

Særberetning

Infrastruktur til opladning af elektriske køretøjer:

flere ladestationer, men uensartet udrulning
vanskeliggør kørsel på tværs af EU



DEN
EUROPÆISKE
REVISIONSRET

Indhold

	Punkt
Resumé	I-IX
Indledning	01-13
Elektricitet helt i front blandt de alternative brændstoffer inden for vejtransport	01-07
EU's reaktion på "hønen og ægget"-problemet	08-13
Revisionens omfang og revisionsmetoden	14-18
Bemærkninger	19-69
Trods flere ladestationer og harmoniserede stik bevirker den uensartede udrulning af opladningsinfrastruktur, at det ikke er let at køre på tværs af EU i elektriske køretøjer	19-41
Der er ingen klare og sammenhængende mål for EU-dækkende opladningsinfrastruktur	20-24
Kommissionen har ikke været i stand til at sikre, at de nationale planer er konsekvente og sammenhængende fra et EU-perspektiv	25-28
Opladningsnettet vokser, men der er betydelige forskelle i udrulningen på tværs af EU	29-34
Der indføres i øjeblikket fælles EU-stikstandarder i vid udstrækning	35-37
Kørsel på tværs af EU vanskeliggøres imidlertid stadig af manglende minimumskrav til harmoniserede betalingssystemer og manglende brugeroplysninger	38-41
CEF-finansieringen fremmer udrulningen, men Kommissionen har ikke været i stand til at sikre, at finansieringen kanaliseres hen, hvor der er mest brug for den	42-69
Der er ikke foretaget en omfattende infrastrukturgabsanalyse, som understøtter fastsættelsen af CEF-prioriteter og projektudvælgelsen	43-56
CEF fremmer udrulningen, men de projekter, vi reviderede, opfylder ikke fuldt ud deres mål	57-69
Konklusioner og anbefalinger	70-80

Bilag

Bilag I - Andel af elektriske køretøjer i den samlede flåde af personbiler, EU-27 og Det Forenede Kongerige

Bilag II - Ladestandarder for elektriske køretøjer

Akronymer og forkortelser

Glossar

Kommissionens svar

Revisionsholdet

Tidsplan

Resumé

I Med bekendtgørelsen af den europæiske grønne pagt i december 2019 sigter EU nu mod senest i 2050 at reducere drivhusgasemissionerne fra transport med 90 % i forhold til 1990. Det sker som led i en større indsats for at blive en klimaneutral økonomi. En væsentlig del af at reducere emissionerne fra vejtransport består i at omstille sig til alternative brændstoffer med lavere CO₂-emissioner. Blandt disse er elektricitet den mest almindelige nye energikilde, navnlig til brug for personbiler.

II Etableringen af opladningsinfrastruktur i takt med udbredelsen af elektriske køretøjer spiller en central rolle i det skift til alternative brændstoffer og til en flåde overvejende bestående af nulemissionskøretøjer, der skal ske senest i 2050. Det endelige politiske mål er at gøre opladning af elektriske køretøjer lige så let som at fylde en tank i et konventionelt køretøj, så elektriske køretøjer kan køre rundt uden vanskeligheder i hele EU. For at opfylde dette mål står EU over for følgende dilemma: På den ene side vil køretøjernes udbredelse være begrænset, så længe der ikke er adgang til opladningsinfrastruktur; på den anden side kræver investeringer i infrastruktur større sikkerhed om køretøjernes udbredelsesgrad.

III Kommissionen har til opgave at styre EU's overordnede politik for alternative brændstoffer. Merværdien af EU's indsats på dette område ligger i, at infrastruktur for alternative brændstoffer er en tværnational udfordring, og at de enkelte medlemsstater ikke har de nødvendige værktøjer til at foretage paneuropæisk koordinering. Kommissionen, derimod, kan indføre fælles standarder til sikring af interoperabilitet, koordinere og støtte medlemsstaternes etablering af elektrisk opladningsinfrastruktur og overvåge fremskridt. Kommissionen yder desuden finansiel støtte til elektrisk opladningsinfrastruktur gennem Connecting Europe-faciliteten.

IV Denne beretning vil bidrage til de kommende revisioner af væsentlig EU-lovgivning på dette område og til arbejdet med planlægning og gennemførelse af programperioden for 2021-2027. Den vil bidrage til, at Kommissionen mere effektivt kan støtte etableringen af offentligt tilgængelig opladningsinfrastruktur i hele EU, navnlig i lyset af målene i den grønne pagt og den forventede betydelige vækst i elektromobilitet (anvendelsen af elektriske køretøjer) i de kommende år.

V Formålet med vores revision var at bestemme effektiviteten af Kommissionens støtte til etablering af EU-dækkende offentligt tilgængelig infrastruktur til opladning af elektriske køretøjer i perioden 2014-2020. Vi så på den måde, hvorpå Kommissionen indfører standarder og koordinerer og støtter medlemsstaternes etablering af elektrisk opladningsinfrastruktur, samt på hvordan den forvalter CEF-finansiering til elektrisk opladningsinfrastruktur.

VI Vi indhentede oplysninger fra flere forskellige kilder, herunder Kommissionen, de nationale myndigheder, modtagerne af EU-finansiering og andre relevante interessenter. For at få førstehåndserfaring som brugere af opladningsinfrastruktur brugte vi et elektrisk køretøj til at aflægge besøg på og afprøve en række EU-medfinansierede ladestationer.

VII Vi konstaterede, at det er lykkedes Kommissionen at fremme en fælles EU-stikstandard for opladning af elektriske køretøjer, og at brugerne gradvist får en mere harmoniseret adgang til de forskellige opladningsnet. Der forekommer dog stadig hindringer for kørsel på tværs af EU i elektriske køretøjer. Opladningsnettet vokser i hele EU, men udrulningen er uensartet, da der ikke er nogen klare og konsekvente minimumsinfrastrukturkrav til at sikre EU-dækkende elektromobilitet. EU er stadig langt fra sit ambitiøse mål i den grønne pagt på 1 million ladestander senest i 2025 og mangler en overordnet strategisk køreplan for elektromobilitet. Kørsel på tværs af EU vanskeliggøres yderligere af, at der mangler betalingssystemer, der er harmoniseret med minimumskrav, og tilstrækkelige brugeroplysninger om ladestationers tilgængelighed i realtid og om fakturering ved brug af disse.

VIII EU's finansielle støtte fra Connecting Europe-faciliteten er i vid udstrækning blevet anvendt til at fremme etableringen af interoperable ladestationer i hele EU. Men da der ikke foreligger en omfattende infrastrukturgabsanalyse, har Kommissionen ikke været i stand til at sikre, at EU-finansieringen kanaliseres hen, hvor der er mest brug for den. Desuden har Kommissionen ikke gjort finansieringen af ladestationer betinget af en minimumsperiode for drift eller af garantier for lige adgang for alle brugere af elektriske køretøjer. Alle de projekter, vi gennemgik, var berørt af forsinkelser i gennemførelsen, og nogle leverede kun delvis output. Endelig bemærkede vi, at de medfinansierede ladestationers nuværende udnyttelsesgrad generelt er lav, hvilket øger de holdbarhedsrisici, der er forbundet med disse investeringer.

IX På grundlag af disse konklusioner anbefaler vi, at Kommissionen:

- o foreslår mindstekrav til elektrisk opladningsinfrastruktur i hele TEN-T-nettet
- o udarbejder en strategisk og integreret EU-køreplan for elektromobilitet
- o udarbejder infrastruktur- og finansieringsgabsanalyser
- o anvender infrastruktur- og finansieringsgabsanalyserne og klart angivne kriterier til at styrke udvælgelsen af projekter
- o indfører klausuler i projektilskudsftaler for at sikre holdbar og lige adgang til medfinansieret infrastruktur.

Indledning

Elektricitet helt i front blandt de alternative brændstoffer inden for vejtransport

01 Med bekendtgørelsen af den europæiske grønne pagt¹ i december 2019 sigter EU nu mod senest i 2050 at reducere drivhusgasemissionerne fra transport med 90 % i forhold til 1990. Det sker som led i en større indsats for at blive en klimaneutral økonomi. Transport tegner sig for ca. en fjerdedel af alle drivhusgasemissioner i EU, hovedsagelig (72 %) via vejtransport².

02 En væsentlig del af at reducere drivhusgasemissioner fra vejtransport består i at omstille sig til alternative brændstoffer med lavere CO₂-emissioner såsom elektricitet, brint, biobrændstoffer og biogas. Vejtransport er dog fortsat næsten fuldstændig afhængig af fossile brændstoffer, idet ca. 95 % af alle vej køretøjer stadig anvender konventionelle brændstoffer³. Ud over de højere omkostninger til køb af køretøjer bremses markedsudviklingen for alternative brændstoffer af manglen på lade- og tankstationer.

03 EU fastholder teknologineutralitet i den forstand, at det ikke favoriserer nogen form for alternativt brændstof, men mener, at der bør være fælles tekniske specifikationer samt EU-dækkende tilgængelighed (dvs. infrastruktur) for alle brændstoffer. I praksis er elektricitet imidlertid helt i front hvad angår anvendelse af alternative brændstoffer inden for vejtransport, navnlig til personbiler og lette erhvervskøretøjer.

¹ COM(2019) 640 final.

² SWD(2020) 331 final, som ledsager dokumentet COM(2020) 789 final: "Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet - en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden".

³ COM(2017) 652 final: "Mod den bredest mulige anvendelse af alternative brændstoffer - en handlingsplan om infrastruktur for alternative brændstoffer".

04 Ifølge Foreningen af Europæiske Automobilfabrikanter kørte 89,4 % af alle nye køretøjer, der blev indregistreret i EU i 2019, på benzin eller diesel, mens hybride elkøretøjer tegnede sig for 6 %, elektriske køretøjer for 3 % og alle andre ikkeelektriske køretøjer (f.eks. gas eller brint), der kører på alternative brændstoffer, for blot 1,6 %. I 2020 steg markedsandelen for elsegmentet (batteridrevne køretøjer og pluginhybridbiler) markant i forhold til et generelt fald i antallet af nyregistrerede personbiler som følge af covid-19-udbruddet. I 2020 var 10,5 % af nyindregistreringerne elektriske køretøjer. Med andre ord var hver tiende personbil, der blev solgt i EU i 2020, en elbil⁴. Bilfabrikanterne forventer, at produktionen af elektriske køretøjer i Europa vil blive seksdoblet mellem 2019 og 2025 og nå op på mere end 4 millioner biler og varevogne om året - eller mere end en femtedel af EU's bilproduktion⁵.

05 I den grønne pagt henvises der til, at der skønsmæssigt vil være 13 millioner nul- og lavemissionskøretøjer på de europæiske veje senest i 2025. I sin strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet fra 2020⁶ fastsætter Kommissionen et delmål på mindst 30 millioner nulemissionskøretøjer senest i 2030 og et mål for 2050 om en flåde, der overvejende består af nulemissionskøretøjer, en markant stigning i forhold til de ca. 2 millioner elektriske køretøjer, der i øjeblikket er registreret i EU. Derudover har et stigende antal medlemsstater (heriblandt Danmark, Irland, Nederlandene, Slovenien og Sverige) annonceret planer om at forbyde salg af biler, der anvender fossile brændstoffer, fra 2030. Uden for EU, i Norge, verdens førende marked for elektromobilitet, tegner elektriske køretøjer sig for 15 % af alle personbiler⁷ (*bilag I* viser, hvordan det forholder sig med andelen af elektriske køretøjer i EU og Det Forenede Kongerige). Norge har fastsat det mest ambitiøse mål af alle og kræver, at alle nye personbiler og lette varevogne, der sælges, skal være emissionsfrie så tidligt som i 2025.

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, juli 2019.

⁶ COM(2020) 789 final.

⁷ Data fra det europæiske observatorium for alternative brændstoffer (EAFO) fra september 2020.

06 Ifølge EU's strategi for lavemissionsmobilitet fra 2016 er det endelige politiske mål at gøre opladning af elektriske køretøjer lige så let som at fylde en tank i et konventionelt køretøj, så elektriske køretøjer kan køre rundt uden hindringer i hele EU. I modsætning til konventionelle køretøjer oplades elektriske køretøjer hovedsageligt i hjemmet eller på arbejdspladsen, og der er derfor behov for offentligt tilgængelige ladestander⁸ til førere, der ikke har adgang til privat opladning, og til brug i forbindelse med langdistancekørsel. Desuden har en nylig analyse vist, at man sandsynligvis vil gå over til offentlige løsninger for opladning i stedet for løsninger i hjemmet (der tegnede sig for ca. 75 % i 2020), efterhånden som flere af de personer, der ikke har adgang til hjemmeopladning, begynder at købe elektriske køretøjer⁹.

07 Elektriske køretøjers rækkevidde er generelt stadig lavere - ca. 380 km i gennemsnit for et udvalg af 10 elektriske personbiler på markedet i øjeblikket - end for konventionelle køretøjer og skal derfor oplades oftere. Ladetiden afhænger af køretøjets batteri og ladestanderens kapacitet (jf. [tabel 1](#)). "Langsomme" og "normale" opladere er mere egnede til opladningscyklusser i hjemmet og på arbejdspladsen, mens "hurtige" og "ultrahurtige" opladere er mere egnede til motorveje og hovedvejnet. Rækkeviddebegrænsninger og bekymringer om, hvorvidt der findes ladestationer langs ens rute, kan føre til "rækkevidde- og kødannelsesfrygt" blandt brugerne af elektriske køretøjer, dvs. frygt for, at ens køretøj ikke har tilstrækkelig rækkevidde til at nå bestemmelsesstedet, og at opladning kan betyde lange køer, hvis en ladestation allerede er i brug.

⁸ En ladestander kan kun håndtere ét køretøj ad gangen. En ladestation består af flere ladestander.

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

Tabel 1 - Hvilken ladeteknologi er tilgængelig?

Ladehastighed og -type	Effekt	Omtrentlig ladetid*
Langsom (enfaset vekselstrøm)	3-7 kW	7-16 timer
Normal (trefaset vekselstrøm)	11-22 kW	2-4 timer
Hurtig (jævnstrøm)	50-100 kW	30-40 minutter
Ultrahurtig (jævnstrøm)	> 100 kW	< 20 minutter

* Afhænger også af batterikapaciteten og andre variabler.

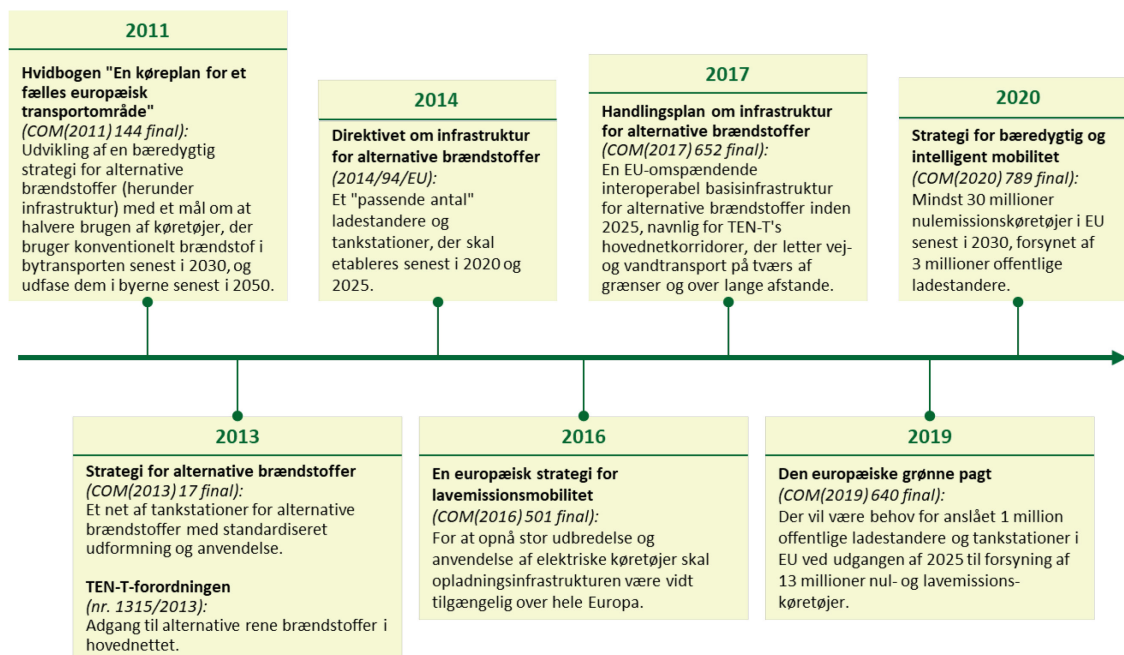
Kilde: "Recharge EU: How many charge points will Europe and its Member States need in the 2020s", Transport & Environment, januar 2020.

EU's reaktion på "hønen og ægget"-problemet

08 Hver medlemsstat er ansvarlig for at udarbejde og gennemføre sin egen nationale politik for alternative brændstoffer inden for EU-lovgivningens rammer. Dette kan omfatte foranstaltninger som f.eks. skattelettelser eller tilskud til køb af elektriske køretøjer og anlæggelse af opladningsinfrastruktur.

09 Kommissionen har derimod til opgave at styre EU's overordnede politik for alternative brændstoffer. Det er Kommissionens ansvar at udarbejde og forhandle lovgivningsforslag. Den grønne pagt er det seneste af en række EU-politikdokumenter om udvikling af infrastruktur for alternative brændstoffer (jf. [figur 1](#)). Merværdien af EU's indsats på dette område ligger i, at infrastruktur for alternative brændstoffer er en tværnational udfordring, og at de enkelte medlemsstater ikke har de nødvendige værktøjer til paneuropæisk koordinering. Kommissionen, derimod, kan indføre fælles standarder til sikring af interoperabilitet, koordinere og støtte medlemsstaternes etablering af elektrisk opladningsinfrastruktur og overvåge fremskridt.

Figur 1 - EU-politikdokumenter vedrørende infrastruktur for alternative brændstoffer



Kilde: Revisionsretten.

10 Direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer (direktivet) fra 2014¹⁰ er et centralt politikværktøj inden for EU's samlede strategi for udvikling af offentligt tilgængelig elektrisk opladningsinfrastruktur. Det sigter mod at afhjælpe et markedssvigt, som bedst kan beskrives som et problem a la "hønen og ægget": På den ene side vil køretøjernes udbredelse være begrænset, så længe der ikke er adgang til opladningsinfrastruktur; på den anden side kræver investeringer i infrastruktur større sikkerhed om køretøjernes udbredelsesgrad. Det er afgørende for skiftet til alternative brændstoffer, at opladningsinfrastrukturen etableres i takt med de elektriske køretøjers udbredelsesmønstre.

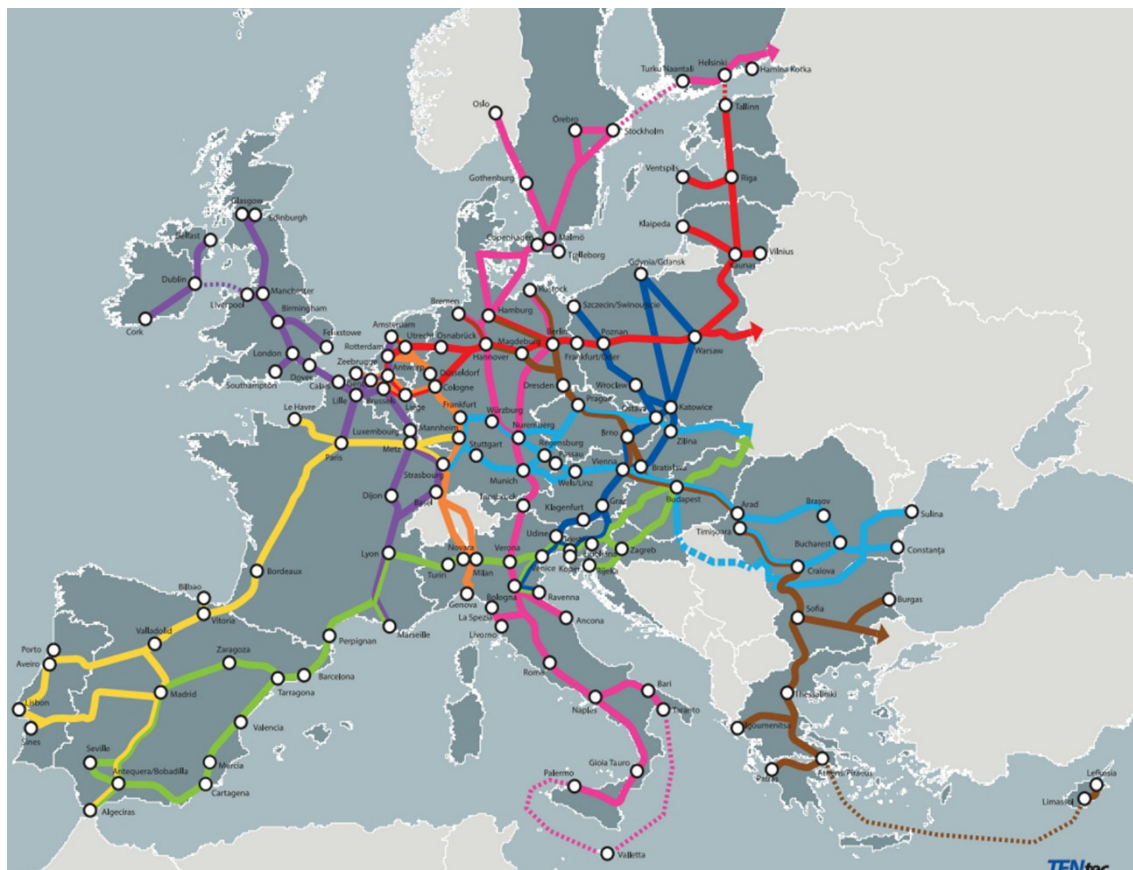
11 I artikel 39, stk. 2, litra c), i forordningen om det transeuropæiske transportnet (TEN-T)¹¹, der er et centralt redskab inden for EU's politik for udvikling af infrastruktur, medtages "adgang til alternative rene brændstoffer" som et krav til vejtransportinfrastruktur, navnlig i hovednettet, der skal være færdigt senest i 2030. Det "samlede" net, der skal være færdigt senest i 2050, har til formål at sikre tilgængelighed og forbindelsesmuligheder for alle EU's regioner. Hovednettet omfatter

¹⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/94/EU af 22. oktober 2014 om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer.

¹¹ Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet.

de dele af det samlede net, som har den største strategiske betydning for opfyldelsen af TEN-T-målene. På tværs af de næsten 50 000 km veje i hovednettet er der ni multimodale korridorer, der dækker de vigtigste trafikruter gennem EU (jf. [billede 1](#)). For at lette en koordineret gennemførelse af korridorerne har Kommissionen udpeget ni europæiske koordinators for hovednetkorridorerne (hvor hver enkelt fører tilsyn med gennemførelsen af en enkelt korridor).

Billede 1 - TEN-T-hovednettets korridorer



Atlantehavskorridoren, korridoren mellem Østersøen og Adriaterhavet, Middelhavskorridoren, korridoren mellem Nordsøen og Østersøen, mellem Nordsøen og Middelhavet, mellem Orienten og det østlige Middelhav, fra Rhinen til Alperne, mellem Rhinen og Donau og mellem Skandinavien og Middelhavet.

Kilde: Europa-Kommissionen.

12 I sin handlingsplan om infrastruktur for alternative brændstoffer fra 2017 anslog Kommissionen, at det ville være nødvendigt med op til 3,9 milliarder euro til elektrisk opladningsinfrastruktur senest i 2020 og muligvis yderligere 2,7-3,8 milliarder euro om året fra 2021 afhængigt af andelen af hurtigt opladende infrastruktur. Connecting Europe-faciliteten (CEF), der forvaltes direkte af Kommissionen, yder finansiel støtte til infrastruktur for alternative brændstoffer¹². Mellem 2014 og december 2020 blev der ydet CEF-tilskud på ca. 698 millioner euro til alternative brændstoffer inden for vejtransport (jf. [tabel 2](#)). Ud af dette beløb gik ca. 343 millioner euro til projekter vedrørende elektrisk opladningsinfrastruktur eller projekter, hvor elektricitet blev kombineret med andre alternative brændstoffer (komprimeret naturgas, flydende naturgas eller brint). Der forventes yderligere CEF-indkaldelser med henblik på at støtte etableringen af offentlig opladningsinfrastruktur efter 2020 som led i den grønne pagt. Desuden udgør EU-støtte til anlæggelse af 1 million offentlige ladestandere senest i 2025 et højdepunkt i planlægningen under genopretnings- og resiliensfaciliteten inden for rammerne af den flerårige finansielle ramme for 2021-2027¹³.

Tabel 2 - CEF-tilskud til infrastruktur for alternative brændstoffer til vejtransport, 2014-2020 (millioner euro)

Brændstoftype	Projekter	Anslåede omkostninger	EU-bidrag	Andel af samlet EU-bidrag
Elektricitet	38	1 215	280	40 %
Komprimeret naturgas/flydende naturgas	32	606	235	34 %
Brint	11	416	120	17 %
Kombination af elektricitet/andre alternative brændstoffer	6	307	63	9 %
Flydende gas	2	3	1	0 %
I alt	89	2 547	698¹	100 %

¹ Den samlede andel omfatter ca. 38 millioner euro til fire projekter, der - selv om de allerede var udvalgt af Kommissionen - i december 2020 stadig var i tilskudsforberedelsesfasen.

Kilde: Revisionsrettens analyse på grundlag af oplysninger fra INEA, december 2020.

13 Markedet for elektromobilitet har på køretøjssiden fået en hjælpende hånd af EU-lovgivningen om præstationsnormer for CO₂-emissioner for nye personbiler og varevogne. 2015-målet på 130 g CO₂/km er gradvist blevet skærpet til 95 g CO₂/km fra og med 2020, og der vil ske yderligere reduktioner i 2025 og 2030¹⁴. Denne lovgivning forventes sammen med en ordning med incitamenter og sanktioner for bilfabrikanter at blive en væsentlig katalysator for en stigning i antallet af elektriske køretøjer, som i sig selv er hovedårsagen til behovet for yderligere opladningsinfrastruktur. Kommissionen har bebudet en revision af CO₂-emissionsstandarderne for biler medio 2021¹⁵.

¹² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1316/2013 af 11. december 2013 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten.

¹³ COM(2020) 575 final, "Årlig strategi for bæredygtig vækst 2021".

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO₂-emissioner.

¹⁵ COM(2020) 789 final.

Revisionens omfang og revisionsmetoden

14 Formålet med vores revision var at bestemme effektiviteten af Kommissionens støtte til etablering i hele EU af offentligt tilgængelig infrastruktur til opladning af elektriske køretøjer (batteridrevne og pluginhybrider). Vi undersøgte to centrale aspekter af Kommissionens støtte:

- o måden, hvorpå Kommissionen indfører standarder samt koordinerer og støtter medlemsstaternes etablering af elektrisk opladningsinfrastruktur
- o hvordan Kommissionen forvalter CEF-finansieringen til elektrisk opladningsinfrastruktur.

15 Revisionen fokuserede på EU's indsats i perioden 2014-2020 og koncentrerede sig om et område af høj offentlig og institutionel relevans. Vores beretning giver input til de kommende revisioner af væsentlig lovgivning på dette område (direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer og TEN-T-forordningen) og til arbejdet med planlægning og gennemførelse af den flerårige finansielle ramme for 2021-2027. Det vil sætte Kommissionen i stand til mere effektivt at støtte etableringen af offentlig opladningsinfrastruktur i hele EU, navnlig i lyset af målene i den grønne pagt og den forventede betydelige vækst i elektromobilitet i de kommende år.

16 Vi reviderede primært Kommissionens Generaldirektorat for Mobilitet og Transport (GD MOVE), som er ansvarligt for EU's politik for infrastruktur for alternative brændstoffer, herunder fordelingen af CEF-finansieringen på dette område med støtte fra Forvaltningsorganet for Innovation og Netværk (INEA). Vi indhentede oplysninger til vores revision fra flere forskellige kilder - Kommissionen, de nationale myndigheder, modtagerne af CEF-finansiering og andre relevante interessenter. Vi analyserede Kommissionens procedurer for vurdering af infrastrukturbehov og for kanalisering af midler til opladningsinfrastrukturprojekter og testede disse procedurers funktion og gennemførelsen af en stikprøve på 11 projekter til en værdi af ca. 130 millioner euro eller 46 % af alle CEF-tilskuddene til opladningsinfrastruktur. Vi anvendte kriterier vedrørende væsentlighed, relevans, gennemførelsesstatus og geografisk fordeling til at udvælge projekter, der blev koordineret af seks støttemodtagere i Tyskland, Italien, Nederlandene, Portugal, Slovakiet og Spanien. Ud over projektstøttemodtagerne interviewede vi de nationale myndigheder i disse seks medlemsstater, der - selv om de ikke var blandt de reviderede enheder - gav oplysninger af relevans for vores vurdering af Kommissionens arbejde.

17 Herudover kørte vi med henblik på at udføre direkte test af EU-medfinansieret opladningsinfrastruktur i et elektrisk køretøj til ladestationer i Tyskland, Frankrig og Italien (jf. [tekstboks 2](#)). Covid-19-rejserestriktionerne forhindrede os i på lignende vis at teste ladestandere på stedet i Nederlandene, Spanien, Portugal og Slovakiet.

18 I vores revision behandlede vi ikke mål for emissioner og vedvarende energi, batteriudvikling og -forskning samt produktion og distribution af den elektricitet, der er behov for til ladestationerne.

Bemærkninger

Trods flere ladestationer og harmoniserede stik bevirker den uensartede udrulning af opladningsinfrastruktur, at det ikke er let at køre på tværs af EU i elektriske køretøjer

19 Som led i dette afsnit vurderede vi effektiviteten af Kommissionens indsats for at fastsætte fælles standarder, koordinere og støtte medlemsstaternes etablering af elektrisk opladningsinfrastruktur og overvåge fremskridt.

Der er ingen klare og sammenhængende mål for EU-dækkende opladningsinfrastruktur

20 Kommissionens oprindelige forslag til direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer¹⁶ fastsatte et mindste antal ladestander i hver medlemsstat og et samlet antal på 800 000 i hele EU senest i 2020. Derudover blev det i den konsekvensanalyse¹⁷, der ledsager forslaget, bemærket, at det vil hæmme politikken effektivitet, hvis der ikke fastsættes bindende infrastrukturmål, og at det kan forhindre en tilfredsstillende opfyldelse af de specifikke og overordnede mål, hvis medlemsstaterne får store skønsbeføjelser.

21 Kommissionens oprindelige forslag blev imidlertid ikke fastholdt af medlovgiverne: I den vedtagne udgave af direktivet fra 2014 angives intet mindste antal ladestander. Medlemsstaterne forventedes i stedet at etablere et "passende" antal ladestander (jf. [tekstboks 1](#)). I præamblen angives kun en vejledende anbefalet andel på én offentligt tilgængelig ladestander for hvert 10. elektriske køretøj, uden at der stilles krav om at tage hensyn til geografisk fordeling, befolkningstæthed eller netdækning. Dette står i modsætning til den i direktivet anbefalede gennemsnitlige afstand i TEN-T-hovednettet mellem påfyldningsstandere for komprimeret naturgas og flydende naturgas (henholdsvis 150 og 400 km).

¹⁶ COM(2013) 18 final af 24.1.2013.

¹⁷ SWD(2013) 5 final af 24.1.2013.

Tekstboks 1

Mål for elektricitet i direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer (artikel 4, stk. 1 og 2)

- 1) Medlemsstaterne sørger gennem deres nationale politikrammer for, at et passende antal offentligt tilgængelige ladestandere er opstillet senest den 31. december 2020, for at sikre, at elektriske køretøjer kan køre mindst i byområder/forstadsområder og andre tætbefolkede områder og, hvor det er relevant, inden for de net, som medlemsstaterne har fastlagt. Antallet af sådanne ladestandere fastsættes under hensyntagen til blandt andet det antal elektriske køretøjer, som anslås at være indregistreret ved udgangen af 2020, jf. indikationerne i medlemsstaternes nationale politikrammer, samt bedste praksis og henstillinger fra Kommissionen. Hvor det er relevant, tages der hensyn til særlige behov vedrørende installering af offentligt tilgængelige ladestandere ved offentlige transportstationer.
- 2) Kommissionen vurderer anvendelsen af kravene i stk. 1 og forelægger, alt efter hvad der er relevant, et forslag til ændring af dette direktiv under hensyntagen til udviklingen af markedet for elektriske køretøjer med henblik på at sikre, at et yderligere antal offentligt tilgængelige ladestandere er opstillet i hver medlemsstat senest den 31. december 2025 i det mindste på TEN-T-hovednettet og i byområder/forstadsområder og andre tætbefolkede områder.

22 Direktivet overlader det til medlemsstaterne at fastsætte kriterier for offentlig tilgængelighed og ladestandernes effekt og skelner ikke mellem forskellige typer elektriske køretøjer. Det gør det vanskeligt at anslå præcise infrastrukturbehov, vurdere nøjagtigheden af de indberettede tal og sammenligne lande:

- a) I henhold til direktivet sikrer en "offentligt tilgængelig ladestander" brugerne ikkediskriminerende adgang i hele EU, selv om der kan være forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling. Som følge af denne definitions generelle karakter definerer nogle medlemsstater offentlige ladestandere som værende placeret i det offentlige rum og tilgængelige 24 timer i døgnet, syv dage om ugen, og "halvoffentlige" ladestandere som kun værende tilgængelige på visse tidspunkter og underlagt anvendelsesbegrænsninger (som f.eks. kravet om at gøre brug af en tilknyttet parkeringsplads, et tilknyttet hotel eller et tilknyttet indkøbscenter). Andre medlemsstater foretager ikke en sådan sondring og anser offentlige ladestandere for at være ladestandere, der ikke er private.

- b) Direktivet skelner kun mellem normale (< 22 kW) og hurtige (> 22 kW) ladestandere, selv om der anvendes mange andre effektkategorier. I realiteten anses ladestandere på under 22 kW for at svare til ladestandere på 350 kW, trods en væsentlig forskel i opladningshastigheden.
- c) Direktivet skelner ikke mellem batteridrevne elektriske køretøjer og pluginhybridbiler, som har meget forskellige opladningsmønstre. Ifølge en nylig undersøgelse kræver batteridrevne elektriske køretøjer i løbet af en typisk uge næsten fire gange mere energi i forbindelse med opladning end pluginhybridbiler¹⁸.

23 TEN-T-forordningen indeholder ingen specifikke bestemmelser vedrørende infrastruktur for alternative brændstoffer. Forordningen henviser til den generelle "adgang til alternative rene brændstoffer" i hovednettet og angiver, at vejinfrastruktur i det samlede net kan omfatte udstyr til brændstofpåfyldning eller opladning af køretøjer med alternativ fremdrift. Den skelner ikke mellem forskellige typer alternative brændstoffer og definerer heller ikke begrebet adgang. I en nylig revision vedrørende EU's veje¹⁹ konkluderede vi, at TEN-T-forordningen ikke fastsætter klare krav til infrastruktur for alternative brændstoffer.

24 I sin handlingsplan for alternative brændstoffer fra 2017²⁰ anerkendte Kommissionen, at "der bør gøres effektiv brug af TEN-T-tilgangen for senest i 2025 at opbygge en EU-dækkende basisinfrastruktur for opladning og optankning. Korridorkonceptet gør det muligt at identificere mangler i den grænseoverskridende langdistancemobilitet og involvere alle relevante interessenter [...]". Men hverken direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer eller TEN-T-forordningen tildeler de europæiske koordinators for hovednetkorridorerne en specifik rolle i planlægningen og etableringen af infrastruktur for alternative brændstoffer langs deres korridorer. Vores analyse af koordinators korridorarbejdsplaner for 2020 viste, at de ikke omfatter sammenlignelige oplysninger, data og vurderinger vedrørende adgangen til infrastruktur for alternative brændstoffer.

¹⁸ "Recharge EU: How many charge points will Europe and its Member States need in the 2020s", Transport & Environment, januar 2020.

¹⁹ Særberetning nr. 9/2020: "EU's hovedvejnet: kortere rejsetid, men nettet er endnu ikke fuldt funktionsdygtigt", punkt 42.

²⁰ COM(2017) 652 final.

Kommissionen har ikke været i stand til at sikre, at de nationale planer er konsekvente og sammenhængende fra et EU-perspektiv

25 I henhold til direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer skulle medlemsstaterne etablere nationale politikrammer for udvikling af markedet for alternative brændstoffer. De nationale politikrammer skulle indsendes til Kommissionen senest den 18. november 2016 og indeholde planlægning vedrørende etablering af infrastruktur. Kommissionen er ansvarlig for at vurdere sammenhængen i de forskellige nationale politikrammer på EU-plan, men direktivet giver ikke Kommissionen et specifikt mandat eller klare håndhævelsesbeføjelser i den henseende, men angiver kun, at den skal bistå medlemsstaterne med rapporteringen om de nationale politikrammer og på de områder, hvor de skal samarbejde. Kommissionen udveksler synspunkter med medlemsstaterne gennem udvalget om infrastruktur for alternative brændstoffer og forummet for bæredygtig transport (en ekspertgruppe med repræsentanter for Kommissionen og medlemsstaterne og 32 eksperthsammenslutninger).

26 Kommissionen gav medlemsstaterne detaljeret vejledning i forbindelse med udarbejdelsen af deres nationale politikrammer. Den afsluttede sin vurdering af de fleste nationale politikrammer i november 2017 og foretog en opfølgning i februar 2019²¹. Samlet set konkluderede Kommissionen, at der var stor variation med hensyn til de nationale politikrammers fuldstændighed, sammenhæng og ambitionsniveau, og at dette kunne føre til en opsplittning af markedet i EU. Kommissionen konstaterede, at:

- a) to medlemsstater (Spanien og Sverige) ikke havde fastsat et 2020-mål for ladestandere, og at de først fastsatte skøn i de rapporter om gennemførelse af de nationale politikrammer for 2019, som de udarbejdede på et senere tidspunkt
- b) kun 11 nationale politikrammer fremlagde mål og skøn for 2025 og 2030, selv om det i Kommissionens vejledning var blevet foreslået at identificere infrastruktur- og køretøjsbehov for 2020, 2025 og 2030
- c) ambitionsniveauerne for de nationale politikrammer varierede meget, og at de elektriske køretøjsers samlede skønnede markedsandel af den samlede flåde i 2020 spændte mellem 0,02 % og 9,22 %

²¹ SWD(2017) 365 final af 8.11.2017 og SWD(2019) 29 final af 13.2.2019, herunder de nationale politikrammer for fire medlemsstater (Grækenland, Malta, Rumænien og Slovenien), der ikke havde nået den oprindelige indsendelsesfrist den 1. oktober 2017.

- d) kun ti nationale politikrammer havde fastsat mål, som ville sikre, at der ved udgangen af 2020 var mindst én offentligt tilgængelig ladestander for hver 10 elektriske køretøjer.

27 Kommissionen anmodede i sin vejledning medlemsstaterne om at rapportere om den geografiske fordeling af deres ladestander og angive, i hvilket omfang de dækkede TEN-T-hovednettet og det samlede net, men kun syv medlemsstater gav tilstrækkelige og fuldstændige oplysninger. Trods de begrænsede oplysninger i denne henseende konkluderede Kommissionen, at dækningen af TEN-T-hovednettet pr. udgangen af 2025 tilsyneladende skred fremad, når man anvendte det 60 km-kriterium, som Det Fælles Forskningscenter havde fastsat i sin vurdering af maksimumsafstanden mellem ladestanderne. Dele af hovednettet kan dog forblive uden minimal opladningsinfrastruktur, hvis der ikke træffes yderligere foranstaltninger. Kommissionen pegede på betydelige forskelle i ladestandernes tæthed mellem nabolande og konstaterede, at der for 14 medlemsstatspar var problemer med grænseoverskridende kontinuitet.

28 I direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer stilles der krav om, at Kommissionen offentliggør og regelmæssigt ajourfører oplysninger om de nationale mål og målsætninger, som medlemsstaterne fremlægger i deres nationale politikrammer. Medlemsstaterne skulle aflægge rapport om fremskridtene hen imod deres mål senest i november 2019, og Kommissionen skulle vurdere disse rapporter senest i november 2020. Et af formålene med denne vurdering var at komme med input til en gennemgang af direktivet, som skulle ske inden udgangen af 2020. Kommissionens vurdering var imidlertid stadig i gang på tidspunktet for vores revision, fordi flere medlemsstater havde udsat indgivelsen af deres rapporter betydeligt. Ifølge Kommissionen er gennemgangen af direktivet (evaluering og konsekvensanalyse) stadig undervejs, og et forslag til revision af direktivet vil kunne vedtages i juni 2021.

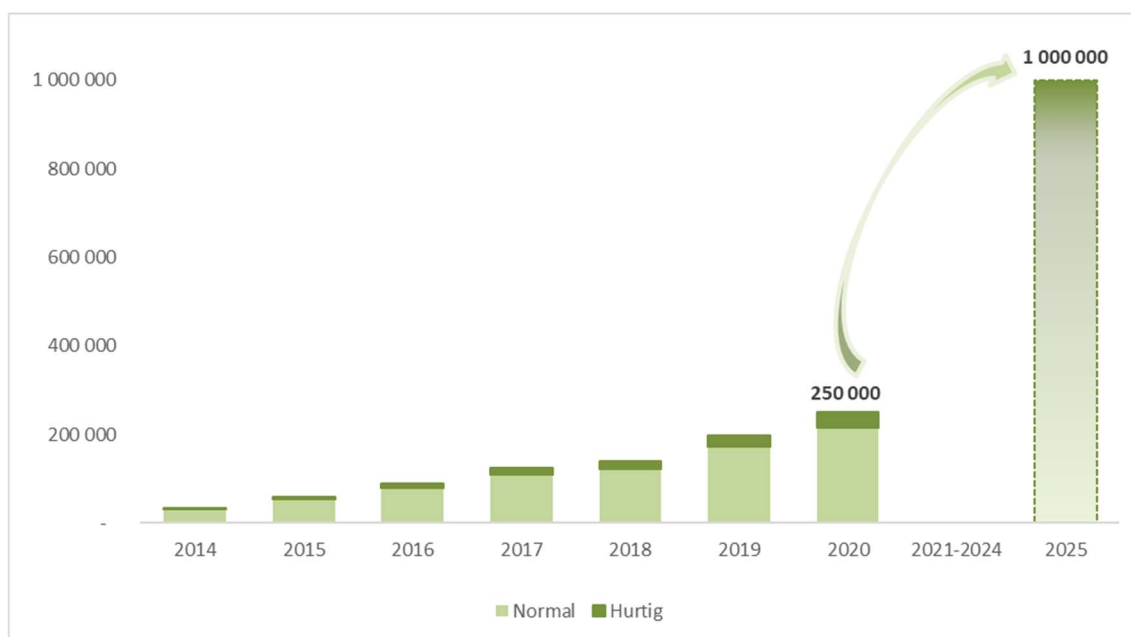
Opladningsnettet vokser, men der er betydelige forskelle i udrulningen på tværs af EU

29 I sin handlingsplan om infrastruktur for alternative brændstoffer fra 2017 anslog Kommissionen, at antallet af offentligt tilgængelige ladestander ville skulle øges fra de 118 000, der var til rådighed på daværende tidspunkt, til 440 000 i 2020 og ca. 2 millioner i 2025. I den grønne pagt fra 2019 blev skønnet for 2025 ajourført til 1 million offentlige ladestander. I strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet fra 2020 blev der peget på et behov for 3 millioner offentlige ladestander ved udgangen af 2030.

30 Der hersker imidlertid fortsat betydelig usikkerhed om disse skøn, og hvad der skal gøres for at nå de fastsatte mål. EU har ikke en samlet strategisk køreplan for elektromobilitet og en integreret politik for køretøjer, infrastruktur, net, batterier, økonomiske incitamenter, råstoffer og digitale tjenester. Vi ville forvente, at et sådant dokument skulle indeholde skøn over det antal, den type og den tæthed, der kræves for offentlige ladestandere, samt de samlede omkostninger herved. Disse skøn skulle tage højde for faktorer som f.eks. den anslåede andel af batteridrevne køretøjer og pluginhybridbiler, eftersom de har forskellige opladningsbehov, netkapaciteten og udviklingen i batterikapaciteten, som påvirker køretøjernes rækkevidde.

31 *Figur 2* viser, at antallet af offentligt tilgængelige ladestandere i EU-27 og Det Forenede Kongerige steg fra ca. 34 000 i 2014 til 250 000 pr. september 2020 (hvoraf 14 % ifølge direktivets definition er "hurtige", dvs. har en effekt på over 22 kW). Dette er betydeligt lavere end de anslåede 440 000 ladestandere i handlingsplanen fra 2017. Hvis etableringen af infrastruktur fortsætter med at følge tendensen for 2014-2020, vil der være en betydelig risiko for, at målet om 1 million offentlige ladestandere ved udgangen af 2025 ikke vil blive nået. For at udfylde hullet vil der være behov for omtrent 150 000 nye ladestandere hvert år eller ca. 3 000 om ugen.

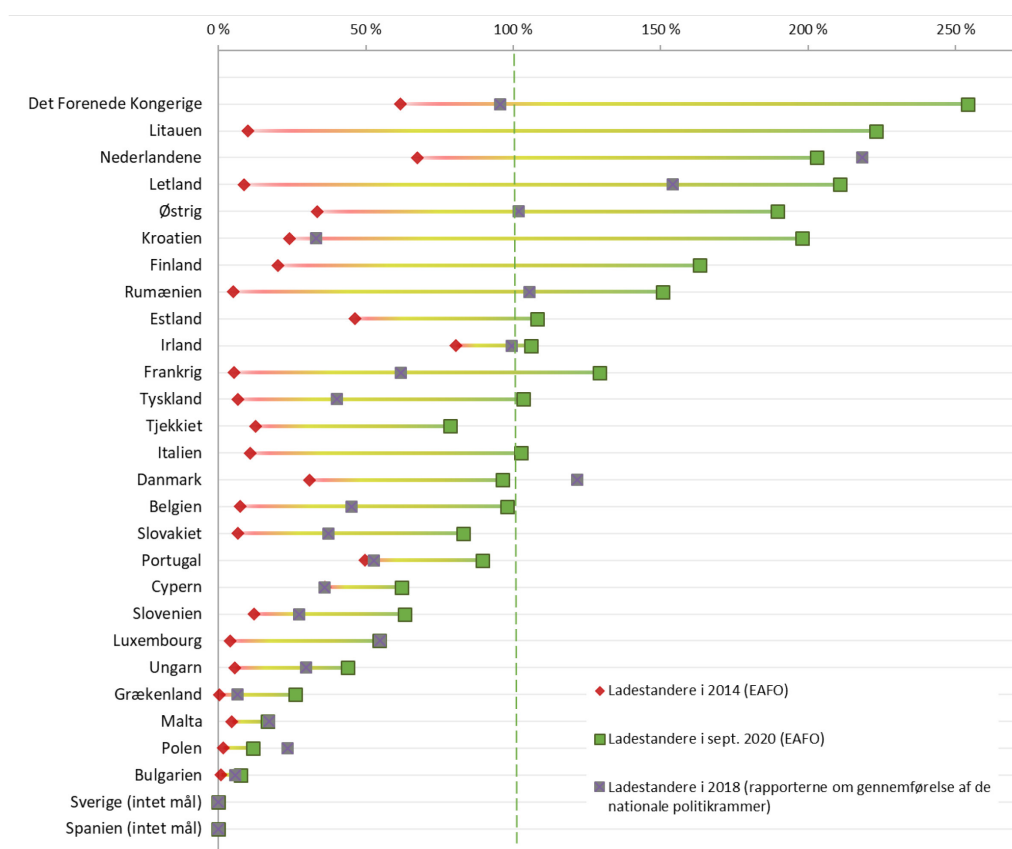
Figur 2 - Ladestandere (EU-27 og Det Forenede Kongerige) og målet i den grønne pagt



Kilde: Revisionsretten, baseret på oplysninger fra EAFO (eksklusive ca. 4 100 Teslaopladere).

32 Ifølge fem medlemsstaters rapporter til Kommissionen om gennemførelsen af deres nationale politikammer fra 2019 havde de allerede opfyldt de ladestander mål for 2020, der oprindeligt var fastsat for dem i deres nationale politikammer. Dette står i modsætning til situationen i de 12 medlemsstater, som stadig lå under 50 % af målet. For at få yderligere oplysninger om etableringen af ladestander og få så aktuelt et billede heraf som muligt analyserede vi oplysninger fra EAFO fra september 2020 (jf. figur 3). Oplysningerne viser betydelige forskelle i medlemsstaternes etablering af opladningsinfrastruktur, hvor nogle overopfylder de oprindeligt fastsatte mål i de nationale politikammer med en bred margin, mens andre halter betydeligt bagefter. Fuldførelsesgraden for de enkelte medlemsstater pr. september 2020 varierer fra 7 % (Bulgarien) og 12 % (Polen) til over 200 % (Litauen, Letland og Nederlandene). Samlet set havde 12 medlemsstater opfyldt deres mål tre måneder før fristen i december 2020, mens otte havde en opfyldelsesgrad på under 75 %. 13 medlemsstater havde ikke nået den vejledende andel angivet i direktivet på mindst én offentligt tilgængelig ladestander for hver 10 elektriske køretøjer.

Figur 3 - Ladestander og mål i de nationale politikammer for 2020 (EU-27 og Det Forenede Kongerige)

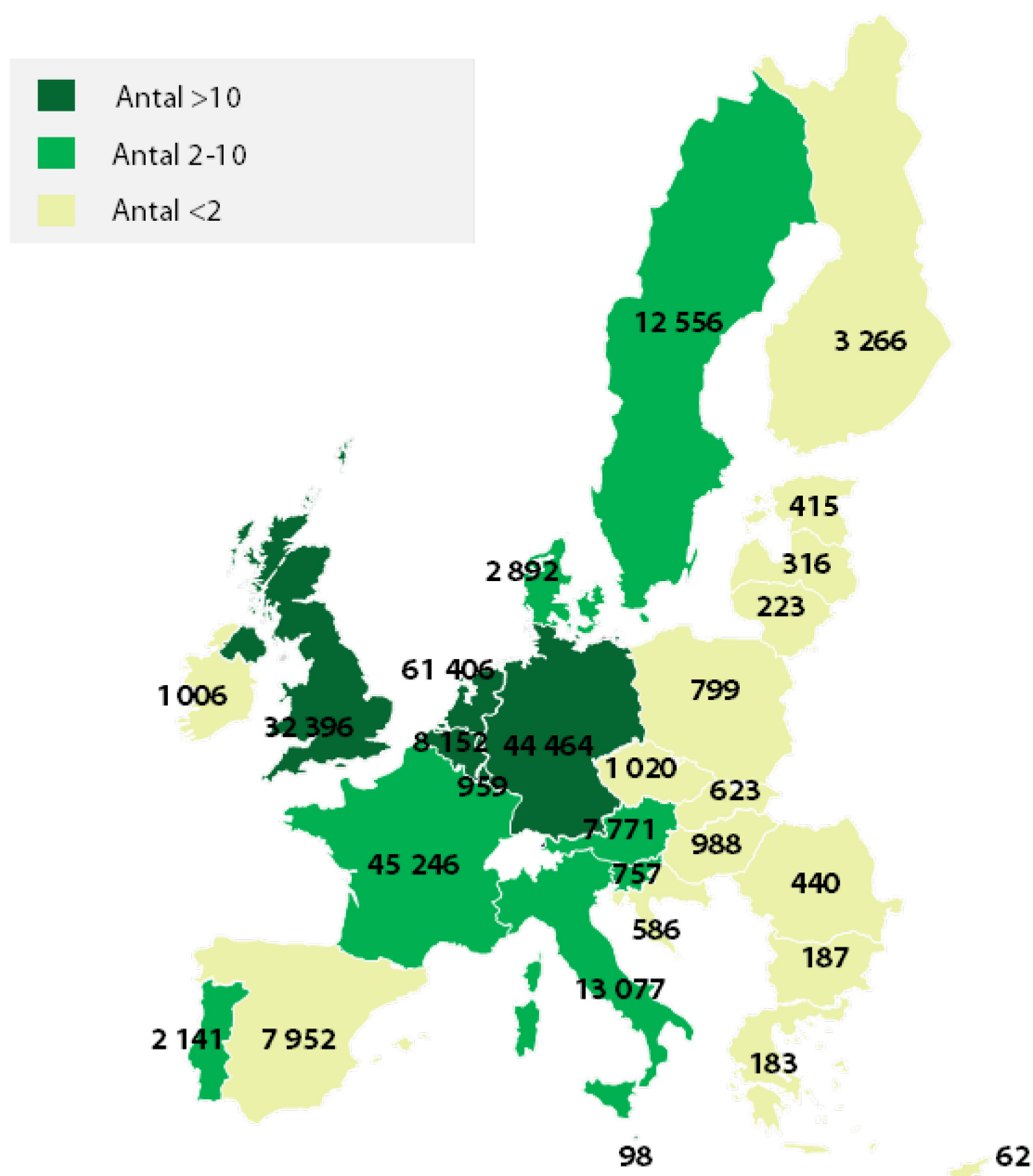


Kilde: EAFO hvad angår ladestander i 2014, rapporterne for gennemførelse af de nationale politikammer hvad angår ladestander i 2018 (ingen data for Tjekkiet, Estland, Finland, Italien og Litauen), EAFO hvad angår ladestander i september 2020 (Nederlandenes virksomhedsagentur hvad angår data for Nederlandene).

33 Vi konstaterede visse uoverensstemmelser mellem de oplysninger, der blev fremlagt i rapporterne om gennemførelsen af de nationale politikrammer, og EAFO's oplysninger, hovedsagelig fordi definitionen og optællingen af offentligt tilgængelige ladestandere er uklar (jf. punkt 22). EAFO's oplysninger omfatter f.eks. både offentlige og halvoftentlige ladestandere, men dette er ikke konsekvent tilfældet i medlemsstaternes rapporter. For Nederlandene rapporterede EAFO om 61 534 ladestandere, men kun 36 187 af disse var fuldt ud offentlige, mens resten var halvoftentlige. Vi konstaterede også uoverensstemmelser hvad angår Danmark, Luxembourg og Polen, hvis rapporter om gennemførelse af de nationale politikrammer for 2018 anførte flere ladestandere, end EAFO indberettede i september 2020.

34 Den uensartede udrulning af opladningsinfrastruktur er også illustreret i [figur 4](#), der viser det samlede antal ladestandere og tallene for deres tæthed i den enkelte medlemsstat. Der er betydelige forskelle mellem medlemsstaterne, hvor man finder den største tæthed i de vesteuropæiske lande og den mindste i de central- og østeuropæiske lande. I EU-27 tegner Tyskland, Frankrig og Nederlandene sig tilsammen for langt størstedelen (69 %) af alle ladestandere. En sådan ujævn udrulning af opladningsinfrastruktur gør det ikke let at køre med elektriske køretøjer på tværs af EU.

Figur 4 - Antal offentlige ladestandere og antal ladestandere pr. 100 km² landareal (EU-27 og Det Forenede Kongerige)



Kilde: Revisionsretten, baseret på EAFO (antal ladestandere pr. september 2020) og Eurostat (landareal).

Der indføres i øjeblikket fælles EU-stikstandarder i vid udstrækning

35 Der findes forskellige ladestandarder/ladestik rundt om i verden (jf. [bilag II](#) for yderligere oplysninger). I et forsøg på at skabe fælles EU-stikstandarder foreskrev direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer med henblik på at sikre interoperabilitet, at ladestanderne i EU som minimum skulle udstyres med Type 2 standarden (vekselstrøm) og standarden for det kombinerede opladningssystem (CCS) (jævnstrøm).

36 Siden vedtagelsen af direktivet i 2014 er der på de fleste ladestationer i EU indført Type 2-standard til vekselstrømsopladning, mens der i stigende grad bruges CCS-standard til jævnstrømsopladning. Brugere af elektriske køretøjer får således gradvist en mere harmoniseret adgang til forskellige opladningsnet (jf. også [tekstboks 2](#) om vores egne erfaringer med opladning af elektriske køretøjer). Ifølge data fra EAFO er andelen af jævnstrømsladestanderne, der anvender CCS-standard, fordoblet siden vedtagelsen af direktivet, idet andelen steg fra 26 % i 2014 til 51 % i 2020. For at nå ud til flere kunder investerer mange ladestanderoperatører i multistandardopladere med CCS-, CHAdeMO- og Type 2-stik, og disse investeringer er berettigede til CEF-finansiering (jf. [billede 2](#)). CEF yder ikke støtte til Teslas ladestationer, da disse er en del af et eksklusivt privatejet opladningsnet, som på nuværende tidspunkt kun kan anvendes af førere af Teslakøretøjer.

37 På køretøjssiden har alle fabrikanten af elektriske køretøjer indført Type 2-standard til vekselstrømsopladning på det europæiske marked. Hvad angår jævnstrømsopladning er de fleste allerede skiftet til eller ved at skifte til CCS-standard, men nogle modeller anvender stadig andre standarder.

Billede 2 - Multistandardoplader (CHAdeMO, CCS, Type 2) finansieret af CEF



Kilde: Revisionsretten.

Kørsel på tværs af EU vanskeliggøres imidlertid stadig af manglende minimumskrav til harmoniserede betalingssystemer og manglende brugeroplysninger

38 Opladningssystemet inden for elektromobilitet involverer flere aktører, der har behov for at kommunikere med hinanden. Ud over ladestanderoperatører (som er ansvarlige for installation og vedligeholdelse af ladestandere) og mobilitetstjenesteudbydere (som leverer en række mobilitetsprodukter eller -tjenester til kunderne) omfatter de også brugerne af elektriske køretøjer, køretøjsfabrikanterne og netoperatørerne. Direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer

fastsætter, at ladestanderoperatører skal have mulighed for at levere tjenester i form af opladning af elektriske køretøjer til kunder på kontraktbasis, herunder på andre tjenesteudbyderes vegne. Dette kræver "roaming"-teknologi mellem ladestanderoperatører og mobilitetstjenesteudbydere, hvor førerne gives mulighed for at lade deres køretøjer op ved hjælp af en fælles identifikations- eller betalingsmetode, og hvor der muliggøres ensartet kommunikation mellem ladestandere og alle elektriske køretøjer. Det indebærer som minimum følgende: en kontraktmæssig aftale mellem alle de berørte enheder, enten direkte (bilateralt) eller indirekte (via et roamingknudepunkt), ladestandere, der skal udstyres med en internetforbindelse, en kortlæser eller en fjernaktiveringsfunktion, og interoperable kommunikationsprotokoller.

39 I øjeblikket foregår de fysiske forbindelser og informationsudvekslingen mellem disse aktører imidlertid gennem en række forskellige kommunikationsprotokoller. Der findes ingen roamingsystemer med harmoniserede minimumskrav, der gør det muligt for brugerne af elektriske køretøjer at anvende alle EU's forskellige opladningsnet ved hjælp af en enkelt kontraktmæssig aftale. Det kan derfor være nødvendigt, at førere af elektriske køretøjer tilmelder sig forskellige abonnementer og anvender forskellige betalingsmetoder, afhængig af de ladestanderoperatører og mobilitetstjenesteudbydere, de benytter sig af. Dette problem blev fremhævet i en nylig rapport fra forummet for bæredygtig transport²², hvori det blev bemærket, at det i visse tilfælde kan være nødvendigt for brugerne af elektriske køretøjer at indgå flere kontrakter for at få dækket deres opladningsbehov. I rapporten blev det også konstateret, at direktivets krav om, at alle offentlige ladestandere skal give mulighed for "ad hoc"-opladning (uden kontrakt), er blevet gennemført på meget forskellige måder på tværs af EU.

40 Desuden hæmmer anvendelsen af forskellige kommunikationsprotokoller også EU-dækkende indsamling og udveksling af oplysninger om tilgængelighed i realtid, opladningsdata og faktureringsoplysninger mellem de forskellige net. Forummet for bæredygtig transport konstaterede endvidere, at der generelt er tilgængelige oplysninger om ladestationernes geografiske placering, men at dette ikke er tilfældet for oplysninger i realtid om f.eks. defekte opladere og køer. Endelig kan det være vanskeligt at få fuldstændige oplysninger om omkostningerne ved en ladesession, og der findes ingen standard for visning af priser ved ladestandere (jf. [tekstboks 2](#)).

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

41 For at forbedre situationen er Kommissionen i øjeblikket ved at udarbejde en anmodning til de europæiske standardiseringsorganisationer om at udvikle nye og fuldende eksisterende standarder, så disse fuldt ud kan understøtte interoperabel kommunikation (herunder roaming) i forbindelse med opladning af elektriske køretøjer. Håbet er, at de fleste af standarderne vil være fuldførte ved udgangen af 2023, så de bagefter kan indføres inden for rammerne af det reviderede direktiv om infrastruktur for alternative brændstoffer. Kommissionen har også støttet²³ en gruppe på 15 medlemsstater hvad angår den overordnede proces for dataindsamling og -analyse, så der kan stilles specifikke data om ladestanderes placering og tilgængelighed til rådighed i overensstemmelse med EU's lovgivning om intelligent transport²⁴.

CEF-finansieringen fremmer udrulningen, men Kommissionen har ikke været i stand til at sikre, at finansieringen kanaliseres hen, hvor der er mest brug for den

42 Som led i dette afsnit undersøgte vi Kommissionens procedurer for vurdering af behovene for opladningsinfrastruktur og for ydelse af CEF-støtte til projekter, hvor støtten kan tilføre merværdi og afhjælpe markedssvigt. Vi undersøgte, hvordan disse procedurer anvendes, og vurderede gennemførelsen af en stikprøve på 11 infrastrukturprojekter.

Der er ikke foretaget en omfattende infrastrukturgabsanalyse, som understøtter fastsættelsen af CEF-prioriteter og projektudvælgelsen

43 GD MOVE udarbejder CEF's årlige og flerårige arbejdsprogrammer vedrørende transport. Det fastsætter programmernes prioriteter under hensyntagen til TEN-T-politikken og den geografiske og modale balance og efter høring af andre af Kommissionens involverede tjenestegrene og medlemsstaterne.

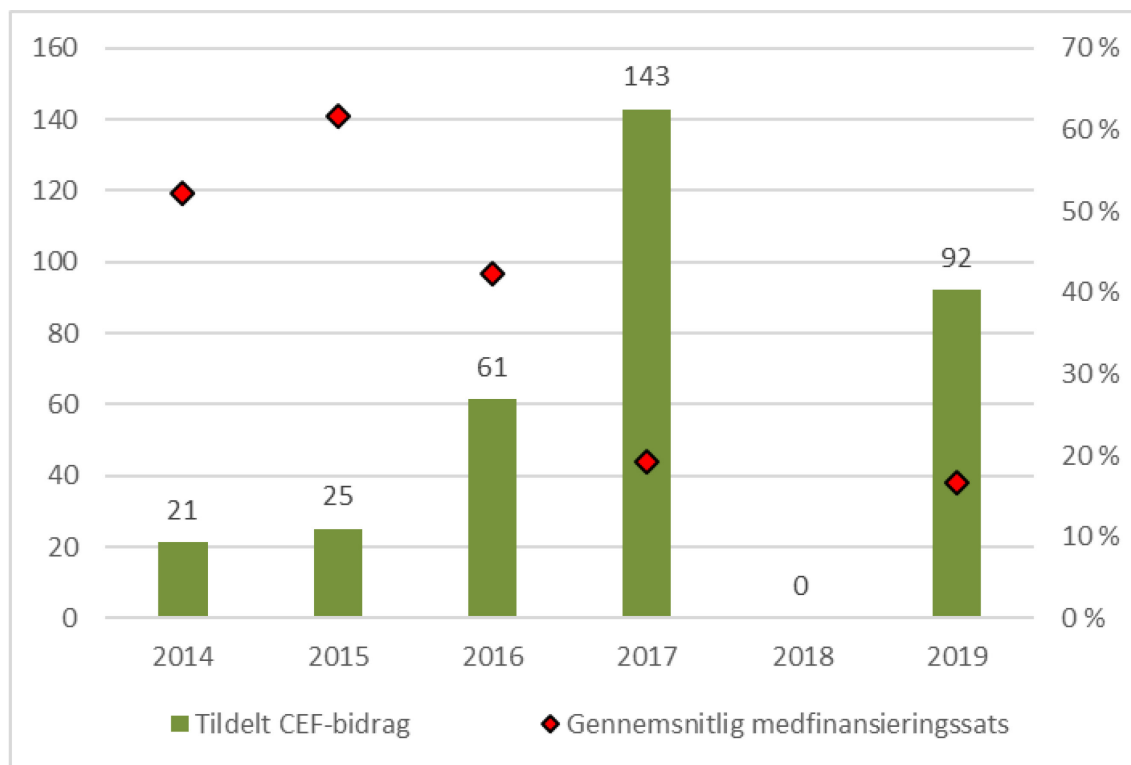
²³ Programstøtteforanstaltning vedrørende ID- og dataindsamling om bæredygtige brændstoffer i Europa. Støttet i henhold til Kommissionens afgørelse C(2018) 146 final.

²⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og de dertil knyttede forordninger, som de nationale ladestander eller ladestander med fælles adgang, der er etableret i henhold til dette direktiv, bør tage højde for.

44 Hovedparten af CEF-finansieringen ydes i form af tilskud efter konkurrenceprægede indkaldelser af forslag. Denne proces forvaltes af INEA under hensyntagen til de prioriteter, de finansieringsbetingelser og det vejledende budget, der er skitseret i de flerårige arbejdsprogrammer. Pr. december 2020 har der under finansieringsprioriteten "Innovation og nye teknologier" været iværksat otte CEF-indkaldelser vedrørende støtte til elektrisk opladningsinfrastruktur.

45 De politiske prioriteter og CEF-støttens form og vejledende budget har med tiden udviklet sig, så de afspejler den teknologiske og markedsmæssige udvikling (jf. [figur 5](#)). Fra 2014 til 2016 gik næsten 85 % af støtten til undersøgelser, der omfattede forsøgsetablering af infrastruktur - med medfinansieringssatser på 50 % inden for den generelle finansieringsramme og op til 85 % i samhørighedsregioner. Siden 2017 er markederne blevet mere modne og fokus flyttet til anlægsprojekter og til at "blande" CEF-tilskud med lån. De seneste indkaldelser af forslag til blanding har lavere medfinansieringssatser (ikke mere end 20 % i 2017 og 15 % i 2019) og omfatter hverken en finansieringsramme for samhørighed eller for undersøgelser.

Figur 5 - Udvikling hvad angår CEF-bidrag til elektrificering af vejtransport 2014-2019 (millioner euro)



Kilde: INEA, december 2020. Ingen tildelinger til infrastruktur for alternative brændstoffer i forbindelse med 2018-indkaldelsen.

46 CEF-støtten til elektrisk opladningsinfrastruktur har fokuseret på TEN-T-hovednettet. I indkaldelserne i de første år af CEF-programmet (2014-2016) var hovednettet en prioritet, mens det i 2017-indkaldelsen blev ophøjet til et støtteberettigelseskriterium. 2019-indkaldelsen vedrørende "blandingsfaciliteter" giver undtagelsesvis mulighed for, at op til 20 % af budgettet til infrastruktur i forbindelse med en given foranstaltning kan anvendes til bygge- og anlægsarbejder i det samlede net.

Ingen omfattende infrastrukturgabsanalyse

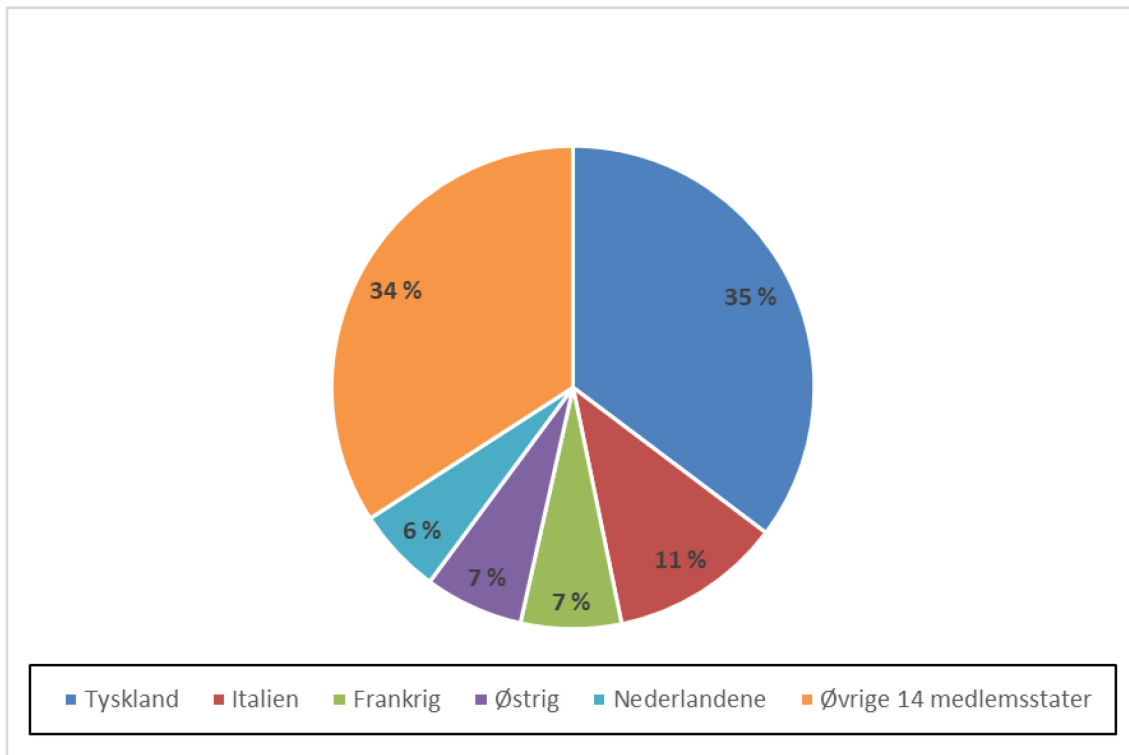
47 I perioden 2014-2019 blev der i forbindelse med fastsættelsen af finansieringsprioriteter og udvælgelsen af projekter til finansiering ikke foretaget en omfattende infrastrukturgabsanalyse til at identificere, hvor mange ladestationer der ville være behov for, hvor de skulle placeres, og hvilken strøm de skulle levere. Det vigtigste støtteberettigelseskriterium var beliggenhed i TEN-T-hovednettet, som omfatter næsten 50 000 km veje i alle medlemsstaterne plus de byområder, der ligger langs nettet.

48 CEF-finansieringens fokusering på hovednettet er i overensstemmelse med direktivets krav om som minimum at etablere opladningsinfrastruktur i TEN-T-hovednettet senest i 2025. Men i mangel af andre kriterier kan dette brede anvendelsesområde ikke forhindre overlapninger mellem konkurrerende ladestationer og heller ikke sikre EU-dækkende elektromobilitet (navnlig dækning i tyndt befolkede områder med lav anvendelse af elektriske køretøjer).

49 Manglen på en omfattende gabanalyse svækker ligeledes INEA's projektudvælgelsesprocedure, da det betyder, at agenturet ikke er i stand til at vurdere behovet for den infrastruktur, ansøgerne foreslår, med hensyn til ladestationernes antal, type og placering.

50 Når der mangler en omfattende gabanalyse, er det vanskeligt at få et overblik over behovene på EU-plan. Støttemodtagerne har deres egne udrulningsstrategier, i hvilke der forståeligt nok er en tendens til at prioritere områder, hvor efterspørgslen er større, og hvor forretningsmodellen er gunstigst, dvs. områder, hvor risikoen for markedssvigt er lavere. **Figur 6** viser på grundlag af vores stikprøve på 11 projekter, at CEF-finansieringen var koncentreret om et relativt lille antal markeder for elektromobilitet som f.eks. Tyskland, Italien, Frankrig og Østrig (jf. også vores bemærkninger om opsplitting af markedet i punkt **34**). Dette kan øge risikoen for at finansiere overlappende ladestationer, samtidig med at flere af hovednettets øde afsnit forsømmes.

Figur 6 - Geografisk fordeling af CEF-finansieringen pr. medlemsstat målt ved andelen af ladestationer, som allerede er blevet etableret via de udvalgte projekter



Kilde: Revisionsretten, baseret på antal og placering af de ladestationer, der pr. juli 2020 var etableret inden for rammerne af de 11 udvalgte projekter, samt den CEF-finansiering, der var afsat til etableringen.

51 Det var først, da Kommissionen analyserede medlemsstaternes nationale politikrammer i 2017 og 2019, at den kunne danne sig et første billede af de regioner, der har en forholdsvis lille opladningsinfrastruktur (jf. også punkt 27). Denne indledende analyse er dog endnu ikke blevet anvendt til at omdirigere EU-finansieringen til disse regioner. Vi konstaterede navnlig, at Kommissionens evaluering af ansøgninger om finansiering ikke omfatter kontrol af, om den foreslåede infrastruktur er i overensstemmelse med den tilsvarende nationale politikramme eller arbejdsplanerne for koordinatorene for TEN-T-hovednetkorridorerne.

Projektudvælgelse

52 Otte af de 11 projekter i vores stikprøve (til en værdi af 47 millioner euro i CEF-finansiering) blev indsendt af ansøgerne som undersøgelser og godkendt som sådanne af Kommissionen, selv om de indbefattede faktisk etablering af infrastruktur som den største enkeltkomponent i de samlede projektomkostninger (mellem 34 % og 72 %). I nogle tilfælde indbefattede undersøgelserne etablering af mere end 200 ladestandere. Da disse projekter var klassificeret som undersøgelser, var de berettigede til at modtage en højere medfinansieringssats (50 %) og var fritaget for at skulle fremlægge en cost-benefit-analyse (et sædvanligt krav i forbindelse med kommerciel, indtægtsskabende infrastruktur).

53 Vi konstaterede, at der i indkaldelsernes ordlyd og INEA's evalueringsprocedure var uklare kriterier med hensyn til at afgøre, om aktiviteterne udgjorde en undersøgelse eller bygge- og anlægsarbejder. Vi bemærkede f.eks., at INEA ikke begrænsede det antal støtteberettigede ladestationer, der kunne indgå i en undersøgelse, eller fik en fyldestgørende begrundelse for det antal, ansøgerne havde foreslået. Mangler sådanne kriterier, kan Kommissionen ikke forhindre, at disse projekter rækker videre end definitionen af undersøgelser, jf. CEF-forordningens artikel 2, stk. 6²⁵.

54 De retlige rammer, der finder anvendelse på medfinansierede CEF-investeringer, kræver, at disse investeringer ledsages af en cost-benefit-analyse, der tjener som grundlag for at påvise deres økonomiske levedygtighed og modulere EU's finansielle bistand²⁶. Dette krav er afspejlet i indkaldelserne af forslag under CEF.

²⁵ "De aktiviteter, der er nødvendige for at forberede projektets gennemførelse, såsom forberedende undersøgelser, kortlægning, gennemførlighedsundersøgelser, evaluerings-, afprøvnings- og valideringsundersøgelser, herunder i form af software, og andre tekniske hjælpeforanstaltninger samt forudgående aktioner, der er nødvendige for at definere og udvikle et projekt og træffe beslutning om finansieringen heraf, f.eks. rekognoscering af de pågældende lokaliteter og opstilling af en finansieringsplan".

²⁶ Artikel 7, stk. 2, litra c), i TEN-T-forordningen og artikel 10, stk. 6, i CEF-forordningen.

55 Ifølge Kommissionens vejledning²⁷ bør cost-benefit-analyser i forbindelse med medfinansierede investeringer i innovationssektoren fremskrive de forventede pengestrømme over en referenceperiode på mellem 15 og 25 år, diskonteret med en sats på 4 %. Selv om vejledningen ikke er bindende, bør afvigelser fra den begrundes og dokumenteres behørigt. Der blev indføjet yderligere vejledning med anbefalinger om, at ladestationer skal have en referenceperiode på 15 år, i de ofte stillede spørgsmål til 2017-indkaldelsen for CEF-blandingsfaciliteten for transport. INEA har siden 2016 bestilt uafhængige ekspertvurderinger af cost-benefit-analyser.

56 I to af de tre projekter i vores stikprøve, der blev klassificeret som bygge- og anlægsarbejder, konstaterede vi afvigelser fra vejledningen, som ikke var blevet behørigt begrundet. I begge tilfælde dækkede fremskrivningerne en kortere periode end anbefalet (10 år i stedet for 15) og anvendte højere diskonteringssatser (10-12 % i stedet for 4 %). Ved begge praksis er der en tendens til at undervurdere pengestrømmene i de senere år af projekterne, hvor indtægterne kan forventes at være størst på grund af et voksende marked for elektriske køretøjer. De udvider derfor det anslåede finansieringshul. Uden tilstrækkelig begrundelse for disse afvigelser fra vejledningen blev behovet for EU-finansiering til dækning af dette hul ikke påvist fuldt ud.

CEF fremmer udrulningen, men de projekter, vi reviderede, opfylder ikke fuldt ud deres mål

57 CEF har medfinansieret etablering af opladningsinfrastruktur siden 2014. Samlet set yder de tilskudsaftaler, som INEA undertegnede mellem 2015 og 2020²⁸, støtte til næsten 19 000 ladestandere, der skal opstilles i EU og Det Forenede Kongerige. Tilskudsaftalerne omfatter endvidere centrale kvalitative krav: Støttemodtagerne skal installere de standardstikforbindelser, som direktivet foreskriver, sikre fri adgang 24 timer i døgnet og give mulighed for abonnementsfri ad hoc-opladning. EU-finansieringen har således fremmet interoperabilitet og gennemførelse af direktivets krav.

²⁷ INEA har siden 2015 henvist ansøgere til Kommissionens "Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020", offentliggjort i december 2014.

²⁸ Som følge af indkaldelser iværksat mellem 2014 og 2019.

58 For at foretage en direkte afprøvning af EU-finansieret opladningsinfrastruktur foretog vi to rejser med et elektrisk køretøj til ladestationer i Tyskland, Italien og Frankrig (jf. [tekstboks 2](#)).

Tekstboks 2

Revisorer på farten: afprøvning af elektromobiliteten

Vi kørte ca. 2 500 km fra Luxembourg i forbindelse med to ture med et elektrisk køretøj for at aflægge besøg på og afprøve 10 medfinansierede ladestationer drevet af tre modtagere af CEF-finansiering i Tyskland, Frankrig og Italien. Vi kunne bekræfte, at interoperabiliteten fungerede på tværs af grænserne, idet ladestationerne var tilgængelige for tredjepartsudbydere af mobilitetstjenester, og eftersom vi var i stand til at lade vores køretøj op ved anvendelse af vores kort fra mobilitetstjenesteudbyderen i Luxembourg. På alle de ladestationer, vi besøgte, var der en ad hoc-betalingsmulighed. Denne kunne (på alle stationer) anvendes via en app eller et websted og (på flere stationer) ved hjælp af en kontaktløs kredit-/debetkortterminal. Ved én lejlighed var vi ude af stand til at oplade vores køretøj på grund af et kommunikationsproblem mellem bilen og opladningsstationen - selv om begge anvendte CCS-standarden.



Kilde: Revisionsretten.

På vores ture havde vi reeltidsadgang til oplysninger om ladestationernes placering og tilgængelighed via websteder og apper (f.eks. Google Maps, ladestanderoperatører, mobilitetstjenesteudbydere). Prisen for ad hoc-opladning var angivet tydeligt enten på stationsterminalerne eller i apperne. Vi konstaterede imidlertid, at priserne blev vist på forskellige måder (€/kWt, €/minut eller €/opladning), hvilket ikke letter sammenligneligheden, som krævet i direktivet.

Sikring af placeringer

59 I ansøgningerne om CEF-finansiering og tilskudsaftalerne angives det ikke præcist, hvor den fremtidige infrastruktur skal placeres. Støttemodtagerne indgår normalt kun en samlet forpligtelse, i forbindelse med hvilken der anføres et givet antal ladestationer i specifikke medlemsstater.

60 Under den faktiske gennemførelse af projektet kan det imidlertid være en stor udfordring for støttemodtagerne at sikre støtteberettigede placeringer. Ud over at skulle opfylde det væsentlige støtteberettigelseskrav om, at ladestationer skal være placeret i TEN-T-hovednettet, kan støttemodtagerne stå over for langvarige og forskelligartede godkendelsesprocedurer, et begrænset antal tilgængelige koncessioner langs motorvejene og øget konkurrence med andre ladestanderoperatører. I nogle tilfælde forværres denne situation af de ugunstige vilkår, som jordejere og elnetoperatører tilbyder, hvilket tvinger støttemodtagerne til at søge efter alternative placeringer.

61 Primært som følge af disse udfordringer havde alle de 11 projekter, vi reviderede, oplevet - eller var aktuelt berørt af - forsinkelser i deres gennemførelse på mellem 5 og 24 måneder i forhold til deres oprindelige planer. Fire projekter var blevet afsluttet på tidspunktet for vores revision, men med forsinkelser på mellem 5 og 12 måneder. To af disse projekter blev afsluttet uden fuldt ud at have leveret de oprindeligt aftalte output - kun 243 ud af de 303 (80 %) ladestationer, der var indgået kontrakt om, blev sat i drift. Igen forklarer vanskelighederne ved at sikre egnede støtteberettigede placeringer i høj grad manglerne.

62 I forbindelse med medfinansierede undersøgelser betød disse forsinkelser og andre vanskeligheder ikke blot, at den relaterede infrastruktur ikke blev etableret efter tidsplanen, men også at de oplysninger, der var nødvendige som input til den fremtidige etablering - der var det endelige mål med undersøgelserne - ikke alle kunne indsamles og analyseres som planlagt. To af de seks støttemodtagere i vores stikprøve var i gang med undersøgelser, der omfattede forsøgsetablering af infrastruktur som svar på indkaldelser i perioden 2014-2016, men før de havde afsluttet og aflagt rapport om disse undersøgelser, fik de også tildelt CEF-støtte til en større udrulning under 2017-indkaldelsen.

63 Kommissionen konsoliderer eller vurderer ikke undersøgelsers output systematisk med henblik på at bruge dem som input til fremtidige projekter og politikinitiativer. Desuden fik vi under revisionen ingen oplysninger om, hvordan interessenterne, navnlig de nationale politiske beslutningstagere og andre markedsdeltagere, anvendte de udrulningsplaner, der blev udarbejdet som led i de medfinansierede undersøgelser.

Lige adgang og holdbarhed af de medfinansierede projekter

64 I modsætning til de fælles bestemmelser for de europæiske struktur- og investeringsfonde²⁹ kræver CEF-reglerne ikke, at støttemodtagerne holder infrastrukturen i drift i en minimumsperiode. Tilskudsaftalerne henviser ikke til, hvor længe den finansierede infrastruktur skal være i drift (dens holdbarhed), og dette aspekt overvåges ikke af Kommissionen. Vi har i en af vores tidligere særberetninger³⁰ fremhævet risici med hensyn til holdbarheden af EU-finansieret infrastruktur, herunder problemer med at opretholde projekters output og resultater. Manglende holdbarhed og manglende opmærksomhed på dette aspekt af projektforvaltningen kan reducere de offentlige interventioners effektivitet (jf. [tekstboks 3](#)).

Tekstboks 3

Afbrudt medfinansieret infrastruktur

CORRI-DOOR-projektet³¹ (lanceret forud for CEF og uden for vores reviderede stikprøve) blev medfinansieret med 50 % med et beløb på 4,3 millioner euro under det årlige TEN-T-program mellem april 2014 og december 2015. Projektets generelle mål var at fremme anvendelsen af elektriske køretøjer i Frankrig langs TEN-T-hovedakserne, bl.a. ved at etablere, afprøve, idriftsætte og overvåge et pilotprojekt vedrørende et indledende antal på 200 interoperable og hurtige 50 kW-multistandardladestationer. Det er blevet offentligt rapporteret, at 189 stationer (ud af projektets samlede 217) blev taget ud af brug i 2020 som en forebyggende foranstaltning³² på grund af tekniske vanskeligheder og to hændelser, der blev anset for at udgøre sikkerhedsrisici for brugerne.

²⁹ Artikel 71 i forordning (EU) nr. 1303/2013.

³⁰ Særberetning nr. 8/2018 "EU's støtte til produktive investeringer i virksomheder - der er behov for mere fokus på holdbare resultater".

³¹ TEN-T-foranstaltning nr. 2013-EU-92055-S.

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

65 Herudover foreskriver tilskudsaftalerne ikke i tilstrækkelig grad, hvordan et af de andre krav i direktivet - ikkediskriminerende adgang for brugere - finder anvendelse. I artikel 2, stk. 7, i direktivet defineres en offentligt tilgængelig ladestander som en stander, der giver ikkediskriminerende adgang i hele EU for brugere.

Ikkediskriminerende adgang kan omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling. Kommissionen evaluerer ikke ansøgninger efter, hvordan støttemodtageren helt præcist vil sikre ikkediskriminerende adgang for så vidt angår prissætning, og INEA overvåger heller ikke, om dette krav overholdes i praksis, når først en medfinansieret ladestation har indledt driften.

66 Særligt bekymrende er de kommercielle vilkår, som støttemodtagerne anvender over for de forskellige mobilitetstjenesteudbydere, som agter at stille den medfinansierede infrastruktur til rådighed for deres kundegrundlag i form af førere af elektriske køretøjer. Vi konstaterede, at nogle ladestanderoperatører - ud over at tilbyde fælles vilkår for alle via roamingplatforme - også indgår direkte bilaterale kontrakter på gunstige vilkår med udvalgte mobilitetstjenesteudbydere. Dette undergraver skabelse af lige vilkår blandt mobilitetstjenesteudbydere og fører i sidste ende til ulige behandling af de medfinansierede ladestationers slutbrugere.

Brug af ladestationerne

67 Tilskudsftalerne fastsætter ingen specifikke performancemål for den medfinansierede infrastruktur, og INEA foretager ingen systematisk anmodning om eller indsamling eller analyse af performancedata, når en ladestation er sat i drift.

68 Vi bad de støttemodtagere, der var ansvarlige for projekterne i vores stikprøve, om data vedrørende anvendelsen af de ladestationer, der var blevet etableret frem til juni 2020. Det gennemsnitlige månedlige antal ladesessioner og den gennemsnitlige varighed af disse var som følger:

Tabel 3 - Gennemsnitlig månedlig brug

Type	Antal sessioner	Varighed pr. session (minutter)
Ultrahurtige ladestationer	77	28
Hurtige ladestationer	31	70
Normale ladestationer	5	123

Kilde: Oplysninger fra støttemodtagere.

69 Denne statistik er i overensstemmelse med den samlede vurdering, der blev foretaget af de støttemodtagere, vi kontaktede - den nuværende udnyttelsesgrad ligger under forventningerne. Vi anerkender, at markedet for elektriske køretøjer stadig befinder sig i en tidlig fase og forventes at vokse betydeligt i de kommende år, men vi vil dog alligevel bemærke, at den lave udnyttelsesgrad øger de holdbarhedsrisici, der er forbundet med investeringerne og det hertil afsatte EU-budget.

Konklusioner og anbefalinger

70 Vi konkluderede, at der fortsat er hindringer for at køre på tværs af EU i elektriske køretøjer, trods gode resultater med f.eks. at fremme en fælles EU-stikstandard for opladning af elektriske køretøjer og forbedre adgangen til forskellige opladningsnet. Ladestationernes tilgængelighed varierer fra land til land, betalingssystemerne er ikke harmoniserede, og brugerne råder ikke over tilstrækkelige realtidsoplysninger.

71 Der er ingen klare og konsekvente minimumsinfrastrukturkrav til at sikre EU-dækkende elektrisk mobilitet. Som følge heraf er netdækningen uensartet og har en række uoverensstemmelser. Kommissionen har til opgave at bistå medlemsstaterne og sikre sammenhæng og konsekvens mellem de forskellige nationale politikrammer på EU-plan, men den har kun et begrænset mandat og begrænsede håndhævelsesbeføjelser. Kommissionen har selv konkluderet, at de nationale politikrammer varierer meget med hensyn til fuldstændighed, ambitionsniveau og sammenhæng (jf. punkt [20-28](#)).

72 Kommissionen har haft succes med at fremme fælles EU-minimumsstikstandards (Type 2 og CCS/Combo 2) for opladning af elektriske køretøjer. Disse er i vid udstrækning ved at blive indført i hele EU, og de giver gradvist brugerne af elektriske køretøjer en mere harmoniseret adgang til de forskellige opladningsnet. Kørsel på tværs af EU vanskeliggøres imidlertid stadig af manglende harmoniserede betalingssystemer og tilstrækkelige brugeroplysninger (jf. punkt [35-41](#)).

Anbefaling 1 - Mindstekrav til opladningsinfrastruktur i hele TEN-T-nettet

For at opfylde målet om EU-dækkende elektromobilitet bør Kommissionen i forbindelse med gennemgangen og revisionen af den nuværende lovgivning foreslå, at der skal gælde mindstekrav til elektrisk opladningsinfrastruktur i TEN-T-nettet. Disse krav bør omfatte en geografisk dimension (f.eks. gennemsnitlig afstand mellem ladestander) og en bedre definition af offentlig tilgængelighed, ladestationstyper, betalingsmetoder og tilvejebringelse af tilstrækkelige brugeroplysninger.

Tidsramme: inden udgangen af 2021 (i forbindelse med revisionen af direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer og TEN-T-forordningen).

73 På trods af den konstante vækst mellem 2014 og 2020 vil det være en udfordring at opfylde målet i den grønne pagt på 1 million ladestandere senest i 2025. Manglen på en integreret strategisk køreplan for elektromobilitet i EU betyder, at der stadig hersker betydelig usikkerhed med hensyn til de præcise infrastrukturbehov, hvilket udgør en risiko for en vellykket og rettidig etablering af opladningsinfrastruktur.

74 Der er betydelige forskelle mellem medlemsstaterne med hensyn til etableringen af opladningsinfrastruktur. Nogle har allerede overopfyldt deres mål, mens andre halter betydeligt bagefter. Pr. september 2020 lå otte medlemsstater stadig under 75 % af deres mål for udgangen af dette år. Der forekommer fortsat en opsplitning af elektromobiliteten på tværs af EU, og der er store forskelle i opladningsinfrastrukturens tæthed og graden af ejerskab af elektriske køretøjer i medlemsstaterne (jf. punkt 29-34 og bilag I).

Anbefaling 2 - Udarbejdelse af en strategisk EU-køreplan for elektromobilitet

Kommissionen bør udarbejde en omfattende og integreret strategisk EU-køreplan for elektromobilitet med henblik på at lede interessenter og politiske beslutningstagere i retning af at opfylde målene i den grønne pagt og målene for opladningsinfrastruktur.

Tidsramme: inden udgangen af 2021.

75 Finansieringsprioriteterne, budgetterne og satserne under CEF har udviklet sig med tiden (2014-2019), men er ikke blevet baseret på en omfattende vurdering af infrastrukturmangler for at identificere, hvor mange ladestationer der var behov for, hvor de skulle placeres, og hvilken strøm de skulle levere. I mangel af en sådan analyse har Kommissionen ikke været i stand til at rette CEF-finansieringen mod de områder, der har det laveste niveau af opladningsinfrastruktur.

76 CEF-finansieringens fokusering på hovednettet er i overensstemmelse med direktivets krav om som minimum at etablere opladningsinfrastruktur i TEN-T-hovednettet senest i 2025. Men i mangel af andre kriterier har et så bredt anvendelsesområde ikke kunnet forhindre, at CEF-finansieringen er blevet koncentreret i et begrænset antal medlemsstater, og sikrer ikke EU-dækkende elektromobilitet, navnlig ikke i områder, hvor anvendelsen af elektriske køretøjer er lav.

77 Vurderingen af behovene for opladningsinfrastruktur kunne være blevet understøttet af de undersøgelser, der blev medfinansieret i perioden 2014-2016. Kommissionen konsoliderer eller vurderer imidlertid ikke undersøgelser output systematisk med henblik på at bruge dem som input til fremtidige projekter og politikinitiativer (jf. punkt 63). Med hensyn til de cost-benefit-analyser, der ledsagede ansøgningerne om bygge- og anlægsarbejder, var nogle af de antagelser, som støttemodtagerne anvendte, ikke tilstrækkeligt begrundede (jf. punkt 43-56).

Anbefaling 3 - Infrastruktur- og finansieringsgabsanalyser

Kommissionen bør med støtte fra koordinatorene for TEN-T-hovednetkorridorene udarbejde en infrastrukturgabsanalyse for med henvisning til kravene i det reviderede direktiv for infrastruktur for alternative brændstoffer og den reviderede TEN-T-forordning at identificere, hvor i TEN-T-nettet der mangler ladestandere, og hvor mange og hvilken type der er behov for. Kommissionen bør supplere dette med en finansieringsgabsanalyse for at identificere de afsnit i TEN-T-nettet, hvor markedskræfterne alene ikke kan forventes at levere den nødvendige infrastruktur. Kommissionen bør basere sine forslag til CEF-budgetter og -prioriteter på disse to analyser.

Tidsramme: inden udgangen af 2021.

Anbefaling 4 - Udvalgelse af projekter

Når Kommissionen vurderer og udvælger ansøgninger om CEF-finansiering, bør den:

- a) sammenholde den infrastruktur, ansøgeren foreslår, med de overordnede infrastruktur- og finansieringsgabsanalyser (jf. anbefaling 3)
- b) bekræfte behovet for finansiering på grundlag af en cost-benefit-analyse af projektet og få en fyldestgørende begrundelse for eventuelle afvigelser fra Kommissionens vejledning om cost-benefit-analyser
- c) ved vurdering af ansøgninger om undersøgelser, der omfatter forsøgsetablering af infrastruktur, fastsætte objektive kriterier for det antal, den type og den placering af ladestationer, der er acceptable for sådanne undersøgelser.

Tidsramme: inden udgangen af 2021.

78 CEF har siden 2014 støttet etableringen af interoperable elektriske ladestationer i hele EU. Alle 11 projekter i vores stikprøve var imidlertid berørt af forsinkelser i gennemførelsen på mellem 5 og 24 måneder. To ud af fire afsluttede projekter leverede kun delvis output. Den væsentligste faktor, som både bidrog til forsinkelser og delvis output, var vanskeligheden ved at sikre egnede placeringer.

79 CEF-tilskudsaftalerne kræver ikke en minimumsperiode for drift efter etablering og projektafslutning, og Kommissionen overvåger ikke støttet infrastrukturens anvendelse og performance. Tilskudsaftalerne indeholder heller ikke en tilstrækkelig definition af kravet om ikkediskriminerende adgang. I mangel af regler for forholdet mellem ladestanderoperatører og mobilitetstjenesteudbydere er der ingen garanti for, at medfinansierede ladestationer vil give alle brugere ikkediskriminerende adgang.

80 INEA indsamler ikke systematisk data om brugen af medfinansierede ladestationer. Statistikkerne viser, at disse ladestationers nuværende udnyttelsesgrad generelt er lav (jf. punkt [57-69](#)).

Anbefaling 5 - Holdbar og lige adgang til medfinansieret infrastruktur

Kommissionen bør:

- a) sikre, at tilskudsaftaler om etablering af opladningsinfrastruktur indeholder en holdbarhedsklausul, der kræver, at den medfinansierede infrastruktur forbliver i drift og tilgængelig for brugerne i en minimumsperiode efter ibrugtagningen
- b) sikre, at tilskudsaftaler om etablering af opladningsinfrastruktur indeholder et krav om, at ladestanderoperatører sikrer alle brugere effektiv ikkediskriminerende adgang. Dette kan f.eks. ske ved at kræve, at ladestanderoperatører tilbyder alle mobilitetstjenesteudbydere lige kommercielle vilkår baseret på klare, objektive og gennemsigtige kriterier og i en minimumsperiode
- c) foretage en efterfølgende stikprøve-/risikobaseret analyse af den støttede infrastrukturens anvendelse og performance efter ibrugtagningen.

Tidsramme: for a) og b): inden udgangen af 2021 og for c): efter ibrugtagningen.

Vedtaget af Afdeling II, der ledes af Iliana Ivanova, medlem af Revisionsretten, i Luxembourg den 3. marts 2021.

På Revisionsrettens vegne

Klaus-Heiner Lehne
Formand

Bilag II - Ladestandarder for elektriske køretøjer

Ladestandard	Bemærkninger
Vekselstrøm (AC)	
Type 1	SAE J1772, anvendes hovedsagelig i Nordamerika og Asien.
<u>Type 2 (EU-standard)</u>	I bilag II til direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer stilles der krav om, at vekselstrømsladestandere til elektriske køretøjer af hensyn til interoperabiliteten mindst skal være udstyret med stikkontakter eller stikforbindelser til køretøjer af Type 2 som beskrevet i standarden EN 62196-2.
Type 3	Forekommer i Italien og Frankrig, er ikke installeret siden 2012.
Jævnstrøm (DC)	
Type 4 (CHAdeMO)	Anvendes i Japan og Europa. Frankrig har f.eks. gjort det obligatorisk, at alle offentligt tilgængelige hurtige ladestandere har en CHAdeMO-stikforbindelse senest den 31. december 2024. Denne standard bruges bl.a. til følgende modeller af elektriske køretøjer: Citroëns Berlingo Electric og C-Zero, Kias Soul, Mitsubishi's Outlander PHEV og iMiEV, Nissans eNV-200 og Leaf samt Peugeot's iOn.
<u>CCS (EU-standard)</u>	I bilag II til direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer stilles der krav om, at højeffektvekselstrømsladestandere til elektriske køretøjer af hensyn til interoperabiliteten mindst skal være udstyret med stikforbindelser til det kombinerede opladningssystem (CCS) "Combo 2" som beskrevet i standarden EN 62196-3. Dette er standarden i modeller af elektriske køretøjer som BMW's i3 og iX3, Fiat 500e, Mercedes EQC, Jaguar I-Pace, Audi E-Tron, Volkswagens e-Golf og ID.3, Teslas Model 3 og Porsches Taycan.

Kilde: Revisionsretten.

Akronymer og forkortelser

CCS: Kombineret opladningssystem

CEF: Connecting Europe-faciliteten

Direktivet: Direktivet om infrastruktur for alternative brændstoffer

EAFO: Det europæiske observatorium for alternative brændstoffer

GD MOVE: Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport

INEA: Forvaltningsorganet for Innovation og Netværk

TEN-T: De transeuropæiske transportnet

Glossar

Biobrændstof: Brændstof fremstillet af organisk tørstof eller brændbare planteolier.

Biogas: Naturligt forekommende gas, der frembringes ved anaerobe bakteriers nedbrydning af organisk materiale og anvendes som biobrændstof.

Connecting Europe-faciliteten: Et instrument, der yder finansiell støtte til oprettelse af bæredygtig og sammenkoblet infrastruktur inden for sektorerne energi, transport samt informations- og kommunikationsteknologi.

De transeuropæiske transportnet: En række projekter for udvikling af vej-, jernbane-, luft- og vandinfrastruktur med henblik på gennemførelse af politikken for de transeuropæiske transportnet, herunder et højhastighedsjernbanenet, et satellitnavigationssystem og intelligente transportstyringssystemer.

Den europæiske grønne pagt: EU's vækststrategi, der blev vedtaget i 2019 og har til formål at gøre EU klimaneutralt senest i 2050.

Det europæiske observatorium for alternative brændstoffer: EU's onlineportal med oplysninger og nyheder om alternative brændstoffer og ladestationers placering.

Drivhusgasser: Gasser i atmosfæren - f.eks. kuldioxid og metan - der ved at absorbere og frigive stråling fastholder varme og dermed opvarmer jordens overflade ved den såkaldte "drivhuseffekt".

Flerårig finansiell ramme: EU's udgiftsplan, som fastsætter prioriteter (baseret på politikmål) og lofter på de seks største udgiftsområder, normalt for en periode på syv år. Den fastlægger rammerne for EU's årlige budgetter, idet den begrænser udgifterne under hver udgiftskategori. Den nuværende FFR dækker perioden 2021-2027.

Forvaltningsorganet for Innovation og Netværk: EU-agentur med ansvar for den tekniske og finansielle gennemførelse af TEN-T-programmet og dele af Connecting Europe-faciliteten, Horisont 2020 og Marco Polo 2007-2013.

Genopretnings- og resiliensfaciliteten: EU's finansielle støttemekanisme, der har til formål at afbøde de økonomiske og sociale konsekvenser af covid-19-pandemien og stimulere genopretningen, samtidig med at den grønne og digitale omstilling fremmes.

Ladestanderoperatør: En virksomhed, der er ansvarlig for installation og vedligeholdelse af ladestandere til elektriske køretøjer.

Mobilitetstjenesteudbyder: En enhed, der leverer en række mobilitetsprodukter eller -tjenester til forbrugerne, såsom kreditkort og betalings- eller navigationssoftware.

Samhørighedsregion: En region, hvor bruttonationalindkomsten pr. indbygger er mindre end 90 % af EU-gennemsnittet, hvilket gør den berettiget til støtte fra Samhørighedsfonden.

Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet: En EU-strategi, der blev foreslået i 2020 og har til formål at opnå en reduktion på 90 % i transportrelaterede emissioner senest i 2050 gennem et mere konkurrencedygtigt, sikkert, tilgængeligt og økonomisk overkommeligt transportsystem.

**EUROPA-KOMMISSIONENS SVAR PÅ DEN EUROPÆISKE REVISIONSRETS
SÆRBERETNING: "INFRASTRUKTUR TIL OPLADNING AF ELEKTRISKE
KØRETØJER: FLERE LADESTATIONER, MEN UENSARTET UDRULNING
VANSKELIGGØR KØRSEL PÅ TVÆRS AF EU"**

RESUMÉ

III. Inden for alternative brændstoffer og køretøjer er de europæiske standardiseringsorganisationer ansvarlige for at udvikle fælles standarder. Kommissionen overtager disse standarder, når der er opnået enighed herom, og omsætter dem i EU-retten ved hjælp af delegerede retsakter i henhold til direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer.

V. Kommissionen har i henhold til direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer ikke beføjelser til at koordinere etableringen af infrastruktur i medlemsstaterne. Dette er medlemsstaternes eneansvar.

VII. Kommissionen er af den opfattelse, at der er behov for en vis fleksibilitet for ladestanderoperatører og mobilitetstjenesteudbydere for at sikre innovation inden for kundeorienterede betalingstjenester. Kommissionen er af den opfattelse, at det vil være nødvendigt at fastsætte en fælles minimumsstandard for ad hoc-betaling med bankkort.

Kommissionen påpeger desuden, at der stadig ikke er tilstrækkeligt med ladestanderoperatører og mobilitetstjenesteudbydere i EU, der inden for rammerne af "roaming" tilbyder tætte net, som dækker betydelige geografiske områder for at opfylde brugernes behov.

VIII. CEF-midler til EV-net er fra 2014 til 2016 hovedsagelig blevet tildelt i form af "pilotprojekter" med det formål at støtte frontløberne i den indledende udbygning af nettet, navnlig til hurtigopladningsinfrastruktur, og til undersøgelse af markedet med henblik på at fremskynde udbredelsen til massemarkedet.

Fra 2017 var CEF-aktionerne rettet mod en omfattende udbygning af infrastrukturen med en lavere EU-støttesats.

Private virksomheder beslutter sig for at installere en ladestation i et givet område med henblik på at optimere anvendelsen af stationerne. EU-finansieringen muliggjorde en hurtigere udbygning af EV-infrastrukturen. Uden støtte fra EU ville private virksomheder formentlig kun have installeret stationer på de mest "attraktive" lokaliteter.

Også det forhold, at frontløberne i den indledende fase oplevede visse forsinkelser, berettiger støtte fra EU.

Kommissionen arbejder i øjeblikket på en strategisk handlingsplan for udbygning af infrastrukturen for alternative brændstoffer. Den er også i færd med at udarbejde lovforslag til revision af direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og TEN-T-lovgivningen. I sit forslag til CEF2-forordningen har Kommissionen foreslået at målrette den økonomiske støtte til infrastruktur for alternative brændstoffer under CEF2 mod de mangler, der er konstateret i TEN-T-nettet.

IX. Kommissionen accepterer anbefalingerne og henviser til sine svar på anbefaling 1-5.

INDLEDNING

02. Kommissionen bemærker, at forskellige alternative brændstoffer kan betragtes som brændstoffer med lavere CO₂-emissioner, men at de ikke vil medføre de reduktioner af emissioner, der er nødvendige for omstillingen til en CO₂-neutral økonomi. I overensstemmelse med strategien for

bæredygtig og intelligent mobilitet er hovedformålet at sikre udbredelsen af lav- og nulemissionskøretøjer.

09. Inden for alternative brændstoffer og køretøjer er de europæiske standardiseringsorganisationer ansvarlige for at udvikle fælles standarder. Når der er opnået enighed herom, omsætter Kommissionen disse standarder til EU-retten ved hjælp af delegerede retsakter i henhold til direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer. Desuden foreslår Kommissionen krav til udbredelsen af opladningsinfrastrukturen i medlemsstaterne (ifølge elektricitetsdirektivet er tilgængeligheden af opladningsinfrastruktur primært et anliggende for private markedsaktører), og disse krav skal vedtages af medlovgeverne.

12. Finansieringen under genopretnings- og resiliensfaciliteten er afhængig af medlemsstaternes planer, der skal drøftes med og godkendes af Kommissionen. Kommissionen kan ikke ensidigt fastlægge strategien for den økonomiske støtte, men den kan fremme sine politiske målsætninger ved efter aftale med medlovgeverne at fastsætte mål og samtidig basere sig på solide metoder til overvågning af klimarelaterede udgifter samt mekanismer til bæredygtighedskontrol og hensyntagen til princippet om ikke at gøre væsentlig skade.

13. Kommissionen bemærker, at der i præstationsnormerne for CO₂-emissioner er fastlagt en gennemsnitsværdi for fabrikantens samlede flåde.

BEMÆRKNINGER

21. Kommissionen bemærker, at de af Revisionsretten foreslåede foranstaltninger indgår i de foranstaltninger, der undersøges i forbindelse med den igangværende konsekvensanalyse af direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer.

24. Kommissionen bemærker, at infrastrukturen for alternative brændstoffer med TEN-T-forordningen har fået status af innovation, der skal testes og godtgøres. Dette omfatter ikke en specifik koordinering på hovednetkorridorplan.

Direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og TEN-T-forordningen forfulgte ikke målet om at give koordinatorene af de europæiske hovednetkorridorer en særlig rolle i forbindelse med alternative brændstoffer.

27. Kommissionen bemærker, at der i det mindste i nogle medlemsstater faktisk gøres fremskridt hen imod en bedre dækning af opladningsinfrastrukturen langs TEN-T-hovednettet.

Store dele af TEN-T-nettet har imidlertid stadig ingen eller en utilstrækkelig dækning, hvilket gør det umuligt for brugerne at rejse problemfrit i hele EU. I disse dele af EU er der kun sket meget få fremskridt hen imod netdækning i 2025.

Med den øgede rækkevidde for elektriske køretøjer og batterier, der giver mulighed for meget højere opladningseffekt ved ladestationerne, er efterspørgslen efter opladningstjenester langs TEN-T desuden ved at ændre sig. For at muliggøre en tilsvarende køreoplevelse som i en bil med forbrændingsmotor skal der langs TEN-T-nettet som minimum være 150 kW-ladestationer til rådighed, der gør det muligt at oplade køretøjet under en normal spisepause.

29. Kommissionen påpeger, at prognosen over kravene til opladningsinfrastruktur kan ændre sig som følge af tekniske og markeds-mæssige forandringer.

32. Kommissionen anerkender den situation, som Revisionsretten beskriver, men tilføjer, at nogle medlemsstater har revideret deres mål i rapporterne om gennemførelsen af de nationale politikammer for 2019. Tre medlemsstater havde allerede nået de i deres nationale gennemførelsesrapporter angivne mål for opladning i 2020. Ni medlemsstater lå stadig under 50 % af målet. Kommissionen bemærker, at der på grundlag af den endelige vurdering af de nationale gennemførelsesrapporter for 25

medlemsstater for et betydeligt antal medlemsstater blev foretaget en justering af målene for 2020, 2025 og 2030 i de nationale gennemførelsesrapporter i forhold til målene i de nationale politikrammer. Tolv medlemsstater har en andel, der er højere end én ladestander pr. 10 køretøjer.

39. Kommissionen er af den opfattelse, at der er behov for en vis fleksibilitet for ladestanderoperatører og mobilitetstjenesteudbydere for at sikre innovation inden for kundeorienterede betalingstjenester. Kommissionen er af den opfattelse, at det vil være nødvendigt at fastsætte en fælles minimumsstandard for ad hoc-betaling med bankkort.

Kommissionen påpeger desuden, at der stadig ikke er tilstrækkeligt med ladestanderoperatører og mobilitetstjenesteudbydere i EU, der inden for rammerne af "roaming" tilbyder tætte net, som dækker betydelige geografiske områder for at opfylde brugernes behov.

43. Kommissionens fælles svar på punkt 43-50

CEF-midler til EV-net er fra 2014 til 2016 hovedsagelig blevet tildelt i form af "pilotprojekter" med det formål at støtte frontløberne i den indledende udbygning af nettet, navnlig til hurtigopladningsinfrastruktur, og til undersøgelse af markedet med henblik på at fremskynde udbredelsen til massemarkedet.

Fra 2017 var CEF-aktionerne rettet mod en omfattende udbygning af infrastrukturen med en lavere EU-støttesats. Private virksomheder beslutter sig for at installere en station i et givet område med henblik på at optimere anvendelsen af stationerne. EU-finansieringen muliggjorde en hurtigere udbygning af EV-infrastrukturen. Uden støtte fra EU ville private virksomheder formentlig kun have installeret stationer på de mest "attraktive" lokaliteter.

Også det forhold, at frontløberne i den indledende fase oplevede visse forsinkelser, berettiger støtte fra EU.

Alle tilskudsaftaler indeholder bestemmelser om ikkediskriminerende adgang, adgang 24 timer i døgnet, ad hoc-betaling og interoperabilitet. INEA overvåger disse projekter gennem regelmæssige kontakter, besøg på stedet og årlig rapportering.

Kommissionen arbejder i øjeblikket på en strategisk handlingsplan for udbygning af infrastrukturen for alternative brændstoffer. Den er også i færd med at udarbejde lovforslag til revision af direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer og TEN-T-lovgivningen. I sit forslag til CEF2-forordningen har Kommissionen foreslået at målrette den økonomiske støtte til infrastruktur for alternative brændstoffer under CEF2 mod de mangler, der er konstateret i TEN-T-nettet.

52. Kommissionen fremhæver, at det lige som ved andre infrastrukturprojekter er nyttigt at støtte de indledende faser af pilotundersøgelsen. Pilotundersøgelser gør det muligt at tilvejebringe data til en senere udbredelse af en bredere infrastruktur.

53. Kommissionen besluttede, at det i mangel af infrastruktur ikke var relevant at begrænse omfanget af pilotprojekter. Kommissionen er af den opfattelse, at definitionen af undersøgelser, der anvendes i denne tidlige fase af udbredelsen, er uafhængig af antallet af stationer, der indgår i et projekt, navnlig med henblik på at teste den grænseoverskridende interoperabilitet med støttemodtagere fra flere lande.

56. Kommissionen bemærker, at de uafhængige eksterne eksperter i cost-benefit-analyse havde en anden opfattelse og drog andre konklusioner. Eksperterne i cost-benefit-analyse, der har analyseret disse forslag, konstaterede afvigelser fra vejledningen i deres vurdering. De accepterede imidlertid den begrænsede begrundelse og konkluderede i deres bemærkninger til evalueringen, at de valgte parametre stadig kunne betragtes som acceptable, og at beregningen af finansieringsgabet kunne betragtes som pålidelig.

59. Kommissionen minder om, at CEF støtter TEN-T, og at TEN-T har et klart geografisk anvendelsesområde.

65. Kommissionen er af den opfattelse, at bestemmelsen om adgang til ad hoc-opladning ved hver offentligt tilgængelige ladestander imødekommer behovet for ikkediskriminerende adgang for alle brugere. Det bør altid være muligt at oplade uden at skulle indgå en kontrakt.

69. Kommissionen er enig i, at den samlede anvendelse af infrastrukturen på nuværende tidspunkt ikke er særlig høj. Kommissionen er af den opfattelse, at denne relativt lave anvendelse i den indledende fase tyder på, at der virkelig var behov for EU-finansiering for at fremskynde udbredelsen af denne infrastruktur og dermed fremme den generelle udbredelse af elektriske køretøjer i Europa.

KONKLUSIONER OG ANBEFALINGER

71. Kommissionen bemærker, at direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer giver et specifikt mandat til at rette henvendelse til medlemsstaterne om deres nationale politikrammer og opfordre til større ambitioner og sammenhæng. Kommissionen vil inden længe vedtage sin rapport om vurderingen af de nationale gennemførelsesrapporter under direktivet om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer, der også vil indeholde henstillinger til medlemsstaterne.

72. Som nævnt i tidligere bemærkninger undersøger Kommissionen mulighederne for at fastsætte minimumskrav, navnlig for ad hoc-betalinger.

Anbefaling 1 — Mindstekrav til opladningsinfrastruktur i hele TEN-T-nettet

Kommissionen accepterer anbefalingen.

73. Kommissionen bemærker, at det for en køreplan på EU-plan vil være vanskeligt at anslå de præcise infrastrukturbehov, da de lokale betingelser for gennemførelsen varierer betydeligt mellem medlemsstaterne og regionerne.

Ved udarbejdelsen af en køreplan bør der også tages hensyn til andre relevante brændstoffer. Elektrisk opladningsinfrastruktur bør indarbejdes i en bredere tilgang. Kommissionen arbejder i øjeblikket på en strategisk handlingsplan for udbygning af infrastrukturen for alternative brændstoffer for sommeren 2021.

74. Kommissionen bemærker, at der er stor variation med hensyn til medlemsstaternes ambitionsniveau for deres mål. Der er også medlemsstater, der halter bagefter, selv om deres oprindeligt fastsatte mål ikke var særligt ambitiøse.

Anbefaling 2 — Udarbejdelse af en strategisk EU-køreplan for elektromobilitet

Kommissionen accepterer anbefalingen.

75. Se Kommissionens samlede svar på punkt 43-50.

76. Kommissionen bemærker, at de CEF-finansierede projekter gradvist har spredt sig til et stigende antal medlemsstater.

77. Se Kommissionens samlede svar på punkt 43-50.

Anbefaling 3 — Infrastruktur- og finansieringsgabsanalyser

Kommissionen accepterer anbefalingen.

Anbefaling 4 — Udvalgelse af projekter

Kommissionen accepterer anbefalingen.

Anbefaling 5 — Holdbar og lige adgang til medfinansieret infrastruktur

- a) Kommissionen accepterer anbefalingen.
- b) Kommissionen accepterer anbefalingen.
- c) Kommissionen accepterer anbefalingen og vil gøre dette, så snart der foreligger en tilstrækkelig stikprøve.

Revisionsholdet

Revisionsrettens særberetninger præsenterer resultaterne af dens revisioner vedrørende EU-politikker og -programmer eller forvaltningsspørgsmål i forbindelse med specifikke budgetområder. Med henblik på at opnå maksimal effekt udvælger og udformer Revisionsretten sine revisionsopgaver under hensyntagen til de risici, der knytter sig til forvaltningens resultatopnåelse eller regeloverholdelsen, de pågældende indtægters eller udgifters omfang, den fremtidige udvikling samt den politiske og offentlige interesse.

Denne forvaltningsrevision blev udført af Afdeling II - Investering i samhørighed, vækst og inklusion, der ledes af Iliana Ivanova, medlem af Revisionsretten. Revisionsarbejdet blev ledet af Ladislav Balko, medlem af Revisionsretten, med støtte fra kabinetschef Branislav Urbanič og attaché Zuzana Franková, ledende administrator Helder Faria Viegas, opgaveansvarlig Svetoslav Hristov samt revisorerne Afonso Malheiro, Rafal Gorajski, Francisco Carretero Llorente, Maria Pia Brizzi og Nils Westphal. Thomas Everett ydede sproglig støtte.



Ladislav Balko



Branislav Urbanič



Zuzana Franková



Helder Faria
Viegas



Nils Westphal



Svetoslav Hristov



Afonso Malheiro



Francisco Carretero
Llorente



Maria Pia Brizzi



Thomas Everett

Tidsplan

Begivenhed	Dato
Revisionsplanen vedtaget/Revisionen påbegyndt	25.3.2020
Udkastet til beretning officielt sendt til Kommissionen (eller en anden revideret enhed)	21.1.2021
Den endelige beretning vedtaget efter den kontradiktoriske procedure	3.3.2021
Officielle svar fra Kommissionen (eller en anden revideret enhed) modtaget på alle sprog	19.3.2021

MEDDELELSE OM OPHAVSRET

© Den Europæiske Union, 2021.

Den Europæiske Revisionsrets politik for videreanvendelse gennemføres ved [Den Europæiske Revisionsrets afgørelse nr. 6-2019](#) om den åbne datapolitik og videreanvendelse af dokumenter.

Medmindre andet er oplyst (f.eks. i individuelle meddelelser om ophavsret), er det af Revisionsrettens indhold, der ejes af EU, licenseret i henhold til [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Det betyder, at videreanvendelse er tilladt med korrekt angivelse af kilde og ændringer. Brugeren må ikke fordreje dokumenternes oprindelige betydning eller budskab. Revisionsretten er ikke ansvarlig for eventuelle konsekvenser af videreanvendelsen.

Yderligere rettigheder skal cleares, hvis specifikt indhold afbilder identificerbare privatpersoner, f.eks. på billeder af ansatte i Revisionsretten, eller omfatter tredjeparts værker. Hvis der opnås tilladelse, erstatter denne tilladelse ovenstående generelle tilladelse, og den skal klart anføre eventuelle begrænsninger i anvendelsen.

Tilladelse til at anvende eller gengive indhold, der ikke ejes af EU, skal eventuelt indhentes direkte hos indehaveren af ophavsretten.

Software og dokumenter, der er omfattet af industriel ejendomsret, såsom patenter, varemærker, registrerede design, logoer og navne, er ikke omfattet af Revisionsrettens videreanvendelsespolitik og licens.

EU-institutionernes websteder på europa.eu-domænet har links til websteder uden for europa.eu-domænet. Da Revisionsretten ikke har kontrol over disse websteder, anbefales det at gennemse deres privatlivspolitik og ophavsretspolitik.

Anvendelse af Den Europæiske Revisionsrets logo

Den Europæiske Revisionsrets logo må ikke anvendes uden Den Europæiske Revisionsrets forudgående samtykke.

PDF	ISBN 978-92-847-5746-6	ISSN 1977-5636	doi:10.2865/690210	QJ-AB-21-004-DA-N
HTML	ISBN 978-92-847-5720-6	ISSN 1977-5636	doi:10.2865/422711	QJ-AB-21-004-DA-Q

Formålet med vores revision var at bestemme effektiviteten af Kommissionens støtte til etablering af EU-dækkende offentligt tilgængelig infrastruktur til opladning af elektriske køretøjer.

Vi konstaterede, at der fortsat er hindringer for at køre på tværs af EU i elektriske køretøjer, trods gode resultater med f.eks. at fremme en fælles EU-stikstandard og forbedre adgangen til forskellige opladningsnet. Ladestationernes tilgængelighed varierer fra land til land, betalingssystemerne er ikke blevet harmoniseret med minimumskrav, og brugerne råder ikke over tilstrækkelige oplysninger. Da der ikke foreligger en omfattende infrastrukturgabsanalyse, har Kommissionen ikke været i stand til at sikre, at EU-finansieringen kanaliseres hen, hvor der er mest brug for den. EU er stadig langt fra sit mål i den grønne pagt på 1 million ladestander senest i 2025 og mangler en overordnet strategisk køreplan for elektromobilitet.

Vi fremsatte en række anbefalinger til Europa-Kommissionen for at bidrage til at forbedre etableringen af offentligt tilgængelig opladningsinfrastruktur i hele EU.

Særberetning fra Revisionsretten udarbejdet i medfør af artikel 287, stk. 4, andet afsnit, TEUF.



DEN
EUROPÆISKE
REVISIONSRET



Den Europæiske Unions
Publikationskontor

DEN EUROPÆISKE REVISIONSRET
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tlf. +352 4398-1

Kontakt: eca.europa.eu/da/Pages/ContactForm.aspx
Websted: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors