φόρτισης τον Σεπτέμβριο του 2020 (τα στοιχεία για τις Κάτω Χώρες προέρχονται από τη Netherlands Enterprise Agency).

33 Διαπιστώσαμε ορισμένες διαφορές μεταξύ των στοιχείων που παρουσιάζονται στις εκθέσεις υλοποίησης των ΕΠΠ και των στοιχείων του ΕΑΦΟ, κυρίως λόγω ασάφειας του ορισμού και του τρόπου καταμέτρησης των δημοσίως προσβάσιμων σημείων φόρτισης (βλέπε σημείο 22). Παραδείγματος χάριν, στα στοιχεία του ΕΑΦΟ περιλαμβάνονται τόσο τα κοινόχρηστα όσο και τα ημι-κοινόχρηστα σημεία, κάτι που δεν συμβαίνει πάντοτε στις εκθέσεις των κρατών μελών. Στις Κάτω Χώρες, το ΕΑΦΟ αναφέρει 61 534 σημεία φόρτισης, εκ των οποίων ωστόσο μόνο τα 36 187 ήταν πλήρως κοινόχρηστα, ενώ τα υπόλοιπα ημι-κοινόχρηστα. Ασυνέπειες διαπιστώσαμε επίσης στην περίπτωση της Δανίας, του Λουξεμβούργου και της Πολωνίας, στις οποίες τις εκθέσεις υλοποίησης των ΕΠΠ για το 2018 δηλώνονται περισσότερα σημεία φόρτισης από όσα ανέφερε το ΕΑΦΟ τον Σεπτέμβριο του 2020.

34 Η ανομοιογενής ανάπτυξη των υποδομών φόρτισης απεικονίζεται επίσης στο [γράφημα 4](#), στο οποίο εμφανίζονται ο συνολικός αριθμός των σημείων φόρτισης και η πυκνότητά τους σε κάθε κράτος μέλος. Οι διαφορές μεταξύ κρατών μελών είναι σημαντικές, με την υψηλότερη πυκνότητα να καταγράφεται στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης και τη χαμηλότερη στις χώρες της Κεντρικής και Νότιας. Στην ΕΕ των 27, η Γερμανία, η Γαλλία και οι Κάτω Χώρες από κοινού συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο μέρος (69 %) του συνόλου των σημείων φόρτισης. Αυτή η ανομοιογενής ανάπτυξη των υποδομών φόρτισης δεν διευκολύνει τις μετακινήσεις με ηλεκτρικά οχήματα στην ΕΕ.

Γράφημα 4 – Αριθμός κοινόχρηστων σημείων φόρτισης και αναλογία των σημείων φόρτισης ανά 100 τ.χλμ. (ΕΕ των 27 και Ηνωμένο Βασίλειο)



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων του ΕΑΦΟ (αριθμός σημείων φόρτισης τον Σεπτέμβριο του 2020) και της Eurostat (βάσει έκτασης).

Τα κοινά πρότυπα της ΕΕ για τους ρευματολήπτες κερδίζουν συνεχώς έδαφος

35 Πολλά είναι τα πρότυπα ή οι ρευματολήπτες φόρτισης που χρησιμοποιούνται στον κόσμο (για περισσότερες λεπτομέρειες, βλέπε [παράρτημα II](#)). Σε μια προσπάθεια καθορισμού κοινών προτύπων για τους ρευματολήπτες στην ΕΕ, η

οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων ορίζει ότι, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τα σημεία φόρτισης στην ΕΕ είναι εξοπλισμένα τουλάχιστον με το πρότυπο τύπου 2 (εναλλασσόμενο ρεύμα) και το πρότυπο συνδυασμένου συστήματος φόρτισης (CCS) (συνεχές ρεύμα).

36 Μετά την έγκριση της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων το 2014, οι περισσότεροι σταθμοί στην ΕΕ έχουν υιοθετήσει το πρότυπο τύπου 2 για τη φόρτιση σε εναλλασσόμενο ρεύμα, ενώ το πρότυπο συνδυασμένου συστήματος φόρτισης χρησιμοποιείται ολοένα περισσότερο για τη φόρτιση σε συνεχές ρεύμα. Κατ' αυτό τον τρόπο, σταδιακά η πρόσβαση των χρηστών ηλεκτρικών οχημάτων στα διάφορα δίκτυα φόρτισης εναρμονίζεται όλο και περισσότερο (βλέπε επίσης [πλαίσιο 2](#) με τη δική μας εμπειρία με τη φόρτιση ενός ηλεκτρικού οχήματος). Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΕΑΦΟ, το ποσοστό των σημείων φόρτισης που χρησιμοποιούν το πρότυπο συνδυασμένου συστήματος φόρτισης διπλασιάστηκε μετά την έγκριση της οδηγίας, ήτοι από 26 % το 2014 σε 51 % το 2020. Προκειμένου να προσελκύσουν περισσότερους πελάτες, πολλοί φορείς εκμετάλλευσης υποδομών φόρτισης επενδύουν σε φορτιστές πολλαπλών προτύπων με ρευματολήπτες συνδυασμένου συστήματος φόρτισης (CCS), CHAdeMO και τύπου 2. Οι επενδύσεις αυτές είναι επιλέξιμες για χρηματοδότηση από τον ΜΣΕ (βλέπε [εικόνα 2](#)). Ο ΜΣΕ δεν υποστηρίζει τους σταθμούς της Tesla, που αποτελούν μέρος ενός αποκλειστικού ιδιόκτητου δικτύου φόρτισης, το οποίο, προς το παρόν, μπορούν να χρησιμοποιούν μόνον οι οδηγοί αυτοκινήτων Tesla.

37 Όσον αφορά τα οχήματα, όλοι οι κατασκευαστές ηλεκτρικών οχημάτων έχουν υιοθετήσει το πρότυπο τύπου 2 για φόρτιση σε εναλλασσόμενο ρεύμα στην ευρωπαϊκή αγορά. Για φόρτιση σε συνεχές ρεύμα, οι περισσότεροι έχουν ήδη στραφεί ή στρέφονται αυτή τη στιγμή στο πρότυπο συνδυασμένου συστήματος φόρτισης, ορισμένα όμως μοντέλα χρησιμοποιούν ακόμη άλλα πρότυπα.

Εικόνα 2 – Φορτιστής πολλαπλού προτύπου (CHAdeMO, CCS, τύπου 2) χρηματοδοτούμενος από τον ΜΣΕ



Πηγή: ΕΕΣ.

Παρ' όλα αυτά, οι μετακινήσεις σε ολόκληρη την ΕΕ εξακολουθούν να είναι δύσκολες λόγω έλλειψης ελάχιστων απαιτήσεων για τα εναρμονισμένα συστήματα πληρωμής και ενημέρωσης των χρηστών

38 Ένα σύστημα φόρτισης στο πλαίσιο της ηλεκτροκίνησης προϋποθέτει τη συμμετοχή πολλών παραγόντων που πρέπει να λειτουργούν συντονισμένα. Εκτός από τους φορείς εκμετάλλευσης σημείων φόρτισης (υπεύθυνους για την εγκατάσταση και τη συντήρηση των σημείων φόρτισης) και τους παρόχους υπηρεσιών κινητικότητας (υπεύθυνους για την παροχή στους καταναλωτές προϊόντων ή υπηρεσιών κινητικότητας), στα συστήματα αυτά μετέχουν επίσης οι χρήστες ηλεκτρικών

οχημάτων, οι κατασκευαστές οχημάτων και οι φορείς εκμετάλλευσης δικτύων. Η οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων ορίζει ότι οι διαχειριστές σημείων επαναφόρτισης έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν υπηρεσίες επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στους πελάτες βάσει συμβολαίου, μεταξύ άλλων και για λογαριασμό άλλων παρόχων υπηρεσιών. Αυτό απαιτεί τεχνολογία «περιαγωγής» μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης σημείων φόρτισης και των παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας, κατά τρόπο ώστε οι οδηγοί να μπορούν να φορτίζουν το όχημά τους χρησιμοποιώντας έναν ενιαίο κωδικό ταυτοποίησης ή μια ενιαία μέθοδο πληρωμής, και οι σταθμοί να μπορούν επικοινωνούν εξίσου με όλα τα ηλεκτρικά οχήματα. Για να επιτευχθεί αυτό απαιτούνται τουλάχιστον τα εξής: συμβατική συμφωνία μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων οντοτήτων, είτε άμεση (διμερής συμφωνία) είτε έμμεση (μέσω κόμβου περιαγωγής), σύνδεση των σημείων φόρτισης στο διαδίκτυο, συσκευή ανάγνωσης κάρτας ή διάταξη τηλενεργοποίησης και διαλειτουργικά πρωτόκολλα επικοινωνίας.

39 Προς το παρόν, ωστόσο, οι φυσικές συνδέσεις και η ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ αυτών των παραγόντων διέπονται από ποικίλα πρωτόκολλα επικοινωνίας. Δεν υπάρχουν εναρμονισμένα συστήματα περιαγωγής με ελάχιστες απαιτήσεις, τα οποία θα επέτρεπαν στους χρήστες των ηλεκτρικών οχημάτων να χρησιμοποιούν τα διάφορα δίκτυα φόρτισης που υπάρχουν στην ΕΕ, βάσει ενιαίας συμβατικής συμφωνίας. Συνεπώς, οι οδηγοί ηλεκτρικών οχημάτων ενδέχεται να είναι υποχρεωμένοι να έχουν πολλαπλές συνδρομές και να χρησιμοποιούν διαφορετικές μεθόδους πληρωμής, ανάλογα με τον φορέα εκμετάλλευσης του σημείου φόρτισης και τον πάροχο υπηρεσιών κινητικότητας. Το ζήτημα αυτό υπογραμμίστηκε σε πρόσφατη έκθεση του Φόρουμ Βιώσιμων Μεταφορών²², στην οποία επισημαίνεται ότι, σε ορισμένες περιπτώσεις, οι χρήστες ηλεκτρικών οχημάτων ενδέχεται να είναι υποχρεωμένοι να συνάπτουν πολλαπλές συμβάσεις, προκειμένου να καλύπτουν τις ανάγκες φόρτισης των οχημάτων τους. Η έκθεση περιέχει επίσης τη διαπίστωση ότι η απαίτηση της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων όλα τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης να προβλέπουν δυνατότητα χρέωσης «επί τούτω» (χωρίς συμβόλαιο) εφαρμόζεται με πολύ διαφορετικούς τρόπους ανά την ΕΕ.

40 Επιπλέον, η χρήση διαφορετικών πρωτοκόλλων επικοινωνίας αποτελεί επίσης πρόσκομμα για τη συλλογή και ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τη διαθεσιμότητα σε πραγματικό χρόνο, τη φόρτιση και την τιμολόγηση μεταξύ των διαφόρων δικτύων.

²² «Analysis of stakeholder views on key policy needs and opinions for action in Alternative Fuels Infrastructure deployment and consumer services», Νοέμβριος 2019.

Το Φόρουμ Βιώσιμων Μεταφορών διαπίστωσε επίσης ότι, αν και η γεωγραφική θέση των διαφόρων σταθμών φόρτισης είναι συνήθως διαθέσιμη, δεν υπάρχουν πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο για τους εκτός λειτουργίας φορτιστές ή για τους χρόνους αναμονής, επί παραδείγματι. Τέλος, ενδεχομένως να υπάρχουν δυσκολίες κατά την αναζήτηση λεπτομερών πληροφοριών σχετικά με το κόστος μίας συνεδρίας φόρτισης, ενώ η αναγραφή των τιμών στα σημεία φόρτισης δεν είναι τυποποιημένη (βλέπε [πλαίσιο 2](#)).

41 Για τη βελτίωση της κατάστασης, η Επιτροπή προετοιμάζει επί του παρόντος αίτημα προς τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης για την ανάπτυξη νέων προτύπων και την ολοκλήρωση των υπαρχόντων, με σκοπό να υποστηριχθεί πλήρως η διαλειτουργική επικοινωνία (περιλαμβανομένης της περιαγωγής) στον τομέα της φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Αναμένεται ότι τα περισσότερα πρότυπα θα έχουν οριστικοποιηθεί μέχρι το 2023, ώστε στη συνέχεια να εγκριθούν στο πλαίσιο της αναθεώρησης της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Η Επιτροπή υποστηρίζει επίσης²³ ομάδα 15 κρατών μελών στο πλαίσιο μιας γενικότερης προσπάθειας συλλογής και ανάλυσης στοιχείων, με σκοπό να καταστούν διαθέσιμα συγκεκριμένα στοιχεία σχετικά με τη θέση και τη διαθεσιμότητα σημείων φόρτισης, κατ' εφαρμογήν της ενωσιακής νομοθεσίας περί ευφύων συστημάτων μεταφορών²⁴.

Μολονότι τα κονδύλια που παρέχει ο ΜΣΕ υποστηρίζουν την ανάπτυξη υποδομών, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να εγγυηθεί ότι η χρηματοδότηση αυτή διοχετεύεται εκεί όπου χρειάζεται περισσότερο

42 Στην παρούσα ενότητα, εξετάζουμε τις διαδικασίες που εφαρμόζει η Επιτροπή για την εκτίμηση των αναγκών σε υποδομές φόρτισης και τη χρηματοδότηση έργων από τον ΜΣΕ, όπου η στήριξη αυτή μπορεί να έχει προστιθέμενη αξία και να διορθώσει τις αστοχίες της αγοράς. Για τον σκοπό αυτό, εξετάσαμε τον τρόπο με τον

²³ Programme Support Action on ID and Data collection for Sustainable fuels in Europe (IDACS), βάσει της απόφασης της Επιτροπής C(2018) 146 final.

²⁴ Οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφύων Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς, και οι συναφείς κανονισμοί που διέπουν την οργάνωση των εθνικών και των κοινών σημείων πρόσβασης που δημιουργούνται βάσει της εν λόγω οδηγίας.

οποίο εφαρμόζονται αυτές οι διαδικασίες και αξιολογήσαμε την υλοποίηση δείγματος 11 έργων υποδομών.

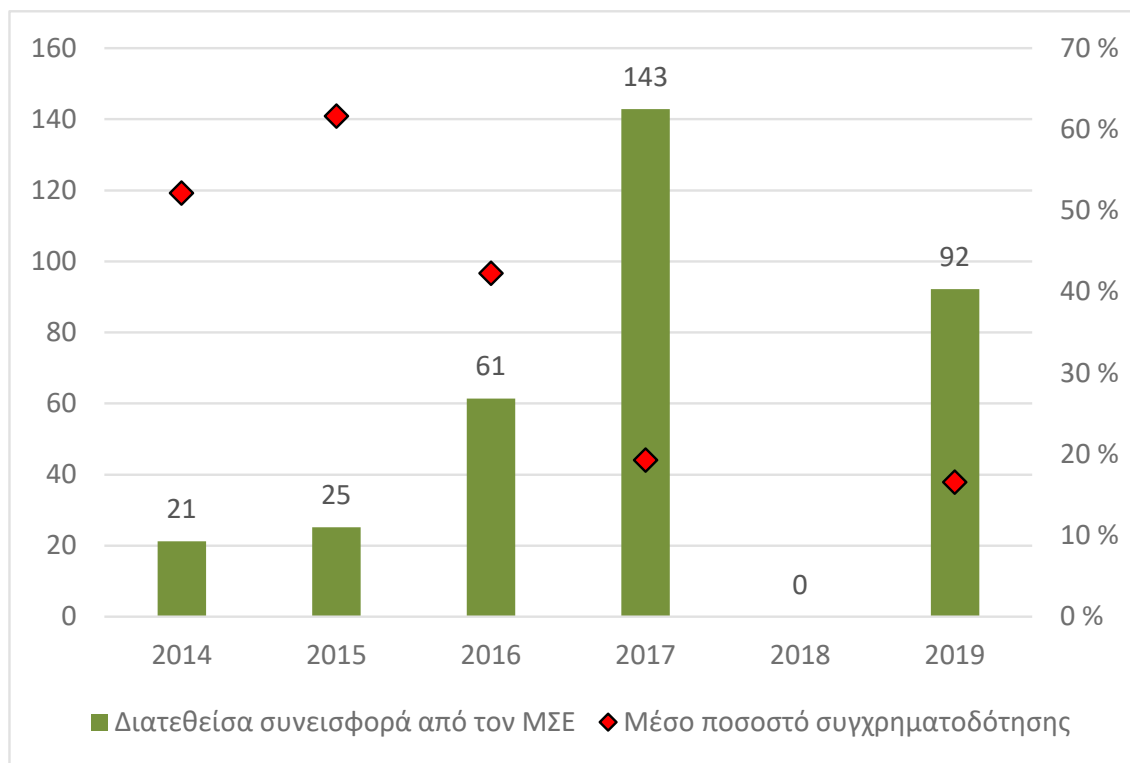
Ο καθορισμός των προτεραιοτήτων του ΜΣΕ και η επιλογή έργων δεν βασίζονταν σε συνολική ανάλυση του ελλείμματος υποδομών

43 Τα ετήσια και πολυετή προγράμματα εργασίας του σκέλους «Μεταφορές» του ΜΣΕ καταρτίζονται από τη ΓΔ MOVE. Οι προτεραιότητες των προγραμμάτων καθορίζονται λαμβανομένων υπόψη της πολιτικής ΔΕΔ-Μ, της ισόρροπης γεωγραφικής κατανομής και της ισορροπίας μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, κατόπιν συνεννόησης με τις λοιπές εμπλεκόμενες υπηρεσίες της Επιτροπής και με τα κράτη μέλη.

44 Το μεγαλύτερο μέρος της χρηματοδότησης από τον ΜΣΕ παρέχεται μέσω επιχορηγήσεων, κατόπιν ανταγωνιστικών προσκλήσεων υποβολής προτάσεων. Η διαδικασία αυτή διαχειρίζεται ο ΙΝΕΑ, λαμβάνοντας υπόψη τις προτεραιότητες, τους όρους χρηματοδότησης και τον ενδεικτικό προϋπολογισμό που καθορίζονται στα πολυετή προγράμματα εργασίας. Τον Δεκέμβριο του 2020, ο ΜΣΕ είχε προκηρύξει οκτώ προσκλήσεις υποβολής προτάσεων για την υποστήριξη υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, στο πλαίσιο της χρηματοδοτικής προτεραιότητας «Καινοτομία και Νέες Τεχνολογίες».

45 Με την πάροδο του χρόνου, οι προτεραιότητες πολιτικής, καθώς και η μορφή και ο ενδεικτικός προϋπολογισμός της στήριξης από τον ΜΣΕ, έχουν εξελιχθεί απηχώντας τις εξελίξεις της τεχνολογίας και της αγοράς (βλέπε [γράφημα 5](#)). Από το 2014 έως το 2016, σχεδόν το 85 % της στήριξης διοχετεύθηκε σε μελέτες που περιλάμβαναν πιλοτική ανάπτυξη υποδομών - με ποσοστά συγχρηματοδότησης από 50 % για το γενικό χρηματοδοτικό πακέτο έως και 85 % στις περιφέρειες του τομέα της συνοχής. Από το 2017, με την ωρίμανση των αγορών, το ενδιαφέρον στράφηκε σε έργα εκτέλεσης εργασιών και στον συνδυασμό των επιχορηγήσεων του ΜΣΕ με δάνεια. Οι τελευταίες προσκλήσεις υποβολής προτάσεων προέβλεπαν χαμηλότερα ποσοστά συγχρηματοδότησης (έως και 20 % το 2017 και 15 % το 2019), χωρίς χρηματοδοτικό πακέτο για τον τομέα της συνοχής, ούτε δυνατότητα χρηματοδότησης μελετών.

Γράφημα 5 – Εξέλιξη της συνεισφοράς του ΜΣΕ στον εξηλεκτρισμό των οδικών μεταφορών την περίοδο 2014-2019 (σε εκατ. ευρώ)



Πηγή: INEA, Δεκέμβριος 2020. Καμία πρόβλεψη χρηματοδότησης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην πρόσκληση του 2018.

46 Η στήριξη που παρέχεται μέσω του ΜΣΕ για τις υποδομές φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων επικεντρώνεται μέχρι στιγμής στο κεντρικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ. Τα πρώτα χρόνια του προγράμματος ΜΣΕ (2014-2016), οι προσκλήσεις υποβολής προτάσεων έδιναν προτεραιότητα στο κεντρικό δίκτυο, στοιχείο που συνιστούσε κριτήριο επιλεξιμότητας στην πρόσκληση του 2017. Η πρόσκληση «συνδυαστικής χρηματοδότησης» του 2019 επιτρέπει, κατά παρέκκλιση, να χρησιμοποιηθεί ποσοστό έως και 20 % του προϋπολογισμού που έχει διατεθεί σε υποδομές στο πλαίσιο συγκεκριμένης δράσης για εργασίες που αφορούν το εκτεταμένο δίκτυο.

Καμία συνολική ανάλυση του ελλείμματος υποδομών

47 Καθ' όλη την περίοδο 2014-2019, οι χρηματοδοτικές προτεραιότητες καθορίζονταν και τα προς χρηματοδότηση έργα επιλέγονταν χωρίς να έχει προηγηθεί συνολική ανάλυση του ελλείμματος υποδομών, η οποία θα διευκόλυνε τον προσδιορισμό του αριθμού των σταθμών φόρτισης που χρειαζόνταν, του τύπου που θα εγκαθίσταντο και της ισχύος που θα παρείχαν. Το σημαντικότερο κριτήριο επιλεξιμότητας ήταν η θέση τους στο κεντρικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ, το οποίο

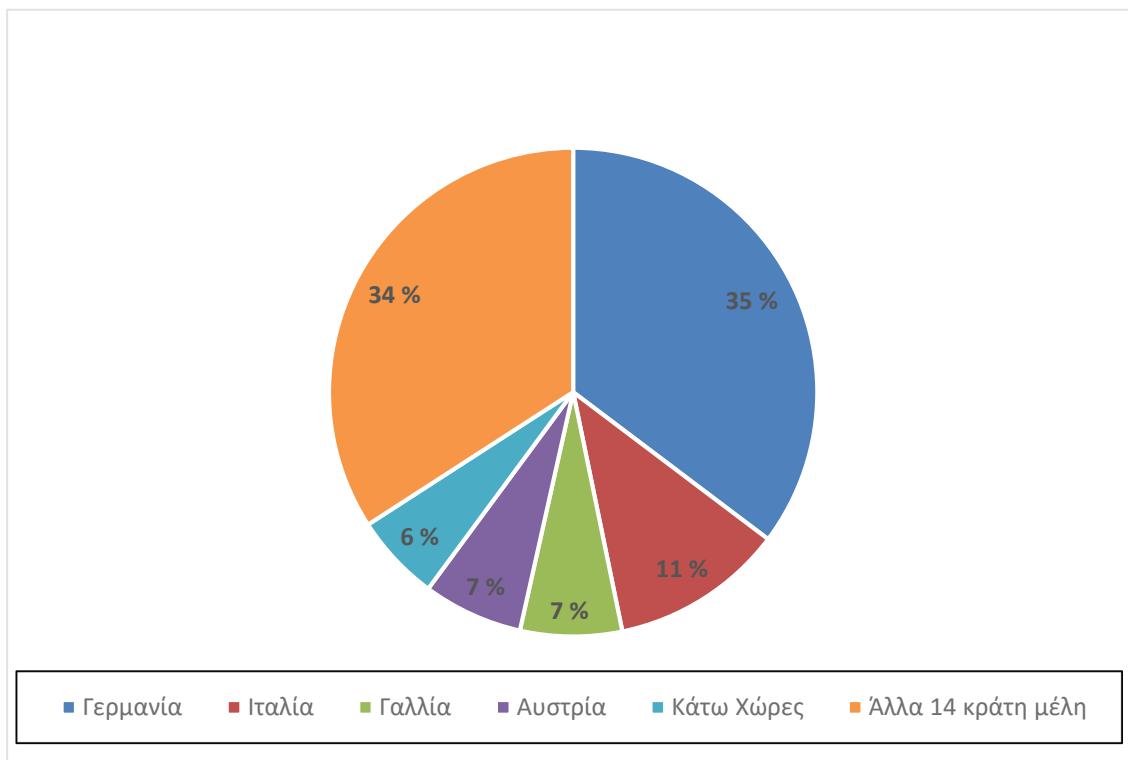
περιλαμβάνει περί τα 50 000 χλμ. δρόμων σε όλα τα κράτη μέλη, στους οποίους προστίθενται οι αστικοί οικισμοί που βρίσκονται σε αυτό το δίκτυο.

48 Η εστίαση της χρηματοδότησης του ΜΣΕ στο κεντρικό δίκτυο συμφωνεί με την απαίτηση της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, η οποία επιβάλλει την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης τουλάχιστον στο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ μέχρι το 2025. Ωστόσο, καθώς δεν υπάρχουν άλλα κριτήρια, αυτός ο ευρύς στόχος δεν μπορεί να αποτρέψει τις αλληλοεπικαλύψεις μεταξύ ανταγωνιστικών σταθμών φόρτισης, ούτε να εξασφαλίσει την ηλεκτροκίνηση σε όλη την ΕΕ (ιδίως στις αραιοκατοικημένες περιοχές με χαμηλά ποσοστά χρήσης ηλεκτρικών οχημάτων).

49 Η απουσία συνολικής ανάλυσης του ελλείμματος υποδομών επηρεάζει επίσης αρνητικά τη διαδικασία επιλογής έργων από τον INEA, καθώς συνεπεία αυτού ο οργανισμός δεν είναι σε θέση να εκτιμήσει την ανάγκη για τις υποδομές που προτείνουν οι αιτούντες από την άποψη του αριθμού, του είδους και της τοποθεσίας των σταθμών.

50 Ελλείπει συνολικής ανάλυσης του ελλείμματος, δεν είναι εύκολη ούτε η εκτίμηση των αναγκών σε επίπεδο ΕΕ. Οι δικαιούχοι έχουν τις δικές τους στρατηγικές ανάπτυξης, οι οποίες, όπως είναι φυσικό, τείνουν να δίνουν προτεραιότητα στους τομείς στους οποίους η ζήτηση είναι μεγαλύτερη και το επιχειρηματικό σχέδιο φαίνεται αποδοτικότερο, ήτοι σε τομείς στους οποίους ο κίνδυνος αστοχίας της αγοράς είναι χαμηλότερος. Επί τη βάση των 11 έργων του δείγματός μας, στο **γράφημα 6** φαίνεται ότι η χρηματοδότηση του ΜΣΕ εστίαζε σε σχετικά χαμηλό αριθμό αγορών ηλεκτροκίνησης, όπως της Γερμανίας, της Ιταλίας, της Γαλλίας και της Αυστρίας (βλέπε επίσης τα σχόλιά μας σχετικά με τον κατακερματισμό στο σημείο **34**). Αυτό θα μπορούσε να αυξήσει τον κίνδυνο χρηματοδότησης περιττών σταθμών φόρτισης και να αφήνει ακάλυπτα τμήματα του δικτύου με μεγαλύτερες ανάγκες.

Γράφημα 6 – Γεωγραφική κατανομή ανά κράτος μέλος της χρηματοδότησης του ΜΣΕ, όπως προκύπτει από τους σταθμούς φόρτισης που αναπτύχθηκαν ήδη στο πλαίσιο των έργων του δείγματός μας



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει του αριθμού και της θέσης των σταθμών που είχαν αναπτυχθεί στο πλαίσιο των 11 έργων του δείγματός μας έως τον Ιούλιο του 2020 και της ενίσχυσης που είχε χορηγηθεί υπέρ της δράσης αυτής από τον ΜΣΕ.

51 Μόνον αφού ανέλυσε τα ΕΠΠ των κρατών μελών το 2017 και το 2019, μπόρεσε η Επιτροπή να σχηματίσει μια αρχική ιδέα των περιφερειών με συγκριτικά λίγες υποδομές φόρτισης (βλέπε επίσης σημείο 27). Ωστόσο, μέχρι στιγμής, η αρχική αυτή ανάλυση δεν έχει χρησιμοποιηθεί για τον αναπροσανατολισμό της χρηματοδότησης προς αυτές τις περιφέρειες. Συγκεκριμένα, διαπιστώσαμε ότι η από μέρους της Επιτροπής αξιολόγηση των αιτήσεων χρηματοδότησης δεν περιλαμβάνει έλεγχο του κατά πόσον οι προτεινόμενες υποδομές ευθυγραμμίζονται με το αντίστοιχο εθνικό πλαίσιο πολιτικής ή με τα σχέδια εργασίας των συντονιστών των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ.

Επιλογή των έργων

52 Οκτώ από τα 11 έργα του δείγματός μας (αξίας 47 εκατομμυρίων ευρώ χορηγηθέντων από τον ΜΣΕ) υποβλήθηκαν από τους αιτούντες ως μελέτες και ως τέτοιες εγκρίθηκαν από την Επιτροπή, μολονότι η πραγματική ανάπτυξη των

υποδομών αποτελούσε τη σημαντικότερη με διαφορά συνιστώσα της συνολικής δαπάνης του εκάστοτε έργου (μεταξύ 34 % και 72 %). Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι μελέτες προέβλεπαν την ανάπτυξη περισσότερων από 200 σημείων φόρτισης. Χαρακτηριζόμενα ως μελέτες τα έργα αυτά ήταν επιλέξιμα για υψηλότερο ποσοστό συγχρηματοδότησης (50 %) και απαλλάσσονταν από την υποχρέωση υποβολής ανάλυσης κόστους-οφέλους (τη συνήθη απαίτηση όταν πρόκειται για εμπορικές υποδομές που αποφέρουν έσοδα).

53 Διαπιστώσαμε ότι τα κριτήρια που εφαρμόζονταν προκειμένου να καθοριστεί κατά πόσον οι δραστηριότητες που περιλαμβάνονταν στο κείμενο των προσκλήσεων ή χρησιμοποιούνταν στην αξιολόγηση από τον INE αποτελούσαν μελέτη ή εργασίες ήταν ασαφή. Επισημάναμε, παραδείγματος χάριν, ότι ο INEA δεν έθετε όριο στον αριθμό των επιλέξιμων σταθμών που θα μπορούσαν να περιληφθούν σε μια μελέτη, ούτε ζητούσε να αιτιολογείται καταλλήλως ο αριθμός που πρότειναν οι αιτούντες. Ελλείψει τέτοιων κριτηρίων, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να εμποδίσει τα έργα αυτά να υπερβούν τον ορισμό των μελετών που αναφέρεται στο άρθρο 2, παράγραφος 6, του κανονισμού σχετικά με τον ΜΣΕ²⁵.

54 Το νομικό πλαίσιο που διέπει τις συγχρηματοδοτούμενες από τον ΜΣΕ επενδύσεις απαιτεί αυτές να συνοδεύονται από ανάλυση κόστους-οφέλους, η οποία αποτελεί τη βάση για την απόδειξη της οικονομικής βιωσιμότητάς τους και για τη διαφοροποίηση της χρηματοδοτικής βοήθειας της ΕΕ²⁶. Οι απαιτήσεις αυτές ενσωματώνονται στις προσκλήσεις υποβολής προτάσεων στο πλαίσιο του ΜΣΕ.

55 Σύμφωνα με τις οδηγίες της Επιτροπής²⁷, οι αναλύσεις κόστους-οφέλους για τις συγχρηματοδοτούμενες επενδύσεις στον τομέα της καινοτομίας οφείλουν να περιέχουν πρόβλεψη των αναμενόμενων χρηματικών ροών για διάστημα μεταξύ

²⁵ Δραστηριότητες αναγκαίες για την προετοιμασία υλοποίησης έργου, όπως οι προμελέτες, οι μελέτες χαρτογράφησης, σκοπιμότητας, αξιολόγησης, δοκιμής και επικύρωσης, καθώς και μελέτες υπό μορφή λογισμικού, και κάθε άλλο μέτρο τεχνικής υποστήριξης, συμπεριλαμβανομένων εκ των προτέρων ενεργειών για τον καθορισμό και την ανάπτυξη έργου, καθώς και για τη λήψη απόφασης σχετικά με τη χρηματοδότησή του, όπως οι αναγνωριστικές μελέτες των τοποθεσιών και η προετοιμασία της δέσμης χρηματοδότησης.

²⁶ Άρθρο 7, παράγραφος 2, στοιχείο γ), του κανονισμού σχετικά με το ΔΕΔ-Μ και άρθρο 10, παράγραφος 6, του κανονισμού σχετικά με τον ΜΣΕ.

²⁷ Από το 2015, ο INEA παραπέμπει τους αιτούντες στο έγγραφο οδηγιών της Επιτροπής με τίτλο «Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020», που εκδόθηκε τον Δεκέμβριο του 2014.

15ετίας και 25ετίας, με επιτόκιο προεξόφλησης 4 %. Μολονότι οι οδηγίες αυτές δεν είναι δεσμευτικές, οι παρεκκλίσεις από αυτές πρέπει να αιτιολογούνται και να τεκμηριώνονται δεόντως. Στις συχνές ερωτήσεις που συνόδευαν την πρόσκληση υποβολής συνδυαστικών προτάσεων στο πλαίσιο του ΜΣΕ του 2017 περιλαμβάνονταν πρόσθετες οδηγίες που συνιστούσαν 15ετή περίοδο αναφοράς για τους σταθμούς φόρτισης. Από το 2016, ο INEA αναθέτει σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα την αξιολόγηση των αναλύσεων κόστους-οφέλους.

56 Σε δύο από τα τρία έργα του δείγματός μας που χαρακτηρίζονταν ως έργα εκτέλεσης εργασιών, επισημάναμε παρεκκλίσεις από τις οδηγίες, χωρίς αυτές να αιτιολογούνται δεόντως. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις, οι προβλέψεις αφορούσαν μικρότερο διάστημα από το συνιστώμενο (10ετία αντί για 15ετία) και χρησιμοποιούσαν υψηλότερα επιτόκια προεξόφλησης (10 %-12 % αντί για 4 %). Και οι δύο πρακτικές υποεκτιμούν μάλλον τις χρηματικές ροές κατά τα τελευταία έτη των έργων, όταν θα αναμενόταν τα έσοδα να είναι τα υψηλότερα δυνατά σε μια αναπτυσσόμενη αγορά ηλεκτρικών οχημάτων, διογκώνοντας, κατά συνέπεια, το εκτιμώμενο χρηματοδοτικό έλλειμμα. Χωρίς τη δέουσα αιτιολόγηση των παρεκκλίσεων από τις οδηγίες που παρέχει η Επιτροπή, δεν αποδεικνυόταν πλήρως η ανάγκη ενωσιακής χρηματοδότησης για την κάλυψη αυτού του ελλείμματος.

Μολονότι ο ΜΣΕ προωθεί την ανάπτυξη υποδομών, τα έργα που ελέγξαμε δεν επιτυγχάνουν πλήρως τους στόχους τους

57 Ο ΜΣΕ συγχρηματοδοτεί την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης από το 2014. Συνολικά, οι συμφωνίες επιχορήγησης που υπεγράφησαν με τον INEA μεταξύ 2015 και 2020²⁸ προβλέπουν την ανάπτυξη περί των 19 000 σημείων φόρτισης στην ΕΕ και στο Ηνωμένο Βασίλειο. Οι συμφωνίες αυτές περιλαμβάνουν επίσης βασικές ποιοτικές απαιτήσεις: οι δικαιούχοι οφείλουν να εγκαθιστούν τους τυποποιημένους συνδετήρες που ορίζει η οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, να εγγυώνται ανοικτή πρόσβαση 24 ώρες το 24ωρο και να παρέχουν τη δυνατότητα χρέωσης επί τούτω, χωρίς συνδρομή. Κατ' αυτό τον τρόπο, η ενωσιακή χρηματοδότηση προωθεί αποτελεσματικά τη διαλειτουργικότητα και την εφαρμογή των απαιτήσεων της οδηγίας.

58 Προκειμένου να δοκιμάσουμε άμεσα τις χρηματοδοτούμενες από την ΕΕ υποδομές φόρτισης, πραγματοποιήσαμε δύο ταξίδια με ηλεκτρικό αυτοκίνητο με

²⁸ Κατόπιν προσκλήσεων υποβολής προτάσεων που δημοσιεύθηκαν μεταξύ 2014 και 2019.

προορισμό σταθμούς φόρτισης στη Γερμανία, στην Ιταλία και στη Γαλλία (βλέπε [πλαίσιο 2](#)).

Πλαίσιο 2

Οι ελεγκτές στο τιμόνι: ελέγχοντας την ηλεκτροκίνηση

Οδηγήσαμε περί τα 2 500 χλμ. με αφετηρία το Λουξεμβούργο, πραγματοποιώντας δύο ταξίδια με ηλεκτρικό αυτοκίνητο, προκειμένου να επισκεφθούμε και να δοκιμάσουμε 10 συγχρηματοδοτηθέντες σταθμούς φόρτισης υπό την εκμετάλλευση τριών δικαιούχων χρηματοδότησης από τον ΜΣΕ στη Γερμανία, στη Γαλλία και στην Ιταλία. Επιβεβαιώσαμε ότι υπάρχει διασυνοριακή διαλειτουργικότητα: οι σταθμοί ήταν προσβάσιμοι από τρίτους παρόχους υπηρεσιών κινητικότητας, καθώς μπορέσαμε να φορτίσουμε χρησιμοποιώντας την κάρτα του παρόχου υπηρεσιών κινητικότητας από το Λουξεμβούργο. Όλοι οι σταθμοί που επισκεφθήκαμε παρείχαν τη δυνατότητα πληρωμής επί τούτω. Αυτό μπορούσε να γίνει (σε όλους τους σταθμούς) μέσω σχετικής εφαρμογής ή σχετικού ιστοτόπου και (σε πολλούς σταθμούς) μέσω τερματικού ανέπαφης συναλλαγής με πιστωτική/χρεωστική κάρτα. Μόνο σε μία περίπτωση δεν μπορέσαμε να φορτίσουμε το όχημά μας, λόγω προβλήματος επικοινωνίας μεταξύ του αυτοκινήτου και του σταθμού φόρτισης, μολοντί και τα δύο χρησιμοποιούσαν το πρότυπο CCS.



Πηγή: ΕΕΣ.

Κατά τη διάρκεια των ταξιδιών μας είχαμε πρόσβαση σε πραγματικό χρόνο σε πληροφορίες σχετικά με τη θέση και τη διαθεσιμότητα σταθμών μέσω ιστοτόπων και εφαρμογών (π.χ. Google Maps, μέσω φορέων εκμετάλλευσης σημείων φόρτισης ή παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας). Η τιμή της επί τούτω χρέωσης αναφερόταν σαφώς είτε στα τερματικά του σταθμού είτε στις εφαρμογές. Παρ' όλα αυτά, διαπιστώσαμε ότι οι τιμές παρουσιάζονταν με διαφορετικούς τρόπους (ευρώ/kWh, ευρώ/λεπτά ή ευρώ/φόρτιση), κάτι που δεν διευκολύνει τη σύγκριση, όπως απαιτεί η οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

Εξασφαλίζοντας θέσεις εγκατάστασης

59 Οι αιτήσεις χρηματοδότησης από τον ΜΣΕ και οι συμφωνίες επιχορήγησης δεν διευκρινίζουν ακριβώς πού πρέπει να εγκατασταθούν οι προβλεπόμενες υποδομές. Συνήθως οι δικαιούχοι αναλαμβάνουν απλώς μια συνολική δέσμευση που αναφέρεται σε έναν δεδομένο αριθμό σταθμών φόρτισης σε συγκεκριμένα κράτη μέλη.

60 Ωστόσο, κατά την υλοποίηση του έργου, η εξασφάλιση επιλέξιμων θέσεων εγκατάστασης μπορεί να αποδειχθεί μείζων πρόκληση. Πέραν της υποχρέωσης να ικανοποιήσουν τη βασική απαίτηση επιλεξιμότητας για εγκατάσταση των σταθμών στο κεντρικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ, οι δικαιούχοι ενδέχεται να χρειαστεί να αντιμετωπίσουν ποικίλες και χρονοβόρες διαδικασίες αδειοδότησης, περιορισμένο αριθμό διαθέσιμων αδειών παραχώρησης κατά μήκος των αυτοκινητοδρόμων και έντονο ανταγωνισμό με άλλους φορείς εκμετάλλευσης σημείων φόρτισης. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η κατάσταση αυτή επιδεινώνεται από ασύμφορους όρους που προτείνουν οι ιδιοκτήτες γης και οι φορείς εκμετάλλευσης των ηλεκτρικών δικτύων, γεγονός που εξαναγκάζει τους δικαιούχους να αναζητούν εναλλακτικές θέσεις εγκατάστασης.

61 Κυρίως λόγω αυτών των δυσκολιών, και τα 11 έργα που ελέγξαμε είχαν ήδη σημειώσει ή σημείωναν εκείνη την περίοδο καθυστερήσεις στην εκτέλεσή τους, κυμαινόμενες από 5 έως 24 μήνες σε σχέση με τα αρχικά σχέδια. Τέσσερα έργα είχαν ολοκληρωθεί κατά τον χρόνο του ελέγχου, έχοντας ωστόσο καταγράψει καθυστερήσεις μεταξύ 5 και 12 μηνών. Δύο από αυτά είχαν περαιωθεί χωρίς να έχουν παραγάγει τις αρχικώς συμφωνημένες εκροές— μόνο 243 από τους 303 (80 %) συμφωνηθέντες σταθμούς είχαν τεθεί σε λειτουργία. Και στις περιπτώσεις αυτές, οι δυσκολίες στην εξασφάλιση κατάλληλων επιλέξιμων θέσεων εγκατάστασης δικαιολογούν εν πολλοίς την υστέρηση.

62 Στην περίπτωση συγχρηματοδοτούμενων μελετών, οι καθυστερήσεις αυτές και οι λοιπές δυσκολίες είχαν ως συνέπεια όχι μόνο ότι οι σχετικές υποδομές δεν αναπτύχθηκαν βάσει χρονοδιαγράμματος, αλλά επίσης ότι δεν κατέστη δυνατόν να συγκεντρωθούν και να αναλυθούν όπως προβλεπόταν όλα τα στοιχεία που χρειαζόνταν ως βάση για τη μελλοντική ανάπτυξη τέτοιων υποδομών, κάτι που αποτελούσε τον απώτερο στόχο των μελετών. Δύο από τους έξι δικαιούχους του δείγματός μας είχαν ξεκινήσει μελέτες για την πιλοτική ανάπτυξη υποδομών στο πλαίσιο προσκλήσεων υποβολής προτάσεων της περιόδου 2014-2016. Ωστόσο, πριν ολοκληρώσουν τις μελέτες αυτές και υποβάλουν τα σχετικά στοιχεία, είχαν

επιχορηγηθεί επίσης από τον ΜΣΕ για ανάπτυξη μεγαλύτερης κλίμακας στο πλαίσιο της πρόσκλησης του 2017.

63 Η Επιτροπή δεν ενοποιεί ούτε αξιολογεί συστηματικά τις εκροές των μελετών, προκειμένου να τις αξιοποιεί σε μελλοντικά έργα και πρωτοβουλίες πολιτικής. Επιπλέον, κατά τον έλεγχό μας δεν λάβαμε καμία πληροφορία σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο τα ενδιαφερόμενα μέρη, ιδίως δε οι υπεύθυνοι χάραξης της εθνικής πολιτικής και οι λοιποί νεοεισερχόμενοι στην αγορά, χρησιμοποίησαν τα σχέδια ανάπτυξης που εκπονήθηκαν στο πλαίσιο των μελετών που συγχρηματοδοτήθηκαν.

Ισότιμη πρόσβαση και βιωσιμότητα των συγχρηματοδοτούμενων έργων

64 Σε αντίθεση με τις κοινές διατάξεις των ευρωπαϊκών διαρθρωτικών και επενδυτικών ταμείων²⁹, οι κανόνες του ΜΣΕ δεν υποχρεώνουν τους δικαιούχους να διατηρούν την υποδομή τους σε λειτουργία για ένα ελάχιστο διάστημα. Οι συμφωνίες επιχορήγησης δεν αναφέρονται στο διάστημα κατά το οποίο η χρηματοδοτούμενη υποδομή πρέπει να παραμείνει σε λειτουργία (διάρκεια ζωής), και το ζήτημα αυτό δεν παρακολουθείται από την Επιτροπή. Σε προηγούμενη έκθεση ελέγχου³⁰, έχουμε επισημάνει τους κινδύνους που αφορούν τη βιωσιμότητα των χρηματοδοτούμενων από την ΕΕ υποδομών, συμπεριλαμβανομένων των προβλημάτων με τη διατήρηση των εκροών και των αποτελεσμάτων των έργων. Η μη βιωσιμότητα και η παραμέληση αυτής της πτυχής της διαχείρισης έργων μπορούν να περιορίσουν την αποτελεσματικότητα των δημόσιων παρεμβάσεων (βλέπε [πλαίσιο 3](#)).

²⁹ Άρθρο 71 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1303/2013.

³⁰ Ειδική έκθεση 08/2018, με τίτλο «Στήριξη των παραγωγικών επενδύσεων σε επιχειρήσεις από την ΕΕ: χρειάζεται μεγαλύτερη έμφαση στη βιωσιμότητα».

Πλαίσιο 3

Εγκατάλειψη συγχρηματοδοτηθείσας υποδομής

Το έργο CORRI-DOOR³¹ (που άρχισε να υλοποιείται πριν από την έγκριση του ΜΣΕ και δεν περιλαμβανόταν στο δείγμα που υποβάλαμε σε έλεγχο) συγχρηματοδοτήθηκε κατά 50 % (4,3 εκατομμύρια ευρώ) από το ετήσιο πρόγραμμα του ΔΕΔ-Μ μεταξύ Απριλίου 2014 και Δεκεμβρίου 2015. Ο γενικός στόχος του έργου ήταν η ενίσχυση της ανάπτυξης της ηλεκτροκίνησης στους κύριους οδικούς άξονες του ΔΕΔ-Μ στη Γαλλία, με την ανάπτυξη, δοκιμή, λειτουργία και παρακολούθηση ενός πιλοτικού έργου που περιλάμβανε αρχικά 200 διαλειτουργικούς σταθμούς φόρτισης πολλαπλών προτύπων, ταχείας φόρτισης ισχύος 50 kW. Το 2020 ανακοινώθηκε δημόσια ότι, κατόπιν τεχνικών προβλημάτων και δύο συμβάντων που θεωρήθηκαν επικίνδυνα για την ασφάλεια των χρηστών, 189 σταθμοί (από τους 217 που περιλάμβανε συνολικά το έργο) τέθηκαν προληπτικά εκτός λειτουργίας³².

65 Επιπλέον των ανωτέρω, οι συμφωνίες επιχορήγησης δεν καθορίζουν επαρκώς τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να εφαρμόζεται μια άλλη απαίτηση της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, η άνευ διακρίσεων πρόσβαση όλων των χρηστών. Το άρθρο 2, παράγραφος 7, της οδηγίας ορίζει ότι δημοσίως προσβάσιμο σημείο φόρτισης είναι αυτό που παρέχει άνευ διακρίσεων πρόσβαση σε όλους τους χρήστες από οπουδήποτε από την Ένωση. Η άνευ διακρίσεων πρόσβαση μπορεί να περιλαμβάνει διάφορα μέσα για την ταυτοποίηση, τη χρήση και την πληρωμή. Η Επιτροπή δεν αξιολογεί τις αιτήσεις για τον τρόπο με τον οποίο ο δικαιούχος θα εξασφαλίζει ακριβώς την άνευ διακρίσεων πρόσβαση από άποψη τιμολόγησης και ούτε ο INEA παρακολουθεί αν η απαίτηση αυτή τηρείται στην πράξη αφότου ένας συγχρηματοδοτούμενος σταθμός τεθεί σε λειτουργία.

66 Ένα ζήτημα που προβληματίζει ιδιαίτερα είναι οι εμπορικοί όροι που επιβάλλουν οι δικαιούχοι στους διαφόρους παρόχους υπηρεσιών κινητικότητας που επιθυμούν να θέσουν συγχρηματοδοτηθείσες υποδομές στη διάθεση των πελατών τους, οδηγών ηλεκτρικών οχημάτων. Διαπιστώσαμε ότι, πέραν των κοινών όρων που ισχύουν για όλους μέσω των πλατφορμών περιαγωγής, ορισμένοι φορείς εκμετάλλευσης σημείων φόρτισης συνάπτουν επίσης άμεσες διμερείς συμβάσεις με ευνοϊκούς όρους με ορισμένους παρόχους υπηρεσιών κινητικότητας. Η πρακτική αυτή υπονομεύει τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού των διαφόρων παρόχων μεταξύ

³¹ Δράση του ΔΕΔ-Μ αριθ. 2013-EU-92055-S.

³² <https://www.izivia.com/en/unavailability-on-corri-door>

τους και οδηγεί εν τέλει σε άνιση μεταχείριση των τελικών χρηστών των συγχρηματοδοτηθέντων σταθμών φόρτισης.

Χρήση των σταθμών φόρτισης

67 Οι συμφωνίες επιχορήγησης δεν θέτουν συγκεκριμένους στόχους ως προς τις επιδόσεις των συγχρηματοδοτούμενων υποδομών, ενώ ο INEA δεν ζητά, δεν συλλέγει και δεν αναλύει συστηματικά στοιχεία σχετικά με τις επιδόσεις, από τη στιγμή που ένας σταθμός φόρτισης τεθεί σε λειτουργία.

68 Ζητήσαμε από τους δικαιούχους των έργων του δείγματός μας στοιχεία σχετικά με τη χρήση των σταθμών που είχαν αναπτυχθεί μέχρι τον Ιούνιο του 2020. Ο μέσος μηνιαίος αριθμός και διάρκεια των συνεδριών φόρτισης είχαν ως εξής:

Πίνακας 3 – Μέση μηνιαία χρήση

Είδος	Αριθμός συνεδριών	Διάρκεια της συνεδρίας (σε λεπτά)
Σταθμοί υπερταχείας φόρτισης	77	28
Σταθμοί ταχείας φόρτισης	31	70
Σταθμοί κανονικής φόρτισης	5	123

Πηγή: Στοιχεία προερχόμενα από τους δικαιούχους.

69 Αυτά τα στατιστικά στοιχεία συμφωνούν με τη συνολική εκτίμηση των δικαιούχων με τους οποίους επικοινωνήσαμε: τα σημερινά ποσοστά χρήσης υπολείπονται των προσδοκιών. Μολονότι αναγνωρίζουμε ότι η αγορά των ηλεκτρικών οχημάτων βρίσκεται ακόμη σε πρώιμο στάδιο και αναμένεται να αναπτυχθεί σημαντικά τα επόμενα χρόνια, οφείλουμε να επισημάνουμε ότι τα σημερινά χαμηλά επίπεδα χρήσης επιτείνουν τους κινδύνους που επαπειλούν τη βιωσιμότητα αυτών των επενδύσεων και το μερίδιο του ενωσιακού προϋπολογισμού που τους διατίθεται.

Συμπεράσματα και συστάσεις

70 Καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι, παρά τις επιτυχίες, όπως η προώθηση στην ΕΕ ενός κοινού προτύπου ρευματολήπτη για τη φόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων και η βελτιωμένη πρόσβαση στα διάφορα δίκτυα φόρτισης, εξακολουθούν να υπάρχουν προβλήματα στις μετακινήσεις με ηλεκτρικό όχημα στην ΕΕ. Η διαθεσιμότητα σταθμών φόρτισης ποικίλλει μεταξύ χωρών, τα συστήματα πληρωμής δεν είναι εναρμονισμένα και δεν υπάρχουν αρκετές πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο προς ενημέρωση των χρηστών.

71 Δεν υπάρχουν σαφείς και συνεκτικές ελάχιστες απαιτήσεις για τις υποδομές, οι οποίες να εξασφαλίζουν την ηλεκτροκίνηση σε ολόκληρη την ΕΕ. Ως εκ τούτου, η κάλυψη που παρέχει το δίκτυο είναι αποσπασματική και χαρακτηρίζεται από πολλές ασυνέπειες. Ρόλος της Επιτροπής είναι η υποστήριξη των κρατών μελών και η εξασφάλιση της συνεκτικότητας και της συνέπειας των διαφόρων εθνικών πλαισίων πολιτικής σε ενωσιακό επίπεδο, η εντολή της ωστόσο και οι εξουσίες επιβολής που διαθέτει είναι περιορισμένες. Η ίδια η Επιτροπή έχει καταλήξει στο συμπέρασμα ότι τα εθνικά πλαίσια πολιτικής διαφέρουν σημαντικά μεταξύ τους από άποψη πληρότητας, φιλοδοξίας και συνεκτικότητας (βλέπε σημεία **20** έως **28**).

72 Η Επιτροπή έχει επιτύχει να προωθήσει κοινά ενωσιακά ελάχιστα πρότυπα για τους ρευματολήπτες (τύπος 2 και συνδυασμένο σύστημα φόρτισης / Combo 2) που χρησιμοποιούνται για τη φόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων. Αυτά κερδίζουν συνεχώς έδαφος σε ολόκληρη την ΕΕ, εξασφαλίζοντας σταδιακά την περισσότερο εναρμονισμένη πρόσβαση των χρηστών ηλεκτρικών οχημάτων στα διάφορα δίκτυα φόρτισης. Παρ' όλα αυτά, οι μετακινήσεις σε ολόκληρη την ΕΕ εξακολουθούν να περιπλέκονται λόγω της έλλειψης εναρμονισμένων συστημάτων πληρωμής και κατάλληλων πληροφοριών προς ενημέρωση των χρηστών (βλέπε σημεία **35** έως **41**).

Σύσταση 1 – Ελάχιστες απαιτήσεις για τις υποδομές ηλεκτρικής φόρτισης σε όλο το ΔΕΔ-Μ

Για την επίτευξη του μεγάλου στόχου της ηλεκτροκίνησης σε ολόκληρη την ΕΕ, η Επιτροπή οφείλει, κατά την επανεξέταση και αναθεώρηση της τρέχουσας νομοθεσίας, να προτείνει ελάχιστες απαιτήσεις για τις υποδομές ηλεκτρικής φόρτισης, οι οποίες να ισχύουν σε όλο το ΔΕΔ-Μ. Οι απαιτήσεις αυτές πρέπει να περιλαμβάνουν μια γεωγραφική διάσταση (π.χ. μέση απόσταση μεταξύ σημείων φόρτισης) και καλύτερο ορισμό της δημόσιας προσβασιμότητας, των ειδών σταθμών φόρτισης, των μεθόδων πληρωμής και των κατάλληλων πληροφοριών προς ενημέρωση των χρηστών.

Χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση της σύστασης: μέχρι το τέλος του 2021 (κατά την αναθεώρηση της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και του κανονισμού σχετικά με το ΔΕΔ-Μ).

73 Παρά τη σταθερή ανάπτυξη μεταξύ 2014 και 2020, η επίτευξη της τιμής-στόχου που θέτει η Πράσινη Συμφωνία για 1 εκατομμύριο σημεία φόρτισης μέχρι το 2025 δεν θα είναι εύκολη υπόθεση. Η απουσία ολοκληρωμένου στρατηγικού χάρτη πορείας σχετικά με την ηλεκτροκίνηση στην ΕΕ σημαίνει ότι εξακολουθεί να υπάρχει αβεβαιότητα σχετικά με τις ακριβείς ανάγκες σε υποδομές, κάτι που υπονομεύει την επιτυχή και έγκαιρη ανάπτυξη υποδομών φόρτισης.

74 Όσον αφορά την ανάπτυξη των υποδομών φόρτισης, οι διαφορές μεταξύ κρατών μελών είναι σημαντικές. Ορισμένα έχουν ήδη υπερκαλύψει τις τιμές-στόχο που είχαν θέσει, ενώ άλλα υστερούν σε μεγάλο βαθμό. Τον Σεπτέμβριο του 2020, οκτώ κράτη μέλη είχαν επιτύχει λιγότερο από το 75 % των τιμών-στόχου που είχαν θέσει για τα τέλη του συγκεκριμένου έτους. Η ηλεκτροκίνηση στην ΕΕ ως σύνολο εξακολουθεί να είναι αποσπασματική, με σημαντικές διαφορές στην πυκνότητα των υποδομών φόρτισης και στα ποσοστά διείσδυσης των ηλεκτρικών οχημάτων στις αγορές των κρατών μελών (βλέπε σημεία 29 έως 34 και [παράρτημα Ι](#)).

Σύσταση 2 – Εκπόνηση ενός στρατηγικού χάρτη πορείας για την ηλεκτροκίνηση στην ΕΕ

Η Επιτροπή οφείλει να εκπονήσει έναν συνολικό και ολοκληρωμένο στρατηγικό χάρτη πορείας για την ηλεκτροκίνηση στην ΕΕ, ο οποίος θα αποτελεί τον οδηγό των ενδιαφερομένων και των υπευθύνων για τη χάραξη πολιτικής προς την επίτευξη των στόχων της Πράσινης Συμφωνίας και των τιμών-στόχου για τις υποδομές φόρτισης.

Χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση της σύστασης: μέχρι το τέλος του 2021.

75 Μολονότι οι προτεραιότητες, τα ποσά και τα ποσοστά χρηματοδότησης από τον ΜΣΕ έχουν εξελιχθεί με την πάροδο του χρόνου (2014-2019), ο προσδιορισμός του αριθμού των απαιτούμενων σταθμών φόρτισης, της θέσης εγκατάστασής τους και της ισχύος που παρέχουν δεν βασίζεται σε συνολική εκτίμηση του ελλείμματος υποδομών. Λόγω απουσίας τέτοιας ανάλυσης, η Επιτροπή δεν ήταν μέχρι στιγμής σε θέση να εστιάσει τη χρηματοδότηση από τον ΜΣΕ στις περιοχές με τα χαμηλότερα επίπεδα υποδομών φόρτισης.

76 Η εστίαση της χρηματοδότησης του ΜΣΕ στο κεντρικό δίκτυο συμφωνεί με την απαίτηση της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, η οποία επιβάλλει την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης τουλάχιστον στο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ μέχρι το 2025. Ωστόσο, ελλείψει άλλων κριτηρίων, παρά το ευρύ πεδίο εφαρμογής, η χρηματοδότηση του ΜΣΕ συγκεντρώθηκε σε περιορισμένο αριθμό κρατών μελών, χωρίς να εξασφαλίζει ηλεκτροκίνηση σε ολόκληρη την ΕΕ, ιδίως δε σε περιοχές όπου τα ηλεκτρικά οχήματα δεν είναι τόσο διαδεδομένα.

77 Οι μελέτες που συγχρηματοδοτήθηκαν την περίοδο 2014-2016 θα μπορούσαν να είχαν υποστηρίξει την εκτίμηση αναγκών σε υποδομές φόρτισης. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν ενοποιεί ούτε αξιολογεί συστηματικά τις εκροές των μελετών, προκειμένου να τις αξιοποιεί σε μελλοντικά έργα και πρωτοβουλίες πολιτικής (βλέπε σημείο 63). Όσον αφορά τις αναλύσεις κόστους-οφέλους που συνοδεύουν τις αιτήσεις χρηματοδότησης εργασιών, ορισμένες παραδοχές των δικαιούχων δεν αιτιολογούνταν επαρκώς (βλέπε σημεία 43 έως 56).

Σύσταση 3 – Ανάλυση των ελλειμμάτων υποδομών και χρηματοδότησης

Με την υποστήριξη των συντονιστών των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ, η Επιτροπή οφείλει να προβεί σε ανάλυση του ελλείμματος υποδομών, προκειμένου να εντοπίσει, κατ' εφαρμογήν των απαιτήσεων της αναθεωρημένης οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και του κανονισμού σχετικά με το ΔΕΔ-Μ, σε ποια τμήματα του ΔΕΔ-Μ δεν υπάρχουν αρκετά σημεία φόρτισης, πόσα χρειάζονται και τι είδους. Η ανάλυση αυτή πρέπει να συμπληρωθεί και από ανάλυση του ελλείμματος χρηματοδότησης, προκειμένου να εντοπιστούν τα τμήματα εκείνα του ΔΕΔ-Μ στα οποία οι δυνάμεις της αγοράς δεν θα μπορούσαν από μόνες τους να δημιουργήσουν τις αναγκαίες υποδομές. Η Επιτροπή οφείλει να λάβει ως βάση για τις προτάσεις της όσον αφορά τους προϋπολογισμούς και τις προτεραιότητες του ΜΣΕ σε αυτές τις δύο αναλύσεις.

Χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση της σύστασης: μέχρι το τέλος του 2021.

Σύσταση 4 – Επιλογή των έργων

Κατά την αξιολόγηση και την επιλογή των αιτήσεων χρηματοδότησης από τον ΜΣΕ, η Επιτροπή οφείλει:

- α) να συγκρίνει τις υποδομές που προτείνει ο αιτών με τις συνολικές αναλύσεις των ελλειμμάτων υποδομών και χρηματοδότησης (βλέπε σύσταση 3)·
- β) να επιβεβαιώνει την ανάγκη χρηματοδότησης βάσει της ανάλυσης κόστους-οφέλους του έργου και να ζητά την αιτιολόγηση τυχόν παρεκκλίσεων από τις οδηγίες της σχετικά με τις αναλύσεις αυτές·
- γ) κατά την αξιολόγηση αιτήσεων που αφορούν μελέτες με πιλοτική ανάπτυξη υποδομών, να ορίζει αντικειμενικά κριτήρια για τον αριθμό, το είδος και τη θέση εγκατάστασης των σταθμών φόρτισης που θεωρούνται αποδεκτά για τέτοιες μελέτες.

Χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση της σύστασης: μέχρι το τέλος του 2021.

78 Από το 2014, ο ΜΣΕ υποστηρίζει την ανάπτυξη διαλειτουργικών σταθμών ηλεκτρικής φόρτισης σε ολόκληρη την ΕΕ. Ωστόσο, και τα 11 έργα του δείγματός μας είχαν σημειώσει καθυστερήσεις στην υλοποίησή τους, διάρκειας από 5 έως 24 μήνες. Δύο από τα τέσσερα έργα που είχαν ολοκληρωθεί παρήγαγαν τις προβλεπόμενες

εκροές τους μόνον εν μέρει. Ο βασικός παράγοντας που ευθύνεται τόσο για τις καθυστερήσεις όσο και τις ελλείψεις εκροές ήταν η δυσκολία εξασφάλισης κατάλληλων θέσεων εγκατάστασης.

79 Για την καταβολή των επιχορηγήσεων δεν απαιτείται ένα ελάχιστο διάστημα λειτουργίας μετά την ανάπτυξη και το κλείσιμο του έργου, η δε Επιτροπή δεν παρακολουθεί τη χρήση και τις επιδόσεις των υποστηριζόμενων υποδομών. Επιπλέον, οι συμφωνίες επιχορήγησης δεν διευκρινίζουν επαρκώς την απαίτηση για άνευ διακρίσεων πρόσβαση. Ελλείπει κανόνων που να ρυθμίζουν τη σχέση μεταξύ φορέων εκμετάλλευσης σημείων φόρτισης και παρόχων υπηρεσιών κινητικότητας, δεν είναι βέβαιο ότι οι συγχρηματοδοτούμενοι σταθμοί θα προσφέρουν τέτοια πρόσβαση.

80 Ο INEA δεν συλλέγει συστηματικά στοιχεία σχετικά με τη χρήση των συγχρηματοδοτούμενων σταθμών. Βάσει των στατιστικών διαπιστώνεται ότι τα τρέχοντα ποσοστά χρήσης των σταθμών αυτών είναι συνήθως χαμηλά (βλέπε σημεία 57 έως 69).

Σύσταση 5 – Βιώσιμη και ισότιμη πρόσβαση στις συγχρηματοδοτούμενες υποδομές

Η Επιτροπή οφείλει:

- α) Να διασφαλίζει ότι οι συμφωνίες επιχορήγησης για την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης περιλαμβάνουν ρήτρα περί βιωσιμότητας, η οποία να απαιτεί οι συγχρηματοδοτούμενες υποδομές να παραμένουν σε λειτουργία και να είναι διαθέσιμες στους χρήστες για ένα ελάχιστο διάστημα μετά την ανάπτυξή τους.
- β) Να διασφαλίζει ότι οι συμφωνίες επιχορήγησης για την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης περιλαμβάνουν απαίτηση οι φορείς εκμετάλλευσης σημείων φόρτισης να εξασφαλίζουν την αποτελεσματική και άνευ διακρίσεων πρόσβαση όλων των χρηστών. Αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί, λόγου χάριν, με την καθιέρωση της υποχρέωσης οι φορείς αυτοί να παρέχουν ισότιμους εμπορικούς όρους σε όλους τους παρόχους υπηρεσιών κινητικότητας βάσει σαφών, αντικειμενικών και διαφανών κριτηρίων και για ένα ελάχιστο διάστημα.
- γ) Να διενεργεί εκ των υστέρων ανάλυση της χρήσης και των επιδόσεων των υποστηριζόμενων υποδομών βάσει δείγματος/κινδύνου μετά την ανάπτυξή τους.

Χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση της σύστασης: για τα στοιχεία α) και β), μέχρι το τέλος του 2021· για το στοιχείο γ), μετά την ανάπτυξη.

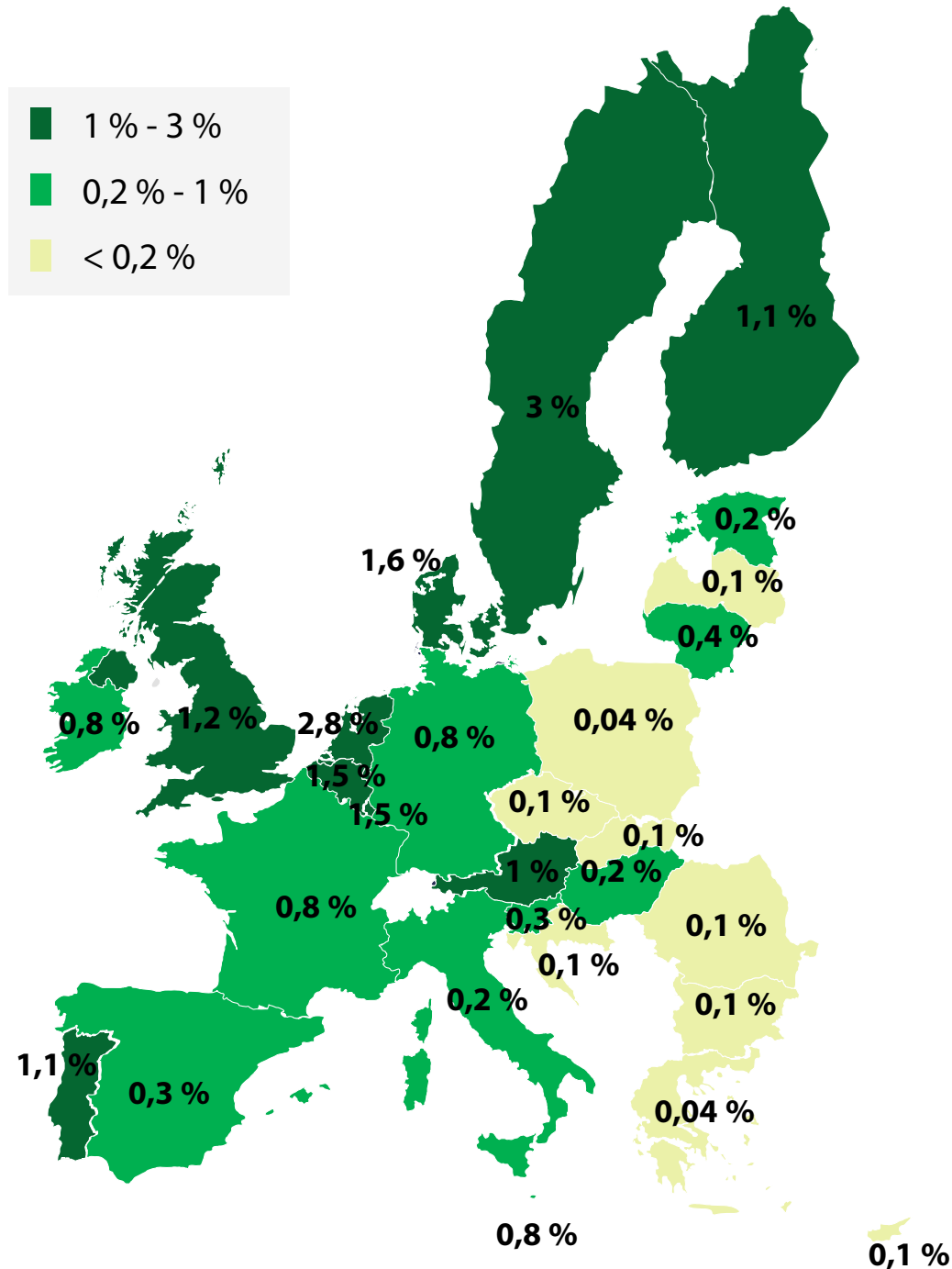
Η παρούσα έκθεση εγκρίθηκε από το Τμήμα ΙΙ, του οποίου προεδρεύει η Ιλιانا Ιβανοβα, Μέλος του Ελεγκτικού Συνεδρίου, στο Λουξεμβούργο, στις 3 Μαρτίου 2021.

Για το Ελεγκτικό Συνέδριο

Klaus-Heiner Lehne
Πρόεδρος

Παραρτήματα

Παράρτημα I – Μερίδιο των ηλεκτρικών οχημάτων επί του συνολικού στόλου των επιβατικών οχημάτων στην ΕΕ των 27 και στο Ηνωμένο Βασίλειο



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων του ΕΑΦΟ, του Σεπτεμβρίου του 2020, σχετικά με τα ηλεκτρικά οχήματα με μπαταρία και ρευματολήπτη.

Παράρτημα II – Πρότυπα φόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων

Πρότυπο φόρτισης	Παρατηρήσεις
Εναλλασσόμενο ρεύμα (AC)	
Τύπος 1	SAE J1772, χρησιμοποιούμενο κυρίως στη Βόρεια Αμερική και στην Ασία.
<u>Τύπος 2 (πρότυπο της ΕΕ)</u>	Το παράρτημα II της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων απαιτεί τα σημεία επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για ηλεκτρικά οχήματα να είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με ρευματολήπτες ή συνδετήρες οχημάτων τύπου 2, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN 62196-2.
Τύπος 3	Υπάρχει ακόμη στην Ιταλία και στη Γαλλία, δεν εγκαθίσταται πλέον από το 2012.
Συνεχές ρεύμα (DC)	
Τύπος 4 (CHAdeMO)	Χρησιμοποιείται στην Ιαπωνία και στην Ευρώπη. Στη Γαλλία, λόγω χάριν, έχει καταστεί υποχρεωτικό όλα τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία ταχείας φόρτισης να περιλαμβάνουν συνδετήρα CHAdeMO μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2024. Είναι το πρότυπο για μοντέλα ηλεκτρικών αυτοκινήτων όπως: Citroën Berlingo Electric και C-Zero, Kia Soul, Mitsubishi Outlander PHEV και iMiEV, Nissan eNV-200 και Leaf και Peugeot iOn.
<u>CCS (πρότυπο της ΕΕ)</u>	Το παράρτημα II της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων απαιτεί τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος συνεχούς ρεύματος (DC) να είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με σύστημα φόρτισης «Combo 2» με συνδυασμό, όπως περιγράφεται στο αντίστοιχο πρότυπο EN 62196-3. Πρόκειται για το πρότυπο που χρησιμοποιείται σε μοντέλα ηλεκτρικών αυτοκινήτων όπως: BMW i3 και iX3, Fiat 500e, Mercedes EQC, Jaguar I-Pace, Audi E-Tron, Volkswagen e-Golf και ID.3, Tesla Model 3, Porsche Taycan.

Πηγή: ΕΕΣ.

Ακρωνύμια και συντομογραφίες

ΓΔ MOVE: Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών

ΔΕΔ-Μ: Διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών

ΕΠΠ: Εθνικό πλαίσιο πολιτικής

ΜΣΕ: Μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη»

CCS (Combined Charging System): Συνδυασμένο σύστημα φόρτισης

EAFO (European Alternative Fuels Observatory): Ευρωπαϊκό παρατηρητήριο εναλλακτικών καυσίμων

INEA: Εκτελεστικός Οργανισμός Καινοτομίας και Δικτύων

Γλωσσάριο

Αέριο θερμοκηπίου: Αέριο στην ατμόσφαιρα -όπως διοξείδιο του άνθρακα ή μεθάνιο- το οποίο απορροφά και εκπέμπει ακτινοβολία, παγιδεύοντας θερμότητα και θερμαίνοντας τοιούτοτρόπως την επιφάνεια της Γης, μέσω του φαινομένου του θερμοκηπίου.

Βιοαέριο: Αέριο που εκλύεται με φυσικό τρόπο από τη διάσπαση οργανικής ύλης από αναερόβια βακτήρια και χρησιμοποιείται ως βιοκαύσιμο.

Βιοκαύσιμο: Καύσιμο που παράγεται από ξηρή οργανική ύλη ή από καύσιμα φυτικά έλαια.

Διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών: Σύνολο έργων για την ανάπτυξη οδικών, σιδηροδρομικών, αεροπορικών και πλωτών υποδομών, το οποίο εντάσσεται στο πλαίσιο της πολιτικής του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας, δορυφορικό σύστημα πλοήγησης και έξυπνα συστήματα διαχείρισης των μεταφορών.

Εκτελεστικός Οργανισμός Καινοτομίας και Δικτύων: Οργανισμός της ΕΕ αρμόδιος για την τεχνική και χρηματοοικονομική εφαρμογή του προγράμματος ΔΕΔ-Μ και τμημάτων του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη», του «Ορίζων 2020» και του Marco Polo 2007-2013.

Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία: Αναπτυξιακή στρατηγική της ΕΕ που εγκρίθηκε το 2019 και αποσκοπεί στο να καταστήσει την ΕΕ κλιματικά ουδέτερη μέχρι το 2050.

Ευρωπαϊκό παρατηρητήριο εναλλακτικών καυσίμων (European Alternative Fuels Observatory, EAFO): Η διαδικτυακή πύλη της ΕΕ με πληροφορίες και νέα σχετικά με τα εναλλακτικά καύσιμα και τα σημεία όπου βρίσκονται εγκατεστημένοι σταθμοί φόρτισης.

Μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη»: Μέσο που παρέχει χρηματοδοτική στήριξη για τη δημιουργία βιώσιμων διασυνδεδεμένων υποδομών στους τομείς της έρευνας, των μεταφορών και της τεχνολογίας των πληροφοριών και των επικοινωνιών.

Μηχανισμός Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας: Ο μηχανισμός χρηματοδοτικής στήριξης της ΕΕ, που σκοπό έχει τον μετριασμό του οικονομικού και κοινωνικού αντικτύπου της πανδημίας COVID-19 και την τόνωση της ανάκαμψης, προωθώντας παράλληλα την πράσινη μετάβαση και τον ψηφιακό μετασχηματισμό.

Πάροχος υπηρεσιών κινητικότητας: Οντότητα που παρέχει στους καταναλωτές μια σειρά προϊόντων ή υπηρεσιών που σχετίζονται με την κινητικότητα, όπως κάρτες φόρτισης και λογισμικό για πληρωμές ή πλοήγηση.

Περιφέρεια του τομέα της συνοχής: Περιφέρεια στην οποία το κατά κεφαλήν ακαθάριστο εθνικό εισόδημα είναι χαμηλότερο του 90 % του μέσου όρου της ΕΕ, γεγονός που την καθιστά επιλέξιμη για ενίσχυση από το Ταμείο Συνοχής.

Πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο: Το συνήθως επταετούς διάρκειας πρόγραμμα εκτέλεσης των δαπανών της ΕΕ στο οποίο ορίζονται προτεραιότητες (βάσει των στόχων πολιτικής) και ανώτατα όρια, υπό έξι βασικές θεματικές ενότητες. Διαμορφώνει τη δομή στο πλαίσιο της οποίας καθορίζονται οι ετήσιοι προϋπολογισμοί της ΕΕ, με ανώτατα όρια για κάθε κατηγορία δαπανών. Το τρέχον ΠΔΠ καλύπτει την περίοδο 2021-2027.

Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα: Στρατηγική της ΕΕ που προτάθηκε το 2020 και σκοπό έχει τη μείωση κατά 90 % των εκπομπών που σχετίζονται με τις μεταφορές μέχρι το 2050 μέσω ενός περισσότερο ανταγωνιστικού, ασφαλούς, προσβάσιμου και οικονομικά προσιτού συστήματος μεταφορών.

Φορέας εκμετάλλευσης σημείου φόρτισης: Εταιρεία υπεύθυνη για την εγκατάσταση και συντήρηση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.

**ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΗΝ ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ: «ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΦΟΡΤΙΣΗΣ
ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ: ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΗ ΤΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΤΩΝ
ΣΤΑΘΜΩΝ ΦΟΡΤΙΣΗΣ, Η ΑΝΟΜΟΙΟΓΕΝΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥΣ ΠΕΡΙΠΛΕΚΕΙ
ΤΙΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΕΝΤΟΣ ΕΕ»**

ΣΥΝΟΨΗ

III. Στον τομέα των εναλλακτικών καυσίμων και οχημάτων, οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί τυποποίησης είναι υπεύθυνοι για την ανάπτυξη κοινών προτύπων. Η Επιτροπή μεταφέρει τα εν λόγω πρότυπα, αφού συμφωνηθούν, στο δίκαιο της ΕΕ μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων δυνάμει της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (AFID).

V. Βάσει της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, η Επιτροπή δεν δύναται να συντονίζει την ανάπτυξη υποδομών στα κράτη μέλη. Αυτό αποτελεί αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών μελών.

VII. Η Επιτροπή θεωρεί ότι απαιτείται σχετική ευελιξία για τους φορείς εκμετάλλευσης σημείων φόρτισης και τους παρόχους υπηρεσιών κινητικότητας προκειμένου να διασφαλιστεί η καινοτομία για τις υπηρεσίες πληρωμών με γνώμονα τον πελάτη. Η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι αναγκαίο να καθοριστεί ένα κοινό ελάχιστο πρότυπο για την ad hoc πληρωμή με τραπεζική κάρτα.

Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι εξακολουθούν να μην υπάρχουν αρκετοί φορείς εκμετάλλευσης σημείων φόρτισης και πάροχοι υπηρεσιών κινητικότητας σε ολόκληρη την ΕΕ που να προσφέρουν πυκνά δίκτυα στο πλαίσιο «περιαγωγής», τα οποία καλύπτουν σημαντικές γεωγραφικές περιοχές που ικανοποιούν τις ανάγκες των χρηστών.

VIII. Τα κονδύλια του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΜΣΕ) για τα δίκτυα ηλεκτρικών οχημάτων διατέθηκαν από το 2014 έως το 2016 κυρίως με τη μορφή «πιλοτικών δράσεων» με στόχο τη στήριξη των πρωτοπόρων κατά την αρχική ανάπτυξη στο δίκτυο, ιδίως για υποδομές ταχείας φόρτισης, καθώς και τη δοκιμή της αγοράς με σκοπό τη στήριξη της πορείας προς τη μαζική αγορά.

Από το 2017 οι δράσεις του ΜΣΕ είχαν ως στόχο την ανάπτυξη υποδομών σε μεγάλη κλίμακα με χαμηλότερο ποσοστό στήριξης από την ΕΕ.

Ιδιωτικές εταιρείες αποφασίζουν να εγκαταστήσουν σταθμό φόρτισης σε μια δεδομένη περιοχή στο πλαίσιο της βελτιστοποίησης της χρήσης των σταθμών. Η χρηματοδότηση της ΕΕ κατέστησε δυνατή την ταχύτερη ανάπτυξη των υποδομών για ηλεκτρικά οχήματα. Ελλείψει στήριξης από την ΕΕ, οι ιδιωτικές εταιρείες θα είχαν πιθανώς εγκαταστήσει σταθμούς μόνο στις πιο «ελκυστικές» τοποθεσίες.

Ομοίως, το γεγονός ότι οι πρωτοπόροι αντιμετώπισαν ορισμένες καθυστερήσεις κατά την υλοποίηση δικαιολογεί περαιτέρω την ανάγκη για στήριξη από την ΕΕ.

Η Επιτροπή επεξεργάζεται στρατηγικό σχέδιο δράσης για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Καταρτίζει επίσης νομοθετικές προτάσεις για την αναθεώρηση της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και της νομοθεσίας για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Στην πρόταση κανονισμού για τον ΜΣΕ2, η Επιτροπή πρότεινε η χρηματοδοτική στήριξη για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων στο πλαίσιο του ΜΣΕ2 να επικεντρωθεί στα κενά που εντοπίζονται στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

IX. Η Επιτροπή αποδέχεται τις συστάσεις και παραπέμπει στις απαντήσεις της στις συστάσεις 1 έως 5.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

02. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι παρότι τα διάφορα εναλλακτικά καύσιμα μπορούν να χαρακτηριστούν ως καύσιμα χαμηλότερων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, δεν θα επιτύχουν τις αναγκαίες μειώσεις των εκπομπών που απαιτούνται για τη μετάβαση σε μια οικονομία με ουδέτερο ισοζύγιο άνθρακα. Σύμφωνα με τη στρατηγική για τη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, ο κύριος στόχος είναι να διασφαλιστεί η διάδοση των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών.

09. Στον τομέα των εναλλακτικών καυσίμων και οχημάτων, οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί τυποποίησης είναι υπεύθυνοι για την ανάπτυξη κοινών προτύπων. Η Επιτροπή μεταφέρει τα εν λόγω πρότυπα, αφού συμφωνηθούν, στο δίκαιο της ΕΕ μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων δυνάμει της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Επιπλέον, η Επιτροπή προτείνει απαιτήσεις για την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης στα κράτη μέλη (σύμφωνα με την οδηγία για την ηλεκτρική ενέργεια, η διαθεσιμότητα υποδομών φόρτισης αποτελεί κατά κύριο λόγο μέλημα των ιδιωτικών παραγόντων της αγοράς), οι οποίες εγκρίνονται από τους συννομοθέτες.

12. Η χρηματοδότηση από τον Μηχανισμό Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας εξαρτάται από τα σχέδια των κρατών μελών τα οποία πρέπει να συζητούνται με την Επιτροπή και να εγκρίνονται από αυτή. Η Επιτροπή δεν μπορεί να καθορίσει από μόνη της, μονομερώς, τον προσανατολισμό της χρηματοδοτικής στήριξης, αλλά μπορεί να προωθήσει τους στόχους πολιτικής της καθορίζοντας, σε συμφωνία με τους συννομοθέτες, επιμέρους στόχους, βασιζόμενη σε αξιόπιστες μεθοδολογίες για την παρακολούθηση του κλίματος, καθώς και σε μηχανισμούς ελέγχου της βιωσιμότητας και συνεκτίμησης της αρχής της μη πρόκλησης σημαντικής ζημίας.

13. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ καθορίζουν μια μέση τιμή για ολόκληρο τον στόλο του κατασκευαστή.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

21. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα μέτρα που προτείνει το Ελεγκτικό Συνέδριο περιλαμβάνονται στα μέτρα που εξετάζονται στο πλαίσιο της εκτίμησης επιπτώσεων της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, η οποία βρίσκεται σε εξέλιξη.

24. Η Επιτροπή σημειώνει ότι ο κανονισμός για το ΔΕΔ-Μ αποδίδει στις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων το καθεστώς καινοτομίας που πρέπει να δοκιμαστεί και να επιδειχθεί. Δεν προβλέπεται συγκεκριμένος συντονισμός στο επίπεδο των διαδρόμων του κεντρικού δικτύου.

Η οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και ο κανονισμός για το ΔΕΔ-Μ δεν επεδίωκαν να δοθεί ειδικός ρόλος στους συντονιστές των ευρωπαϊκών διαδρόμων του κεντρικού δικτύου όσον αφορά τα εναλλακτικά καύσιμα.

27. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι πράγματι σημειώνεται πρόοδος ως προς τη βελτίωση της κάλυψης υποδομών επαναφόρτισης κατά μήκος του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ, τουλάχιστον σε ορισμένα κράτη μέλη.

Ωστόσο, εξακολουθούν να υπάρχουν μεγάλα τμήματα του δικτύου ΔΕΔ-Μ χωρίς καμία ή χωρίς επαρκή κάλυψη, με αποτέλεσμα να εμποδίζεται η απρόσκοπτη μετακίνηση με ηλεκτρικό όχημα σε ολόκληρη την ΕΕ. Σε αυτά τα τμήματα της ΕΕ, η πρόοδος όσον αφορά την κάλυψη του δικτύου έως το 2025 είναι πολύ μικρή.

Επιπλέον, δεδομένης της εκτεταμένης αυτονομίας των ηλεκτρικών οχημάτων και της ύπαρξης μπαταριών που καθιστούν δυνατή την πολύ μεγαλύτερη ισχύ φόρτισης στους σταθμούς επαναφόρτισης, η ζήτηση για υπηρεσίες επαναφόρτισης κατά μήκος του ΔΕΔ-Μ μεταβάλλεται. Προκειμένου η ταξιδιωτική εμπειρία να είναι παρόμοια με εκείνη την οποία προσφέρει ένα αυτοκίνητο με κινητήρα εσωτερικής καύσης (ICE), θα έπρεπε να διατίθενται φορτιστές τουλάχιστον 150 kW κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ, ώστε τα οχήματα να μπορούν να φορτιστούν κατά τη διάρκεια ενός συνηθισμένου διαλείμματος για φαγητό.

29. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι προβλέψεις όσον αφορά τις απαιτήσεις για τις υποδομές φόρτισης μπορεί να μεταβληθούν λόγω τεχνικών αλλαγών και αλλαγών στην αγορά.

32. Η Επιτροπή αναγνωρίζει την κατάσταση που περιγράφει το Ελεγκτικό Συνέδριο, αλλά προσθέτει ότι ορισμένα κράτη μέλη έχουν αναθεωρήσει τους στόχους τους στις εκθέσεις εφαρμογής των εθνικών πλαισίων πολιτικής (ΕΠΠ) του 2019. Τρία κράτη μέλη είχαν ήδη επιτύχει τους στόχους επαναφόρτισης για το 2020 που αναφέρονταν στις οικείες εθνικές εκθέσεις εφαρμογής (ΕΕΕ). Εννέα κράτη μέλη εξακολουθούσαν να υπολείπονται του στόχου κατά 50 %. Η Επιτροπή σημειώνει ότι, με βάση την ολοκληρωθείσα αξιολόγηση των ΕΕΕ 25 κρατών μελών, για σημαντικό αριθμό κρατών μελών οι στόχοι για το 2020, το 2025 και το 2030 αναθεωρήθηκαν στις ΕΕΕ σε σχέση με εκείνους που προβλέπονταν στα ΕΠΠ. Για δώδεκα κράτη μέλη η αναλογία είναι μεγαλύτερη από ένα σημείο επαναφόρτισης ανά δέκα οχήματα.

39. Η Επιτροπή θεωρεί ότι απαιτείται σχετική ευελιξία για τους φορείς εκμετάλλευσης σημείων φόρτισης και τους παρόχους υπηρεσιών κινητικότητας προκειμένου να διασφαλιστεί η καινοτομία για τις υπηρεσίες πληρωμών με γνώμονα τον πελάτη. Η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι αναγκαίο να καθοριστεί ένα κοινό ελάχιστο πρότυπο για την ad hoc πληρωμή με τραπεζική κάρτα.

Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι εξακολουθούν να μην υπάρχουν αρκετοί φορείς εκμετάλλευσης σημείων φόρτισης και πάροχοι υπηρεσιών κινητικότητας σε ολόκληρη την ΕΕ που να προσφέρουν πυκνά δίκτυα στο πλαίσιο «περιαγωγής», τα οποία καλύπτουν σημαντικές γεωγραφικές περιοχές που ικανοποιούν τις ανάγκες των χρηστών.

43. Κοινή απάντηση της Επιτροπής στα σημεία 43 έως 50

Τα κονδύλια του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΜΣΕ) για τα δίκτυα ηλεκτρικών οχημάτων διατέθηκαν από το 2014 έως το 2016 κυρίως με τη μορφή «πilotικών δράσεων» με στόχο τη στήριξη των πρωτοπόρων κατά την αρχική ανάπτυξη στο δίκτυο, ιδίως για υποδομές ταχείας φόρτισης, καθώς και τη δοκιμή της αγοράς με σκοπό τη στήριξη της πορείας προς τη μαζική αγορά.

Από το 2017 οι δράσεις του ΜΣΕ είχαν ως στόχο την ανάπτυξη υποδομών σε μεγάλη κλίμακα με χαμηλότερο ποσοστό στήριξης από την ΕΕ. Ιδιωτικές εταιρείες αποφασίζουν να εγκαταστήσουν σταθμό σε μια δεδομένη περιοχή στο πλαίσιο της βελτιστοποίησης της χρήσης των σταθμών. Η χρηματοδότηση της ΕΕ κατέστησε δυνατή την ταχύτερη ανάπτυξη των υποδομών για ηλεκτρικά οχήματα. Ελλείψει στήριξης από την ΕΕ, οι ιδιωτικές εταιρείες θα είχαν πιθανώς εγκαταστήσει σταθμούς μόνο στις πιο «ελκυστικές» τοποθεσίες.

Ομοίως, το γεγονός ότι οι πρωτοπόροι αντιμετώπισαν ορισμένες καθυστερήσεις κατά την υλοποίηση δικαιολογεί περαιτέρω την ανάγκη για στήριξη από την ΕΕ.

Όλες οι συμφωνίες επιχορήγησης περιέχουν διατάξεις σχετικά με την πρόσβαση χωρίς διακρίσεις 24 ώρες το 24ωρο επί 7 ημέρες την εβδομάδα, την ad hoc πληρωμή και τη διαλειτουργικότητα. Ο Εκτελεστικός Οργανισμός Καινοτομίας και Δικτύων (INEA) παρακολουθεί τα έργα αυτά μέσω τακτικών επαφών, επιτόπιων επισκέψεων και ετήσιων εκθέσεων.

Η Επιτροπή επεξεργάζεται στρατηγικό σχέδιο δράσης για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Καταρτίζει επίσης νομοθετικές προτάσεις για την αναθεώρηση της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και της νομοθεσίας για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Στην πρόταση κανονισμού για τον ΜΣΕ2, η Επιτροπή πρότεινε η χρηματοδοτική στήριξη για υποδομές εναλλακτικών καυσίμων στο πλαίσιο του ΜΣΕ2 να επικεντρωθεί στα κενά που εντοπίζονται στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

52. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, όπως για όλα τα έργα υποδομών, είναι χρήσιμο να υποστηριχθούν οι φάσεις των αρχικών πιλοτικών μελετών. Οι εν λόγω μελέτες, οι οποίες περιλαμβάνουν πιλοτική ανάπτυξη, καθιστούν δυνατή την παραγωγή δεδομένων για την ανάπτυξη ευρύτερων υποδομών αργότερα.

53. Η Επιτροπή αποφάσισε ότι, ελλείψει υποδομών, δεν ήταν σκόπιμο να περιοριστεί το μέγεθος των πιλοτικών έργων. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο ορισμός των μελετών εφαρμόστηκε σε αυτή την πρώτη φάση ανάπτυξης ανεξάρτητα από τον αριθμό των σταθμών που περιλαμβάνονταν σε ένα έργο, προκειμένου ιδίως να δοκιμαστεί η διασυνοριακή διαλειτουργικότητα με δικαιούχους από διάφορες χώρες.

56. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι ανεξάρτητοι εξωτερικοί εμπειρογνώμονες ανάλυσης κόστους-οφέλους (ΑΚΟ) σχημάτισαν διαφορετική άποψη και κατέληξαν σε διαφορετικό συμπέρασμα. Στην αξιολόγησή τους, οι εμπειρογνώμονες ΑΚΟ που ανέλυσαν τις προτάσεις αυτές επισήμαναν τις παρεκκλίσεις από τις οδηγίες. Ωστόσο, αποδέχθηκαν την περιορισμένη αιτιολόγηση και στις παρατηρήσεις της αξιολόγησής τους κατέληξαν ότι οι επιλεγείσες παράμετροι μπορούσαν παρ' όλα αυτά να θεωρηθούν αποδεκτές και ότι ο υπολογισμός του ελλείμματος χρηματοδότησης μπορούσε να θεωρηθεί αξιόπιστος.

59. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι ο ΜΣΕ στηρίζει το ΔΕΔ-Μ και ότι το ΔΕΔ-Μ παρέχει σαφές γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής.

65. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η διάταξη σχετικά με τη διαθεσιμότητα ad hoc χρέωσης σε κάθε δημοσίως προσβάσιμο σημείο επαναφόρτισης καλύπτει την ανάγκη για πρόσβαση χωρίς διακρίσεις σε όλους τους χρήστες· θα πρέπει να είναι πάντα δυνατή η χρέωση χωρίς να απαιτείται η σύναψη συμβολαίου.

69. Η Επιτροπή συμφωνεί με το γεγονός ότι η συνολική χρήση των υποδομών δεν είναι προς το παρόν πολύ υψηλή. Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτή η σχετικά χαμηλή χρήση κατά την αρχική φάση υποδηλώνει ότι η χρηματοδότηση της ΕΕ ήταν πραγματικά αναγκαία για την επιτάχυνση της ανάπτυξης αυτών των υποδομών και, ως εκ τούτου, για την ενθάρρυνση της συνολικής διάδοσης των ηλεκτρικών οχημάτων στην Ευρώπη.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

71. Η Επιτροπή σημειώνει ότι η οδηγία για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων της παρέχει ειδική εντολή να απευθύνεται στα κράτη μέλη σχετικά με τα εθνικά πλαίσια πολιτικής τους και να ζητεί μεγαλύτερη φιλοδοξία και συνοχή. Η Επιτροπή θα εκδώσει σύντομα την έκθεσή της σχετικά με την αξιολόγηση των εθνικών εκθέσεων εφαρμογής στο πλαίσιο της οδηγίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, η οποία θα περιλαμβάνει επίσης συστάσεις προς τα κράτη μέλη.

72. Όπως επισημάνθηκε σε προηγούμενες παρατηρήσεις, η Επιτροπή εξετάζει τη θέσπιση ελάχιστων απαιτήσεων, ιδίως για την ad hoc πληρωμή.

Σύσταση 1 – Ελάχιστες απαιτήσεις για τις υποδομές ηλεκτρικής φόρτισης σε όλο το ΔΕΔ-Μ

Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.

73. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι για οποιονδήποτε χάρτη πορείας σε επίπεδο ΕΕ θα είναι δύσκολο να παράσχει ενδείξεις σχετικά με τις ακριβείς ανάγκες σε υποδομές, καθώς οι τοπικές συνθήκες υλοποίησης διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των κρατών μελών και των περιφερειών.

Η κατάρτιση χάρτη πορείας θα πρέπει επίσης να αφορά και άλλα σχετικά καύσιμα. Οι υποδομές ηλεκτρικής επαναφόρτισης θα πρέπει να ενσωματωθούν σε μια ευρύτερη προσέγγιση. Η Επιτροπή επεξεργάζεται στρατηγικό σχέδιο δράσης για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων για το καλοκαίρι του 2021.

74. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι στόχοι στα κράτη μέλη διαφέρουν σημαντικά από πλευράς φιλοδοξίας. Υπάρχουν επίσης κράτη μέλη που υστερούν παρά το γεγονός ότι ο στόχος που καθόρισαν αρχικά δεν ήταν φιλόδοξος.

Σύσταση 2 – Εκκόνηση ενός στρατηγικού χάρτη πορείας για την ηλεκτροκίνηση στην ΕΕ

Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.

75. Βλ. την κοινή απάντηση της Επιτροπής στα σημεία 43-50

76. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα χρηματοδοτούμενα από τον ΜΣΕ έργα έχουν σταδιακά εξαπλωθεί σε αυξανόμενο αριθμό κρατών μελών.

77. Βλ. την κοινή απάντηση της Επιτροπής στα σημεία 43-50.

Σύσταση 3 – Ανάλυση του ελλείμματος υποδομών και χρηματοδότησης

Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.

Σύσταση 4 – Επιλογή των έργων

Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.

Σύσταση 5 – Βιώσιμη και ισότιμη πρόσβαση στις συγχρηματοδοτούμενες υποδομές

α) Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.

β) Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.

γ) Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση και θα το πράξει μόλις υπάρξει επαρκές δείγμα.

Κλιμάκιο ελέγχου

Οι ειδικές εκθέσεις του ΕΕΣ παρουσιάζουν τα αποτελέσματα των ελέγχων που αυτό διενεργεί επί των πολιτικών και προγραμμάτων της ΕΕ ή επί διαχειριστικών θεμάτων που αφορούν συγκεκριμένους τομείς του προϋπολογισμού. Το ΕΕΣ επιλέγει και σχεδιάζει τα εν λόγω ελεγκτικά έργα κατά τρόπον ώστε αυτά να αποφέρουν τον μέγιστο αντίκτυπο, λαμβανομένων υπόψη των κινδύνων για τις επιδόσεις ή για τη συμμόρφωση, του επιπέδου των σχετικών εσόδων ή δαπανών, των επικείμενων εξελίξεων και του πολιτικού και δημόσιου συμφέροντος.

Ο εν προκειμένω έλεγχος επιδόσεων διενεργήθηκε από το Τμήμα Ελέγχου II, το οποίο ειδικεύεται στους τομείς δαπανών που αφορούν τις επενδύσεις υπέρ της συνοχής, της ανάπτυξης και της κοινωνικής ένταξης, του οποίου προεδρεύει η Iliana Ivanova, Μέλος του ΕΕΣ. Επικεφαλής του ελέγχου ήταν ο Ladislav Balko, Μέλος του ΕΕΣ, συνεπικουρούμενος από τους Branislav Urbanič, προϊστάμενο του ιδιαίτερου γραφείου του, Zuzana Franková, σύμβουλο στο ιδιαίτερο γραφείο του, Helder Faria Viegas, ανώτερο διοικητικό στέλεχος, Svetoslav Hristov, υπεύθυνο έργου, Afonso Malheiro, Rafal Gorajski, Francisco Carretero Llorente, Nils Westphal, ελεγκτές, και Maria Pia Brizzi, ελέγκτρια. Ο Thomas Everett παρείχε γλωσσική υποστήριξη.



Ladislav Balko



Branislav Urbanič



Zuzana Franková



Helder Faria
Viegas



Nils Westphal



Svetoslav Hristov



Afonso Malheiro



Francisco Carretero
Llorente



Maria Pia Brizzi



Thomas Everett

Χρονογραμμή

Συμβάν	Ημερομηνία
Έγκριση του υπομνήματος σχεδιασμού του ελέγχου / Έναρξη του ελέγχου	25.3.2020
Επίσημη διαβίβαση του σχεδίου έκθεσης στην Επιτροπή (ή σε άλλον ελεγχόμενο)	21.1.2021
Έγκριση της οριστικής έκθεσης μετά τη διαδικασία εκατέρωθεν ακρόασης	3.3.2021
Παραλαβή των επίσημων απαντήσεων της Επιτροπής (και άλλου ελεγχόμενου) σε όλες τις γλώσσες	19.3.2021

ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

© Ευρωπαϊκή Ένωση, 2021.

Η πολιτική για την περαιτέρω χρήση εγγράφων του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (ΕΕΣ) εφαρμόζεται δυνάμει της [απόφασης αριθ. 6-2019 του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου](#) για την πολιτική ανοικτών δεδομένων και την περαιτέρω χρήση εγγράφων.

Με εξαίρεση τις περιπτώσεις όπου ορίζεται διαφορετικά (π.χ. σε χωριστές ανακοινώσεις περί πνευματικής ιδιοκτησίας), το περιεχόμενο του ΕΕΣ που ανήκει στην ΕΕ παραχωρείται βάσει της άδειας [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Αυτό σημαίνει ότι επιτρέπεται η περαιτέρω χρήση, υπό τον όρο ότι αναφέρεται η πηγή και επισημαίνονται οι αλλαγές. Απαγορεύεται η διαστρέβλωση του αρχικού νοήματος ή μηνύματος των εγγράφων από τον περαιτέρω χρήστη. Το ΕΕΣ δεν φέρει ευθύνη για οποιαδήποτε συνέπεια προερχόμενη από την περαιτέρω χρήση εγγράφων.

Εάν συγκεκριμένο περιεχόμενο αναφέρεται σε ταυτοποιήσιμα φυσικά πρόσωπα, π.χ. φωτογραφίες υπαλλήλων του ΕΕΣ, ή περιλαμβάνει έργα τρίτων, υποχρεούστε να μεριμνήσετε για την απόκτηση των αναγκαίων δικαιωμάτων. Όταν λαμβάνεται έγκριση, η έγκριση αυτή ακυρώνει και αντικαθιστά την ανωτέρω γενική έγκριση και αναφέρει σαφώς τυχόν περιορισμούς στη χρήση.

Για τη χρήση ή την αναπαραγωγή περιεχομένου που δεν ανήκει στην ΕΕ, μπορεί να χρειάζεται να ζητήσετε άδεια απευθείας από τους κατόχους των δικαιωμάτων.

Το λογισμικό ή τα έγγραφα που καλύπτονται από δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας, όπως τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας, τα εμπορικά σήματα, τα καταχωρισμένα σχέδια, οι λογότυποι και οι επωνυμίες/ονομασίες, εξαιρούνται από την πολιτική του ΕΕΣ για την περαιτέρω χρήση και δεν σας παρέχεται σχετική άδεια.

Η «οικογένεια» των ιστοτόπων των θεσμικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στον τομέα [eurora.eu](#), παρέχει συνδέσμους προς ιστοτόπους τρίτων. Δεδομένου ότι το ΕΕΣ δεν έχει έλεγχο επ' αυτών, σας συνιστούμε να εξετάζετε τις πολιτικές τους για την προστασία του ιδιωτικού απορρήτου και της πνευματικής ιδιοκτησίας.

Χρήση του λογοτύπου του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου

Δεν επιτρέπεται η χρήση του λογοτύπου του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου χωρίς την προηγούμενη σύμφωνη γνώμη του οργάνου.

PDF	ISBN 978-92-847-5748-0	ISSN 1977-5660	doi:10.2865/449932	QJ-AB-21-004-EL-N
HTML	ISBN 978-92-847-5721-3	ISSN 1977-5660	doi:10.2865/416472	QJ-AB-21-004-EL-Q

Σκοπός του ελέγχου μας ήταν να προσδιοριστεί η αποτελεσματικότητα της στήριξης που παρείχε η Επιτροπή για την ανάπτυξη, σε ολόκληρη την ΕΕ, δημοσίως προσβάσιμων υποδομών για τη φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων.

Διαπιστώσαμε ότι, παρά τις επιτυχίες, όπως η προώθηση στην ΕΕ ενός κοινού προτύπου ρευματολήπτη και η βελτιωμένη πρόσβαση στα διάφορα δίκτυα φόρτισης, εξακολουθούν να υπάρχουν προβλήματα στις μετακινήσεις με ηλεκτρικό όχημα στην ΕΕ. Η διαθεσιμότητα σταθμών φόρτισης ποικίλλει μεταξύ χωρών, τα συστήματα πληρωμής δεν είναι εναρμονισμένα, ούτε θέτουν ελάχιστες απαιτήσεις, και δεν υπάρχουν κατάλληλες πληροφορίες για την ενημέρωση των χρηστών. Ελλείπει ολοκληρωμένη ανάλυση του ελλείμματος υποδομών, η Επιτροπή δεν είναι σε θέση να εγγυηθεί ότι η ενωσιακή χρηματοδότηση διοχετεύεται εκεί όπου χρειάζεται περισσότερο. Η ΕΕ απέχει πολύ ακόμη από την τιμή-στόχο, στο πλαίσιο της Πράσινης Συμφωνίας, του 1 εκατομμυρίου σημείων φόρτισης μέχρι το 2025, ενώ δεν υπάρχει ένας συνολικός στρατηγικός χάρτης πορείας που να αφορά την ηλεκτροκίνηση.

Διατυπώνουμε σειρά συστάσεων προς την Ευρωπαϊκή Επιτροπή που σκοπό έχουν να συμβάλουν στη βελτίωση της ανάπτυξης δημοσίως προσβάσιμων υποδομών φόρτισης στην ΕΕ.

Ειδική έκθεση του ΕΕΣ υποβαλλόμενη δυνάμει του άρθρου 287, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ.



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ
ΣΥΝΕΔΡΙΟ



Υπηρεσία Εκδόσεων
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

Τηλ. +352 4398-1

Πληροφορίες: eca.europa.eu/el/Pages/ContactForm.aspx
Ιστότοπος: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors