

Posebno poročilo

Infrastruktura za polnjenje električnih vozil:

več polnilnih postaj, vendar so zaradi neenakomerne uvedbe potovanja po EU še vedno otežena



EVROPSKO
RAČUNSKO
SODIŠČE

Vsebina

	Odstavek
Povzetek	I–IX
Uvod	01–13
Električna energija je najpogostejše alternativno gorivo v cestnem prometu	01–07
Odziv EU za prekinitev začaranega kroga	08–13
Obseg revizije in revizijski pristop	14–18
Opažanja	19–69
Kljub temu, da je polnilnih postaj več in da so vtiči usklajeni, zaradi neenakomerne uvedbe infrastrukture za polnjenje potovanje po EU z električnimi vozili ni enostavno	19–41
Ni jasnih in koherentnih ciljnih vrednosti glede infrastrukture za polnjenje za celo EU	20–24
Komisija ni mogla zagotoviti, da so nacionalni načrti skladni in koherentni s perspektive EU	25–28
Omrežje polnilnih naprav se povečuje, vendar po EU obstajajo velike razlike v uvajanju	29–34
Skupni standardi EU za vtiče so podprti na vse več polnilnih mestih	35–37
Potovanje po EU je še vedno zapleteno, ker ni minimalnih zahtev za usklajene plačilne sisteme in informacije za uporabnike	38–41
S financiranjem iz IPE se spodbuja uvajanje, vendar Komisija ni mogla zagotoviti, da je usmerjeno tja, kjer je najbolj potrebno	42–69
Izčrpna analiza infrastrukturne vrzeli za podpiranje določanja prioritete IPE in izbire projektov ni bila izvedena	43–56
Z IPE se spodbuja uvajanje, vendar se s projekti, ki jih je revidiralo Sodišče, njihovi cilji ne dosegajo v celoti	57–69
Zaključki in priporočila	70–80

Prilogi

**Priloga I – Delež električnih vozil med vsemi potniškimi vozili
v EU-27 in Združenem kraljestvu**

Priloga II – Standardi za polnjenje električnih vozil

Kratice in okrajšave

Glosar

Odgovori Komisije

Revizijska ekipa

Časovnica

Povzetek

I Z evropskim zelenim dogovorom, ki je bil naznanjen decembra 2019, si EU v okviru širših prizadevanj za doseg podnebno nevtralnega gospodarstva zdaj prizadeva zmanjšati emisije toplogrednih plinov iz prometa za 90 % do leta 2050 v primerjavi z letom 1990. Bistven del zmanjšanja emisij iz cestnega prometa naj bi se dosegel s prehodom na alternativna goriva z manjšimi emisijami ogljika. Od teh je najpogostejši novi vir električna energija, zlasti za osebna vozila.

II Vzpostavitev infrastrukture za polnjenje, ki ustreza številu električnih vozil, je ključni dejavnik za omogočanje prehoda na alternativna goriva in na večinski delež vozil brez emisij do leta 2050. Končni cilj politike je zagotoviti, da bo polnjenje električnih vozil tako enostavno kot polnjenje rezervoarja konvencionalnih vozil, tako da bo mogoče z električnimi vozili brez težav potovati preko cele EU. V zvezi z doseg tega cilja v EU obstajata dva prepletena problema: po eni strani bo uporaba električnih vozil omejena, dokler infrastruktura za polnjenje ne bo na voljo, po drugi strani pa je za investicije v to infrastrukturo potrebne več gotovosti glede uporabe električnih vozil.

III Komisija ima vlogo usmerjanja splošne politike EU na področju alternativnih goriv. Dodana vrednost ukrepanja EU na tem področju je usklajevanje reševanja čezmejnega izziva na področju infrastrukture za alternativna goriva, ker posamezne države članice nimajo potrebnih orodij za vseevropsko usklajevanje. Komisija lahko sprejme skupne standarde za zagotovitev interoperabilnosti, usklajuje in podpira vzpostavljanje infrastrukture za polnjenje električnih vozil v državah članicah ter spremlja napredek. Poleg tega z Instrumentom za povezovanje Evrope (IPE) zagotavlja finančno podporo za infrastrukturo za polnjenje električnih vozil.

IV To poročilo bo prispevek k bližnjim prenovam ključne zakonodaje EU na tem področju ter k načrtovanju in izvajanju programskega obdobja 2021–2027. Komisiji bo koristilo pri podpiranju uspešnejše uvedbe javno dostopne infrastrukture za polnjenje po vsej EU, zlasti v kontekstu ciljev zelenega dogovora in pričakovane znatne rasti elektromobilnosti (uporaba električnih vozil) v naslednjih nekaj letih.

V Cilj revizije Evropskega računskega sodišča (v nadaljnjem besedilu: Sodišče) je bil ugotoviti, kako uspešno je Komisija v obdobju 2014–2020 podpirala uvedbo javno dostopne infrastrukture za polnjenje električnih vozil po vsej EU. Sodišče je preučilo, kako Komisija sprejema standarde, usklajuje in podpira uvedbo infrastrukture za polnjenje električnih vozil v državah članicah ter kako upravlja financiranje infrastrukture za polnjenje električnih vozil v okviru IPE.

VI Sodišče je informacije pridobilo iz več virov, med drugim od Komisije, nacionalnih organov, upravičencev do sredstev EU in drugih deležnikov. Da bi revizorji pridobili neposredne izkušnje kot uporabniki infrastrukture za polnjenje, so uporabili električno vozilo za obisk in preizkus več polnilnih postaj, ki jih je sofinancirala EU.

VII Sodišče je ugotovilo, da je Komisija uspešno spodbujala skupni standard EU za vtič za polnjenje električnih vozil in da imajo uporabniki vse bolj usklajen dostop do različnih omrežij polnilnih naprav. Vendar še vedno obstajajo ovire za potovanje po EU z električnimi vozili. Čeprav se omrežje polnilnih naprav v EU povečuje, je uvedba neenakomerna, saj ni jasnih in konsistentnih minimalnih zahtev glede infrastrukture, s katerimi bi se zagotavljala elektromobilnost po celi EU. EU je še vedno daleč od ambiciozne ciljne vrednosti zelenega dogovora, tj. enega milijona polnilnih mest do leta 2025, poleg tega pa nima splošnega strateškega načrta za elektromobilnost. Potovanja po EU so dodatno zapletena, ker plačilni sistemi niso usklajeni z minimalnimi zahtevami ter ker ni ustreznih informacij za uporabnike o razpoložljivosti v realnem času in informacij o možnostih plačila na polnilnih postajah.

VIII Finančna podpora EU iz IPE se je obsežno uporabljala za spodbujanje uvajanja interoperabilnih polnilnih postaj po vsej EU. Ker pa ni bila opravljena celovita analiza infrastrukturne vrzeli, Komisija ni mogla zagotoviti, da je financiranje EU usmerjeno tja, kjer je najbolj potrebno. Poleg tega financiranja polnilnih postaj ni pogojevala z minimalnim obdobjem obratovanja ali zagotavljanjem pravičnega dostopa za vse uporabnike električnih vozil. Na vse projekte, ki jih je pregledalo Sodišče, so vplivale zamude pri izvajanju, pri nekaterih pa so bili doseženi le delni izločki. Nazadnje je Sodišče ugotovilo, da so sedanje stopnje uporabe sofinanciranih polnilnih postaj na splošno nizke, kar pri teh naložbah povečuje tveganja za trajnostnost.

IX Na podlagi teh zaključkov Sodišče Komisiji priporoča, naj:

- predlaga minimalne zahteve za infrastrukturo za polnjenje električnih vozil v celotnem omrežju TEN-T,
- pripravi strateški in celovit načrt EU za elektromobilnost,
- razvije analizo infrastrukturne vrzeli in vrzeli v financiranju,
- uporabi analizo infrastrukturne vrzeli in vrzeli v financiranju ter jasnejša merila za okrepitev izbire projektov,
- v sporazume o dodelitvi nepovratnih sredstev vključi klavzule za zagotovitev trajnostnega in pravičnega dostopa do sofinancirane infrastrukture.

Uvod

Električna energija je najpogostejše alternativno gorivo v cestnem prometu

01 Z evropskim zelenim dogovorom¹, ki je bil naznanjen decembra 2019, si EU v okviru širših prizadevanj za doseg podnebno nevtralnega gospodarstva zdaj prizadeva zmanjšati emisije toplogrednih plinov iz prometa za 90 % do leta 2050 v primerjavi z letom 1990. Promet pomeni približno četrtno vseh emisij toplogrednih plinov v EU, večinoma (72 %) iz cestnega prometa².

02 Bistveni del zmanjšanja emisij toplogrednih plinov iz cestnega prometa je prehod na alternativna goriva z manjšimi emisijami ogljika, kot so električna energija, vodik, biogoriva ali bioplin. Vendar je cestni promet še vedno skoraj v celoti odvisen od fosilnih goriv, saj cestna vozila na konvencionalna goriva pomenijo približno 95 % vseh cestnih vozil³. Poleg višjih stroškov nakupa vozil je razvoj trga vozil na alternativna goriva počasen, ker ni dovolj polnilnih in oskrbovalnih postaj.

03 EU ostaja tehnološko nevtralna, saj ne daje prednosti nobeni specifični vrsti alternativnega goriva, in meni, da bi morale obstajati skupne tehnične specifikacije in razpoložljivost po vsej EU (tj. infrastruktura) za vsa goriva. V praksi pa je od alternativnih goriv, ki se uvajajo za cestni promet, električna energija najpogostejša, zlasti za osebne avtomobile in lahka tovorna vozila.

04 Po podatkih Evropskega združenja proizvajalcev avtomobilov je imelo 89,4 % vseh novih vozil, registriranih v EU leta 2019, bencinski ali dizelski motor, medtem ko so hibridna električna vozila pomenila 6 %, vozila z električnim napajanjem 3 %, vsa druga neelektrična vozila (npr. na plin ali vodik) pa le 1,6 %. Leta 2020 se je tržni delež segmenta vozil z električnim napajanjem (akumulatorska vozila in priključni hibridi) znatno povečal zaradi splošnega upada števila registracij novih osebnih vozil zaradi izbruha COVID-19. Leta 2020 so električna vozila pomenila 10,5 % novo registriranih

¹ COM(2019) 640 final.

² SWD(2020) 331 final, spremni dokument k COM(2020) 789 final: Strategija za trajnostno in pametno mobilnost – usmerjanje evropskega prometa na pravo pot za prihodnost.

³ COM(2017) 652 final: K najširši uporabi alternativnih goriv – akcijski načrt o infrastrukturi za alternativna goriva.

vozil. Z drugimi besedami, vsako deseto osebno vozilo, prodano v EU leta 2020, je bilo vozilo z električnim napajanjem⁴. Proizvajalci avtomobilov napovedujejo, da se bo proizvodnja električnih vozil v Evropi med letoma 2019 in 2025 povečala za šestkrat, in sicer naj bi dosegla več kot 4 milijone avtomobilov in kombiniranih vozil vsako leto, kar je več kot petina proizvodnje avtomobilov v EU⁵.

05 V zelenem dogovoru je omenjeno, da bo do leta 2025 na evropskih cestah približno 13 milijonov vozil brez emisij ali z nizkimi emisijami. Komisija je v svoji strategiji za trajnostno in pametno mobilnost⁶ iz leta 2020 določila mejnik, da bo do leta 2030 v EU registriranih vsaj 30 milijonov vozil brez emisij, do leta 2050 pa naj bi delež vozil brez emisij prevladoval, kar pomeni znatno povečanje od približno 2 milijonov električnih vozil, ki so sedaj registrirana v EU. Poleg tega je vse več držav članic (med njimi Danska, Irska, Nizozemska, Slovenija in Švedska) napovedalo, da nameravajo od leta 2030 prepovedati prodajo avtomobilov na fosilna goriva. V državi zunaj EU, ki ima najrazvitejši trg elektromobilnosti na svetu, na Norveškem, električna vozila pomenijo 15 % vseh osebnih vozil⁷ (v *Prilogi I* je prikazana primerjava z deleži v EU in Združenem kraljestvu). Norveška si je zastavila najambicioznejšo ciljno vrednost od vseh, saj bodo morali biti vsi novi prodani osebni avtomobili in lahka dostavna vozila brez emisij že leta 2025.

06 Glede na navedbe v strategiji EU za mobilnost z nizkimi emisijami iz leta 2016 je končni cilj politike zagotoviti, da bo polnjenje električnih vozil tako enostavno kot polnjenje rezervoarja konvencionalnih vozil, tako da bo mogoče z električnimi vozili brez ovir potovati preko cele EU. Za razliko od konvencionalnih vozil se večina električnih vozil polni doma ali na delovnem mestu, zato so potrebna javna polnilna mesta⁸ za voznike, ki nimajo dostopa do zasebnega polnjenja, in tiste, ki potujejo na daljše razdalje. Poleg tega se je pri nedavni analizi pokazalo, da se bodo za polnjenje verjetno več uporabljale javne možnosti in možnosti zdoma (polnjenje doma je

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, julij 2019.

⁶ COM(2020) 789 final.

⁷ Podatki Evropskega observatorija za alternativna goriva iz septembra 2020.

⁸ Na enem polnilnem mestu se lahko polni samo eno vozilo hkrati. Polnilna postaja je sestavljena iz več polnilnih mest.

leta 2020 pomenilo 75 %), saj bo več ljudi brez dostopa do polnjenja doma začelo kupovati električna vozila⁹.

07 Ker je doseg električnih vozil na splošno še vedno nižji – povprečni doseg desetih osebnih električnih vozil, ki so sedaj na trgu, je približno 380 km – kot pri konvencionalnih vozilih, jih je treba polniti pogosteje. Čas polnjenja je odvisen od zmogljivosti akumulatorja vozila in zmogljivosti polnilnega mesta (glej [tabela 1](#)). Medtem ko so „počasni“ in „običajni“ polnilniki primernejši za cikel polnjenja doma in na delovnem mestu, so „hitri“ in „ultrahitri“ polnilniki primernejši za avtoceste in glavna cestna omrežja. Omejen doseg in zaskrbljenost v zvezi z razpoložljivostjo polnilnih postaj na poti lahko pri uporabnikih električnih vozil povzročijo „zaskrbljenost glede dosega in gneče“: strah, da doseg vozila ne bo zadostoval za pot in da bo treba dolgo čakati, če bo polnilna postaja že zasedena.

Tabela 1 – Katere tehnologije polnjenja so na voljo?

Hitrost in vrsta polnilnika	Nazivna moč	Približen čas polnjenja*
Počasna (enofazni polnilnik na izmenični tok)	3–7 kW	7–16 ur
Običajna (trifazni polnilnik na izmenični tok)	11–22 kW	2–4 ure
Hitra (polnilnik na enosmerni tok)	50–100 kW	30–40 minut
Ultrahitra (polnilnik na enosmerni tok)	> 100 kW	< 20 minut

* Odvisno tudi od zmogljivosti akumulatorja in drugih spremenljivk.

Vir: *Recharge EU: How many charge points will Europe and its Member States need in the 2020s*, T&E, januar 2020

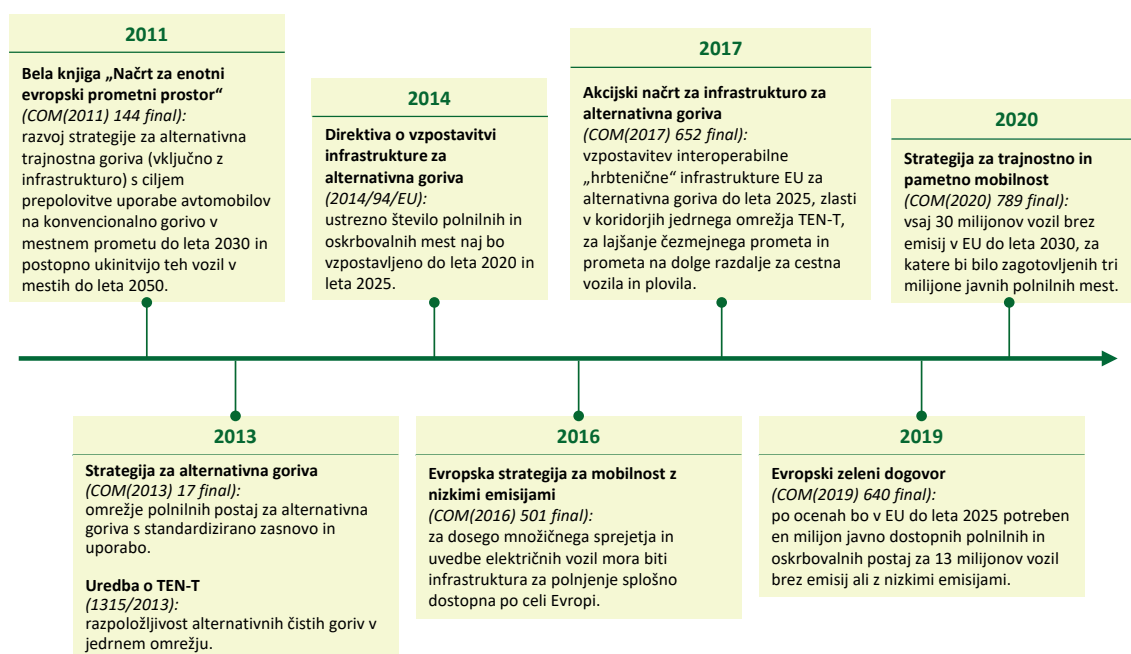
Odziv EU za prekinitev začaranega kroga

08 Vsaka država članica je odgovorna za pripravo in izvajanje svoje domače politike o alternativnih gorivih v skladu z okvirom, določenim z zakonodajo EU. To lahko vključuje ukrepe, kot so davčne olajšave ali subvencije za nakup električnih vozil in izgradnjo infrastrukture za polnjenje.

⁹ McKinsey & Company, *Charging ahead: Electric-vehicle infrastructure demand*, 8. avgust 2018.

09 Vendar ima Komisija vlogo usmerjanja splošne politike EU na področju alternativnih goriv. Njene pristojnosti vključujejo pripravo zakonodajnih predlogov in pogajanje o njih. Zeleni dogovor je najnovejši v vrsti dokumentov o politiki EU na področju razvoja infrastrukture za alternativna goriva (glej [diagram 1](#)). Dodana vrednost ukrepanja EU na tem področju je usklajevanje reševanja čezmejnega izziva na področju infrastrukture za alternativna goriva, ker posamezne države članice nimajo potrebnih orodij za vseevropsko usklajevanje. Komisija lahko sprejme skupne standarde za zagotovitev interoperabilnosti, usklajuje in podpira vzpostavljanje infrastrukture za polnjenje električnih vozil v državah članicah ter spremlja napredek.

Diagram 1 – Dokumenti o politiki EU na področju infrastrukture za alternativna goriva



Vir: Evropsko računsko sodišče

10 Direktiva o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva¹⁰ iz leta 2014 je ključno orodje politike v okviru splošne strategije EU za razvoj javno dostopne infrastrukture za polnjenje električnih vozil. Njen cilj je prekinitev začaranega kroga, ki povzroča nedelovanje trga: po eni strani bo uporaba električnih vozil omejena, dokler infrastruktura za polnjenje ne bo na voljo, po drugi strani pa je za investicije v to infrastrukturo potrebne več gotovosti glede uporabe električnih vozil. Vzpostavitev

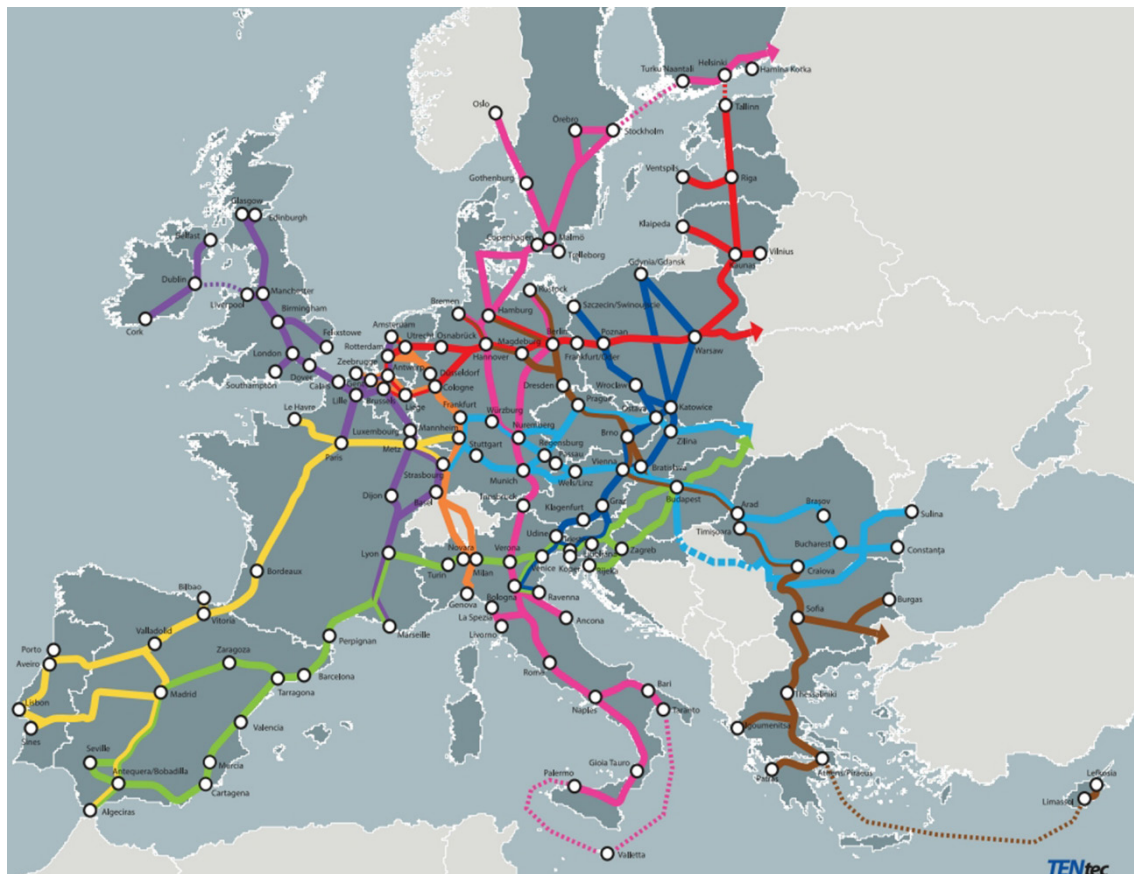
¹⁰ Direktiva 2014/94/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 22. oktobra 2014 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva.

infrastrukture za polnjenje, ki ustreza vzorcem uporabe električnih vozil, je bistveni element prehoda na alternativna goriva.

11 V člen 39(2)(c) uredbe o vseevropskem prometnem omrežju (TEN-T)¹¹ iz leta 2013, ki je ključno orodje politike EU za razvoj infrastrukture, je kot infrastrukturna zahteva za cestni promet vključena „razpoložljivost alternativnih čistih goriv“, zlasti v jedrnem omrežju, ki ga je treba dokončati do leta 2030. Namen celovitega omrežja, ki naj bi bilo dokončano do leta 2050, je zagotavljanje dostopnosti in povezljivosti vseh regij EU. Jedrno omrežje je sestavljeno iz tistih delov celovitega omrežja, ki so strateško najpomembnejši za doseganje ciljev TEN-T. Skoraj 50 000 km cest v jedrnem omrežju je v devetih multimodalnih koridorjih, v katere so zajete najpomembnejše prometne poti, ki prečkajo EU (glej [sliko 1](#)). Za omogočanje usklajenega izvajanja koridorjev je Komisija imenovala devet koordinatorjev za koridorje evropskega jedrnega omrežja (od katerih vsak nadzira izvajanje enega koridorja).

¹¹ Uredba št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja.

Slika 1 – Koridorji jedrnega omrežja TEN-T



Atlantik, Baltik–Jadran, Sredozemlje, Severno morje–Baltik, Severno morje–Sredozemlje, Orient–Vzhodno Sredozemlje, Ren–Alpe, Ren–Donava in Skandinavija–Sredozemlje

Vir: Evropska komisija

12 Komisija je v svojem akcijskem načrtu za infrastrukturo za alternativna goriva iz leta 2017 ocenila, da bo za infrastrukturo za polnjenje električnih vozil do leta 2020 potrebnih do 3,9 milijarde EUR, od leta 2021 pa morda še dodatnih 2,7 do 3,8 milijarde EUR na leto, odvisno od deleža infrastrukture za hitro polnjenje. Z IPE, ki ga neposredno upravlja Komisija, se zagotavlja finančna podpora za infrastrukturo za alternativna goriva¹². Med letom 2014 in decembrom 2020 so bila za alternativna goriva v cestnem prometu dodeljena nepovratna sredstva IPE v višini približno 698 milijonov EUR (glej [tabelo 2](#)). Od tega je bilo približno 343 milijonov EUR namenjenih projektom za izgradnjo infrastrukture za polnjenje električnih vozil ali projektom, v okviru katerih se električna energija kombinira z drugimi alternativnimi gorivi (stisnjeni zemeljski plin, utekočinjeni zemeljski plin ali vodik). Nadaljnji razpisi IPE za podpiranje uvajanja javne infrastrukture za polnjenje se pričakujejo po letu 2020, in

¹² Uredba (EU) št. 1316/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope.

sicer v okviru zelenega dogovora. Poleg tega je eden od glavnih poudarkov pri načrtovanju v okviru mehanizma za okrevanje in odpornost za večletni finančni okvir za obdobje 2021–2027 podpora EU za izgradnjo enega milijona javnih polnilnih mest do leta 2025¹³.

Tabela 2 – Nepovratna sredstva IPE, dodeljena za infrastrukturo za alternativna goriva za cestni promet v obdobju 2014–2020 (v milijonih EUR)

Vrsta goriva	Št. projektov	Ocenjeni stroški	Prispevek EU	Delež skupnega prispevka EU
Električna energija	38	1 215	280	40 %
Stisnjeni/utekočinjeni zemeljski plin	32	606	235	34 %
Vodik	11	416	120	17 %
Kombinacija električne energije in drugih alternativnih goriv	6	307	63	9 %
Utekočinjeni naftni plin	2	3	1	0 %
Skupaj	89	2 547	698¹	100 %

¹ Skupni znesek vključuje približno 38 milijonov EUR za štiri projekte, ki so bili decembra 2020 še vedno v fazi priprave nepovratnih sredstev, čeprav jih je Komisija že izbrala.

Vir: analiza, ki jo je opravilo Evropsko računsko sodišče na podlagi podatkov INEA, december 2020

13 Kar zadeva vozila, je trgu elektromobilnosti koristila zakonodaja EU o emisijskih standardih za CO² za nove osebne avtomobile in kombinirana vozila. Ciljna vrednost 130 g CO₂/km iz leta 2015 je bila postopoma zmanjšana na 95 g CO₂/km od leta 2020 naprej, v letih 2025 in 2030 pa bo ta ciljna vrednost še zmanjšana¹⁴. Pričakuje se, da bo ta zakonodaja poleg sistema spodbud in kazni za proizvajalce avtomobilov ključni pospeševalec za povečanje števila električnih vozil, ki je samo po sebi glavno gonilo potrebe po dodatni infrastrukturi za polnjenje. Komisija je napovedala, da bo sredi leta 2021 revidirala standarde za emisije CO₂ za avtomobile¹⁵.

¹³ COM(2020) 575 final, Letna strategija za trajnostno rast 2021.

¹⁴ Uredba (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila.

¹⁵ COM(2020) 789 final.

Obseg revizije in revizijski pristop

14 Cilj revizije Sodišča je bil ugotoviti, kako uspešno je Komisija podpirala uvedbo javno dostopne infrastrukture za polnjenje električnih vozil po vsej EU (akumulatorskih vozil in priključnih hibridov). Sodišče je preučilo dva glavna vidika podpore Komisije:

- o kako sprejema standarde ter usklajuje in podpira uvajanje infrastrukture za polnjenje električnih vozil v državah članicah,
- o kako upravlja financiranje IPE za infrastrukturo za polnjenje električnih vozil.

15 Revizija je bila osredotočena na ukrepe EU v obdobju 2014–2020 na področju velikega javnega in institucionalnega pomena. Poročilo Sodišča je prispevek k prihodnjim revizijam ključne zakonodaje na tem področju (direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva in uredbe o TEN-T) ter k načrtovanju in izvajanju večletnega finančnega okvira za obdobje 2021–2027. Komisiji bo koristilo pri podpiranju uspešnejše uvedbe javne infrastrukture za polnjenje po vsej EU, zlasti v kontekstu ciljev zelenega dogovora in pričakovane znatne rasti elektromobilnosti v naslednjih nekaj letih.

16 Glavni revidiranec Sodišča je bil Generalni direktorat Komisije za mobilnost in promet (GD MOVE), ki je odgovoren za politiko EU na področju infrastrukture za alternativna goriva, vključno z dodeljevanjem sredstev IPE na tem področju s podporo Izvajalske agencije za inovacije in omrežja (INEA). Sodišče je informacije za svojo revizijo pridobilo iz več virov, in sicer od Komisije, nacionalnih organov, upravičencev do sredstev IPE in drugih relevantnih deležnikov. Analiziralo je postopke Komisije za ocenjevanje infrastrukturnih potreb in usmerjanje financiranja v projekte za izgradnjo infrastrukture za polnjenje ter preizkusilo delovanje teh postopkov in izvajanje vzorca 11 projektov v vrednosti približno 130 milijonov EUR ali 46 % vseh nepovratnih sredstev IPE za infrastrukturo za polnjenje. Sodišče je pri izbiri projektov, ki jih usklajuje šest upravičencev v Nemčiji, Italiji, na Nizozemskem, Portugalskem, Slovaškem in v Španiji, uporabilo merila pomembnosti, relevantnosti, statusa izvajanja in geografske porazdelitve. Poleg teh upravičencev projektov je Sodišče opravilo razgovore s predstavniki nacionalnih organov v šestih državah članicah, ki so, čeprav jih Sodišče ni revidiralo, zagotovili informacije, relevantne za oceno dela Komisije.

17 Poleg tega so se revizorji za izvedbo neposrednega preizkušanja infrastrukture za polnjenje, ki jo je sofinancirala EU, z električnim vozilom peljali do polnilnih postaj v Nemčiji, Franciji in Italiji (glej [okvir 2](#)). Zaradi omejitev potovanj zaradi COVID-19 niso mogli na ta način preizkusiti polnilnih postaj na Nizozemskem, v Španiji, na Portugalskem in Slovaškem.

18 Sodišče pri reviziji ni obravnavalo ciljnih vrednosti glede emisij in obnovljivih virov energije, razvoja in raziskav na področju akumulatorjev ter proizvodnje in distribucije električne energije, potrebne za polnilne postaje.

Opažanja

Kljub temu, da je polnilnih postaj več in da so vtiči usklajeni, zaradi neenakomerne uvedbe infrastrukture za polnjenje potovanje po EU z električnimi vozili ni enostavno

19 Sodišče je v tem delu poročila ocenilo uspešnost ukrepov Komisije za določitev skupnih standardov, usklajevanje in podpiranje držav članic pri uvajanju infrastrukture za polnjenje električnih vozil ter spremljanje napredka.

Ni jasnih in koherentnih ciljnih vrednosti glede infrastrukture za polnjenje za celo EU

20 V prvotni predlog Komisije za direktivo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva¹⁶ je bilo vključeno minimalno število polnilnih mest v vsaki državi članici in skupaj 800 000 polnilnih mest po vsej EU do leta 2020. Poleg tega je bilo v oceni učinka¹⁷, ki je priložena predlogu, ugotovljeno, da bi bila uspešnost politike oslABLJENA, če se ne bi določile zavezujoče ciljne vrednosti glede infrastrukture, in da bi to, da se državam članicam da velika diskrecijska pravica, lahko preprečilo zadovoljivo doseganje specifičnih in splošnih ciljev.

21 Vendar so zakonodajalca prvotnega predloga Komisije nista sprejela: v direktivi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, kot je bila sprejeta leta 2014, ni navedeno minimalno število polnilnih mest. Namesto tega se je od držav članic pričakovalo, da bodo uvedle ustrezno število polnilnih mest (glej [okvir 1](#)). V preambuli je navedeno le okvirno priporočilo za izgradnjo enega javno dostopnega polnilnega mesta za vsakih deset električnih vozil, pri čemer ni treba upoštevati geografske porazdelitve, gostote prebivalstva ali pokritosti z omrežjem. To ni v skladu z v direktivi priporočeno povprečno razdaljo med polnilnimi mesti za stisnjeni zemeljski plin in utekočinjeni zemeljski plin (150 km oz. 400 km) v jedrnem omrežju TEN-T.

¹⁶ COM(2013) 18 final z dne 24. januarja 2013.

¹⁷ SWD(2013) 5 final z dne 24. januarja 2013.

Okvir 1

Cilji direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva za električno energijo (člena 4(1) in 4(2))

- (1) Države članice s svojimi nacionalnimi okviri politike zagotovijo, da se do 31. decembra 2020 vzpostavi ustrezno število javno dostopnih polnilnih mest, da bi lahko električna vozila krožila vsaj v strnjenih mestnih/predmestnih naseljih in na drugih gosto poseljenih področjih ter – kjer je to ustrezno – v omrežjih, ki jih opredelijo države članice. Število takih polnilnih mest se določi med drugim na podlagi števila električnih vozil, ki naj bi bila do konca leta 2020 predvidoma registrirana v posamezni državi članici, kot so določile v svojih nacionalnih okvirih politike, ter na podlagi najboljših praks in priporočil, ki jih objavi Komisija. Po potrebi se upoštevajo posebne potrebe v zvezi z namestitvijo javno dostopnih polnilnih mest na postajah javnega prometa.
- (2) Komisija oceni uporabo zahtev iz odstavka 1 in po potrebi ter ob upoštevanju razvoja trga z električnimi vozili predloži predlog za spremembo te direktive, da bi bila do 31. decembra 2025 v vsaki državi članici vsaj v jedrnem omrežju TEN-T, mestnih/primestnih naseljih in na drugih gosto poseljenih področjih vzpostavljena dodatna javno dostopna polnilna mesta.

22 V skladu z direktivo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva je opredelitev meril za javno dostopnost in oceno moči polnilnih postaj prepuščena državam članicam, pri tem pa se ne razlikuje med različnimi vrstami električnih vozil. Zato je težko natančno oceniti infrastrukturne potrebe, oceniti točnost sporočenih podatkov in primerjati države:

- (a) v skladu z direktivo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva javno dostopno polnilno mesto zagotavlja nediskriminatorno možnost dostopa uporabnikom po vsej EU, z mogočimi razlikami pri overitvi, pogojih uporabe in plačilu. Ker je ta opredelitev tako splošna, nekatere države članice javna polnilna mesta opredeljujejo kot polnilna mesta na javnih mestih, ki so dostopna 24 ur na dan in sedem dni na teden, poljavna polnilna mesta pa kot polnilna mesta, ki so dostopna samo ob nekaterih časih in za katera veljajo omejitve uporabe (kot npr. zahteva, da uporabnik uporabi tudi parkirišče, hotel ali nakupovalno središče, v katerem je polnilno mesto). Druge med tema dvema vrstama ne razlikujejo in javna polnilna mesta opredeljujejo kot tista, ki niso zasebna;
- (b) v direktivi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva se razlikuje samo med običajnimi (< 22 kW) in hitrimi (> 22 kW) polnilnimi mesti, čeprav se uporabljajo še mnoge druge kategorije moči. Dejansko so v skladu z direktivo

polnilna mesta z nazivno močjo pod 22 kW enakovredna tistim z nazivno močjo 350 kW, kljub bistveni razliki v hitrosti polnjenja;

- (c) v direktivi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva se ne razlikuje med akumulatorskimi električnimi vozili in priključnimi hibridi, ki imajo zelo različne vzorce polnjenja. Glede na ugotovitve nedavne študije se v običajnem tednu akumulatorska električna vozila polnijo s skoraj štirikrat več energije kot priključni hibridi¹⁸.

23 V uredbi o TEN-T ni specifičnih določb za infrastrukturo za alternativna goriva. V uredbi je omenjena splošna „razpoložljivost alternativnih čistih goriv“ v jedrnem omrežju, poleg tega pa je navedeno, da lahko cestna infrastruktura v celovitem omrežju vključuje opremo za točenje alternativnega goriva ali polnjenje vozil z alternativnim pogonom. Ne razlikuje pa se med različnimi vrstami alternativnih goriv in tudi razpoložljivost ni opredeljena. Sodišče je v nedavni reviziji cest v EU¹⁹ ugotovilo, da v uredbi o TEN-T niso določene jasne zahteve za infrastrukturo za alternativna goriva.

24 Komisija je v svojem akcijskem načrtu za alternativna goriva²⁰ iz leta 2017 priznala, da je potrebna „učinkovita uporaba pristopa TEN-T za razvoj hrbtenične infrastrukture za polnjenje [...] po vsej EU najpozneje do leta 2025. Koncept koridorja omogoča opredelitev vrzeli v smislu čezmejne mobilnosti na dolge razdalje in vključitev vseh ustreznih zainteresiranih strani [...]“. Vendar niti v direktivi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva niti v uredbi o TEN-T ni določena specifična vloga koordinatorjev za koridorje evropskega jedrnega omrežja pri načrtovanju in uvajanju infrastrukture za alternativna goriva vzdolž njihovih koridorjev. Pri analizi delovnih načrtov koordinatorjev za koridorje za leto 2020, ki jo je opravilo Sodišče, se je pokazalo, da ti ne vključujejo primerljivih informacij, podatkov in ocen o razpoložljivosti infrastrukture za alternativna goriva.

¹⁸ *Recharge EU: How many charge points will Europe and its Member States need in the 2020s*, T&E, januar 2020

¹⁹ Odstavek 42 Posebnega poročila št. 9/2020 – Jedrno cestno omrežje EU: krajši potovalni čas, toda omrežje še ni povsem delujoče.

²⁰ COM(2017) 652 final.

Komisija ni mogla zagotoviti, da so nacionalni načrti skladni in koherentni s perspektive EU

25 V direktivi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva se od držav članic zahteva vzpostavitev nacionalnih okvirov politike za razvoj trga za alternativna goriva. Nacionalne okvire politike, ki morajo vsebovati načrtovanje za uvedbo infrastrukture, je bilo treba prigrasiti Komisiji do 18. novembra 2016. Čeprav je Komisija odgovorna za ocenjevanje koherentnosti med različnimi nacionalnimi okviri politike na ravni EU, v skladu z direktivo nima specifičnega mandata ali jasnih izvršilnih pooblastil v zvezi s tem. V direktivi je navedeno le, da Komisija pomaga državam članicam pri poročanju o nacionalnih okvirih politike in na področjih, na katerih morajo sodelovati. Komisija z državami članicami komunicira v okviru odbora za alternativna goriva in foruma za trajnostni promet (strokovna skupina predstavnikov Komisije in držav članic ter 32 strokovnih združenj).

26 Komisija je državam članicam zagotovila podrobne smernice za pripravo njihovih nacionalnih okvirov politike. Oceno večine nacionalnih okvirov politike je končala novembra 2017, nadalje pa jih je spremljala februarja 2019²¹. Komisija je na splošno prišla do zaključka, da so se popolnost, koherentnost in ambicioznost nacionalnih okvirov politike zelo razlikovale, kar bi lahko privedlo do razdrobljenosti trga v EU. Komisija je ugotovila, da:

- (a) dve državi članici (Španija in Švedska) nista določili ciljne vrednosti glede polnilnih mest za leto 2020, ocene pa sta zagotovili šele v svojih poročilih o izvajanju nacionalnega okvira politike za leto 2019, ki sta bili pripravljeni kasneje;
- (b) so bile le v 11 nacionalnih okvirih politike predstavljene ciljne vrednosti in ocene za leti 2025 in 2030, čeprav je bilo v smernicah Komisije priporočeno, naj države članice opredelijo potrebe po infrastrukturi in vozilih za leta 2020, 2025 in 2030;
- (c) so se ravni ambicioznosti nacionalnih okvirov politike zelo razlikovale, saj je bil ocenjeni skupni tržni delež električnih vozil med vsemi vozili do leta 2020 od 0,02 % do 9,22 %;
- (d) so bile samo v desetih nacionalnih okvirih politike določene ciljne vrednosti, na podlagi katerih bi se zagotovilo vsaj eno javno dostopno polnilno mesto na deset električnih vozil do leta 2020.

²¹ SWD(2017) 365 final z dne 8.11.2017; SWD(2019) 29 final z dne 13.2.2019 vključno z nacionalnimi okviri politike štirih držav članic (Grčija, Malta, Romunija in Slovenija), ki so zamudile prvotni rok za prigrasitev 1. oktobra 2017.

27 Čeprav je Komisija v svojih smernicah države članice pozvala, naj poročajo o geografski porazdelitvi svojih polnilnih mest in navedejo, koliko te pokrivajo jedrno in celovito omrežje TEN-T, je le sedem držav članic navedlo zadostne in popolne informacije. Kljub temu, da so informacije v tem smislu omejene, je Komisija prišla do zaključka, da se zdi, da doseganje pokritosti jedrnega omrežja TEN-T do leta 2025 napreduje, če se uporabi merilo 60 km, ki je po oceni Skupnega raziskovalnega središča maksimalna razdalja med polnilnimi mesti. Vendar bi lahko deli jedrnega omrežja ostali brez minimalne infrastrukture za polnjenje, če ne bodo sprejeti dodatni ukrepi. Komisija je opozorila na znatne razlike v gostoti polnilnih mest med sosednjimi državami in ugotovila težave v zvezi s čezmejno kontinuiteto med 14 dvojicami držav članic.

28 V skladu z direktivo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva Komisija objavlja in redno posodablja informacije o nacionalnih ciljnih vrednostih in ciljih, ki jih države članice predložijo v svojih nacionalnih okvirih politike. Države članice so morale o napredku pri doseganju svojih ciljnih vrednosti poročati do novembra 2019, Komisija pa je morala ta poročila oceniti do novembra 2020. Eden od namenov te ocene je bil zagotoviti prispevek za pregled direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, ki se je zahteval do konca leta 2020. Vendar je Komisija v času revizije Sodišča oceno še vedno pripravljala, saj je nekaj držav članic znatno zamujalo s predložitvijo svojih poročil. Po navedbah Komisije pregled direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (vrednotenje in ocena učinka) še vedno poteka, predlog za revizijo te direktive pa bi bil lahko sprejet do junija 2021.

Omrežje polnilnih naprav se povečuje, vendar po EU obstajajo velike razlike v uvajanju

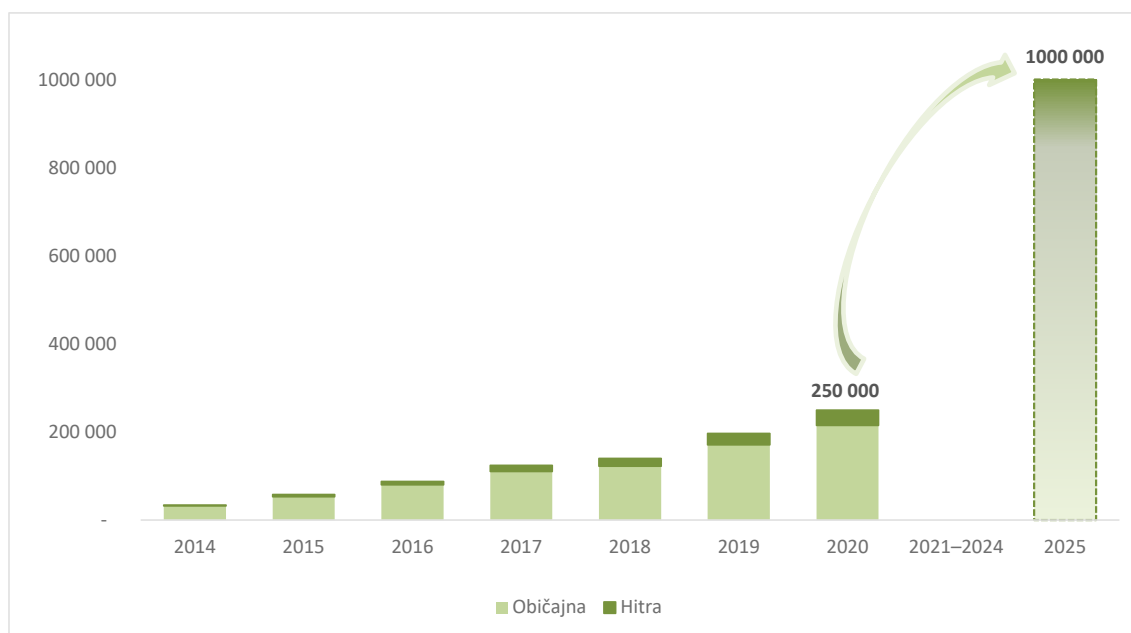
29 Komisija je v svojem akcijskem načrtu za infrastrukturo za alternativna goriva iz leta 2017 ocenila, da bi se moralo število javno dostopnih polnilnih mest povečati s 118 000, ki so bila takrat na voljo, na 440 000 leta 2020 in na približno 2 milijona leta 2025. Z zelenim dogovorom iz leta 2019 je bila ocena za leto 2025 posodobljena na en milijon javnih polnilnih mest. V strategiji za trajnostno in pametno mobilnost iz leta 2020 je bila opredeljena potreba po 3 milijonih javnih polnilnih mest do leta 2030.

30 Vendar je še vedno precej negotovosti glede teh ocen in tega, kaj je treba storiti za doseg zastavljenih ciljnih vrednosti. EU nima splošnega strateškega načrta za elektromobilnost in integrirane politike o vozilih, infrastrukturi, omrežjih, akumulatorjih, ekonomskih spodbudah, surovinah in digitalnih storitvah. Sodišče bi pričakovalo, da bi tak dokument vseboval ocene potrebnega števila, vrst in gostote

javnih polnilnih mest ter skupnih stroškov. Pri teh ocenah bi morali biti upoštevani dejavniki, kot so ocenjeni delež akumulatorskih električnih vozil in priključnih hibridov, saj imajo različne potrebe po napajanju, zmogljivost omrežja in razvoj zmogljivosti akumulatorjev, ki vpliva na doseg.

31 Iz *diagrama 2* je razvidno, da se je število javno dostopnih polnilnih mest v EU-27 in Združenem kraljestvu povečalo s približno 34 000 leta 2014 na 250 000 septembra 2020 (14 % od tega je hitrih polnilnih mest, kot so opredeljena v direktivi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, tj. z nazivno močjo več kot 22 kW). To je znatno manj kot ocenjenih 440 000 polnilnih mest iz akcijskega načrta iz leta 2017. Če bo uvajanje infrastrukture še naprej potekalo tako kot v obdobju 2014–2020, obstaja znatno tveganje, da cilj izgradnje enega milijona javnih polnilnih mest do leta 2025 ne bo dosežen. Da bi se zaostanek nadoknadil, bo vsako leto potrebnih približno 150 000 novih mest ali približno 3 000 polnilnih mest na teden.

Diagram 2 – Polnilna mesta (EU-27 in Združeno kraljestvo) in ciljna vrednost zelenega dogovora

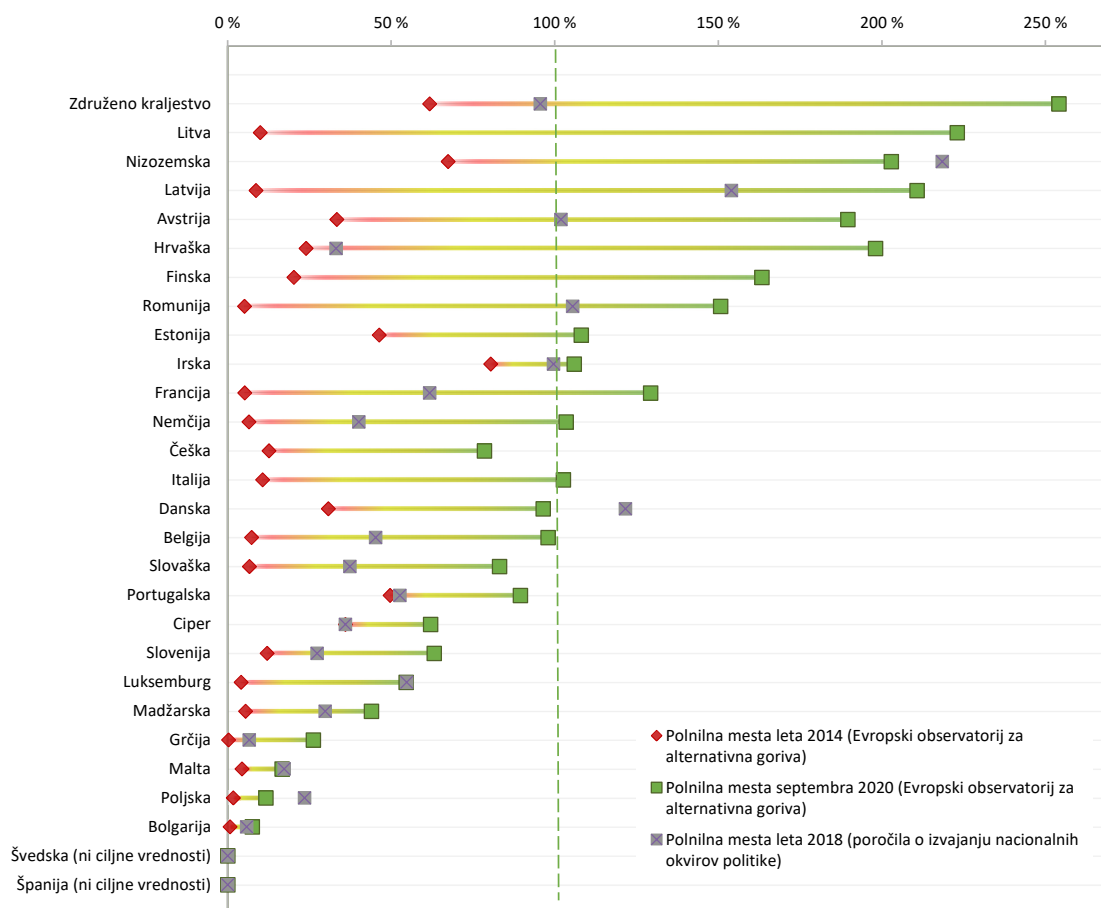


Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi podatkov Evropskega observatorija za alternativna goriva iz septembra 2020 (brez približno 4 100 polnilnikov Tesla)

32 Pet držav članic je glede na navedbe v njihovih poročilih o izvajanju nacionalnega okvira politike za leto 2019, ki so jih predložile Komisiji, do leta 2018 že doseglo sprva določene ciljne vrednosti za leto 2020 glede števila polnilnih mest iz nacionalnega okvira politike. V 12 državah članicah pa je stanje drugačno, saj še niso dosegle 50 % ciljne vrednosti. Da bi Sodišče razširilo te podatke in pridobilo čim novejšo podatke o uvajanju polnilnih mest, je analiziralo podatke Evropskega observatorija za alternativna

goriva iz septembra 2020 (glej [diagram 3](#)). Iz teh podatkov je razvidno, da obstajajo znatne razlike med državami članicami pri uvajanju infrastrukture za polnjenje, saj nekatere bistveno presegajo sprva določene ciljne vrednosti iz nacionalnih okvirov politike, druge pa znatno zaostajajo. Stopnje dokončanosti za posamezne države članice so bile septembra 2020 od 7 % (Bolgarija) in 12 % (Poljska) do več kot 200 % (Litva, Latvija in Nizozemska). Na splošno je tri mesece pred rokom decembra 2020 ciljne vrednosti doseglo 12 držav članic, osem pa jih je doseglo manj kot 75 % ciljne vrednosti. 13 držav članic ni doseglo okvirne vrednosti vsaj enega javno dostopnega polnilnega mesta za vsakih deset električnih vozil, določene v direktivi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva.

Diagram 3 – Polnilna mesta in ciljne vrednosti za leto 2020 iz nacionalnih okvirov politike (EU-27 in Združeno kraljestvo)

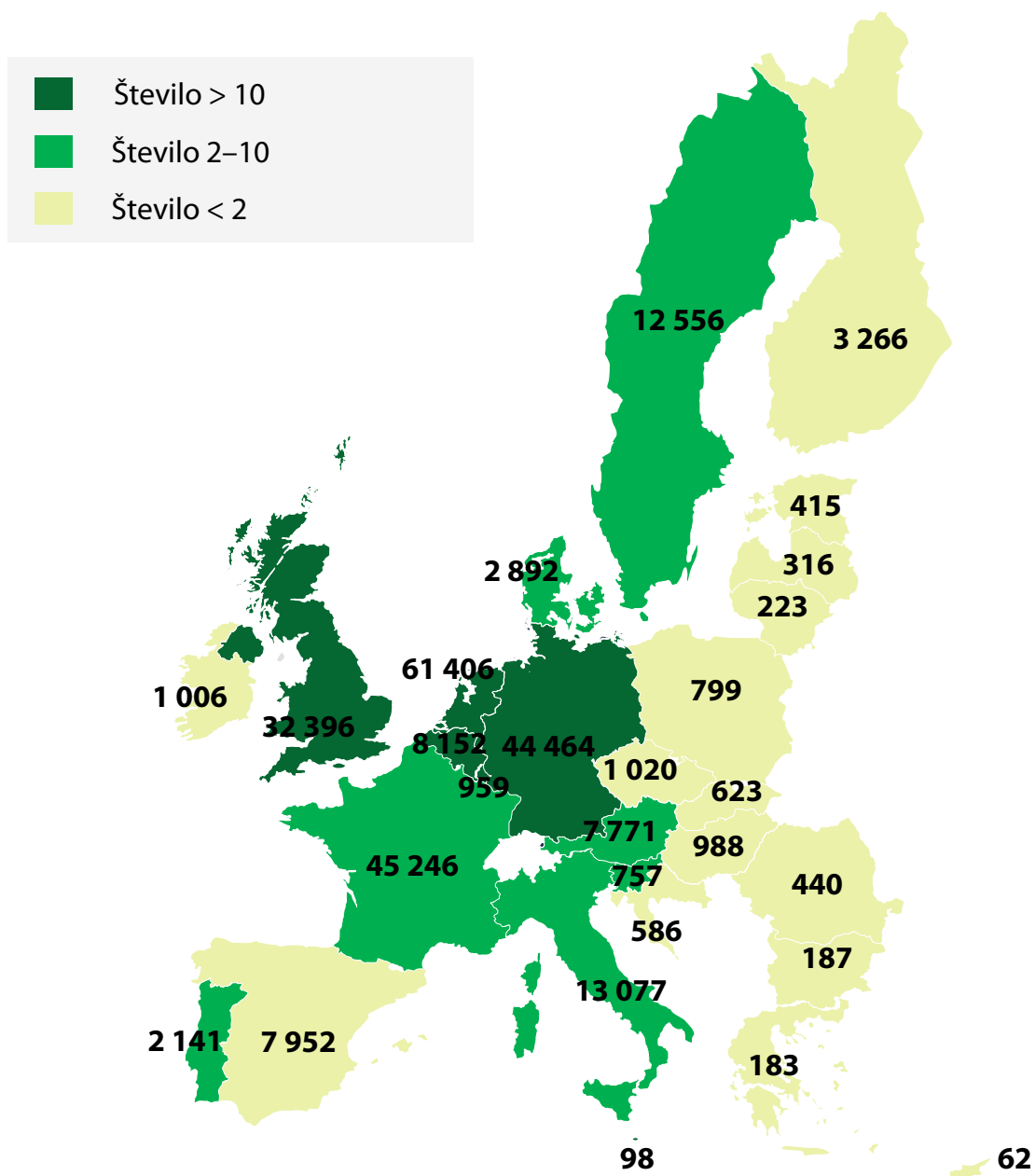


Vir: Evropski observatorij za alternativna goriva za polnilna mesta leta 2014, poročila o izvajanju nacionalnih okvirov politik za polnilna mesta leta 2018 (ni podatkov za Češko, Estonijo, Finsko, Italijo in Litvo), Evropski observatorij za alternativna goriva za polnilna mesta septembra 2020 (podatke za Nizozemsko je zagotovila Netherlands Enterprise Agency)

33 Sodišče je odkrilo nekaj neskladnosti med podatki, predstavljenimi v poročilih o izvajanju nacionalnih okvirov politike, in podatki Evropskega observatorija za alternativna goriva, do katerih je prišlo predvsem zato, ker opredelitev in štetje javno dostopnih polnilnih postaj nista jasna (glej odstavek **22**). V podatke Evropskega observatorija za alternativna goriva so na primer vključena javna in poljavna polnilna mesta, v poročilih držav članic pa ni vedno tako. Za Nizozemsko Evropski observatorij za alternativna goriva poroča o 61 534 polnilnih mestih, vendar je samo 36 187 od teh popolnoma javnih, preostala pa so poljavna. Sodišče je neskladnosti ugotovilo tudi pri podatkih za Dansko, Luksemburg in Poljsko, ki so v svojih poročilih o izvajanju nacionalnih okvirov politike za leto 2018 navedli večje število polnilnih mest, kot ga je v svojem poročilu septembra 2020 navedel Evropski observatorij za alternativna goriva.

34 Neenakomerna uvedba infrastrukture za polnjenje je ponazorjena tudi v *diagramu 4*, na katerem so prikazani skupno število polnilnih mest in podatki o njihovi gostoti v vsaki državi članici. Med državami članicami obstajajo znatne razlike. Gostota največja v državah Zahodne Evrope, najmanjša pa v državah Srednje in Vzhodne Evrope. V EU-27 imajo Nemčija, Francija in Nizozemska skupaj veliko večino (69 %) vseh polnilnih mest. Ker je uvedba infrastrukture za polnjenje tako neenakomerna, z električnim vozilom ni enostavno potovati po EU.

Diagram 4 – Število javnih polnilnih mest in število polnilnih mest na 100 km² (EU-27 in Združeno kraljestvo)



Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi podatkov Evropskega observatorija za alternativna goriva (število polnilnih mest septembra 2020) in Eurostata (površina)

Skupni standardi EU za vtiče so podprti na vse več polnilnih mestih

35 Po svetu obstajajo različni standardi/vtiči za polnjenje (za več podrobnosti glej [Prilogo II](#)). V prizadevanju za vzpostavitev skupnih standardov EU za vtiče je v direktivi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva predpisano, da morajo biti za zagotovitev interoperabilnosti polnilna mesta v EU opremljena vsaj s priključkoma standarda tip 2 (polnilniki na izmenični tok) in standarda kombinirani sistem polnjenja (CCS) (polnilniki na enosmerni tok).

36 Od sprejetja direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva leta 2014 večina polnilnih postaj v EU podpira standard tip 2 za polnjenje na izmenični tok, standard CCS pa je vse pogostejši za polnjenje na enosmerni tok. Zato uporabniki električnih vozil postopoma pridobivajo bolj usklajen dostop do različnih omrežij polnilnih naprav (glej tudi [okvir 2](#) o izkušnjah revizorjev pri polnjenju električnih vozil). Po podatkih Evropskega observatorija za alternativna goriva se je od sprejetja direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva delež polnilnih mest na enosmerni tok, pri katerih se uporablja standard CCS, podvojil, in sicer s 26 % leta 2014 na 51 % leta 2020. Da bi upravljalci polnilnih mest dosegli več strank, jih veliko vlaga v polnilnike, ki podpirajo več standardov, in sicer za vtiče CCS, CHAdeMO in tip 2, te naložbe pa so upravičene do financiranja iz IPE (glej [sliko 2](#)). Z IPE se ne podpirajo postaje Tesla, ki so del ekskluzivnega lastniškega omrežja polnilnih naprav, ki ga sedaj lahko uporabljajo samo vozniki vozil znamke Tesla.

37 Kar zadeva vozila, so vsi proizvajalci električnih vozil na evropskem trgu sprejeli standard tip 2 za polnjenje na izmenični tok. Pri polnjenju na enosmerni tok je večina že prešla ali je v procesu prehoda na standard CCS, za nekatere modele pa se še vedno uporabljajo drugi standardi.

Slika 2 – Polnilnik, ki podpira več standardov (CHAdeMO, CCS, tip 2) in ki se je financiral iz IPE



Vir: Evropsko računsko sodišče

Potovanje po EU je še vedno zapleteno, ker ni minimalnih zahtev za usklajene plačilne sisteme in informacije za uporabnike

38 Sistem polnjenja za elektromobilnost vključuje več akterjev, ki morajo komunicirati med seboj. Poleg upravljavcev polnilnih mest (ki so odgovorni za namestitve in vzdrževanje polnilnih mest) in ponudnikov mobilnostnih storitev (ki potrošnikom zagotavljajo vrsto mobilnostnih proizvodov ali storitev) vključujejo tudi uporabnike električnih vozil, proizvajalce vozil in upravljavce omrežij. V direktivi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva je določeno, da upravljavci polnilnih mest lahko strankam storitve polnjenja električnih vozil zagotavljajo na podlagi

pogodb, tudi v imenu drugih ponudnikov storitev. Za to je potrebna tehnologija „gostovanja“ med upravljavci polnilnih mest in ponudniki mobilnostnih storitev, s katero bi lahko vozniki svoja vozila polnili z uporabo enotne identifikacijske metode ali načina plačevanja, postaje pa bi lahko enako komunicirale z vsemi električnimi vozili. V ta namen je potrebno vsaj naslednje: pogodbeni dogovor med vsemi zadevnimi subjekti, ki je lahko neposreden (dvostranski) ali posreden (preko vozlišča za gostovanje), polnilna mesta, opremljena z internetno povezavo, kartičnim čitalnikom ali funkcijo daljinskega aktiviranja, in interoperabilni komunikacijski protokoli.

39 Vendar zdaj fizične povezave in izmenjava informacij med temi akterji potekajo po različnih komunikacijskih protokolih. Ni usklajenega sistema gostovanja z minimalnimi zahtevami, ki bi uporabnikom električnih vozil omogočal uporabo vseh različnih omrežij polnilnih naprav v EU z enim samim pogodbenim sporazumom. Zato vozniki električnih vozil morda plačujejo več naročin in uporabljajo različne načine plačevanja, odvisno od upravljavcev polnilnih mest in ponudnikov mobilnostnih storitev, ki jih uporabljajo. To je bilo poudarjeno v nedavnem poročilu²² foruma za trajnostni promet, v katerem je bilo ugotovljeno, da uporabniki električnih vozil v nekaterih primerih za svoje potrebe po polnjenju potrebujejo več pogodb. V poročilu je bilo ugotovljeno tudi, da se zahteva iz direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, da morajo vsa javna polnilna mesta zagotavljati možnost polnjenja *ad hoc* (tj. brez pogodbe), po EU izvaja na zelo različne načine.

40 Poleg tega sta zaradi uporabe različnih komunikacijskih protokolov otežena tudi zbiranje in izmenjava informacij na ravni EU o razpoložljivosti v realnem času, podatkov o polnjenju in informacij o možnostih plačila med različnimi omrežji. Forum za trajnostni promet je ugotovil tudi, da so podatki o geografski lokaciji polnilnih postaj na splošno dostopni, informacije v realnem času, na primer o pokvarjenih polnilnikih ali čakalnih vrstah, pa niso na voljo. In nazadnje, morda je težko pridobiti vse informacije o stroških enkratnega polnjenja, poleg tega pa ni standarda za prikaz cen na polnilnih mestih (glej [okvir 2](#)).

41 Da bi se stanje izboljšalo, Komisija zdaj pripravlja zahtevo za evropske organizacije za standardizacijo, naj razvijejo nove standarde in dokončajo obstoječe standarde za podpiranje v celoti interoperabilne komunikacije (vključno z gostovanjem) na področju polnjenja električnih vozil. Večina standardov naj bi bila končana do leta 2023, da bodo na voljo za sprejetje v okviru revidirane direktive o vzpostavitvi infrastrukture za

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

alternativna goriva. Poleg tega je Komisija podprla²³ skupino 15 držav članic v celotnem procesu zbiranja in analize podatkov, da se lahko dajo na voljo specifični podatki o lokaciji in razpoložljivosti polnilnih mest v skladu z zakonodajo EU o inteligentnem prometu²⁴.

S financiranjem iz IPE se spodbuja uvajanje, vendar Komisija ni mogla zagotoviti, da je usmerjeno tja, kjer je najbolj potrebno

42 Sodišče je v tem delu poročila preučilo postopke Komisije za ocenjevanje potreb po infrastrukturi za polnjenje in zagotavljanje podpore IPE za projekte, pri katerih se lahko s to podporo doseže dodana vrednost in odpravi nedelovanje trga. Sodišče je preizkusilo, kako se ti postopki uporabljajo, in ocenilo izvajanje vzorca 11 infrastrukturnih projektov.

Izčrpna analiza infrastrukturne vrzeli za podpiranje določanja prioritet IPE in izbire projektov ni bila izvedena

43 GD MOVE pripravlja letne in večletne delovne programe IPE za promet. Ob upoštevanju politike TEN-T ter geografskega in modalnega ravnovesja določa prioritete programa, in sicer po posvetovanju z drugimi sodelujočimi službami Komisije in državami članicami.

44 Večina sredstev IPE se zagotavlja v obliki nepovratnih sredstev na podlagi konkurenčnih razpisov za zbiranje predlogov. Ta proces upravlja INEA, ki upošteva prioritete, pogoje financiranja in okvirni proračun, določen v večletnih delovnih programih. Do decembra 2020 je bilo v okviru prioritete za financiranje „inovacije in nove tehnologije“ financiranih osem razpisov IPE za podpiranje infrastrukture za polnjenje električnih vozil.

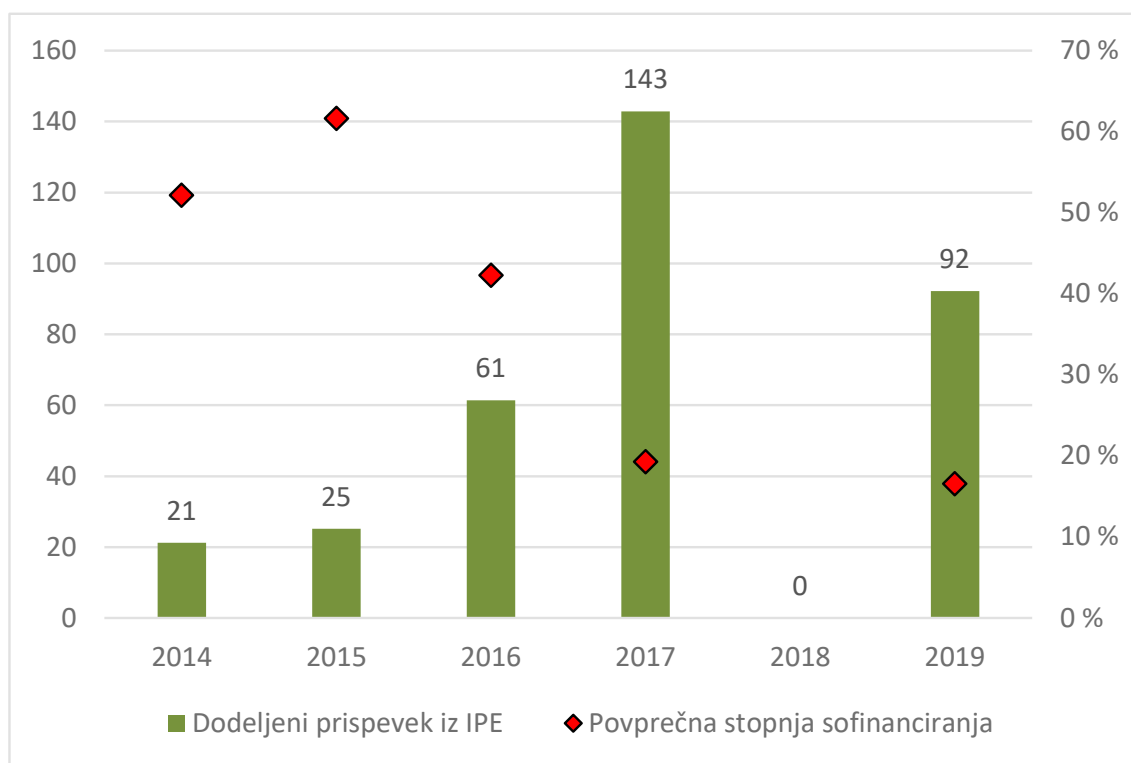
45 Prioritete politike ter oblika in okvirni proračun podpore IPE so se s časom razvijali v skladu s tehnološkim in tržnim razvojem (glej [diagram 5](#)). Od leta 2014 do leta 2016 je bilo skoraj 85 % podpore namenjenih študijam s pilotnim uvajanjem

²³ Ukrep za podporo programa IDACS (*ID and Data collection for Sustainable fuels in Europe*). Podprto v skladu s Sklepom Komisije C(2018) 146 final.

²⁴ Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza ter povezane uredbe, ki bi morale prispevati k nacionalnim ali skupnim točkam dostopa, ki se uvedejo v skladu s to direktivo.

infrastrukture. Stopnja sofinanciranja za splošna sredstva je bila 50 %, v kohezijskih regijah pa do 85 %. Od leta 2017, ko so trgi postali bolj zreli, se je osredotočenost preusmerila na projekte za izvedbo del in na kombiniranje nepovratnih sredstev IPE s posojili. Pri zadnjih razpisih za kombiniranje financiranja so stopnje sofinanciranja nižje (ne več kot 20 % v letu 2017 in 15 % v letu 2019), poleg tega pa ni kohezijskih sredstev in možnosti za študije.

Diagram 5 – Razvoj prispevka IPE k elektrifikaciji cestnega prometa v obdobju 2014–2019 (v milijonih EUR)



Vir: INEA, december 2020 (v razpisu iz leta 2018 ni dodelitev za infrastrukturo za alternativna goriva)

46 Podpora IPE za infrastrukturo za polnjenje električnih vozil je bila osredotočena na jedrno omrežje TEN-T. V razpisih v prvih letih programa IPE (2014–2016) je imelo jedrno omrežje prednost, v razpisu iz leta 2017 pa je bilo to merilo za upravičenost. Pri razpisu mehanizma za kombiniranje financiranja iz leta 2019 pa se z odstopanjem omogoča, da se do 20 % sredstev, dodeljenih infrastrukturi za nek ukrep, uporabi za dela na celovitem omrežju.

Ni izčrpnne analize infrastrukturne vrzeli

47 V obdobju 2014–2019 za določanje prioritet za financiranje in izbiro projektov za financiranje ni bila na voljo izčrpnna analiza infrastrukturne vrzeli, da bi se ugotovilo, koliko polnilnih postaj bi bilo potrebnih, kje bi morale biti in kakšno energijo bi morale zagotavljati. Najpomembnejše merilo za upravičenost je bila lokacija v jedrnem

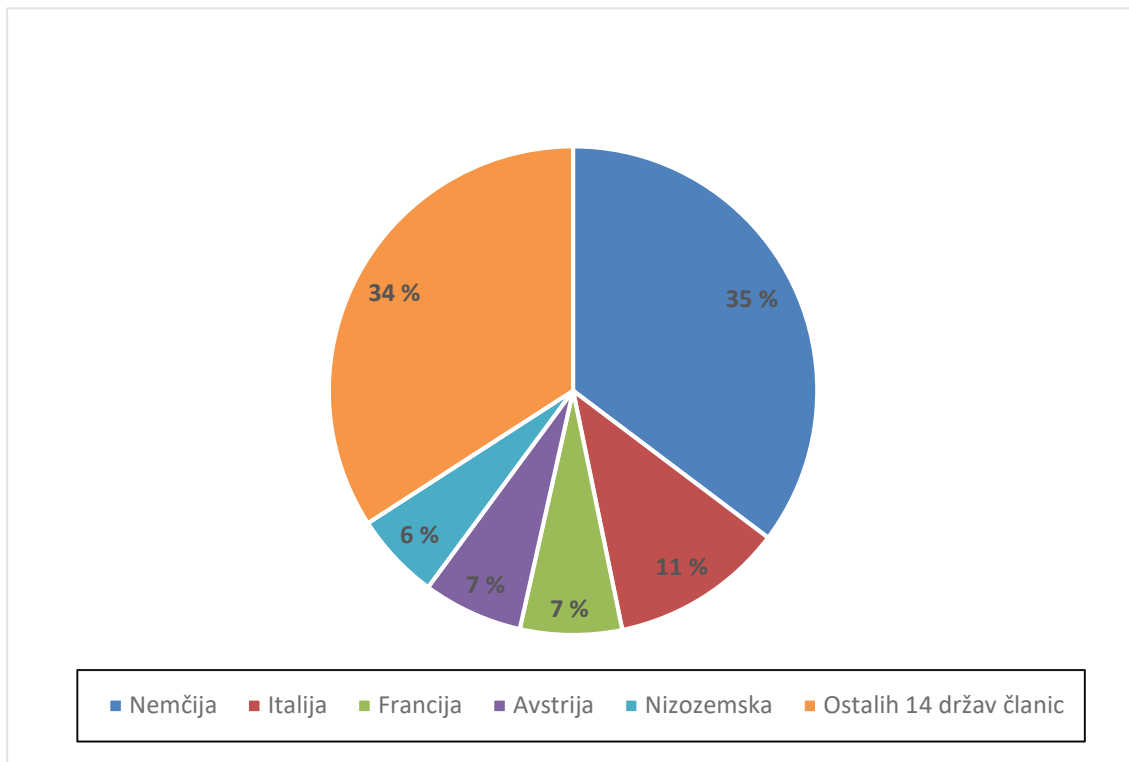
omrežju TEN-T, v katerem je skoraj 50 000 km cest v vseh državah članicah, ter mestnih aglomeracijah v tem omrežju.

48 Osredotočanje financiranja iz IPE na jedrno omrežje je v skladu z zahtevo iz direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, da je treba do leta 2025 vzpostaviti infrastrukturo za polnjenje vsaj na jedrnem omrežju TEN-T. Ker pa ni drugih meril, s tem širokim področjem uporabe ni mogoče preprečiti prekrivanja med konkurenčnimi polnilnimi postajami, poleg tega pa se ne zagotavlja elektromobilnost po celi EU (zlasti pokritosti manj poseljenih območij z nizko stopnjo uporabe električnih vozil).

49 Ker ni izčrpne analize vrzeli, je tudi postopek agencije INEA za izbiro projektov slabši, saj ta ne more oceniti potrebe po infrastrukturi, ki jo predlagajo prosilci, in sicer v smislu števila, vrste in lokacije postaj.

50 Iz istega razloga je tudi težko ustvariti pregled nad potrebami na ravni EU. Upravičenci imajo lastne strategije uvajanja, v skladu s katerimi imajo seveda prednost območja, na katerih je povpraševanje večje, gospodarska upravičenost pa najugodnejša, to so področja, na katerih je tveganje nedelovanja trga manjše. V **diagramu 6** je na podlagi vzorca 11 projektov ponazorjeno, da je bilo financiranje iz IPE osredotočeno na relativno majhno število trgov elektromobilnosti, kot so Nemčija, Italija, Francija in Avstrija (glej tudi pripombe Sodišča o razdrobljenosti v odstavku **34**). Zato bi se lahko povečalo tveganje, da bi se financirale prekrivajoče se polnilne postaje, hkrati pa zanemarili bolj nezanimivi odseki omrežja.

Diagram 6 – Geografska porazdelitev financiranja iz IPE po državah članicah, izmerjena glede na polnilne postaje, ki so bile v okviru projektov v vzorcu že uvedene



Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi števila in lokacij postaj, uvedenih v okviru 11 projektov v vzorcu, do julija 2020 skupaj s sredstvi iz IPE, dodeljenimi za ukrep

51 Komisija je lahko šele po analizi nacionalnih okvirov politike držav članic v letih 2017 in 2019 dobila prve informacije o regijah z relativno skromno infrastrukturo za polnjenje (glej tudi odstavek 27). Vendar se ta začetna analiza doslej še ni uporabila za preusmeritev sredstev EU v te regije. Sodišče je zlasti ugotovilo, da Komisija pri oceni vlog za financiranje ne preverja, ali je predlagana infrastruktura usklajena z ustreznim nacionalnim okvirom politike ali delovnimi načrti koordinatorjev za koridorje jedrnega omrežja TEN-T.

Izbira projektov

52 Osem od 11 projektov v vzorcu Sodišča (v vrednosti 47 milijonov EUR finančnih sredstev iz IPE) so prosilci predložili kot študije in Komisija jih je kot take sprejela, čeprav je bila dejanska uvedba infrastrukture največji element skupnih stroškov projekta (med 34 % in 72 %). V nekaterih primerih so študije vključevale uvedbo več kot 200 polnilnih mest. Ker so bili ti projekti klasificirani kot študije, so bili upravičeni do višje stopnje sofinanciranja (50 %) in izvzeti iz zahteve po predložitvi analize

stroškov in koristi (običajna zahteva za komercialno infrastrukturo, ki ustvarja prihodek).

53 Sodišče je ugotovilo, da so bila v besedilu razpisov in postopku vrednotenja agencije INEA merila za ugotavljanje tega, ali so dejavnosti študija ali dela, nejasna. Sodišče je na primer ugotovilo, da INEA ni omejila števila upravičenih postaj, ki se lahko vključijo v študijo, niti ni pridobila ustrezne utemeljitve za število, ki so ga predlagali prosilci. Brez takih meril Komisija ne more preprečiti tega, da taki projekti niso več v skladu z opredelitvijo študij iz člena 2(6) uredbe o IPE²⁵.

54 V skladu s pravnim okvirom, ki se uporablja za naložbe, sofinancirane iz IPE, se zahteva predložitev analize stroškov in koristi, ki je podlaga za dokazovanje ekonomske sposobnosti naložb in modulacijo finančne pomoči EU²⁶. Te zahteve se odražajo v razpisih IPE za zbiranje predlogov.

55 V skladu s smernicami Komisije²⁷ bi bilo treba v analizah stroškov in koristi za sofinancirane naložbe v sektorju za inovacije napovedati pričakovane denarne tokove v referenčnem obdobju od 15 do 25 let, diskontirane po 4-odstotni stopnji. Čeprav smernice niso zavezujoče, bi morala biti odstopanja od njih ustrezno utemeljena in podkrepljena z dokazi. Dodatne smernice, v katerih se priporoča 15-letno referenčno obdobje za polnilne postaje, so bile vključene v pogosta vprašanja v zvezi z razpisom IPE za kombiniranje financiranja na področju prometa iz leta 2017. INEA od leta 2016 naroča neodvisne strokovne ocene analiz stroškov in koristi.

56 Pri dveh od treh projektov v vzorcu, ki so bili klasificirani kot dela, je Sodišče ugotovilo odstopanja od smernic brez ustrezne utemeljitve. V obeh primerih so napovedi pokrivala krajše obdobje, kot je bilo priporočeno (deset let namesto 15 let), poleg tega pa so bile pri njih uporabljene višje diskontne stopnje (10–12 % namesto 4 %). Pri obeh praksah so denarni tokovi v poznejših letih projektov, ko se lahko

²⁵ Študije so dejavnosti, potrebne za pripravo izvajanja projekta, kot so pripravljalne študije, študije kartiranja in izvedljivosti, študije v zvezi z ocenjevanjem, preskusi in vrednotenjem, tudi v obliki programske opreme, ter vsi drugi ukrepi za tehnično podporo, vključno s pripravljalnimi deli, potrebnimi za opredelitev in razvoj projekta ter za odločitve o njegovem financiranju, kot so raziskovalne dejavnosti na zadevnih lokacijah ter priprava finančnega svežnja.

²⁶ Člen 7(2)(c) uredbe o TEN-T in člen 10(6) uredbe o IPE.

²⁷ INEA od leta 2015 prosilcem posreduje smernice Komisije z naslovom *Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014–2020*, ki so bile objavljene decembra 2014.

pričakuje, da bodo prihodki na rastočem trgu električnih vozil največji, pogosto podcenjeni. Zato je ocenjena vrzel v financiranju večja. Ker ni bilo ustreznih utemeljitev za ta odstopanja od smernic, potreba po financiranju EU za zapolnitev te vrzeli ni bila v celoti dokazana.

Z IPE se spodbuja uvajanje, vendar se s projekti, ki jih je revidiralo Sodišče, njihovi cilji ne dosega v celoti

57 Iz IPE se od leta 2014 sofinancira uvajanje infrastrukture za polnjenje. V sporazumih o dodelitvi nepovratnih sredstev, ki jih je INEA podpisala med letoma 2015 in 2020²⁸, je določeno, da se v EU in Združenem kraljestvu uvede skupaj skoraj 19 000 polnilnih mest. V sporazume o dodelitvi nepovratnih sredstev so vključene tudi ključne kvalitativne zahteve: upravičenci morajo namestiti standardne priključke, določene v direktivi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, zagotoviti dostop 24 ur na dan in omogočiti polnjenje *ad hoc* brez naročnine. S financiranjem EU sta se na ta način uspešno spodbujala interoperabilnost in izvajanje zahtev iz direktive.

58 Da bi revizorji neposredno preizkusili infrastrukturo za polnjenje, ki jo financira EU, so se z električnim vozilom odpravili na dve potovanji do polnilnih postaj v Nemčiji, Italiji in Franciji (glej [okvir 2](#)).

²⁸ Na podlagi razpisov, objavljenih med letoma 2014 in 2019.

Okvir 2

Revizorji na poti: testiranje e-mobilnosti

Revizorji so v okviru dveh potovanj z električnim vozilom iz Luksemburga prevozili približno 2 500 km, da bi obiskali in preizkusili deset sofinanciranih polnilnih postaj, ki jih upravljajo trije upravičenci do financiranja iz IPE v Nemčiji, Franciji in Italiji. Potrdili so, da čezmejna interoperabilnost deluje, saj so postaje dostopne naročnikom tretjih ponudnikov mobilnostnih storitev, revizorji so namreč svoje vozilo lahko polnili s kartico luksemburškega ponudnika mobilnostnih storitev. Vse obiskane postaje so imele možnost plačila *ad hoc*. Ta postopek je bilo (na vseh postajah) mogoče začeti v aplikaciji ali na spletni strani, na nekaj postajah pa tudi na terminalu za brezstične kreditne/debetne kartice. V enem primeru revizorji niso mogli polniti svojega vozila zaradi komunikacijske težave med vozilom in polnilno postajo, čeprav sta oba uporabljala standard CCS.



Vir: Evropsko računsko sodišče

Revizorji so imeli na potovanjih dostop do informacij v realnem času o lokaciji in razpoložljivosti postaj, in sicer na spletiščih in v aplikacijah (npr. Google Maps, upravljavci polnilnih mest, ponudniki mobilnostnih storitev). Cena polnjenja *ad hoc* je bila jasno navedena bodisi na terminalih postaj bodisi v aplikacijah. Vendar je Sodišče ugotovilo, da so bile cene prikazane na različne načine (v EUR/kWh, EUR/minuto ali EUR/polnjenje), zaradi česar primerljivost ni olajšana, kot se zahteva v direktivi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva.

Zagotavljanje lokacij

59 V vlogah za financiranje iz IPE in sporazumih o dodelitvi nepovratnih sredstev ni natančno določena lokacija načrtovane infrastrukture. Upravičenci se običajno le na splošno zavežejo glede števila polnilnih postaj v posamezni državi članici.

60 Vendar se lahko med dejanskim izvajanjem projekta izkaže, da je zagotavljanje upravičenih lokacij za upravičence velik izziv. Poleg tega, da morajo izpolnjevati ključno zahtevo za upravičenost, in sicer, da so postaje v jedrnem omrežju TEN-T, se lahko srečujejo z dolgotrajnimi in raznolikimi postopki za izdajo dovoljenj, omejenim številom razpoložljivih koncesij ob avtocestah in vse večjo konkurenco z drugimi upravljavci polnilnih mest. V nekaterih primerih je to stanje še slabše zaradi neugodnih pogojev, ki jih določijo lastniki zemljišč in upravljavci električnega omrežja, zaradi česar morajo upravičenci poiskati alternativne lokacije.

61 Pri vseh 11 revidiranih projektih je predvsem zaradi teh izzivov prišlo do zamud pri izvajanju (ki so pri nekaterih še trajale), in sicer od pet do 24 mesecev v primerjavi z njihovimi prvotnimi načrti. V času revizije so bili zaključeni štiri projekti, vendar z zamudami od pet do 12 mesecev. Dva od teh projektov sta bila zaključena, ne da bi se v celoti zagotovili sprva dogovorjeni izločki – delovati je začelo samo 243 od 303 (80 %) postaj, za katere so bile sklenjene pogodbe. Tudi to je večinoma posledica težav pri zagotavljanju ustreznih upravičenih lokacij.

62 V primeru sofinanciranih študij take zamude in druge težave niso pomenile le, da zadevna infrastruktura ni bila uvedena pravočasno, temveč tudi, da ni bilo mogoče zbrati in analizirati vseh podatkov, potrebnih za uvajanje infrastrukture v prihodnosti, kot je bilo načrtovano, kar je bil glavni cilj študij. Dva od šestih upravičencev v vzorcu Sodišča sta izvajala študije, ki so vključevale pilotno uvajanje infrastrukture v okviru razpisov v obdobju 2014–2016, vendar sta pred zaključkom teh študij in poročanjem o njih prejela tudi podporo iz IPE za obsežnejšo uvedbo v okviru razpisa iz leta 2017.

63 Komisija izločkov študij ne konsolidira niti ne ocenjuje sistematično, da bi jih uporabila kot prispevek za prihodnje projekte in pobude politike. Poleg tega Sodišče med revizijo ni dobilo informacij o tem, kako so deležniki, zlasti nacionalni oblikovalci politike in drugi udeleženci na trgu, uporabili načrte za uvedbo, pripravljene v okviru sofinanciranih študij.

Pravičen dostop do sofinanciranih projektov in njihova trajnostnost

64 Za razliko od skupnih določb za evropske strukturne in investicijske sklade²⁹ v skladu s pravili IPE ni minimalnega obdobja, v katerem bi morali upravičenci zagotavljati obratovanje infrastrukture. V sporazumih o dodelitvi nepovratnih sredstev ni določeno, koliko časa bi morala financirana infrastruktura obratovati (njena

²⁹ Člen 71 Uredbe (EU) št. 1303/2013.

trajnost), Komisija pa tega vidika ne spremlja. Sodišče je že v enem od prejšnjih revizijskih poročil³⁰ opozorilo na tveganja v zvezi s trajnostjo infrastrukture, ki jo financira EU, vključno s težavami z ohranjanjem izločkov in rezultatov projektov. Netrajnost in to, da se temu vidiku vodenja projektov namenja premalo pozornosti, lahko zmanjša uspešnost javnih intervencij (glej **okvir 3**).

Okvir 3

Prenehanje obratovanja sofinancirane infrastrukture

Projekt CORRI-DOOR³¹ (ki se je začel izvajati pred IPE in ni vključen v revidiran vzorec Sodišča) je bil med aprilom 2014 in decembrom 2015 50-odstotno sofinanciran v višini 4,3 milijona EUR v okviru letnega programa TEN-T. Splošni cilj projekta je bil spodbujati uvajanje električnih vozil v Franciji vzdolž glavnih osi TEN-T, med drugim z uvedbo, preizkušanjem, upravljanjem in spremljanjem pilotnega projekta, ki je sprva vključeval 200 interoperabilnih polnilnih postaj za hitro polnjenje, ki podpirajo več standardov z nazivno močjo 50 kW. Javno se je poročalo, da je bilo leta 2020 zaradi tehničnih težav in dveh incidentov, ki sta se štela za nevarnost za uporabnike, 189 postaj (od skupaj 217 postaj v okviru projekta) preventivno ukinjenih³².

65 Poleg tega v sporazumih o dodelitvi nepovratnih sredstev ni dovolj natančno predpisano, kako je treba uporabljati neko drugo zahtevo iz direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, tj. zahtevo po nediskriminatorni možnosti dostopa za vse uporabnike. V členu 2(7) direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva je javno dostopno polnilno mesto opredeljeno kot mesto, ki uporabnikom omogoča nediskriminatorno možnost dostopa po vsej Uniji. Nediskriminatorna možnost dostopa lahko vključuje različne možnosti overitve, uporabe in plačila. Komisija vlog ne ocenjuje na podlagi tega, kako natančno namerava upravičenec zagotoviti nediskriminatorno možnost dostopa, kar zadeva določanje cen, poleg tega pa INEA ne spremlja, ali se zahteva v praksi izpolni, ko sofinancirana postaja začne obratovati.

66 Posebej zaskrbljujoči so komercialni pogoji, ki jih upravičenci uporabljajo za različne ponudnike mobilnostnih storitev, ki nameravajo dati sofinancirano infrastrukturo na voljo voznikom električnih vozil, ki so njihove stranke. Sodišče je

³⁰ Posebno poročilo št. 8/2018 – Podpora EU za produktivne naložbe v podjetja – večji poudarek je treba nameniti trajnosti.

³¹ Ukrep TEN-T št. 2013-EU-92055-S.

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

ugotovilo, da poleg splošnih pogojev „ponudbe za vse“, ki se ponujajo na platformah za gostovanje, nekateri upravljavci polnilnih mest sklepajo tudi neposredne dvostranske pogodbe z izbranimi ponudniki mobilnostnih storitev z ugodnimi pogoji. To spodbopava enake konkurenčne pogoje med ponudniki mobilnostnih storitev in nazadnje privede do neenake obravnave končnih uporabnikov sofinanciranih polnilnih postaj.

Uporaba polnilnih postaj

67 V sporazumih o dodelitvi nepovratnih sredstev niso določeni specifični cilji smotrnosti za sofinancirano infrastrukturo, INEA pa podatkov o smotrnosti ne zahteva, zbira ali analizira sistematično, ko polnilna postaja začne obratovati.

68 Sodišče je upravičence projektov v svojem vzorcu prosilo za podatke o uporabi postaj, uvedenih do junija 2020. Povprečno mesečno število in trajanje polnjenj sta bili naslednji:

Tabela 3 – Povprečna mesečna uporaba

Vrsta	Število polnjenj	Trajanje posameznega polnjenja (v minutah)
Ultrahitre postaje	77	28
Hitre postaje	31	70
Običajne postaje	5	123

Vir: podatki upravičencev

69 Ti statistični podatki so v skladu s splošno oceno, ki so jo pripravili upravičenci, ki jih je Sodišče kontaktiralo – sedanje stopnje uporabe so pod pričakovanji. Sodišče sicer priznava, da je trg električnih vozil še vedno v zgodnji fazi in da bo v naslednjih nekaj letih gotovo bistveno zrasel, vendar ugotavlja, da je zaradi sedanjih nizkih stopenj uporabe tveganje za trajnostnost, povezano s temi naložbami, večje, prav tako pa tudi proračun EU, ki jim je dodeljen.

Zaključki in priporočila

70 Sodišče je ugotovilo, da kljub uspehom, kot sta spodbujanje skupnega standarda EU za vtiče za polnjenje električnih vozil in izboljšanje dostopa do različnih omrežij polnilnih naprav, še vedno obstajajo ovire za potovanje z električnim vozilom po EU. Razpoložljivost polnilnih postaj se med državami razlikuje, plačilni sistemi niso usklajeni in uporabniki nimajo dovolj informacij v realnem času.

71 Za zagotovitev električne mobilnosti po vsej EU ni jasnih in doslednih minimalnih zahtev glede infrastrukture. Zato je pokritost z omrežjem neenakomerna, poleg tega pa obstaja več neskladnosti. Komisija je odgovorna za pomoč državam članicam ter zagotavljanje koherentnosti in skladnosti med različnimi nacionalnimi okviri politike na ravni EU, vendar ima le omejen mandat in izvršilna pooblastila. Komisija je sama prišla do zaključka, da se popolnost, koherentnost in ambicioznost nacionalnih okvirov politike zelo razlikujejo (glej odstavke [20](#) do [28](#)).

72 Komisija je uspešno spodbujala skupne minimalne standarde EU za vtiče (tip 2 in CCS/Combo 2) za polnjenje električnih vozil. Ti so podprti na vse več polnilnih postajah po vsej EU, kar uporabnikom električnih vozil postopoma omogoča bolj usklajen dostop do različnih omrežij polnilnih naprav. Vendar je potovanje po EU še vedno zapleteno, ker ni usklajenih plačilnih sistemov in ustreznih informacij za uporabnike (glej odstavke [35](#) do [41](#)).

Priporočilo 1 – Minimalne zahteve za infrastrukturo za polnjenje električnih vozil v celotnem omrežju TEN-T

Za doseg cilja elektromobilnosti po vsej EU, naj Komisija pri pregledu in reviziji veljavne zakonodaje predlaga minimalne zahteve za infrastrukturo za polnjenje električnih vozil, ki bi se uporabljale za omrežje TEN-T. Te zahteve naj vključujejo geografsko razsežnost (npr. povprečna razdalja med polnilnimi mesti) in boljše opredelitev javne dostopnosti, vrst polnilnih postaj, načinov plačevanja in zagotavljanja ustreznih informacij za uporabnike.

Časovni okvir: do konca leta 2021 (pri reviziji direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva in uredbe o TEN-T).

73 Kljub stalni rasti med letoma 2014 in 2020 bo doseganje ciljne vrednosti zelenega dogovora, tj. enega milijona polnilnih mest do leta 2025, izziv. Ker v EU ni celovitega strateškega načrta za elektromobilnost, še vedno obstaja precejšnja negotovost v zvezi

z natančnimi infrastrukturnimi potrebami, kar ogroža uspešno in pravočasno uvedbo infrastrukture za polnjenje.

74 Med državami članicami obstajajo velike razlike pri uvajanju infrastrukture za polnjenje. Nekatere so že presegle svoje ciljne vrednosti, druge pa znatno zaostajajo. Do septembra 2020 osem držav članic še vedno ni doseglo 75 % svojih ciljnih vrednosti za konec tega leta. Po EU je infrastruktura za elektromobilnost še vedno razdrobljena, med državami članicami pa obstajajo velike razlike v gostoti infrastrukture za polnjenje in številu električnih vozil (glej odstavke 29 do 34 in *Prilogo I*).

Priporočilo 2 – Priprava strateškega načrta EU za elektromobilnost

Komisija naj pripravi izčrpen in celovit strateški načrt EU za elektromobilnost, s katerim bo usmerjala deležnike in oblikovalce politik pri doseganju ciljev zelenega dogovora in ciljnih vrednosti glede infrastrukture za polnjenje.

Časovni okvir: do konca leta 2021.

75 Čeprav so se prioritete za financiranje iz IPE, proračuni in stopnje financiranja s časom (2014–2019) razvijali, niso temeljili na izčrpnih ocenah infrastrukturne vrzeli, da bi se ugotovilo, koliko polnilnih postaj je potrebnih, kje bi morale biti nameščene in kakšno energijo bi morale zagotavljati. Ker take analize ni bilo, Komisija financiranja iz IPE ni mogla osredotočiti na tista področja, na katerih je infrastruktura za polnjenje najmanj.

76 Osredotočanje financiranja iz IPE na jedrno omrežje je v skladu z zahtevo iz direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva, da je treba do leta 2025 vzpostaviti infrastrukturo za polnjenje vsaj na jedrnem omrežju TEN-T. Ker pa ni bilo drugih meril, se s tako širokim področjem uporabe ni preprečila koncentracija financiranja iz IPE v omejenem številu držav članic, poleg tega pa se ni zagotovila elektromobilnost po vsej EU, zlasti pokritost območij, kjer je stopnja uporabe električnih vozil nizka.

77 S študijami, sofinanciranimi v obdobju 2014–2016, bi bilo mogoče podpreti oceno potreb po infrastrukturi za polnjenje. Vendar Komisija izločkov študij ne konsolidira niti ne ocenjuje sistematično, da bi jih uporabila kot prispevek za prihodnje projekte in pobude politike (glej odstavek 63). Kar zadeva analize stroškov in koristi, ki so priložene

vlogam za dela, nekatere predpostavke, ki so jih uporabili upravičenci, niso bile dovolj utemeljene (glej odstavke 43 do 56).

Priporočilo 3 – Analiza infrastrukturne vrzeli in vrzeli v financiranju

Komisija naj s podporo koordinatorjev za koridorje jedrnega omrežja TEN-T razvije analizo infrastrukturne vrzeli, da bi z ozirom na revidirane zahteve direktive o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva in uredbe o TEN-T ugotovila, kje v omrežju TEN-T je premalo polnilnih mest, koliko jih je potrebnih in kakšne vrste naj bodo. Komisija naj to dopolni z analizo vrzeli v financiranju, da bi ugotovila, na katerih odsekih omrežja TEN-T ni mogoče pričakovati, da se bo samo zaradi tržnih sil zagotovila potrebna infrastruktura. Komisija naj svoje predloge proračunov in prioritet IPE utemelji na teh dveh analizah.

Časovni okvir: do konca leta 2021.

Priporočilo 4 – Izbira projektov

Komisija naj pri ocenjevanju in izbiri vlog za financiranje iz IPE:

- (a) infrastrukturo, ki jo predlaga prosilec, primerja s splošnimi analizami infrastrukturne vrzeli in vrzeli v financiranju (glej priporočilo 3);
- (b) potrdi potrebo po financiranju na podlagi analize stroškov in koristi za posamezen projekt ter pridobi ustrezno utemeljitev za vsa odstopanja od smernic Komisije za analizo stroškov in koristi;
- (c) pri ocenjevanju vlog za študije s pilotno uvedbo infrastrukture določi objektivna merila za število, vrsto in lokacijo polnilnih postaj, ki so sprejemljivi za take študije.

Časovni okvir: do konca leta 2021.

78 Z IPE se od leta 2014 podpira uvedba interoperabilnih polnilnih postaj za električna vozila po vsej EU. Vendar so bile pri vseh 11 projektih v vzorcu Sodišča zamude pri izvajanju, in sicer od pet do 24 mesecev. Z dvema od štirih zaključenih projektov so bili zagotovljeni le delni izloški. Glavni dejavnik, ki je prispeval k zamudam in temu, da so bili izloški nekaterih projektov samo delni, so bile težave pri zagotavljanju ustreznih lokacij.

79 V sporazumih o dodelitvi nepovratnih sredstev iz IPE ni določeno minimalno obdobje obratovanja po uvedbi in zaključku projekta, Komisija pa ne spremlja uporabe in smotrnosti podprte infrastrukture. V sporazumih o dodelitvi nepovratnih sredstev tudi ni dovolj opredeljena zahteva po nediskriminatorni možnosti dostopa. Ker ni pravil, s katerimi bi se urejalo razmerje med upravljavci polnilnih mest in ponudniki mobilnostnih storitev, ni zagotovila, da bo na sofinanciranih polnilnih postajah zagotovljena nediskriminatorna možnost dostopa za vse uporabnike.

80 INEA podatkov o uporabi sofinanciranih postaj ne zbira sistematično. Statistični podatki kažejo, da so sedanje stopnje uporabe teh postaj na splošno nizke (glej odstavke 57 do 69).

Priporočilo 5 – Trajnost in pravičen dostop do sofinancirane infrastrukture

Komisija naj:

- (a) zagotovi, da bo v sporazume o dodelitvi nepovratnih sredstev za uvedbo infrastrukture za polnjenje vključena klavzula o trajnostnosti, s katero se določi minimalno obdobje po uvedbi, v katerem mora sofinancirana infrastruktura obratovati in biti na voljo uporabnikom;
- (b) zagotovi, da bo v sporazume o dodelitvi nepovratnih sredstev za uvedbo infrastrukture za polnjenje vključena zahteva, da morajo upravljavci polnilnih mest zagotoviti dejansko nediskriminatorno možnost dostopa za vse uporabnike. To bi bilo mogoče doseči na primer tako, da se od upravljavcev polnilnih mest zahteva, da vsem ponudnikom mobilnostnih storitev za minimalno obdobje ponudijo pravične tržne pogoje na podlagi jasnih, objektivnih in transparentnih meril;
- (c) po uvedbi izvaja naknadne analize uporabe in smotrnosti podprte infrastrukture na podlagi vzorca/tveganja.

Časovni okvir: za (a) in (b) do konca leta 2021, za (c) pa po uvedbi.

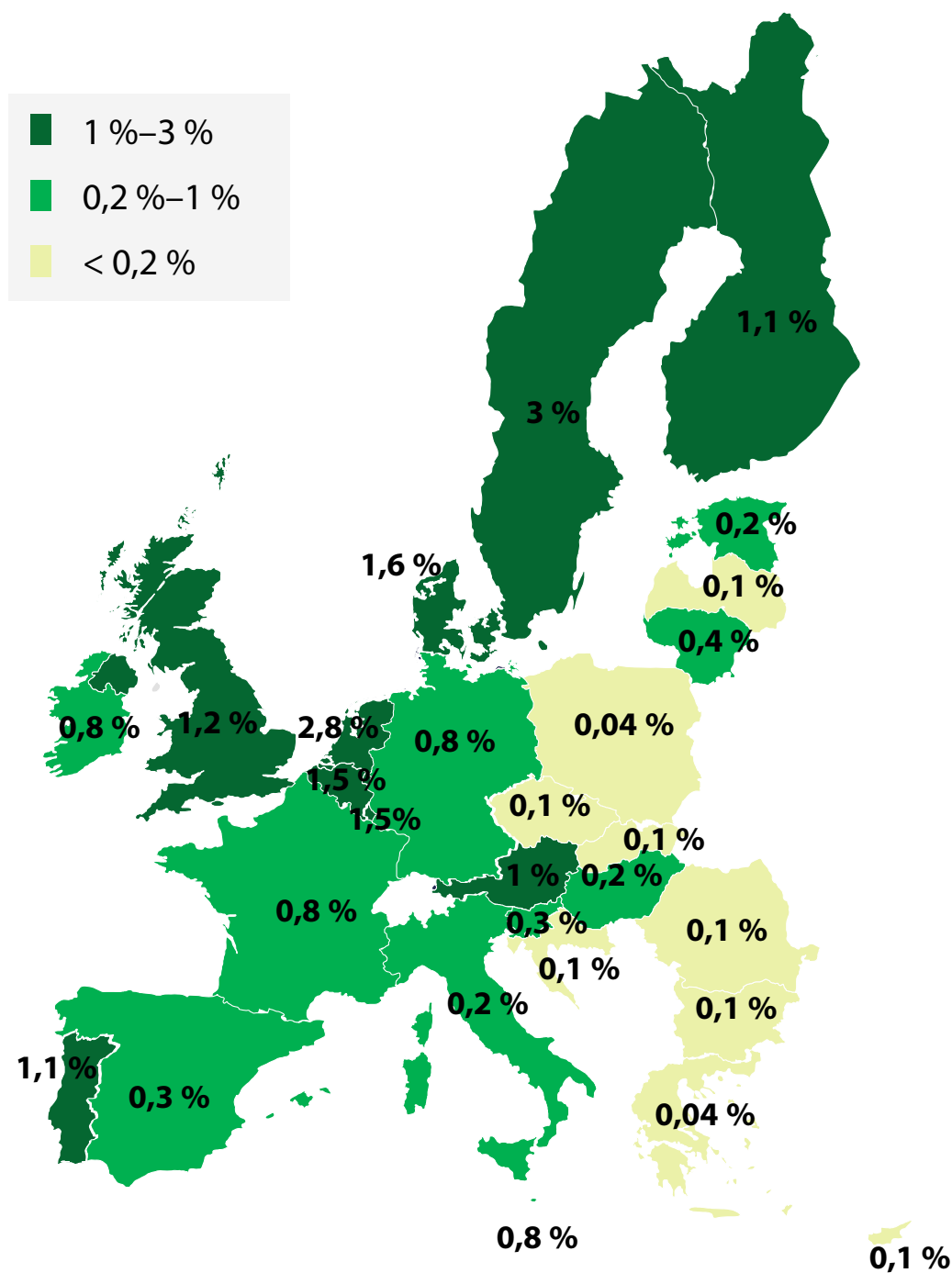
To poročilo je sprejel senat II, ki ga vodi članica Evropskega računskega sodišča Iliana Ivanova, v Luxembourggu na zasedanju 3. marca 2021.

Za Evropsko računsko sodišče

Klaus-Heiner Lehne
Predsednik

Prilogi

Priloga I – Delež električnih vozil med vsemi potniškimi vozili v EU-27 in Združenem kraljestvu



Vir: Evropsko računsko sodišče na podlagi podatkov Evropskega observatorija za alternativna goriva iz septembra 2020 za akumulatorska električna vozila in priključne hibride

Priloga II – Standardi za polnjenje električnih vozil

Standard za polnjenje	Zaznamki
Izmenični tok	
Tip 1	SAE J1772, ki se večinoma uporablja v Severni Ameriki in Aziji.
<u>Tip 2 (standard EU)</u>	V skladu s Prilogo II k direktivi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva morajo imeti polnilna mesta na izmenični tok za električna vozila zaradi interoperabilnosti vsaj vtičnice ali priključke tipa 2 za vozila, kot je opisano v standardu EN 62196-2.
Tip 3	V Italiji in Franciji, od leta 2012 pa se ne namešča več.
Enosmerni tok	
Tip 4 (CHAdeMO)	Uporablja se na Japonskem in v Evropi. Francija je na primer določila, da morajo imeti vsa javno dostopna hitra polnilna mesta do 31. decembra 2024 obvezno priključek CHAdeMO. To je standard za modele električnih vozil, kot so: Citroën Berlingo Electric in C-Zero, Kia Soul, Mitsubishi Outlander PHEV in iMiEV, Nissan eNV-200 in Leaf ter Peugeot iOn.
<u>CCS (standard EU)</u>	V skladu s Prilogo II k direktivi o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva morajo imeti polnilna mesta visoke moči na enosmerni tok zaradi interoperabilnosti vsaj priključke CCS „Combo 2“, kot je opisano v standardu EN 62196-3. To je standard za modele električnih vozil, kot so: BMW i3 in iX3, Fiat 500e, Mercedes EQC, Jaguar I-Pace, Audi E-Tron, Volkswagen e-Golf in ID.3, Tesla Model 3, Porsche Taycan.

Vir: Evropsko računsko sodišče

Kratice in okrajšave

CCS: kombinirani sistem polnjenja

GD MOVE: Generalni direktorat za mobilnost in promet

INEA: Izvajalska agencija za inovacije in omrežja

IPE: Instrument za povezovanje Evrope

TEN-T: vseevropska prometna omrežja

Glosar

Biogorivo: Gorivo, proizvedeno iz suhe organske snovi ali vnetljivih rastlinskih olj.

Bioplin: Naravno prisoten plin, ki nastane, ko anaerobne bakterije razgrajujejo organske snovi, in se uporablja kot biogorivo.

Evropski observatorij za alternativna goriva: Spletni portal EU z informacijami in novicami o alternativnih gorivih in lokacijami polnilnih mest.

Evropski zeleni dogovor: Strategija EU za rast, sprejeta leta 2019, s katero naj bi EU do leta 2050 postala podnebno nevtralna.

Instrument za povezovanje Evrope: Instrument, s katerim se zagotavlja finančna podpora za vzpostavitev trajnostne, medsebojno povezane infrastrukture v sektorjih energetike, prometa ter informacijske in komunikacijske tehnologije.

Izvajalska agencija za inovacije in omrežja: Agencija EU, odgovorna za tehnično in finančno izvajanje programa TEN-T ter delov Instrumenta za povezovanje Evrope, programa Obzorje 2020 in programa Marco Polo 2007–2013.

Kohezijska regija: Regija, v kateri je bruto nacionalni dohodek na prebivalca nižji od 90 % povprečja EU, zaradi česar je upravičena do podpore iz Kohezijskega sklada.

Mehanizem za okrevanje in odpornost: Mehanizem finančne podpore EU za ublažitev gospodarskih in socialnih posledic pandemije COVID-19 in spodbujanje okrevanja s hkratnim spodbujanjem zelene in digitalne preobrazbe.

Ponudnik mobilnostnih storitev: Subjekt, ki potrošnikom ponuja vrsto mobilnostnih produktov ali storitev, kot so predplačniške kartice in plačilna ali navigacijska programska oprema.

Strategija za trajnostno in pametno mobilnost: Leta 2020 predlagana strategija EU za 90-odstotno zmanjšanje emisij, povezanih s prometom, do leta 2050 s konkurenčnejšim, varnejšim, dostopnejšim in cenovno dostopnejšim prometnim sistemom.

Toplogredni plin: Plin v ozračju, kot npr. ogljikov dioksid ali metan, ki absorbira in oddaja sevanje, zadržuje toploto ter tako segreva površje Zemlje s t. i. učinkom tople grede.

Upravljavac polnilnega mesta: Podjetje, odgovorno za namestitev in vzdrževanje polnilnih mest za električna vozila.

Večletni finančni okvir: Načrt porabe EU, običajno za obdobje sedmih let, v katerem so določene prioritete (na podlagi ciljev politik) in zgornje meje za šest glavnih razdelkov. Zagotavlja strukturo za določanje letnih proračunov EU, saj so v njem opredeljene omejitve porabe za vsako kategorijo odhodkov. Sedanji večletni finančni okvir zajema obdobje 2021–2027.

Vseevropska prometna omrežja: Sklop projektov za razvoj cestne, železniške, zračne in vodne infrastrukture, s katerimi se izvaja politika vseevropskega prometnega omrežja, vključno z železniškim omrežjem za visoke hitrosti, satelitskim navigacijskim sistemom in pametnimi sistemi za upravljanje prometa.

ODGOVORI EVROPSKE KOMISIJE NA POSEBNO POROČILO EVROPSKEGA RAČUNSKEGA SODIŠČA: „INFRASTRUKTURA ZA POLNJENJE ELEKTRIČNIH VOZIL: VEČ POLNILNIH POSTAJ, Vendar so zaradi neenakomerne UVEDBE POTOVANJA PO EU še vedno otežena“

POVZETEK

III. Na področju alternativnih goriv in vozil so za razvoj skupnih standardov pristojne evropske organizacije za standardizacijo. Ko so ti standardi dogovorjeni, jih Komisija prevzame in jih z delegiranimi akti prenese v zakonodajo EU v skladu z Direktivo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva (AFID).

V. Komisija v skladu z direktivo AFID ni pristojna za usklajevanje vzpostavljanja infrastrukture v državah članicah. To je v izključni pristojnosti držav članic.

VII. Komisija meni, da je potrebna določena prožnost za upravljavce polnilnih mest in ponudnike mobilnostnih storitev, da se zagotovijo inovacije za plačilne storitve, usmerjene k uporabnikom. Komisija meni, da bi bilo treba določiti skupni minimalni standard za plačevanje ad hoc z bančno kartico.

Komisija tudi poudarja, da še vedno ni dovolj upravljavcev polnilnih mest in ponudnikov mobilnostnih storitev po EU, ki bi ponujali gosta omrežja v okviru gostovanja, ki bi pokrivala pomembna geografska območja in zadovoljila potrebe uporabnikov.

VIII. Sredstva Instrumenta za povezovanje Evrope (IPE) za omrežja električnih vozil so bila med letoma 2014 in 2016 dodeljena predvsem v obliki „pilotnih ukrepov“, da bi podprli pionirska podjetja na tem področju pri začetnem vzpostavljanju omrežja, zlasti za infrastrukturo za hitro polnjenje, in testirali trg za pomoč pri širitvi na množični trg.

Od leta 2017 so bili ukrepi IPE usmerjeni v obsežno uvajanje infrastrukture z nižjo stopnjo podpore EU.

Zasebna podjetja se odločijo za namestitev polnilne postaje na določenem območju, da bi optimizirala uporabo postaj. Financiranje EU je omogočilo hitrejše uvajanje infrastrukture za električna vozila. Brez podpore EU bi zasebna podjetja verjetno namestila postaje le na „privlačnih“ lokacijah.

Podobno dejstvo, da so pionirska podjetja na tem področju utrpela nekatere zamude pri izvajanju, dodatno upravičuje potrebo po podpori EU.

Komisija pripravlja strateški akcijski načrt za uvajanje infrastrukture za alternativna goriva. Pripravlja tudi zakonodajne predloge za pregled AFID in zakonodaje o TEN-T. V svojem predlogu uredbe o IPE 2 je predlagala, da se finančna podpora za infrastrukturo za alternativna goriva v okviru IPE 2 usmeri v vrzeli, ugotovljene v omrežju TEN-T.

IX. Komisija sprejema priporočila in se sklicuje na svoje odgovore na priporočila 1 do 5.

UVOD

02. Komisija ugotavlja, da se različna alternativna goriva štejejo za goriva z nižjimi emisijami ogljika, vendar ne bodo zagotovila potrebnega zmanjšanja emisij za prehod na ogljično nevtralno gospodarstvo. V skladu s strategijo za trajnostno in pametno mobilnost je glavni cilj zagotoviti uporabo vozil z nizkimi emisijami in brez emisij.

09. Na področju alternativnih goriv in vozil so za razvoj skupnih standardov pristojne evropske organizacije za standardizacijo. Ko so ti standardi dogovorjeni, jih Komisija z delegiranimi akti prenese v zakonodajo EU v skladu z Direktivo o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva.

Komisija poleg tega predlaga zahteve za vzpostavitev infrastrukture za polnjenje v državah članicah (v skladu z direktivo o električni energiji morajo za razpoložljivost infrastrukture za polnjenje v prvi vrsti poskrbeti zasebni akterji na trgu), ki naj bi jih sprejela zakonodajalca.

12. Financiranje mehanizma za okrevanje in odpornost je odvisno od načrtov držav članic, o katerih mora razpravljati in jih odobriti Komisija. Komisija sama ne more enostransko določiti, komu bo finančna podpora namenjena, lahko pa v dogovoru s zakonodajalcema spodbuja določanje ciljev svoje politike, pri tem pa se opira na zanesljive metodologije za sledenje podnebnim spremembam ter mehanizme za preverjanje trajnosti in upoštevanje načela, da se ne škoduje bistveno.

13. Komisija ugotavlja, da standardi emisijskih vrednosti CO² določajo povprečno vrednost za vsa vozila proizvajalca.

OPAŽANJA

21. Komisija ugotavlja, da so ukrepi, kot jih je predlagalo Računsko sodišče, del ukrepov, ki se preučujejo v okviru sedanje ocene učinka AFID.

24. Komisija ugotavlja, da uredba o TEN-T infrastrukturo za alternativna goriva opredeljuje kot inovacijo, ki jo je treba preskusiti in dokazati. To ne predpisuje posebnega usklajevanja na ravni koridorjev jedrnega omrežja.

Namen direktive o AFID in uredbe o TEN-T ni bil, da bi koordinatorji koridorjev evropskega jedrnega omrežja dobili posebno vlogo v zvezi z alternativnimi gorivi.

27. Komisija ugotavlja, da je bil vsaj v nekaterih državah članicah dejansko dosežen napredek k boljši pokritosti z infrastrukturo za polnjenje vzdolž jedrnega omrežja TEN-T.

Vendar še vedno obstajajo veliki deli omrežja TEN-T brez vsakršne ali brez zadostne pokritosti, kar ne omogoča nemotenega potovanja z električnim vozilom po vsej EU. V teh delih EU je napredek pri pokritosti z omrežjem do leta 2025 zelo skromen.

Poleg tega se zaradi večjega dosega električnih vozil in akumulatorjev z veliko večjo polnilno močjo na polnilnih postajah povpraševanje po polnilnih storitvah vzdolž omrežja TEN-T spreminja. Da bi omogočili podobne potovalne izkušnje kot pri avtomobilu z motorjem z notranjim zgorevanjem, bi morali biti vzdolž omrežja TEN-T na voljo vsaj polnilniki z močjo 150 kW, kar bi omogočilo polnjenje vozil med običajnim odmorom za obroke.

29. Komisija poudarja, da se napovedi zahtev glede infrastrukture za polnjenje zaradi tehničnih in tržnih sprememb spreminjajo.

32. Komisija priznava stanje, ki ga je opisalo Sodišče, vendar dodaja, da so nekatere države članice v poročilih o izvajanju nacionalnih okvirov politike za leto 2019 spremenile svoje cilje. Tri države članice so že dosegle svoje cilje glede polnjenja za leto 2020, navedene v njihovih poročilih o nacionalni evidenci. Devet držav članic še vedno ni doseglo 50 % ciljne vrednosti. Komisija ugotavlja, da so bili na podlagi dokončane ocene poročil o nacionalni evidenci 25 držav članic cilji za leta 2020, 2025 in 2030 v poročilih o nacionalni evidenci spremenjeni v primerjavi s tistimi, ki so v nacionalnih okvirih politike predvideni za znatno število držav članic. V dvanajstih državah članicah je razmerje večje od enega polnilnega mesta na deset vozil.

39. Komisija meni, da je potrebna določena prožnost za upravljavce polnilnih mest in ponudnike mobilnostnih storitev, da se zagotovijo inovacije za plačilne storitve, usmerjene k uporabnikom. Komisija meni, da bi bilo treba določiti skupni minimalni standard za plačevanje ad hoc z bančno kartico.

Komisija tudi poudarja, da še vedno ni dovolj upravljavcev polnilnih mest in ponudnikov mobilnostnih storitev po EU, ki bi ponujali gosta omrežja v okviru gostovanja, ki bi pokrivala pomembna geografska območja in zadovoljila potrebe uporabnikov.

43. Skupni odgovor Komisije na odstavke 43 do 50

Sredstva Instrumenta za povezovanje Evrope (IPE) za omrežja električnih vozil so bila med letoma 2014 in 2016 dodeljena predvsem v obliki „pilotnih ukrepov“, da bi podprli pionirska podjetja na tem področju pri začetnem vzpostavljanju omrežja, zlasti za infrastrukturo za hitro polnjenje, in pri preskušanju trga za pomoč pri širitvi na množični trg.

Od leta 2017 so bili ukrepi IPE usmerjeni v obsežno uvajanje infrastrukture z nižjo stopnjo podpore EU. Zasebna podjetja se odločijo za namestitev postaje na določenem območju, da bi optimizirala uporabo postaj. Financiranje EU je omogočilo hitrejšo uvajanje infrastrukture za električna vozila. Brez podpore EU bi zasebna podjetja verjetno namestila postaje le na „privlačnih“ lokacijah.

Podobno dejstvo, da so pionirska podjetja na tem področju utrpela nekatere zamude pri izvajanju, dodatno upravičuje potrebo po podpori EU.

Vsi sporazumi o dodelitvi nepovratnih sredstev vsebujejo določbe o nediskriminatornem dostopu, 24/7, plačilih ad hoc in interoperabilnosti. Agencija INEA te projekte spremlja z rednimi stiki, obiski na kraju samem in letnim poročanjem.

Komisija pripravlja strateški akcijski načrt za uvajanje infrastrukture za alternativna goriva. Pripravlja tudi zakonodajne predloge za pregled AFID in zakonodaje o TEN-T. V svojem predlogu uredbe o IPE 2 je predlagala, da se finančna podpora za infrastrukturo za alternativna goriva v okviru IPE 2 usmeri v vrzeli, ugotovljene v omrežju TEN-T.

52. Komisija poudarja, da je tako kot pri vseh infrastrukturnih projektih koristno podpreti začetne faze pilotne študije. Te študije s pilotnim uvajanjem omogočajo pridobivanje podatkov za poznejšo vzpostavitev širše infrastrukture.

53. Komisija se je odločila, da zaradi pomanjkanja infrastrukture ni pomembno omejiti obsega pilotnih projektov. Komisija meni, da se je opredelitev študij v tej zgodnji fazi uvajanja uporabljala neodvisno od števila postaj, vključenih v projekt, zlasti za preskušanje čezmejne interoperabilnosti z upravičenci iz več držav.

56. Komisija ugotavlja, da so neodvisni zunanji strokovnjaki analize stroškov in koristi prišli do drugačnega stališča in zaključka. Strokovnjaki za analizo stroškov in koristi, ki so analizirali te predloge, so v svoji oceni opazili odstopanja od smernic. Vendar so sprejeli omejeno utemeljitev in v svojih pripombah k oceni ugotovili, da se izbrani parametri še vedno lahko štejejo za sprejemljive in da je izračun vzeli v financiranju zanesljiv.

59. Komisija opozarja, da IPE podpira TEN-T in da omrežje TEN-T zagotavlja jasno geografsko področje uporabe.

65. Komisija meni, da določba o razpoložljivosti polnjenja ad hoc na vsakem javno dostopnem polnilnem mestu obravnava potrebo po nediskriminatornem dostopu za vse uporabnike; vedno bi morale biti omogočeno polnjenje, ne da bi bilo treba skleniti pogodbo.

69. Komisija se strinja z dejstvom, da splošna uporaba infrastrukture zaenkrat ni zelo velika. Komisija meni, da ta sorazmerno majhna uporaba v začetni fazi kaže, da je bilo financiranje EU resnično potrebno za pospešitev uvajanja te infrastrukture in s tem spodbujanje splošne uporabe električnih vozil v Evropi.

ZAKLJUČKI IN PRIPOROČILA

71. Komisija ugotavlja, da AFID določa poseben mandat za obravnavo držav članic v zvezi z njihovimi nacionalnimi okviri politike ter poziva k večji ambicioznosti in skladnosti. Komisija bo v kratkem sprejela poročilo o oceni nacionalnih poročil o izvajanju v okviru AFID, ki bo vključevalo tudi priporočila državam članicam.

72. Kot je bilo navedeno v prejšnjih pripombah, Komisija proučuje možnost določitve minimalnih zahtev, zlasti za plačila ad hoc.

Priporočilo 1 – Zahteve glede minimalne infrastrukture za polnjenje v celotnem omrežju TEN-T

Komisija sprejema to priporočilo.

73. Komisija ugotavlja, da bo pri vsakem časovnem načrtu na ravni EU težko navesti natančne infrastrukturne potrebe, saj se pogoji izvajanja na lokalni ravni med državami članicami in regijami zelo razlikujejo.

Pri pripravi časovnega načrta bi bilo treba obravnavati tudi druga ustrezna goriva. Infrastrukturo za polnjenje električnih vozil bi bilo treba vključiti v širši pristop. Komisija pripravlja strateški akcijski načrt za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva za poletje 2021.

74. Komisija ugotavlja, da se cilji v državah članicah precej razlikujejo glede na ambicije. Obstajajo tudi države članice, ki zaostajajo, čeprav njihov prvotno zastavljeni cilj ni bil ambiciozen.

Priporočilo 2 – Priprava strateškega časovnega načrta EU za elektromobilnost

Komisija sprejema to priporočilo.

75. Glej skupni odgovor Komisije na odstavke 43 do 50.

76. Komisija ugotavlja, da so se projekti, financirani iz IPE, postopoma razširili na vse večje število držav članic.

77. Glej skupni odgovor Komisije na odstavke 43 do 50.

Priporočilo 3 – Analiza vrzeli v infrastrukturi in financiranju

Komisija sprejema to priporočilo.

Priporočilo 4 – Izbira projektov

Komisija sprejema to priporočilo.

Priporočilo 5 – Trajnosten in pravičen dostop do sofinancirane infrastrukture

a) Komisija sprejema to priporočilo.

b) Komisija sprejema to priporočilo.

c) Komisija sprejema to priporočilo in bo to storila takoj, ko bo na voljo zadosten vzorec.

Revizijska ekipa

V posebnih poročilih Sodišča so predstavljeni rezultati njegovih revizij politik in programov EU ali tem v zvezi z upravljanjem na posameznih področjih proračuna. Sodišče izbira in načrtuje revizijske naloge tako, da je njihov učinek kar največji, in pri tem upošteva tveganje za smotrnost ali skladnost, višino ustreznih prihodkov ali porabe, prihodnji razvoj ter politični in javni interes.

To revizijo smotrnosti poslovanja je opravil revizijski senat II – Naložbe v kohezijo, rast in vključevanje, ki ga vodi članica Evropskega računskega sodišča Iliana Ivanova. Revizijo je vodil član Evropskega računskega sodišča Ladislav Balko, pri njej pa so sodelovali vodja njegovega kabineta Branislav Urbanič in atašejka v njegovem kabinetu Zuzana Franková, vodilni upravni uslužbenec Helder Faria Viegas, vodja naloge Svetoslav Hristov ter revizorji Afonso Malheiro, Rafal Gorajski, Francisco Carretero Llorente, Maria Pia Brizzi in Nils Westphal. Jezikovno podporo je zagotovil Thomas Everett.



Ladislav Balko



Branislav Urbanič



Zuzana Franková



Helder Faria
Viegas



Nils Westphal



Svetoslav Hristov



Afonso Malheiro



Francisco Carretero
Llorente



Maria Pia Brizzi



Thomas Everett

Časovnica

Dogodek	Datum
Sprejetje revizijskega memoranduma / začetek revizije	25. 3. 2020
Uradno posredovanje osnutka poročila Komisiji (ali drugemu revidirancu)	21. 1. 2021
Sprejetje končnega poročila po razčiščevalnem postopku	3. 3. 2021
Prejeti uradni odgovori Komisije (ali drugih revidirancev) v vseh jezikih	19. 3. 2021

AVTORSKE PRAVICE

© Evropska unija, 2021

Politika Evropskega računskega sodišča (Sodišča) glede ponovne uporabe se izvaja s sklepom [Decision of the European Court of Auditors No 6-2019](#) o politiki odprtih podatkov in ponovni uporabi dokumentov.

Če ni drugače navedeno (npr. v posameznih obvestilih o avtorskih pravicah), so vsebine Sodišča, ki so v lasti EU, pod licenco [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). To pomeni, da je ponovna uporaba dovoljena, če se ustrezno navede vir in označijo spremembe. Oseba, ki dokumente ponovno uporabi, ne sme potvoriti njihovega prvotnega pomena ali sporočila. Sodišče ni odgovorno za morebitne posledice ponovne uporabe.

Če so na gradivu prikazane določljive fizične osebe, npr. na fotografijah uslužbencev Sodišča, ali če gradivo vsebuje dela tretjih strani, je treba pridobiti dodatne pravice. Kadar je pridobljeno dovoljenje, se z njim razveljavi zgoraj omenjeno splošno dovoljenje, zato morajo biti v njem jasno navedene omejitve glede uporabe.

Za uporabo in prikazovanje vsebin, katerih lastnica ni EU, je morda treba pridobiti dovoljenje neposredno od imetnikov avtorskih pravic.

Programska oprema ali dokumenti, za katere veljajo pravice industrijske lastnine, kot so patenti, blagovne znamke, registrirani modeli, logotipi in imena, niso vključeni v politiko Sodišča glede ponovne uporabe in vam niso dani na voljo v okviru licence.

Na spletiščih institucij Evropske unije znotraj domene europa.eu so povezave do spletišč tretjih oseb. Ker Sodišče na ta spletišča ne more vplivati, vas poziva, da preberete njihove dokumente o politiki glede varstva osebnih podatkov in avtorskih pravic.

Uporaba logotipa Evropskega računskega sodišča

Logotip Sodišča se ne sme uporabiti brez njegove predhodne privolitve.

PDF	ISBN 978-92-847-5745-9	ISSN 1977-5784	doi:10.2865/92254	QJ-AB-21-004-SL-N
HTML	ISBN 978-92-847-5725-1	ISSN 1977-5784	doi:10.2865/638	QJ-AB-21-004-SL-Q

Cilj revizije Evropskega računskega sodišča (v nadaljnjem besedilu: Sodišče) je bil ugotoviti, kako uspešno je Komisija podpirala uvedbo javno dostopne infrastrukture za polnjenje električnih vozil po vsej EU.

Sodišče je ugotovilo, da kljub uspehom, kot sta spodbujanje skupnega standarda EU za vtiče in izboljšanje dostopa do različnih omrežij polnilnih naprav, še vedno obstajajo ovire za potovanje z električnim vozilom po EU. Razpoložljivost polnilnih postaj se med državami razlikuje, plačilni sistemi niso usklajeni z minimalnimi zahtevami in uporabniki nimajo dovolj informacij. Ker celovita analiza infrastrukturne vrzeli ni bila opravljena, Komisija ni mogla zagotoviti, da je financiranje EU usmerjeno tja, kjer je najbolj potrebno. EU je še vedno daleč od ciljne vrednosti zelenega dogovora, tj. enega milijona polnilnih mest do leta 2025, poleg tega pa nima splošnega strateškega načrta za elektromobilnost.

Sodišče daje Evropski komisiji več priporočil, s katerimi želi pripomoči k izboljšanju uvajanja javno dostopne infrastrukture za polnjenje po vsej EU.

Posebno poročilo Sodišča v skladu z drugim pododstavkom člena 287(4) PDEU.



EVROPSKO
RAČUNSKO
SODIŠČE



Urad za publikacije
Evropske unije

EVROPSKO RAČUNSKO SODIŠČE
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUKSEMBURG

Tel. +352 4398-1

Vprašanja: eca.europa.eu/sl/Pages/ContactForm.aspx
Spletišče: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors