

Különjelentés

Az elektromos járművek töltésére szolgáló infrastruktúra:

noha nőtt a töltőállomások száma, egyenetlen eloszlásuk megnehezíti az utazást az Unión belül



EURÓPAI
SZÁMVEVŐSZÉK

Tartalomjegyzék

	Bekezdés
Összefoglaló	I–IX
Bevezetés	01–13
A közúti közlekedésben használt alternatív üzemanyagok között a villamos energia a leggyakoribb	01–07
Az Európai Unió válaszlépései a „tyúk vagy a tojás” problémájára	08–13
Az ellenőrzés hatóköre és módszere	14–18
Észrevételek	19–69
A töltőállomások számának növekedése és a harmonizált csatlakozók ellenére a töltőinfrastruktúra egyenetlen kiépítése miatt nehézségekbe ütközik az elektromos járművekkel való közlekedés az Unióban	19–41
Nincsenek a töltőinfrastruktúrára vonatkozó egyértelmű és koherens uniós célértékek	20–24
A Bizottság nem tudta biztosítani, hogy a nemzeti tervek uniós szempontból egységesek és koherensek legyenek	25–28
A töltőhálózat bővül, de az Unión belül jelentős eltéréseket mutat a kiépítettség	29–34
A közös uniós csatlakozószabvány széles körben elterjedt	35–37
Az Unión belüli közlekedés azonban továbbra is nehézségekbe ütközik a harmonizált fizetési rendszerekre vonatkozó minimumkövetelmények és a felhasználói tájékoztatás hiánya miatt	38–41
A CEF elősegíti a kiépítést, azonban a Bizottság nem tudta biztosítani, hogy az uniós finanszírozás oda kerüljön, ahol a legnagyobb szükség van rá	42–69
Nem készült a CEF prioritásainak meghatározását és a projektek kiválasztását előmozdító átfogó infrastrukturális hiányelemzés	43–56
A CEF előmozdítja a kiépítést, de az általunk ellenőrzött projektek nem teljes mértékben valósítják meg célkitűzéseiket	57–69
Következtetések és ajánlások	70–80

Mellékletek

I. melléklet. Az elektromos járművek aránya a teljes személygépkocsi-flottában (EU–27 és az Egyesült Királyság)

II. melléklet. Elektromos járművek töltési szabványai

Betűszavak és rövidítések

Glosszárium

A Bizottság válaszai

Az ellenőrző csoport

Kronológia

Összefoglaló

I A 2019 decemberében bejelentett európai zöld megállapodással az Unió célja az, hogy a klímasemleges gazdasággá válást célzó tágabb törekvés részeként 2050-re az 1990-es szinthez képest 90%-kal csökkentse a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátást. A közúti közlekedésből származó kibocsátások csökkentéséhez elengedhetetlen az alacsonyabb szén-dioxid-kibocsátású, alternatív üzemanyagokra való átállás. Az új energiaforrások közül a legelterjedtebb a villamos energia, különösen a személygépjárművek esetében.

II Annak, hogy 2050-ig megvalósuljon az alternatív üzemanyagokra és a nagyrészt kibocsátásmentes járműállományra való átállás, alapvető feltétele, hogy a töltőinfrastruktúra kiépítése kövesse az elektromos járművek terjedésének ütemét. A végső szakpolitikai célkitűzés az, hogy az elektromos járművek feltöltése ugyanolyan könnyű legyen, mint a hagyományos járműveké, és így az elektromos járművek akadálytalanul közlekedhessenek az Unió egész területén. Ezt megvalósítandó az Uniónak a következő, egymással szorosan összefüggő problémákat kell orvosolnia: egyfelől töltőinfrastruktúra nélkül az elektromos járművek terjedése lassú lesz, viszont másfelől az infrastruktúrákba történő beruházásokhoz bizonyosabb elterjedtségi szintek szükségesek.

III Az alternatív üzemanyagokra vonatkozó átfogó uniós politikát a Bizottság irányítja. E téren az uniós fellépés hozzáadott értéke abból adódik, hogy az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítése transznacionális probléma, de az egyes tagállamok nem rendelkeznek a páneurópai koordináció megvalósításához szükséges eszközökkel. A Bizottság szerepe abban áll, hogy közös szabványokat fogadhat el az átjárhatóság biztosítása érdekében, koordinálhatja és támogathatja az elektromos töltőinfrastruktúra kiépítését a tagállamokban, illetve nyomon követheti az előrehaladást. Ezenkívül az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből pénzügyi támogatást nyújt az elektromos töltőinfrastruktúrák számára.

IV Jelentésünk célja, hogy információkkal szolgáljon a területet érintő főbb uniós jogszabályok közelgő felülvizsgálatához, illetve a 2021–2027-es programozási időszak tervezéséhez és végrehajtásához. Jelentésünkkel arra törekszünk, hogy segítsük a Bizottságot a nyilvánosan elérhető töltőinfrastruktúra uniós kiépítésének eredményesebb támogatásában, különös tekintettel a zöld megállapodás célkitűzéseire és az elektromobilitás (elektromos járművek használata) elkövetkező néhány évben várható jelentős növekedésére.

V Ellenőrzésünk célja annak felmérése volt, hogy az elektromos járművek feltöltésére szolgáló, nyilvánosan hozzáférhető infrastruktúra uniós kiépítéséhez nyújtott bizottsági támogatás eredményes volt-e a 2014–2020-as időszakban. Megvizsgáltuk, hogy a Bizottság hogyan fogadja el a szabványokat, és hogyan hangolja össze és támogatja az elektromos töltőinfrastruktúra tagállamok általi kiépítését, illetve hogyan kezeli az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből (CEF) az elektromos töltőinfrastruktúrához nyújtott finanszírozást.

VI Információinkat több forrásból – többek között a Bizottságtól, a nemzeti hatóságoktól, az uniós finanszírozás kedvezményezettjeitől és más érdekelt felektől – szereztük be. Annak érdekében, hogy a töltőinfrastruktúra tényleges használatáról személyes tapasztalatokat szerezzünk, egy elektromos járművön utazva kerestünk fel és teszteltünk több uniós társfinanszírozású töltőállomást.

VII Megállapításunk szerint a Bizottságnak sikerült előmozdítania az elektromos járművek töltéséhez használandó közös uniós csatlakozószabvány elterjedését és azt, hogy a felhasználók egyre összehangoltabban férhessenek hozzá a különböző töltőhálózatokhoz. Az elektromos járművekkel való közlekedés azonban továbbra is akadályokba ütközik az Unióban. Bár a töltőhálózat Unió-szerte egyre kiterjedtebb, a kiépítés sporadikus, mivel nincsenek olyan egyértelmű és egységes infrastrukturális minimumkövetelmények, amelyek az Unió egész területén biztosítanák az elektromobilitást. Az Unió még mindig messze van a zöld megállapodás azon nagyratörő céljától, hogy 2025-ig 1 millió töltőpont legyen elérhető, és nem rendelkezik az elektromobilitásra vonatkozó átfogó stratégiai ütemtervvel sem. Az Unión belüli utazást tovább nehezíti, hogy hiányoznak a minimumkövetelmények mentén harmonizált fizetési rendszerek, illetve a töltőállomások valós idejű elérhetőségére és díjszabási feltételeire vonatkozó megfelelő felhasználói információk.

VIII Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből származó uniós pénzügyi támogatást széles körben használták fel az Unióban az interoperábilis töltőállomások kiépítésének előmozdítására. Átfogó infrastrukturális hiányelemzés nélkül azonban a Bizottság nem tudta biztosítani, hogy az uniós finanszírozás oda kerüljön, ahol a legnagyobb szükség van rá. Ezenkívül a töltőállomások finanszírozását nem tette függővé minimális üzemelési időszaktól, illetve valamennyi elektromosjármű-használó méltányos hozzáférését szavatoló biztosítékoktól. Valamennyi általunk vizsgált projektet késedelmesen hajtották végre, és egyes projektek csak részleges eredményeket értek el. Végezetül megjegyeztük, hogy a társfinanszírozott állomások jelenlegi használati aránya általában alacsony, ami növeli az ilyen beruházásokhoz társított fenntarthatósági kockázatokat.

IX E következtetések alapján az alábbiakat javasoljuk a Bizottságnak:

- o tegyen javaslatot a TEN-T hálózaton belül megvalósítandó elektromos töltőinfrastruktúra minimumkövetelményeire;
- o dolgozza ki az uniós elektromobilitás stratégiai és integrált ütemtervét;
- o készítse az infrastruktúrát és a finanszírozást vizsgáló hiányelemzéseket;
- o használja fel az infrastruktúrára és a finanszírozásra vonatkozó hiányelemzést és a pontosított kritériumokat a projektkiválasztás megerősítésére;
- o a projekttámogatási megállapodásokba foglaljon bele olyan záradékokat, amelyek biztosítják a társfinanszírozott infrastruktúrához való fenntartható és méltányos hozzáférést.

Bevezetés

A közúti közlekedésben használt alternatív üzemanyagok között a villamos energia a leggyakoribb

01 A 2019 decemberében bejelentett európai zöld megállapodással¹ az Unió célja az, hogy a klímasemleges gazdasággá válást célzó tágabb törekvés részeként 2050-re az 1990-es szinthez képest 90%-kal csökkentse a közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátást. Az üvegházhatást okozó gázok uniós kibocsátásának mintegy egynegyede a közlekedésből – túlnyomórészt (72%) a közúti szállításból – származik².

02 A közúti közlekedésből származó üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentéséhez lényeges az alternatív, alacsonyabb szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagokra, például a villamos energiára, a hidrogénre, a bioüzemanyagokra vagy a biogázra való átállás. A közúti közlekedés azonban továbbra is szinte teljes mértékben a fosszilis tüzelőanyagoktól függ, hiszen a közúti járművek mintegy 95%-a még mindig hagyományos üzemanyaggal működik³. A járművásárlás magasabb költségei mellett az elektromos és az egyéb alternatív töltőállomások hiánya is visszafogja az alternatív üzemanyagok piacának fejlődését.

03 Az Unió fenntartja technológiai semlegességét abban az értelemben, hogy nem részesít előnyben egyetlen alternatív üzemanyagtípust sem, de úgy véli, hogy valamennyi üzemanyag tekintetében közös műszaki előírásokra és az egész Unióra kiterjedő elérhetőségre (tehát infrastruktúrára) van szükség. A gyakorlatban azonban a közúti közlekedés tekintetében az alternatív üzemanyagok közül a villamos energia a legelterjedtebb, különösen a személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek esetében.

¹ COM(2019) 640 final.

² A „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása” című COM(2020) 789 final közleményt kísérő SWD(2020) 331 final szolgálati munkadokumentum.

³ COM(2017) 652 final: „Az alternatív üzemanyagok lehető legszélesebb körű elterjedése felé – Cselekvési terv az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozóan”.

04 Az Európai Gépjárműgyártók Szövetsége szerint 2019-ben az Unióban nyilvántartásba vett összes új jármű 89,4%-a volt benzin- vagy dízelüzemű, míg a hibrid elektromos járművek 6%-ot, a tölthető elektromos járművek 3%-ot, illetve az egyéb nem elektromos, alternatív üzemanyaggal működő (pl. gáz vagy hidrogén) járművek pedig csak 1,6%-ot tettek ki. 2020-ban a tölthető elektromos járművek szegmense (akkumulátoros és hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek) jelentősen növelte a piaci részesedését, mivel a Covid19-járvány miatt az új személygépkocsik nyilvántartásba vétele összességében csökkent. Az elektromos járművek 2020-ban az új regisztrációk 10,5%-át tették ki. Más szóval, 2020-ban az Unióban értékesített minden tizedik személygépkocsi elektromosan tölthető volt⁴. A gépjárműgyártók előrejelzése szerint 2019 és 2025 között az elektromos járművek gyártási volumene Európában hatszorosára fog nőni, és eléri majd az évi több mint 4 millió személygépkocsit és kisteherautót, ami az uniós gépjárműgyártás volumenének több mint egyötödét teszi ki⁵.

05 A zöld megállapodás becslése szerint 2025-re mintegy 13 millió kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású jármű fog közlekedni Európa közútjain. A 2020. évi fenntartható és intelligens mobilitási stratégiájában⁶ a Bizottság azt a köztes célt tűzte ki, hogy 2030-ra legalább 30 millió kibocsátásmentes jármű, 2050-re pedig nagyrészt kibocsátásmentes járműállomány közlekedjen az utakon, ami jelentős növekedést jelent az Unióban jelenleg nyilvántartásba vett mintegy 2 millió elektromos járműhöz képest. Ezen túlmenően egyre több tagállam (köztük Dánia, Írország, Hollandia, Szlovénia és Svédország) jelentette be, hogy 2030-tól be tervezi tiltani a fosszilis üzemanyaggal működő gépjárművek értékesítését. Az Unió határain túl, Norvégiában, a világ vezető elektromobilitási piacán az elektromos járművek az összes személygépkocsi 15%-át teszik ki⁷ (az *I. melléklet* bemutatja hogyan viszonyul mindez az elektromos járművek uniós és egyesült királyságbeli arányához). Norvégia mindenki közül a legambiciózusabb célt tűzte ki: már 2025-től előírja azt, hogy a forgalomba hozott valamennyi új személygépkocsi és könnyű haszongépjármű kibocsátásmentes legyen.

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, 2019. július.

⁶ COM(2020) 789 final.

⁷ Az Alternatív Üzemanyagok Európai Megfigyelőközpontjának (EAFO) 2020. szeptemberi adatai alapján.

06 Az alacsony kibocsátású mobilitás 2016. évi uniós stratégiája szerint a végső szakpolitikai célkitűzés az, hogy az elektromos járművek feltöltése ugyanolyan könnyű legyen, mint a hagyományos járművéké, és így az elektromos járművek akadálytalanul közlekedhessenek az Unió egész területén. A hagyományos járművekkel ellentétben az elektromos járművek töltése a legtöbb esetben otthon vagy a munkahelyen történik, ezért nyilvános töltőpontokat⁸ kell létesíteni azon vezetők számára, akik nem férnek hozzá magántöltőponthoz vagy nagyobb távolságra utaznak. Egy közelmúltbeli vizsgálat rámutatott arra, hogy a töltési szokások várhatóan a nyilvános, az otthoni töltőponttól (ami 2020-ban a töltések mintegy 75%-át tette ki) távol lévő töltési lehetőségek irányába mozdulnak el, mivel egyre több, otthoni töltőponttal nem rendelkező személy vásárol elektromos járművet⁹.

07 Az elektromos járműveket gyakrabban kell tölteni, mivel hatótávolságuk a hagyományos járművekhez képest általában még mindig kisebb: a piacon forgalomban lévő 10 elektromos jármű átlaga alapján mintegy 380 km. A töltés ideje a jármű akkumulátorától és a töltési pont töltőkapacitásától függ (lásd: [1. táblázat](#)). Amíg a „lassú” és a „normál” töltők jobban megfelelnek az otthoni és munkahelyi töltési ciklusokhoz, addig az autópályák és főúthálózatok mentén sokkal inkább „gyors” és „ultragyors” töltőkre van szükség. A hatótáv korlátai, illetve az útvonalon található töltőállomások hozzáférhetősége úgynevezett „hatótávolsággal és sorban állással kapcsolatos aggályokat” okozhat az elektromos járművek használói körében: attól félhetnek, hogy járművük hatótávja nem lesz elég az úti cél eléréséhez, illetve a töltéshez hosszú sorokban kell várakozni, ha a töltőállomás már foglalt.

⁸ Egy *töltőpont* egyszerre csak egy járművet képes kezelni, míg a *töltőállomás* több töltőpontból áll.

⁹ McKinsey & Company, *Charging ahead: Electric-vehicle infrastructure demand*, 2018.8.8.

1. táblázat. A rendelkezésre álló töltési technológiák

Töltő sebessége és típusa	Teljesítmény	A feltöltés hozzávetőleges időtartama*
Lassú (egyfázisú váltóáram)	3–7 kW	7–16 óra
Normál (háromfázisú váltóáram)	11–22 kW	2–4 óra
Gyors (egyenáram)	50–100 kW	30–40 perc
Ultragyors (DC)	> 100 kW	< 20 perc

*Az akkumulátorkapacitástól és más változóktól is függ.

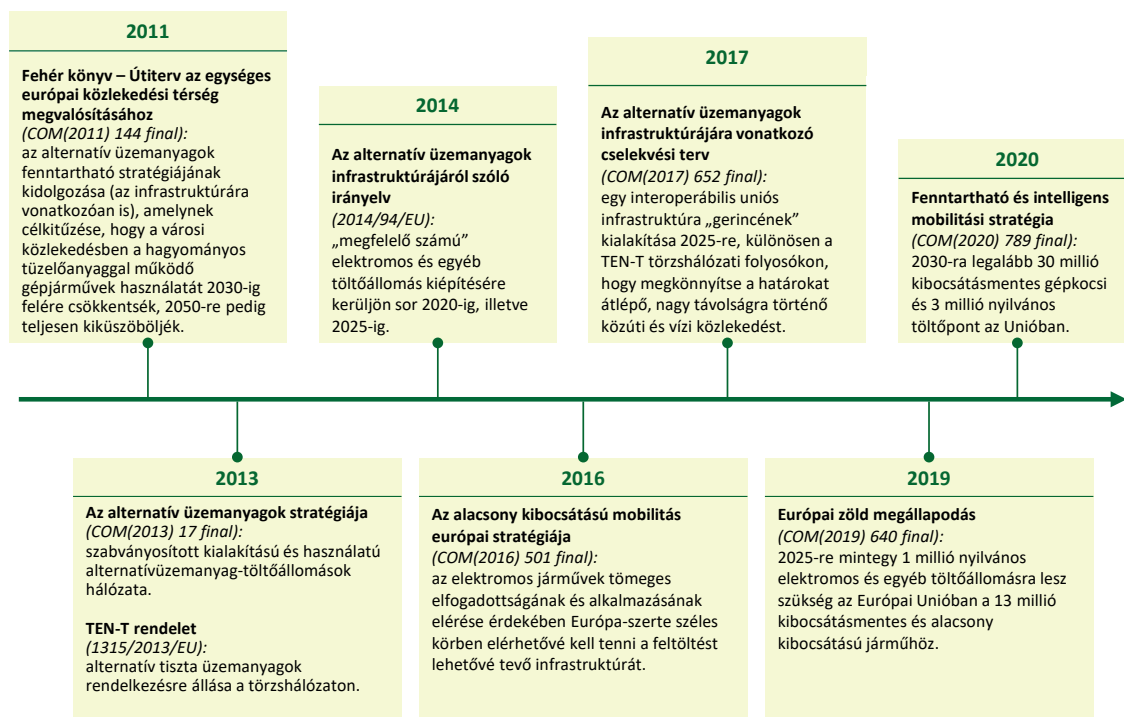
Forrás: Recharge EU: How many charge points will Europe and its Member States need in the 2020s, T&E, 2020. január.

Az Európai Unió válaszlépései a „tyúk vagy a tojás” problémájára

08 Az uniós jogszabályok keretein belül a tagállamok maguk felelősek az alternatív üzemanyagokra vonatkozó nemzeti szakpolitikájuk kidolgozásáért és végrehajtásáért. Ezek magukban foglalhatnak többek között adókedvezményeket, az elektromos járművek vásárlásához nyújtott támogatásokat és töltőinfrastruktúra építését.

09 Az alternatív üzemanyagokra vonatkozó átfogó uniós politika irányítását azonban a Bizottság végzi; feladatai közé tartozik többek között a jogalkotási javaslatok kidolgozása és megtárgyalása. A zöld megállapodás az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának fejlesztésére vonatkozó legutóbbi uniós szakpolitikai dokumentum (lásd: [1. ábra](#)). E téren az uniós fellépés hozzáadott értéke abból adódik, hogy az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítése transznacionális probléma, de az egyes tagállamok nem rendelkeznek a páneurópai koordináció megvalósításához szükséges eszközökkel. A Bizottság szerepe abban áll, hogy közös szabványokat fogadhat el az átjárhatóság biztosítása érdekében, koordinálhatja és támogathatja az elektromos töltőinfrastruktúra kiépítését a tagállamokban, illetve nyomon követheti az előrehaladást.

1. ábra. Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozó uniós szakpolitikai dokumentumok



Forrás: Európai Számvevőszék.

10 Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló 2014. évi irányelv (AFID-irányelv)¹⁰ a nyilvánosan elérhető elektromos töltőinfrastruktúra fejlesztésére irányuló átfogó uniós stratégia egyik alapvető szakpolitikai eszköze. Az eszköz célja, hogy orvosolja azt a piaci hiányosságot, amelyet egyfajta „tyúk vagy a tojás” problémaként lehet a legjobban szemléltetni: egyfelől, rendelkezésre álló töltőinfrastruktúra nélkül az elektromos járművek terjedése lassú lesz, viszont az infrastruktúrákba történő beruházásokhoz bizonyosabb elterjedtségi szintek szükségesek. Az alternatív üzemanyagokra való átállás lényegi része, hogy a töltőinfrastruktúra kiépítése összhangban legyen az elektromos járművek terjedésének ütemével.

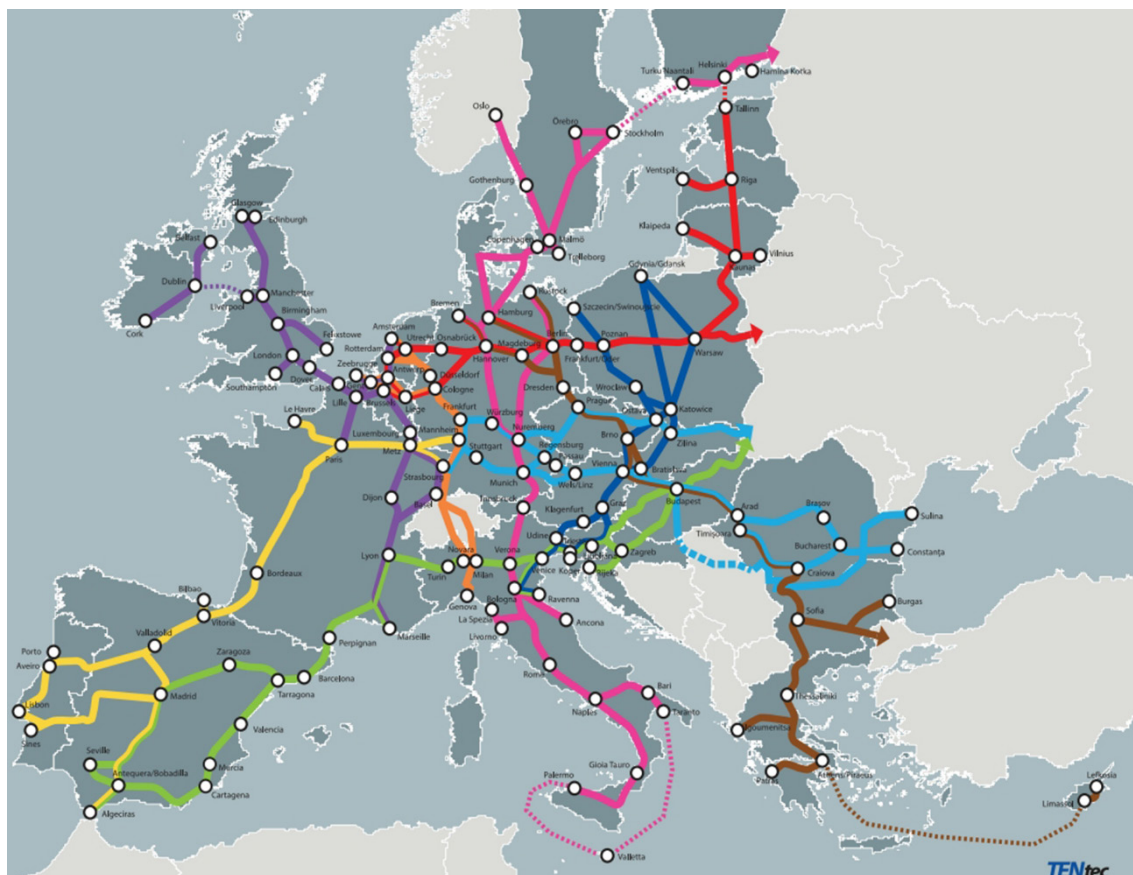
11 A transzeurópai közlekedési hálózatról (TEN-T) szóló 2013. évi rendelet¹¹ az infrastruktúrafejlesztésre irányuló uniós politika egyik fő eszköze. E rendelet 39. cikke (2) bekezdésének c) pontja a törzshálózaton folyó közúti közlekedés 2030-ig teljesítendő infrastrukturális követelményeként határozza meg az „alternatív tiszta üzemanyagok rendelkezésre állását”. A várhatóan 2050-re elkészülő átfogó hálózat

¹⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 2014. október 22-i 2014/94/EU irányelve az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről.

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács 2013. december 11-i 1315/2013/EU rendelete a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról.

célja, hogy valamennyi uniós régiót megközelíthetővé tegye és összekapcsolja. A törzshálózat az átfogó hálózat azon részeiből áll, amelyek a legnagyobb stratégiai jelentőséggel bírnak a TEN-T célkitűzések megvalósítása szempontjából. A törzshálózat összesen közel 50 000 km hosszúságú útjain kilenc multimodális folyosó található, amelyek felölelik az Unión belüli legfontosabb közlekedési útvonalakat (lásd: [1. kép](#)). A folyosók összehangolt megvalósításának elősegítésére a Bizottság kilenc, az európai törzshálózati folyosókkal foglalkozó koordinátort nevezett ki (mindegyikük egy folyosó megvalósítását felügyeli).

1. kép. A TEN-T törzshálózati folyosói



Az atlanti, balti-adriai, mediterrán, északi-tengeri-balti, északi-tengeri-mediterrán, keleti-kelet-mediterrán, Rajna-Alpok, Rajna-Duna és skandináv-mediterrán folyosó.

Forrás: Európai Bizottság.

12 Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozó 2017. évi cselekvési tervében a Bizottság úgy becsülte, hogy az elektromos töltőinfrastruktúrához 2020-ig legfeljebb 3,9 milliárd euróra, 2021-től pedig – a gyorsított infrastruktúra részarányától függően – évente további 2,7–3,8 milliárd euróra lehet szükség. A Bizottság közvetlen irányítása alatt álló Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF)

pénzügyi támogatást nyújt az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájához¹². 2014 és 2020 decembere között a közúti közlekedésben használt alternatív üzemanyagok céljára nyújtott CEF-támogatás összege mintegy 698 millió euró volt (lásd: **2. táblázat**). Ebből az összegből körülbelül 343 millió eurót fordítottak elektromos töltőinfrastruktúrára irányuló projektekre vagy a villamos energiát más alternatív üzemanyagokkal (sűrített földgáz, cseppfolyósított földgáz vagy hidrogén) ötvöző projektekre. A zöld megállapodás részeként 2020 után a CEF keretében további, a nyilvános töltőinfrastruktúra kiépítésének támogatására irányuló pályázati felhívások várhatóak. Ezen túlmenően a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz keretében a 2021–2027-es többéves pénzügyi keretre vonatkozó tervezés egyik kiemelt eleme az 1 millió nyilvános töltőpont 2025-re történő kiépítéséhez nyújtott uniós támogatás¹³.

2. táblázat. A CEF-ből a közúti közlekedésben használt alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára 2014 és 2020 között elkülönített támogatások (millió euró)

Üzemanyagtípus	Projekt	Becsült költség	Uniós hozzájárulás	A teljes uniós hozzájárulás aránya
Villamos energia	38	1 215	280	40%
Sűrített földgáz / cseppfolyósított földgáz	32	606	235	34%
Hidrogén	11	416	120	17%
Villamos energia / egyéb alternatív üzemanyagok kombinációja	6	307	63	9%
Cseppfolyósított szénhidrogéngáz	2	3	1	0%
Összesen	89	2 547	698¹	100%

¹ Az összesített érték magában foglalja négy olyan projekt mintegy 38 millió eurós költségét is, amelyeket a Bizottság már kiválasztott támogatásra, de 2020 decemberében még csak a támogatás előkészítő szakaszában voltak.

Forrás: Az Európai Számvevőszék 2020. decemberi elemzése az INEA által szolgáltatott adatok alapján.

¹² Az Európai Parlament és a Tanács 2013. december 11-i 1316/2013/EU rendelete az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról.

¹³ COM(2020) 575 final, „2021. évi éves fenntartható növekedési stratégia”.

13 A járművek tekintetében az elektromos közlekedés piacát segítették az új személygépkocsikra és haszongépjárművekre vonatkozó CO²-kibocsátási célértékekről szóló uniós jogszabályok. A 2015-re kitűzött 130 g CO₂/km-es célértéket 2020-tól fokozatosan 95 g CO₂/km-re szigorították, és 2025-re és 2030-ra további csökkentés is tervbe van véve¹⁴. Az autógyártókat érintő ösztönzők és szankciók rendszere mellett a szóban forgó jogszabály várhatóan jelentős mértékben fel fogja gyorsítani az elektromos járművek számának gyarapodását, ami lényegében a további töltőinfrastruktúra iránti igény fő mozgatórugója. A Bizottság bejelentette, hogy 2021 közepéig felülvizsgálja a személygépkocsikra vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási szabványokat¹⁵.

¹⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2019. április 17-i (EU) 2019/631 rendelete az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról.

¹⁵ COM(2020) 789 final.

Az ellenőrzés hatóköre és módszere

14 Ellenőrzésünk célja annak felmérése volt, hogy az elektromos járművek (akkumulátoros és hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek) feltöltésére szolgáló, nyilvánosan hozzáférhető infrastruktúra uniós kiépítéséhez nyújtott bizottsági támogatás eredményes volt-e. A bizottsági támogatás alábbi két fő aspektusát vizsgáltuk meg:

- o a szabványok elfogadásának, illetve az elektromos töltőinfrastruktúra tagállami kiépítése koordinálásának és támogatásának módja;
- o az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből az elektromos töltőinfrastruktúra kiépítéséhez nyújtott finanszírozás kezelésének módja.

15 Ellenőrzésünk az Unió által egy köz- és intézményi jelentőséggel bíró területen 2014 és 2020 között végrehajtott fellépésre irányult. Jelentésünk célja, hogy információval szolgáljon az e területre vonatkozó főbb jogszabályok (az AFID-irányelv és a TEN-T-rendelet) közelgő felülvizsgálatához, valamint a 2021–2027-es többéves pénzügyi keret tervezéséhez és végrehajtásához. Jelentésünkkel arra törekszünk, hogy segítsük a Bizottságot abban, hogy eredményesebben támogassa a nyilvános töltőinfrastruktúra uniós kiépítését, különösen a zöld megállapodás célkitűzéseire és az elektromobilitás elkövetkező néhány évben várható jelentős növekedésére nézve.

16 A fő ellenőrzött szerv a Bizottság Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatósága (DG MOVE) volt, amely felelős az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozó uniós szakpolitikáért, és ezen belül – az Innovációs és Hálózati Projektek Végrehajtó Ügynökség (INEA) támogatásával – az e területre irányuló CEF-finanszírozás elosztásáért. Ellenőrzésünkhöz az információkat több forrásból – többek között a Bizottságtól, a nemzeti hatóságoktól, a CEF-finanszírozás kedvezményezettjeitől és más releváns érdekelt felektől – szereztük be. Megvizsgáltuk az infrastruktúra iránti igények felmérésére és a finanszírozás töltőinfrastruktúra-projektek felé való irányítására szolgáló bizottsági eljárásokat, illetve teszteltük ezen eljárások működését és egy 11 projektből álló, összesen mintegy 130 millió euró értékű, vagyis a töltőinfrastruktúrákhoz nyújtott összes CEF-támogatás 46%-át kitevő minta végrehajtását. A lényegességre, a relevanciára, a végrehajtási állapotra és a földrajzi eloszlásra vonatkozó kritériumok alkalmazásával olyan projekteket választottunk ki, amelyeket Németországban, Olaszországban, Hollandiában, Portugáliában, Szlovákiában és Spanyolországban koordinált összesen hat kedvezményezett. E projektkezdvezményezetteken kívül interjúkat készítettünk a hat tagállam nemzeti

hatóságaival, amelyek – bár ellenőrzésünk őket nem érintette – releváns információkkal szolgáltak a Bizottság munkájára vonatkozó értékelésünkhöz.

17 Emellett az uniós társfinanszírozású töltőinfrastruktúra közvetlen tesztelése érdekében egy elektromos járművel közlekedve töltőállomásokat kerestünk fel Németországban, Franciaországban és Olaszországban (lásd: [2. háttérmagyarázat](#)). A Covid19-járvánnyal kapcsolatos utazási korlátozások megakadályoztak minket abban, hogy hasonlóképpen a helyszínen teszteljünk Hollandiában, Spanyolországban, Portugáliában és Szlovákiában működő állomásokat.

18 Ellenőrzésünk nem terjedt ki a kibocsátásokra és a megújuló energiára vonatkozó célértékekre, az akkumulátorfejlesztésre és -kutatásra, valamint a töltőállomásokhoz szükséges villamos energia előállítására és elosztására.

Észrevételek

A töltőállomások számának növekedése és a harmonizált csatlakozók ellenére a töltőinfrastruktúra egyenetlen kiépítése miatt nehézségekbe ütközik az elektromos járművekkel való közlekedés az Unióban

19 Ebben a szakaszban a közös szabványok megállapítására, az elektromos töltőinfrastruktúra tagállami kiépítésének koordinálására és támogatására, valamint az előrehaladás nyomon követésére irányuló bizottsági fellépés eredményességét vizsgáljuk meg.

Nincsenek a töltőinfrastruktúrára vonatkozó egyértelmű és koherens uniós célértékek

20 Az AFID-irányelvre irányuló eredeti bizottsági javaslat¹⁶ meghatározta a töltőpontok tagállamonkénti minimális számát és előírta, hogy 2020-ig uniós szinten összesen 800 000 töltőpontot kell kialakítani. A javaslatot kísérő hatásvizsgálat¹⁷ megállapította továbbá, hogy a kötelező infrastrukturális célértékek hiánya akadályozza a szakpolitika eredményességét, és a tagállamok számára biztosított széles mérlegelési jogkör akadályozhatja a konkrét és átfogó célkitűzések kielégítő megvalósítását.

21 A Bizottság javaslatát azonban a társjogalkotók nem tartották meg eredeti formájában: a 2014-ben elfogadott AFID-irányelv nem írja elő a töltőpontok minimális számát. Ehelyett a tagállamoktól „megfelelő” számú töltőpont kiépítését követelték meg (lásd: [1. háttérmagyarázat](#)). A preambulum mindössze egy indikatív jellegű ajánlott arányt említ, amelynek értelmében tíz elektromos járműre egy nyilvános töltőpontnak kellene jutnia, de nem követeli meg a földrajzi eloszlás, a népsűrűség vagy a hálózati lefedettség figyelembevételét. Ezzel szemben az irányelv meghatározza a sűrített földgáz- és a cseppfolyósított földgáz-töltő hálózat töltőpontjainak TEN-T törzshálózaton belüli ajánlott átlagos távolságát (150, illetve 400 km).

¹⁶ COM(2013) 18 final, 2013.1.24.

¹⁷ SWD(2013) 5 final, 2013.1.24.

1. háttérmagyarázat

Az AFID-irányelv villamosenergia-ellátással kapcsolatos célkitűzései (4. cikk (1) és (2) bekezdése)

- 1) A tagállamok a nemzeti szakpolitikai kereteik révén biztosítják, hogy 2020. december 31-re megfelelő számú nyilvános elektromos töltőpont kiépítésére kerüljön sor annak érdekében, hogy legalább a városi/elővárosi agglomerációkban és más sűrűn lakott területeken, illetve adott esetben a tagállamok által meghatározott hálózatokon belül biztosított legyen az elektromos járművek közlekedése. Ezen elektromos töltőpontok számát többek között a 2020 végéig nyilvántartásba vételre kerülő elektromos gépjárművek – a nemzeti szakpolitikai keretekben szereplő – becsült számának, valamint a Bizottság által kiadott legjobb gyakorlatoknak és ajánlásoknak a figyelembevételével kell megállapítani. Adott esetben figyelembe kell venni a nyilvános elektromos töltőpontok közösségi közlekedési állomásokon való létesítésével kapcsolatos különös igényeket.
- 2) A Bizottság értékeli az (1) bekezdésben szereplő követelmények alkalmazását és adott esetben javaslatot terjeszt elő ezen irányelv módosítására – figyelembe véve az elektromos járművek piacának fejlődését is – annak biztosítása érdekében, hogy 2025. december 31-ig további nyilvános elektromos töltőpontok kiépítésére kerüljön sor minden tagállamban, legalább a TEN-T törzshálózatban, a városi/elővárosi agglomerációkban és más sűrűn lakott területeken.

22 Az AFID-irányelv a nyilvános hozzáférhetőségre és a töltőpontok teljesítményére vonatkozó kritériumok meghatározását a tagállamokra bízta, és nem tesz különbséget az elektromos járművek egyes típusai között. Ez megnehezíti a pontos infrastrukturális szükségletek felmérését, a bejelentett adatok pontosságának értékelését és az országok összehasonlítását:

- a) Az AFID-irányelv alkalmazásában a nyilvános töltőpont a felhasználók számára az Unió egészében megkülönböztetéstől mentesen hozzáférhető, de a hozzáférésre különböző hitelesítési, használati és fizetési feltételek vonatkozhatnak. E fogalommeghatározás általános jellege miatt egyes tagállamok azokat a töltőpontokat tekintik nyilvánosnak, amelyek nyilvános helyeken találhatóak, és napi 24 órában, a hét minden napján hozzáférhetőek, részben nyilvánosnak pedig azokat, amelyek csak bizonyos időpontokban és használati korlátok (például a kapcsolódó parkoló, szálloda vagy bevásárlóközpont használatára vonatkozó követelmény) mellett hozzáférhetőek. Más tagállamok nem tesznek ilyen különbséget, és az összes olyan töltőpontot nyilvánosnak tekintik, amely nincs magánkézben.

- b) Az AFID-irányelv csak a normál (< 22 kW) és a nagy teljesítményű (gyors) (> 22 kW) töltőpontokat különbözteti meg, noha sok más teljesítménykategória van használatban. Lényegében a 22 kW alatti teljesítményű töltőpontokat ugyanúgy veszik figyelembe mint a 350 kW teljesítményű töltőpontokat, holott a töltési sebességeik jelentősen eltérnek egymástól.
- c) Az AFID-irányelv nem tesz különbséget akkumulátoros és hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek között, pedig töltési módjuk igen eltérő. Egy nemrégiben készült tanulmány szerint az akkumulátoros elektromos járművek a töltésükhöz egy átlagos héten csaknem négyszer több energiát használnak fel, mint a hálózatról tölthető hibridek¹⁸.

23 A TEN-T-rendelet nem tartalmaz konkrét rendelkezéseket az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozóan. A rendelet általánosságban említi az „alternatív tiszta üzemanyagok rendelkezésre állását” a TEN-T törzshálózatban, és felhívja a figyelmet arra, hogy a közúti infrastruktúra magában foglalhatja az alternatív meghajtású járművek üzemanyag-feltöltésére vagy elektromos töltésére szolgáló, az általános hálózaton található berendezéseket. Nem tesz különbséget az alternatív üzemanyagok különböző típusai között, és nem határozza meg a hozzáférhetőség fogalmát sem. Az uniós közutakra vonatkozó közelmúltbeli ellenőrzésünk¹⁹ következtetése szerint a TEN-T rendelet az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozóan nem határoz meg egyértelmű követelményeket.

24 Az alternatív üzemanyagokra vonatkozó 2017. évi bizottsági cselekvési terv²⁰ szerint a „TEN-T megközelítést hatékonyan kell alkalmazni, hogy legkésőbb 2025-re az egész Unióban kiépítsék a [...] töltőállomások [...] infrastruktúrájának gerincét. A folyosókoncepció lehetővé teszi a határokon átnyúló, nagy távolságú mobilitásban jelentkező hiányosságok azonosítását és minden érdekelt bevonását [...]”. Ugyanakkor sem az AFID-irányelv, sem a TEN-T rendelet nem határozza meg konkrétan az európai törzshálózati folyosókkal foglalkozó koordinátorok feladatát az érintett folyosók alternatívüzemanyag-infrastruktúrájának tervezésében és kiépítésében. A koordinátorok folyosókra vonatkozó 2020. évi munkaterveit megvizsgálva

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

¹⁹ „Az uniós közúti törzshálózat: az utazási idő rövidült, de a hálózat még nem kapcsolt üzemi sebességre” című 9/2020. sz. különjelentés 42. bekezdése.

²⁰ COM(2017) 652 final.

kimutattuk, hogy azok nem tartalmaznak összehasonlítható információkat, adatokat és értékeléseket az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának rendelkezésre állásáról.

A Bizottság nem tudta biztosítani, hogy a nemzeti tervek uniós szempontból egységesek és koherensek legyenek

25 Az AFID-irányelv előírta a tagállamok számára, hogy dolgozzanak ki az alternatív üzemanyagok piacának fejlesztésére irányuló nemzeti szakpolitikai kereteket. Ezekről a szakpolitikai keretokről 2016. november 18-ig kellett értesíteni a Bizottságot, és azoknak tartalmazniuk kellett az infrastruktúra kiépítésének tervét is. Noha a különböző nemzeti szakpolitikai keretek uniós szintű koherenciájának értékelését a Bizottság végzi, de az irányelv nem ad részére konkrét felhatalmazást vagy egyértelmű végrehajtási hatáskört e tekintetben, mindössze azt mondja ki, hogy segítenie kell a tagállamokat a nemzeti szakpolitikai keretokről való beszámolásban és azokon a területeken, amelyeken együtt kell működniük egymással. A Bizottság az alternatív üzemanyagokkal foglalkozó bizottságon és a Fenntartható Közlekedési Fórumon (a Bizottság és a tagállamok képviselőiből, valamint 32 szakértői szövetségből álló szakértői csoport) keresztül folytat eszmecserét a tagállamokkal.

26 A Bizottság részletes iránymutatást nyújtott a tagállamok számára a nemzeti szakpolitikai kereteik elkészítéséhez. 2017 novemberében befejezte a nemzeti szakpolitikai keretek zömének értékelését, majd 2019 februárjában elvégezte azok nyomon követését²¹. A Bizottság összességében megállapította, hogy a nemzeti szakpolitikai keretek teljessége, koherenciája és ambíciója nagy eltéréseket mutat, ami az uniós piac széttagoltságához vezethet. A Bizottság a következőket állapította meg:

- a) két tagállam (Spanyolország és Svédország) nem határozott meg a töltőpontokra vonatkozó 2020. évi célértéket, és csak a határidőt követően, a nemzeti szakpolitikai keret 2019. évi végrehajtási jelentéseiben közölt becsléseket;
- b) a bizottsági iránymutatás ugyan 2020-ra, 2025-re és 2030-ra vonatkozó infrastruktúra- és járműigények meghatározását javasolta, azonban csak 11 nemzeti szakpolitikai keret ismertetett 2025-re és 2030-ra vonatkozó célértékeket és becsléseket;

²¹ SWD(2017) 365 final, 2017.11.8.; SWD(2019) 29 final, 2019.2.13., beleértve azon négy tagállam (Görögország, Málta, Románia és Szlovénia) nemzeti szakpolitikai keretét is, amelyek nem teljesítették az értesítés eredeti, 2017. október 1-jei határidejét.

- c) a nemzeti szakpolitikai keretek célkitűzéseinek szintje jelentős eltéréseket mutatott: az elektromos járművek teljes flottán belüli becsült teljes piaci részesedése 2020-ra 0,02% és 9,22% között mozgott;
- d) csak tíz nemzeti szakpolitikai keret határozott meg olyan célértékeket, amelyek 2020-ra biztosították volna, hogy 10 elektromos járműre legalább egy nyilvános töltőpont jusson.

27 Iránymutatásában a Bizottság felkérte a tagállamokat, hogy számoljanak be a töltőpontok földrajzi eloszlásáról, feltüntetve azt, hogy azok milyen mértékben fedik le a TEN-T törzs- és az átfogó hálózatokat, azonban csak hét tagállam adott elegendő és teljes körű tájékoztatást. Noha tehát csak kevés információ állt rendelkezésre, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Közös Kutatóközpont által a töltőpontok közötti távolság megengedhető legnagyobb értékének ítélt 60 km-es kritérium figyelembevételével a TEN-T törzshálózat 2025-ig megvalósítandó lefedettsége haladást mutat. További intézkedések hiányában azonban előfordulhat, hogy a törzshálózat egyes részei minimális feltöltési infrastruktúra nélkül maradnak. A Bizottság rámutatott arra, hogy a szomszédos országok között jelentős különbségek vannak a töltőpontok sűrűségét tekintve, és 14 olyan tagállampárra mutatott rá, ahol a határokon átnyúló folytonosság tekintetében problémák tapasztalhatóak.

28 Az AFID-irányelv előírja a Bizottságnak, hogy az egyes tagállamok által nemzeti szakpolitikai kereteikben benyújtott célértékekre és célkitűzésekre vonatkozó információkat tegyen közzé, illetve rendszeresen aktualizálja azokat. A tagállamoknak 2019 novemberéig kellett beszámolniuk a célértékeik teljesítése terén elért eredményekről, a Bizottságnak pedig 2020 novemberéig kellett értékelnie ezeket a beszámolókat. Az értékelés egyik célja az volt, hogy információt szolgáltatson az AFID-irányelv 2020 végéig elvégzendő felülvizsgálatához. Ellenőrzésünk idején azonban a Bizottság értékelése még nem fejeződött be, mivel számos tagállam jelentős késéssel nyújtotta be beszámolóját. A Bizottság szerint az AFID-irányelv felülvizsgálata (értékelés és hatásvizsgálat) még mindig folyamatban van, és az irányelv átdolgozására irányuló javaslat elfogadására 2021 júniusáig kerülhet sor.

A töltőhálózat bővül, de az Unión belül jelentős eltéréseket mutat a kiépítettség

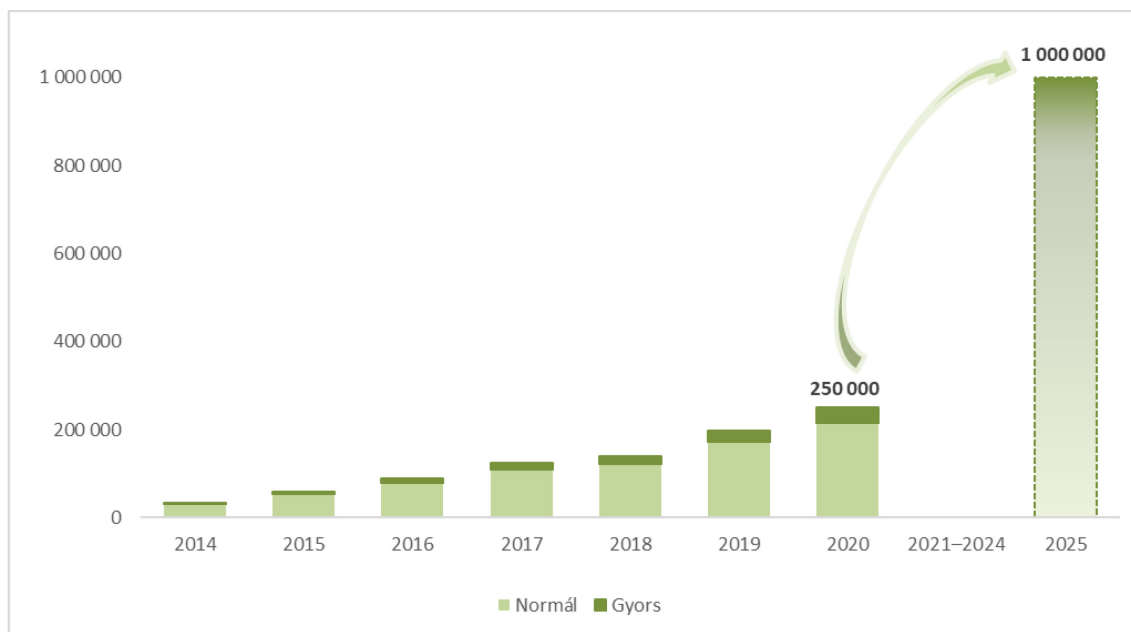
29 Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozó 2017. évi cselekvési tervében a Bizottság úgy becsülte, hogy a nyilvános töltőpontok száma az akkori 118 000-ről 2020-ra 440 000-re, 2025-re pedig mintegy 2 millióra nőne. A 2019. évi zöld megállapodás aktualizálta, 1 millió nyilvános töltőpontra módosította a 2025-re

vonatkozó becslést. A 2020. évi fenntartható és intelligens mobilitási stratégia megállapítása szerint 2030-ra 3 millió nyilvános töltőpontra van szükség.

30 Ugyanakkor továbbra is jelentős bizonytalanság övezi ezeket a becsléseket és azt, hogy mit kell tenni a kitűzött célértékek elérése érdekében. Az Unió nem dolgozott ki az elektromos közlekedésre vonatkozó átfogó stratégiai ütemtervet, illetve a járművekre, az infrastruktúrára, a hálózatokra, az akkumulátorokra, a gazdasági ösztönzőkre, a nyersanyagokra és a digitális szolgáltatásokra vonatkozó integrált szakpolitikát. Úgy gondoljuk, hogy egy ilyen dokumentumnak tartalmaznia kellene a nyilvános töltőpontok szükséges számára, típusára és sűrűségére vonatkozó becsléseket, valamint az összköltséget. Ezeknek a becsléseknek figyelembe kell venniük az olyan tényezőket, mint az akkumulátoros és a hálózatról tölthető hibrid elektromos járművek becsült részaránya – mivel ezek töltési szükségletei eltérőek –, a hálózati kapacitás, valamint a menettávot meghatározó akkumulátorkapacitás alakulása.

31 A [2. ábra](#) azt mutatja be, hogy az EU-27 országokban és az Egyesült Királyságban a nyilvános töltőpontok száma a 2014. évi mintegy 34 000-ről 2020 szeptemberére 250 000-re nőtt (ebből 14% volt az AFID-irányelv szerinti „nagy teljesítményű”, tehát 22 kW-nál nagyobb teljesítményű töltő). Ez jóval kevesebb a 2017. évi cselekvési tervben szereplő 440 000 töltőpontnál. Ha az infrastruktúra kiépítése továbbra is a 2014–2020-as időszak tendenciáját követi, akkor jelentős a kockázata annak, hogy 2025-re nem teljesül az 1 millió nyilvános töltőpontra vonatkozó célérték. A különbséget pótlásához évente 150 000, tehát hetente körülbelül 3000 új töltőpont létesítésére lesz szükség.

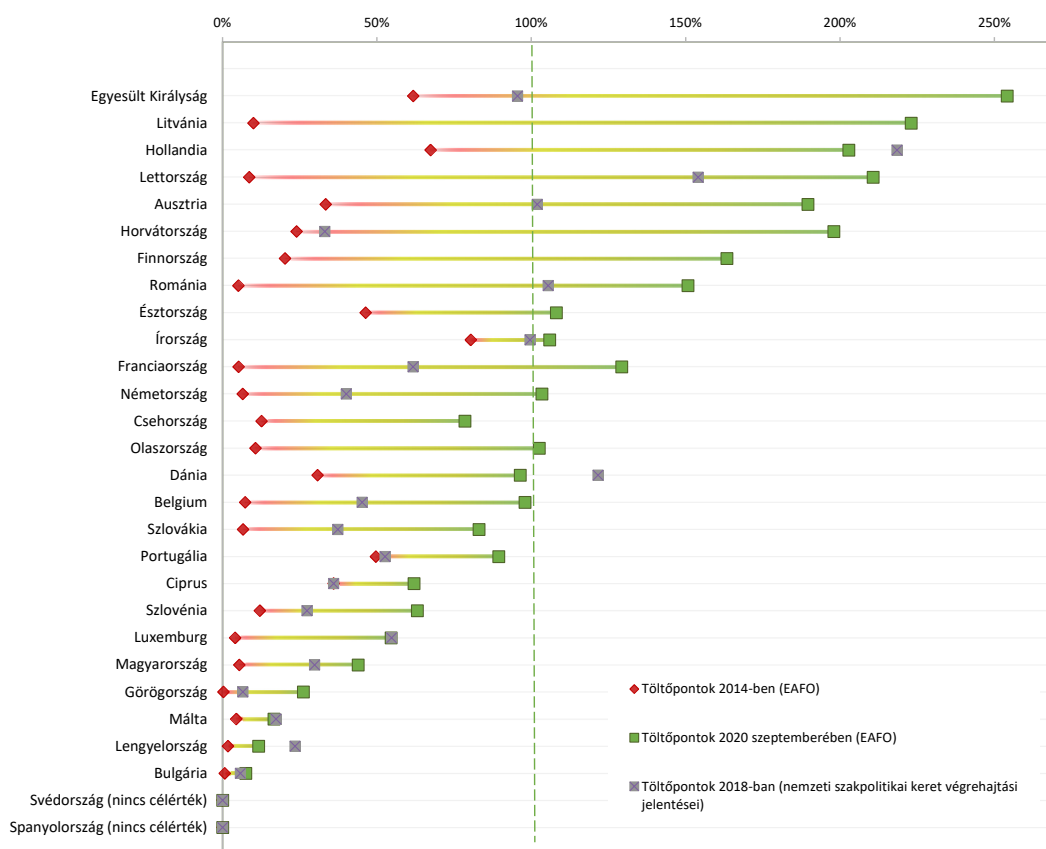
2. ábra. Töltőpontok (EU-27 és az Egyesült Királyság) és a zöld megállapodás célértékei



Forrás: Európai Számvevőszék, az EAFO 2020. szeptemberi adatai alapján (köribelül 4100 Tesla töltő nélkül).

32 A nemzeti szakpolitikai keret Bizottsághoz benyújtott 2019. évi végrehajtási beszámoló szerint 2018-ra öt tagállam már teljesítette a nemzeti szakpolitikai keretében a töltőpontok tekintetében 2020-ra meghatározott célértéket. Ezzel szemben 12 tagállam a célértékeknek még az 50%-át sem érte el. Ezen adatok bővítése és a töltőpontok kiépítésére vonatkozó minél frissebb adatok kinyerése érdekében, elemeztük az Alternatív Üzemanyagok Európai Megfigyelőközpontjának (EAFO) 2020. szeptemberi adatait (lásd: **3. ábra**). Az adatok azt mutatják, hogy a tagállamok között jelentős különbségek vannak a töltőinfrastruktúra kiépítése terén: néhány nagymértékben túlteljesítették a nemzeti szakpolitikai keretben eredetileg kitűzött célértékeket, mások pedig jelentősen lemaradtak. Az egyes tagállamok által elért készenléti szint 2020 szeptemberében a 7% (Bulgária) és 12% (Lengyelország), illetve a több mint 200% (Litvánia, Lettország és Hollandia) között változott. Összességében három hónappal a 2020. decemberi határidő előtt 12 tagállam teljesítette célértékeit, nyolc pedig 75%-os megvalósítási szint alatt volt. 13 tagállam nem teljesítette az AFID-irányelv indikatív jelleggel előírt arányát, amely 10 elektromos jármű esetében legalább egy nyilvános töltőpontot jelent.

3. ábra. Töltőpontok és a nemzeti szakpolitikai keretek 2020-as célértékei (EU-27 és az Egyesült Királyság)



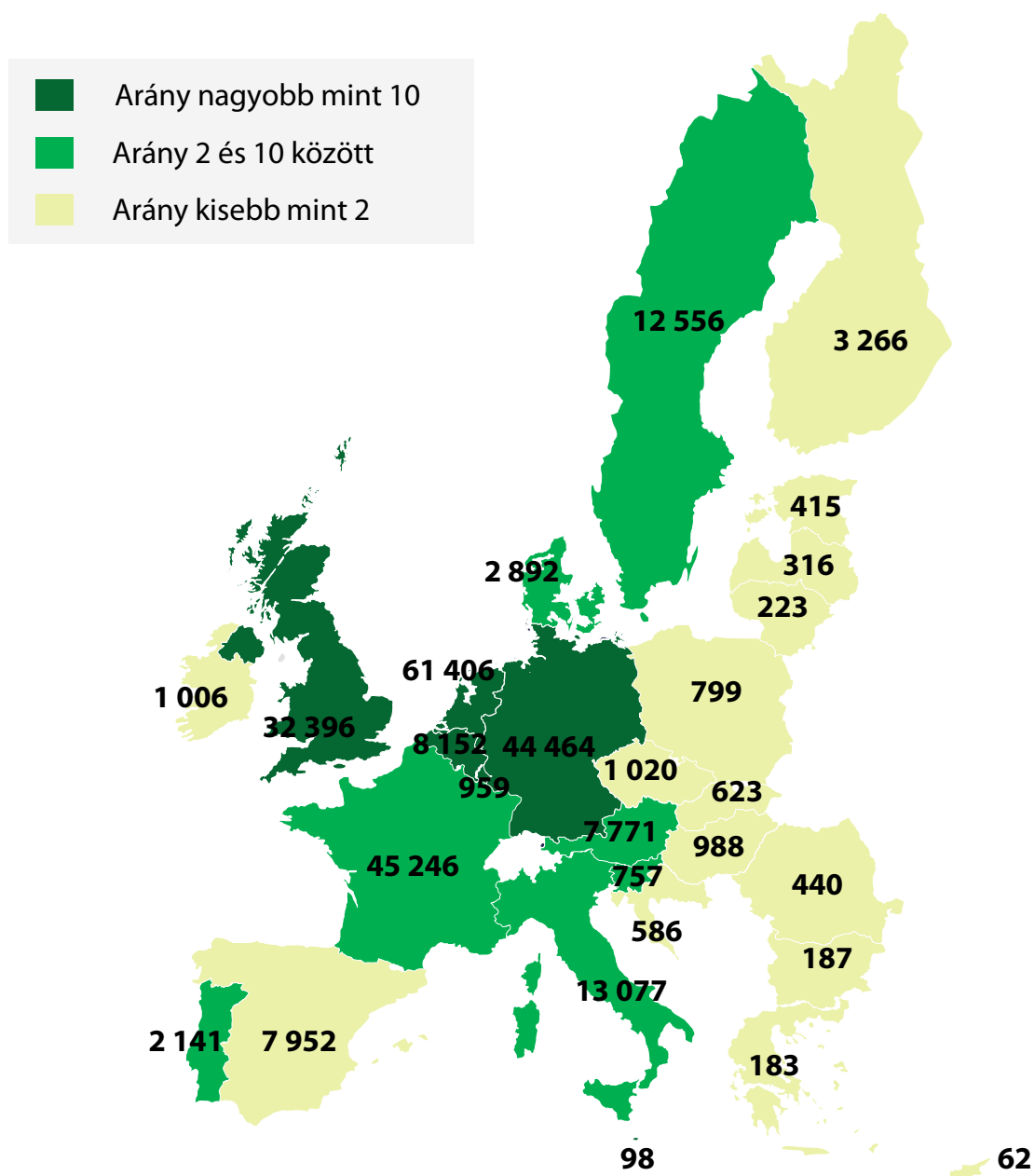
Forrás: A 2014. évi töltőpontadatok esetében az EAFO; a 2018. évi töltőpontadatok esetében a nemzeti szakpolitikai keret végrehajtási beszámoló (Csehországról, Észtországról, Finnországról, Olaszországról és Litvániáról nincs adat); a 2020. szeptemberi töltőpontadatok esetében az EAFO (a Hollandiára vonatkozó adatok a Holland Vállalkozási Ügynökségtől származnak).

33 Találtunk néhány eltérést a nemzeti szakpolitikai keretek végrehajtási jelentéseiben szereplő adatok és az EAFO adatai között, főként azért, mert a nyilvánosan elérhető töltőpontok meghatározása és számbavétele nem egyértelmű (lásd: 22. bekezdés). Az EAFO-adatok például nyilvános és részben nyilvános töltőpontokat is magukban foglalnak, a tagállami beszámolók azonban nem következetesek e tekintetben. Hollandiában az EAFO 61 534 töltőpontról számol be, ezek közül azonban csak 36 187 volt teljes mértékben nyilvános, a fennmaradó töltőpontok pedig csak részben nyilvánosak. Következtetéseket tártunk fel Dánia, Luxemburg és Lengyelország esetében is, amelyek a nemzeti szakpolitikai keretek végrehajtási jelentéseiben 2018-ra vonatkozóan ellentmondásos módon több töltőpontot tüntetnek fel, mint amennyiről az EAFO 2020 szeptemberében beszámolt.

34 A töltőinfrastruktúra egyenlőtlen kiépítését mutatja be a 4. ábra is, amelyen az egyes tagállamok töltőpontjainak teljes száma és azok sűrűsége látható. Jelentős

különbségek mutatkoznak a tagállamok között: a sűrűség a nyugati országokban a legnagyobb, a közép- és kelet-európai országokban pedig a legalacsonyabb. Az EU-27 országain belül Németországban, Franciaországban és Hollandiában együttesen található az összes töltőpont túlnyomó többsége (69%). A töltőinfrastruktúra ilyen egyenlőtlen kiépítése nem segíti elő az elektromos járművek Unión belüli közlekedését.

4. ábra. A nyilvános töltőpontok száma és a töltőpontok aránya 100 km² szárazföldi területre vetítve (EU-27 és az Egyesült Királyság)



Forrás: Európai Számvevőszék, az EAFO (a töltőpontok száma 2020 szeptemberében) és az Eurostat (földterület) adatai alapján.

A közös uniós csatlakozószabvány széles körben elterjedt

35 Világszerte több különböző töltési szabvány, illetve töltőcsatlakozó létezik (további részletekért lásd: [II. melléklet](#)). A közös uniós csatlakozószabványok kialakítására törekedve az AFID-irányelv előírta, hogy az interoperabilitás biztosítása érdekében az uniós töltőpontokat váltóáram esetében legalább a 2. típusú szabvány, egyenáram esetében pedig a kombinált töltőrendszer (CCS) szabvány szerint kell kialakítani.

36 Az AFID-irányelv 2014. évi elfogadása óta az uniós töltőállomások zöme váltóáramú töltésre a 2. típusú szabványt alkalmazza, és a CCS-szabvány egyre elterjedtebb az egyenáramú töltés esetében. Az elektromos járművek használói ezért fokozatosan egyre összehangoltabb hozzáféréssel rendelkeznek a különböző töltőhálózatokhoz (az elektromos járművek töltésével kapcsolatos saját tapasztalatainkat illetően lásd még: [2. háttérmagyarázat](#)). Az EAFO adatai szerint a CCS-szabványt használó egyenáramú töltőpontok aránya az AFID-irányelv elfogadása óta megduplázódott, a 2014. évi 26%-ról 2020-ra 51%-ra nőtt. Számos töltőpont-üzemeltető – több fogyasztó elérése érdekében – ruház be többszabványú (CCS, CHAdeMO és 2. típusú) töltőbe, és ezek a beruházások jogosultak a CEF-finanszírozásra (lásd: [2. kép](#)). A CEF nem támogatja a kizárólagos, jogvédett töltőhálózat részét képező Tesla állomásokat, amelyeket jelenleg csak a Tesla járművek vezetői használhatnak.

37 A járművek szempontjából az európai piacon valamennyi elektromosjármű-gyártó a váltakozó áramú töltés esetében a 2. típusú szabványt alkalmazza. Az egyenáramú töltés esetében a legtöbben már átálltak vagy éppen átállnak a CCS-szabványra, de egyes modellek még mindig más szabványokat használnak.

2. kép. A CEF által finanszírozott, többszabványú (CHAdeMO, CCS, 2. típus) töltő



Forrás: Európai Számvevőszék.

Az Unió belüli közlekedés azonban továbbra is nehézségekbe ütközik a harmonizált fizetési rendszerekre vonatkozó minimumkövetelmények és a felhasználói tájékoztatás hiánya miatt

38 Az elektromobilitási töltőrendszer több szereplőt foglal magában, akiknek kommunikálniuk kell egymással. Ide értendők a töltőpontok üzemeltetői (feladatuk a töltőpontok telepítése és karbantartása) és a mobilitási szolgáltatók (a fogyasztókat számos mobilitási termékkel vagy szolgáltatással látják el), de az elektromos járművek használói, a járműgyártók és a hálózatüzemeltetők is. Az AFID-irányelv értelmében a töltőpontok üzemeltetői számára lehetővé kell tenni, hogy szerződéses alapon

elektromos járművek feltöltésével kapcsolatos szolgáltatásokat nyújtsanak a fogyasztóknak, más szolgáltatók megbízásából is. Ehhez a töltőpontok üzemeltetői és a mobilitási szolgáltatók közötti „barangolásos” technológiára van szükség, amely lehetővé teszi a járművezetők számára, hogy egy és ugyanazon azonosítási vagy fizetési módszert alkalmazzák, az állomások számára pedig, hogy ugyanúgy kommunikáljanak valamennyi elektromos járművel. Ehhez legalább a következők szükségesek: közvetlen (kétoldalú) vagy közvetett (barangolási csomóponton keresztül) szerződéses megállapodás az összes érintett szervezet között, internetkapcsolattal felszerelendő töltőpontok, kártyaolvasó vagy távindítási funkció, valamint interoperábilis kommunikációs protokollok.

39 Jelenleg azonban az említett szereplők közötti fizikai kapcsolattartás és információcsere több különböző kommunikációs protokollon keresztül zajlik. Nincsenek olyan, minimumkövetelmények mentén harmonizált barangolási rendszerek, amelyek révén az elektromos járművek használói egyetlen szerződéses megállapodás révén használhatnák az Unió valamennyi töltőhálózatát. Az elektromos járművek vezetői emiatt az általuk igénybe vett töltőpontok üzemeltetőitől és a mobilitási szolgáltatóktól függően több előfizetést és különböző fizetési módokat is kénytelenek igénybe venni. Ezt a problémát a Fenntartható Közlekedési Fórum nemrégiben kiadott jelentése²² is kiemelte: a jelentés megállapította, hogy bizonyos esetekben az elektromos járművek használói több szerződést is kénytelenek kötni töltési szükségleteik fedezésére. A jelentés szerint Unió-szerte igen változatos módon hajtották végre az AFID-irányelv azon követelményét, hogy valamennyi nyilvános töltőponton lehetővé kell tenni az eseti alapon történő (szerződés nélküli) feltöltést.

40 Ezenkívül a különböző kommunikációs protokollok használata a valós idejű rendelkezésre állásra, a töltési adatokra és a számlázási részletekre vonatkozó információk uniós szintű gyűjtését és átadását is akadályozza a különböző hálózatok között. A Fenntartható Közlekedési Fórum azt is megállapította, hogy bár a töltőállomások földrajzi elhelyezkedése általában tudható, azonban a hibás töltőkről vagy az adott töltőnél várakozók számáról például nem áll rendelkezésre valós idejű információ. Végezetül nehézségekbe ütközhet teljes körű tájékoztatást kapni egy töltési alkalomköltségéről, és nincs arra vonatkozó előírás, hogy a töltőpontokon fel kell tüntetni az árakat (lásd: [2. háttérmagyarázat](#)).

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

41 A helyzet javítása érdekében a Bizottság jelenleg kérelmet dolgoz ki, amelyben arra kéri az európai szabványügyi szervezeteket, hogy dolgozzanak ki új szabványokat, illetve véglegesítsék az elektromos járművek töltésével kapcsolatos teljes mértékben interoperábilis kommunikáció (beleértve a barangolást is) támogatására vonatkozó, meglévő szabványokat. Azt remélik, hogy a szabványok legnagyobb részét 2023-ig véglegesítik, majd azokat a felülvizsgált AFID-irányelv keretében elfogadják. A Bizottság egy 15 tagállamból álló csoportot is támogatott²³ az adatgyűjtés és -elemzés átfogó folyamatában, hogy így az intelligens közlekedésre vonatkozó uniós jogszabályokkal²⁴ összhangban rendelkezésre álljanak a töltőpontok helyére és elérhetőségére vonatkozó konkrét adatok.

A CEF elősegíti a kiépítést, azonban a Bizottság nem tudta biztosítani, hogy az uniós finanszírozás oda kerüljön, ahol a legnagyobb szükség van rá

42 Ebben a szakaszban megvizsgáljuk a töltőinfrastruktúra iránti igények felmérésére, illetve annak biztosítására irányuló bizottsági eljárásokat, hogy az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében nyújtott projekt támogatás oda irányuljon, ahol hozzáadott értéket teremthet és kezelheti a piaci hiányosságokat. Megvizsgáltuk ezen eljárások alkalmazásának módját, és értékeltük egy 11 infrastrukturális projektből álló minta végrehajtását.

Nem készült a CEF prioritásainak meghatározását és a projektek kiválasztását előmozdító átfogó infrastrukturális hiányelemzés

43 A CEF közlekedéssel kapcsolatos éves és többéves munkaprogramját a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság állítja össze. A többi érintett bizottsági részleggel és a tagállamokkal folytatott konzultációt követően a főigazgatóság a TEN-T politika, valamint a földrajzi és modális egyensúly figyelembevételével meghatározza a program prioritásait.

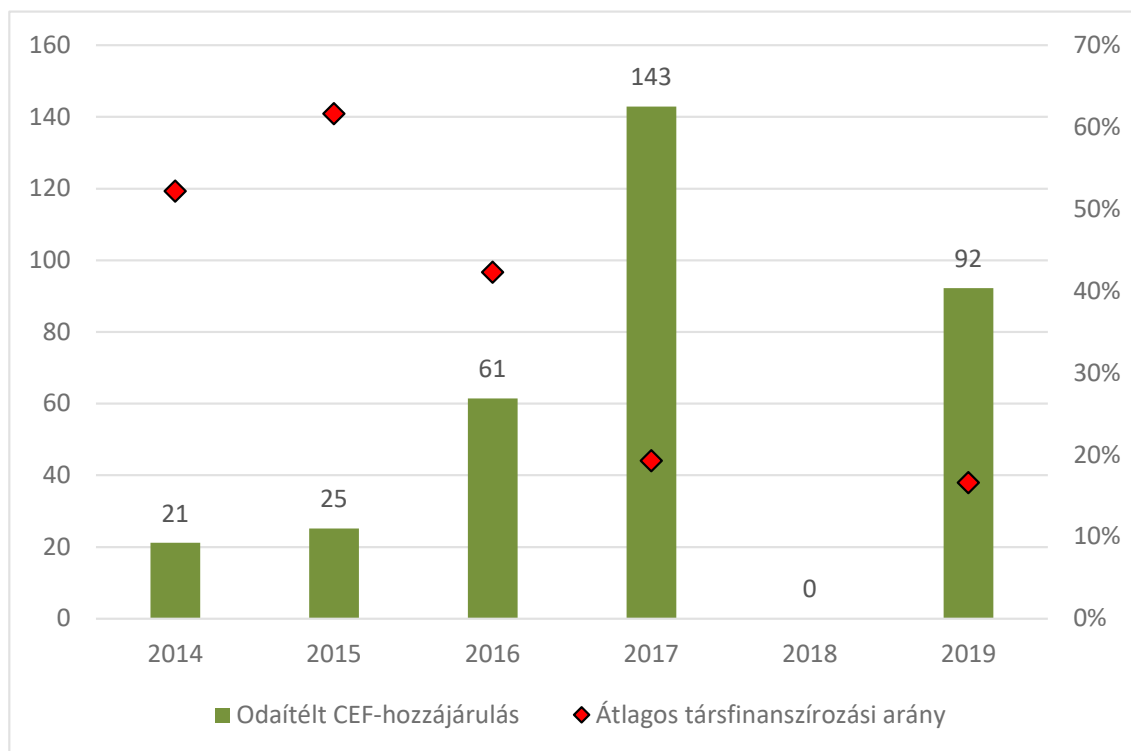
²³ *Programme Support Action on ID and Data collection for Sustainable fuels in Europe (IDACS)*. A támogatást a Bizottság C(2018) 146 final határozat értelmében nyújtották.

²⁴ Az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére vonatkozó keretről szóló 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv, és a kapcsolódó rendeletek, amelyek meghatározzák az említett irányelv alapján létrehozott nemzeti vagy közös hozzáférési pontok működését.

44 Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében nyújtott finanszírozás zöme versenypályázati felhívásokat követően vissza nem térítendő támogatás formájában valósul meg. Ezt a folyamatot az INEA irányítja, amely figyelembe veszi a többéves munkaprogramokban felvázolt prioritásokat, finanszírozási feltételeket és indikatív költségvetést. 2020 decemberéig nyolc olyan CEF-felhívás tettek közzé, amely az elektromos töltőinfrastruktúra támogatására irányult az „Innováció és új technológiák” finanszírozási prioritás keretében.

45 A szakpolitikai prioritások, valamint a CEF-támogatás formája és indikatív költségvetése a technológiai és piaci fejlemények fényében idővel változtak (lásd: [5. ábra](#)). A 2014–2016-os időszak során a támogatás közel 85%-át kísérleti infrastruktúratelepítéshez kapcsolódó tanulmányokra fordították, az általános keret 50%-os, a kohéziós régiókban pedig akár 85%-os társfinanszírozási aránya mellett. 2017 óta – a piacok kiforrottabbá válásával – a hangsúly az építési projektekre és a CEF-támogatások hitelekkel való ötvözésére (vegyes finanszírozás) helyeződött át. A legutóbbi vegyes finanszírozási pályázatok társfinanszírozási aránya alacsonyabb volt (2017-ben legfeljebb 20%, 2019-ben pedig 15%), kohéziós keretösszeg és tanulmányfinanszírozási lehetőség nélkül.

5. ábra. A CEF-ből a közúti közlekedés villamosításához nyújtott támogatás alakulása 2014 és 2019 között (millió euró)



Forrás: INEA, 2020. december. A 2018. évi pályázati felhívás nem tartalmaz előirányzatokat az alternatív üzemanyagok infrastruktúrája számára.

46 A CEF-ből az elektromos töltőinfrastruktúrához nyújtott támogatás elsősorban a TEN-T törzshálózatra irányult. A CEF-program első éveiben (2014–2016) a pályázati felhívások prioritásként kezelték a törzshálózatot és a 2017. évi felhívás ezt támogathatósági kritériumként határozta meg. Ettől eltérve a 2019. évi vegyes finanszírozási felhívás lehetővé teszi, hogy egy adott intézkedésre az infrastruktúrára előírányzott költségvetés akár 20%-át az átfogó hálózaton végzett munkálatokra fordítsák.

Nem készült átfogó infrastrukturális hiányelemzés

47 A 2014–2019-es időszakban a finanszírozási prioritások meghatározása és a finanszírozandó projektek kiválasztása során nem támaszkodtak átfogó infrastrukturális hiányelemzésre annak meghatározásához, hogy hány töltőállomásra lenne szükség, hol kellene ezeknek elhelyezkedniük, és milyen teljesítményt kellene biztosítaniuk. Az egyetlen legfontosabb támogathatósági kritérium azon a TEN-T törzshálózaton való elhelyezkedés volt, amely minden egyes tagállamot figyelembe véve mintegy 50 000 km közutat és a hálózaton található városi agglomerációkat foglal magában.

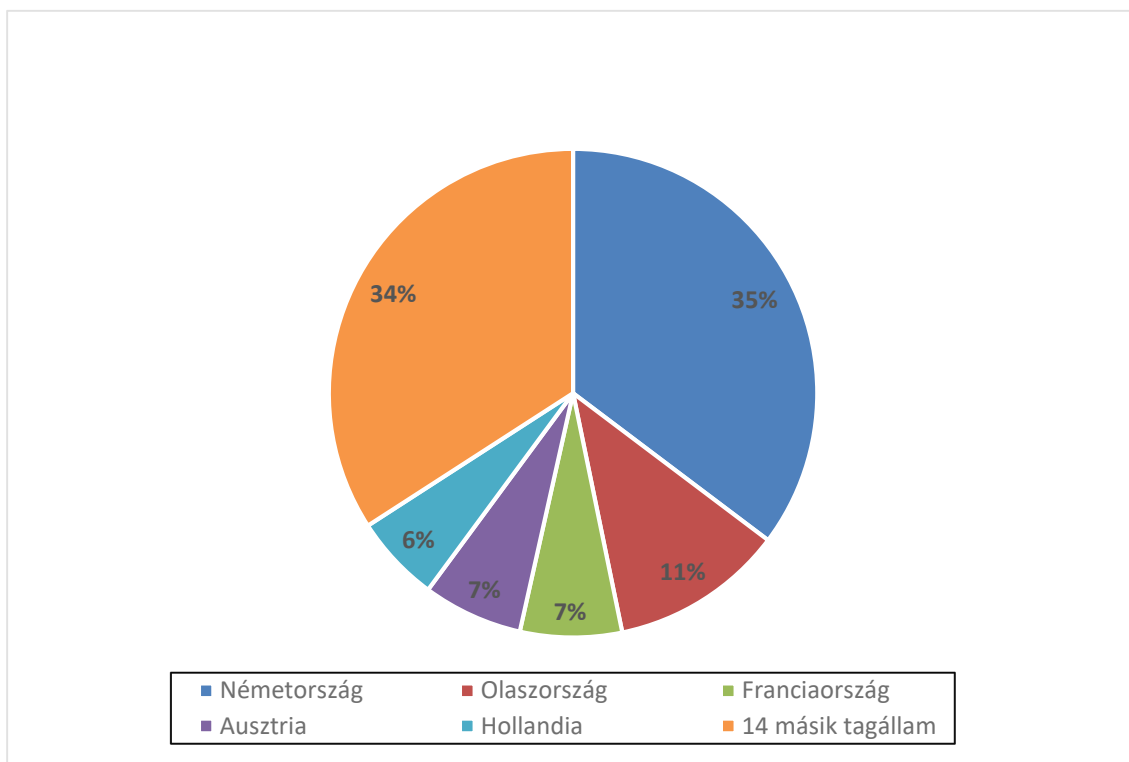
48 A CEF-finanszírozás törzshálózatra való összpontosítása összhangban van az AFID-irányelv azon követelményével, hogy 2025-ig legalább a TEN-T törzshálózaton ki kell építeni a töltőinfrastruktúrát. Ez a széles alkalmazási kör más kritériumok hiányában azonban nem tudja megakadályozni, hogy az egymással versengő töltőállomások átfedésekkel kerüljenek kiépítésre, és nem biztosítja Uniószerthe az elektromobilitást (különösen a kevésbé sűrűn lakott területek lefedettségét, ahol kisebb arányú az elektromos járművek használata).

49 Az átfogó hiányelemzés elmaradása gyengíti az INEA projektkiválasztási eljárását is, mivel így az ügynökség nem tudja felmérni a pályázók által javasolt infrastruktúra szükségességét az állomások száma, típusa és elhelyezkedése tekintetében.

50 Átfogó hiányelemzés nélkül nehéz áttekinteni az uniós szintű szükségleteket. A kedvezményezettek saját kiépítési stratégiáikat követik, amelyek értelemszerűen azokat a területeket részesítik előnyben, ahol nagyobb a kereslet és a legkedvezőbb az üzleti forgatókönyv, tehát kisebb a piaci sikertelenség kockázata. A [6. ábrán](#) látható, hogy a 11 projektből álló mintánk tanúsága szerint a CEF-finanszírozás az elektromobilitási piacok közül viszonylag kevésre összpontosult, többek között a német, olasz, francia és osztrák piacra (a széttagoltsággal kapcsolatos megjegyzésünket lásd: [34. bekezdés](#)). Ez növelheti annak a kockázatát, hogy egymást átfedő

töltőállomások kapnak finanszírozást, miközben a hálózat ellátatlanabb szakaszait elhanyagolják.

6. ábra. A CEF-finanszírozás földrajzi megoszlása tagállamonként, a mintában szereplő projektek keretében már kiépített töltőállomások alapján



Forrás: Európai Számvevőszék, a mintában szereplő 11 projekt keretében 2020 júliusáig kiépített állomások száma és elhelyezkedése, valamint a fellépéshez rendelt CEF-finanszírozás alapján.

51 A Bizottság csak a tagállamok nemzeti szakpolitikai kereteinek 2017. és 2019. évi elemzésével tudott először képet alkotni a viszonylag kevés töltőinfrastruktúrával rendelkező régiókról (lásd még: 27. bekezdés). Mindeddig azonban semmilyen hasonló kezdeti elemzést sem használtak fel arra, hogy annak alapján az uniós finanszírozást az említett régiók felé irányítsák át. Legfőbb megállapításunk, hogy a Bizottság a finanszírozási kérelmek értékelésekor nem ellenőrzi, hogy a javasolt infrastruktúra összhangban áll-e a megfelelő nemzeti szakpolitikai kerettel, illetve a TEN-T törzshálózati folyosóival foglalkozó koordinátorok munkaterveivel.

Projektek kiválasztás

52 A mintánkban szereplő 11 projektből nyolcat (47 millió euró értékű CEF-finanszírozás) a pályázók tanulmányként nyújtottak be, és azt a Bizottság is elfogadta, annak ellenére, hogy a projekt összköltségei között feltüntetett legnagyobb egyösszegű tétel az infrastruktúra tényleges kiépítésének költsége volt (34% és 72%

között). Egyes esetekben a tanulmányok több mint 200 töltőpont kiépítését foglalták magukban. Ezek a projektek mivel tanulmánynak minősültek magasabb társfinanszírozási arányra (50%) voltak jogosultak, és mentesültek a költség-haszon elemzés benyújtásának kötelezettsége alól (ami a kereskedelmi, jövedelemtermelő infrastruktúra esetében szokásos követelmény).

53 Megállapításunk szerint pontatlanok a felhívás szövegében és az INEA értékelési eljárásában foglalt azon kritériumok, amelyek annak megállapítására szolgálnak, hogy a tevékenységek tanulmánynak vagy kivitelezésnek minősülnek-e. Észrevételeztük például, hogy az INEA nem korlátozta a tanulmányba bevonható, támogatásra jogosult töltőállomások számát, illetve nem kért megfelelő indokolást a kérelmezők által javasolt számra vonatkozóan. Az említett kritériumok nélkül a Bizottság nem képes megakadályozni, hogy az ilyen projektek túllépjenek a tanulmányra vonatkozóan a CEF-rendelet 2. cikkének (6) bekezdésében meghatározott fogalom²⁵ keretein.

54 A CEF-ből társfinanszírozott beruházásokra alkalmazandó jogi keret előírja, hogy ezeket költség-haszon elemzésnek kell kísélnie, amely gazdasági életképességük igazolásához és az uniós pénzügyi támogatás modulációjához szolgál alapul²⁶. Ezek a követelmények szerepelnek a CEF pályázati felhívásaiban.

55 A Bizottság iránymutatása²⁷ szerint az innovációs ágazatban megvalósuló társfinanszírozott beruházásokra vonatkozó költség-haszon elemzéseknek egy 15–25 éves referencia-időszakra 4%-os rátával diszkontált várható pénzforgalmat kell előrevetíteniük. Az iránymutatás ugyan nem kötelező erejű, de az attól való eltéréseket megfelelően indokolni kell és alá kell támasztani. A CEF 2017. évi közlekedési vegyes finanszírozási felhívásának gyakran feltett kérdései között további iránymutatás szerepelt, amely a töltőállomásokra 15 éves referencia-időszakot

²⁵ A projekt végrehajtásának előkészítéséhez szükséges tevékenységek, például előkészületi, feltérképező, megvalósíthatósági, értékelő, tesztelő és hitelesítő tanulmányok – beleértve a szoftverekkel végzett tevékenységeket is –, valamint minden más ezt elősegítő technikai intézkedés, beleértve a kivitelezést megelőző, a projekt meghatározásához és kidolgozásához, valamint a finanszírozására vonatkozó döntésekhez szükséges olyan intézkedéseket is, mint például a helyszíni feltárásokra és a finanszírozási konstrukció előkészítésére vonatkozó lépések.

²⁶ A TEN-T rendelet 7. cikke (2) bekezdésének c) pontja és a CEF-rendelet 10. cikkének (6) bekezdése.

²⁷ Az INEA 2015 óta a pályázóknak referenciaként adja meg a Bizottság 2014 decemberében kiadott *Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects – Economic Appraisal Tool for Cohesion Policy 2014–2020* című útmutatóját.

javasolt. Az INEA 2016 óta független szakértőket bíz meg a költség-haszon elemzések értékelésével.

56 A mintánkban szereplő, kivitelezésnek minősített három projekt közül kettő esetében megállapítottuk, hogy azok megfelelő indokolás nélkül tértek el az iránymutatástól. Az előrejelzések mindkét esetben az ajánlottnál rövidebb időszakra (15 év helyett 10 évre) vonatkoztak és magasabb diszkontrátát alkalmaztak (4% helyett 10–12%). Mindkét gyakorlat jellemzően alulbecsüli a projektek későbbi éveinek pénzforgalmát, amikor a bevételek várhatóan a legnagyobbak lesznek a elektromos járművek növekvő piacán. Ezek a gyakorlatok felduzzasztják a becsült finanszírozási hiányt. Az iránymutatástól való eltérések megfelelő indoklása nélkül nem volt igazolható teljes mértékben, hogy a hiány fedezéséhez uniós finanszírozásra van szükség.

A CEF előmozdítja a kiépítést, de az általunk ellenőrzött projektek nem teljes mértékben valósítják meg célkitűzéseiket

57 A CEF 2014 óta társfinanszírozza a töltőinfrastruktúra kiépítését. Az INEA által 2015 és 2020 között aláírt támogatási megállapodások²⁸ összesen közel 19 000 töltőpont telepítéséről rendelkeznek az Unióban és az Egyesült Királyságban. A támogatási megállapodásokban a főbb minőségi követelménynek is szerepelnek: a kedvezményezetteknek be kell szerelniük az AFID-irányelvben előírt szabványos csatlakozókat, biztosítaniuk kell a napi 24 órás nyílt hozzáférést, és lehetővé kell tenniük az előfizetés nélküli eseti alapon történő töltést. Ekképp az uniós finanszírozás eredményesen előmozdítja az interoperabilitást és az irányelv követelményeinek végrehajtását.

58 Az uniós finanszírozású töltőinfrastruktúra közvetlen tesztelése végett két utazást tettünk, amelyek során elektromos járművel Németországban, Olaszországban és Franciaországban található töltőállomásokot kerestünk fel (lásd: [2. háttérmagyarázat](#)).

²⁸ A 2014–2019-ben közzétett felhívások eredményeként.

2. háttérmagyarázat

Úton a számvevők: az elektromobilitás tesztelése

A két út során az elektromos járművekkel Luxemburgból indulva mintegy 2500 km-t tettünk meg a célból, hogy felkeressünk és teszteljünk 10 olyan társfinanszírozással készült töltőállomást, amelyeket a CEF-finanszírozás három kedvezményezettje működtet Németországban, Franciaországban és Olaszországban. Megerősíthettük, hogy a harmadik félnek minősülő mobilitási szolgáltatók számára hozzáférhető állomások esetében az interoperabilitás határokon átnyúlóan működött, mivel a luxemburgi mobilitási szolgáltatói kártyánk használatával igénybe tudtuk venni a töltőpontokat. Az általunk felkeresett valamennyi állomás kínált *ad hoc* fizetési lehetőséget. Ezt (valamennyi állomáson) alkalmazáson vagy weboldalon, illetve (több állomáson) érintéses hitel- vagy betétikártya-terminálon keresztül lehetett kezdeményezni. Egy alkalommal járművünket az autó és a töltőállomás közötti kommunikáció problémája miatt nem tudtuk feltölteni annak ellenére, hogy mindkettő a CCS-szabványt alkalmazta.



Forrás: Európai Számvevőszék.

Utazásaink során weboldalak és alkalmazások révén (pl. Google Maps, töltőpont-üzemeltetők, mobilitási szolgáltatók) valós időben hozzáfértünk az állomások helyére és elérhetőségére vonatkozó információkhoz. Az eseti alapon történő töltés árát egyértelműen feltüntették vagy az állomás termináljain, vagy az alkalmazásokban. Azt tapasztaltuk azonban, hogy az árakat különböző módokon tüntették fel (euró/kWh, euró/perc vagy euró/töltés), ez azonban nem segíti elő az AFID-irányelvben előírt összehasonlíthatóságot.

Helyszínek biztosítása

59 A CEF-finanszírozás iránti kérelmek és a támogatási megállapodások nem határozzák meg pontosan a leendő infrastruktúra helyszínét. A kedvezményezettek általában csak egy átfogó kötelezettségvállalást tesznek, amely az adott tagállamban megvalósítandó töltőállomások számát említi.

60 A projekt tényleges végrehajtása során azonban a kedvezményezettek számára komoly nehézséget jelenthet a feltételeknek megfelelő helyszínek biztosítása. A TEN-T törzshálózaton található állomásokra vonatkozó fő támogathatósági követelmény teljesítése mellett előfordulhat, hogy különféle hosszadalmas engedélyezési eljárásokkal, az autópályákon rendelkezésre álló koncessziók korlátozott számával és a többi töltőpont-üzemeltetővel folytatott erősödő versennyel is szembesülniük kell. Egyes esetekben a helyzetet tovább nehezíti az, hogy a földtulajdonosok és a villamosenergiahálózat-üzemeltetők kedvezőtlen feltételei más helyszínek keresésére kényszerítik a kedvezményezetteket.

61 Elsősorban e nehézségeknek tudható be az, hogy mind a 11 általunk vizsgált projekt végrehajtása az eredeti tervekhez képest 5–24 hónapos késedelmet szenvedett el vagy a vizsgálat időpontjában ilyen késedelemben volt. Az ellenőrzésünk idején négy projektet már befejeztek ugyan, de 5–12 hónap késéssel. E projektek közül kettőt anélkül zártak le, hogy az eredetileg vállalt eredményeket teljes mértékben megvalósították volna: a szerződésekben meghatározott 303 állomásból csak 243 (80%) lépett üzembe. A hiányosságok ezeknél is javarészt a megfelelő támogatható helyszínek biztosításának nehézségeivel magyarázhatóak.

62 A társfinanszírozott tanulmányok esetében az ilyen késedelmek és más nehézségek nem csak azt vonták magukkal, hogy az érintett infrastruktúrát nem az ütemtervnek megfelelően építették ki, hanem azt is, hogy nem minden a későbbi kiépítések során hasznosítható adatot lehetett – a tanulmány végső céljának megfelelően – a tervek szerint összegyűjteni és elemezni. A mintánkban szereplő hat kedvezményezett közül kettő készítettett olyan tanulmányokat, amelyek a 2014–2016-os pályázati felhívások nyomán megvalósuló infrastruktúra kísérleti kiépítését foglalta magában, de még a tanulmányok véglegesítése és azok eredményeiről való beszámolás előtt, a 2017. évi pályázati felhívás keretében, széles körű bevezetést célzó CEF-támogatásban is részesültek.

63 A Bizottság a tanulmányok következtetéseit nem foglalja egységes szerkezetbe és nem végzi el azok módszeres értékelését a végett, hogy azok információt szolgáltatassanak a jövőbeli projektekhez és szakpolitikai kezdeményezésekhez. Ezen

túlmenően ellenőrzésünk során nem kaptunk semmiféle tájékoztatást arról, hogy az érdekelt felek – különösen a nemzeti politikai döntéshozók és a piacra belépő más szereplők – hogyan használták fel a társfinanszírozott tanulmányok keretében készült hálózathozzájárulási terveket.

Méltányos hozzáférés és a társfinanszírozott projektek fenntarthatósága

64 Az európai strukturális és beruházási alapokra vonatkozó közös rendelkezésekkel²⁹ ellentétben a CEF szabályai nem írják elő a kedvezményezettek számára, hogy legalább meddig kell üzemben tartaniuk az infrastruktúrát. A támogatási megállapodások nem rögzítik, hogy a finanszírozott infrastruktúrát milyen hosszú ideig kell üzemeltetni (tartósság), és ezt a szempontot a Bizottság sem követi nyomon. Egy korábbi ellenőrzési jelentésünkben³⁰ kiemeltük az uniós finanszírozású infrastruktúrák tartósságával kapcsolatos kockázatokat, köztük a projektoutputok és -eredmények fenntartásával kapcsolatos problémákat. A tartósság hiánya és a projektmenedzsment ezen szempontjának figyelmen kívül hagyása csökkentheti a közsféra beavatkozásainak eredményességét (lásd: [3. háttérmagyarázat](#)).

3. háttérmagyarázat

Társfinanszírozott infrastruktúra megszüntetése

A CORRI-DOOR projekt³¹ (amelyet a CEF előtt indítottak és nem tartozott az általunk ellenőrzött mintába) 2014 áprilisa és 2015 decembere között a TEN-T éves programja keretében 50%-os 4,3 millió eurós társfinanszírozásban részesült. A projekt átfogó célja az volt, hogy előmozdítsa az elektromos járművek elterjedését Franciaországban a fő TEN-T tengelyek mentén, többek között kezdetben 200 interoperábilis és többszabványú, 50 kW-os gyorsöltőállomás kiépítésével, tesztelésével, üzemeltetésével és nyomon követésével. Nyilvános beszámolók szerint műszaki nehézségek, majd a felhasználókat érintő biztonsági kockázatot is magában rejtő két incidenst követően 2020-ban megelőző intézkedésként a projekt összesen 217 állomásából 189-et használaton kívül helyeztek³².

²⁹ Az 1303/2013/EU rendelet 71. cikke.

³⁰ „A vállalkozások termelőberuházásaihoz nyújtott uniós támogatás: legyen hangsúlyosabb a beruházások tartóssága” című 8/2018. sz. különjelentés.

³¹ TEN-T intézkedés száma: 2013-EU-92055-S.

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

65 Ezenkívül a támogatási megállapodások azt sem írják elő kellőképpen, hogy az AFID-irányelv egy másik követelményét hogyan kell alkalmazni, nevezetesen azt, hogy valamennyi felhasználó számára megkülönböztetésmentes hozzáférést kell biztosítani. Az AFID-irányelv 2. cikkének (7) bekezdése a nyilvános töltőpontot olyan pontként határozza meg, amely a felhasználók számára az Unió egészében megkülönböztetéstől mentesen hozzáférhető. A megkülönböztetéstől mentes hozzáférésre különböző hitelesítési, használati és fizetési feltételek vonatkozhatnak. A pályázatok értékelése során a Bizottság nem értékeli azt, hogy a kedvezményezett az árképzés tekintetében pontosan hogyan fogja biztosítani a megkülönböztetésmentes hozzáférést, és a társfinanszírozott állomás üzembe helyezése után az INEA sem követi nyomon, hogy a követelmény teljesül-e a gyakorlatban.

66 Különös aggodalomra adnak okot a kedvezményezettek által a különböző mobilitási szolgáltatókkal szemben támasztott olyan kereskedelmi feltételek, amelyek célja, hogy a társfinanszírozott infrastruktúrát elsősorban saját elektromosjármű-vezetői ügyfélbázisuk rendelkezésére bocsássák. Megállapításunk szerint a barangolási platformokon keresztül a minden ügyfél számára kínált közös ajánlati feltételek mellett egyes töltőpont-üzemeltetők kiválasztott mobilitási szolgáltatókkal közvetlenül kedvező feltételű, kétoldalú szerződéseket is kötnek. Ez veszélyezteti a mobilitási szolgáltatók közötti egyenlő versenyfeltételeket, és végső soron a társfinanszírozott töltőállomások végfelhasználóival szembeni egyenlőtlen bánásmódhoz vezet.

A töltőállomások használata

67 A támogatási megállapodások nem határoznak meg konkrét teljesítménycélokat a társfinanszírozott infrastruktúrára vonatkozóan, és a töltőállomás üzembe helyezését követően az INEA nem kéri be, nem gyűjti és nem elemzi módszeresen a teljesítményadatokat.

68 Felkértük a mintánkban szereplő projektek kedvezményezettjeit, hogy szolgáltatassanak adatokat a 2020 júniusáig telepített állomások használatáról. A töltések átlagos havi száma és időtartama a következő volt:

3. táblázat. A havi átlagos felhasználás

Típus	Töltések száma	Töltésenkénti időtartam (perc)
Ultragyorstöltő állomások	77	28
Gyorstöltőállomások	31	70
Normál állomások	5	123

Forrás: A kedvezményezettek adatai alapján.

69 A statisztikák összhangban vannak az általunk felkeresett kedvezményezettek által készített átfogó értékeléssel: a használati arány elmarad a várakozásoktól. Elismerjük, hogy az elektromos járművek piaca még mindig korai szakaszban tart és az elkövetkező években várhatóan jelentős növekedésnek fog indulni, de megjegyezzük, hogy a használat jelenlegi alacsony szintje növeli az e beruházásokhoz és a részükre előirányzott uniós költségvetéshez kapcsolódó fenntarthatósági kockázatokat.

Következtetések és ajánlások

70 Következtetésünk szerint az elért sikerek – az elektromos járművek töltéséhez használandó közös uniós csatlakozószabvány elterjedésének előmozdítása és a különböző töltőhálózatokhoz való hozzáférés javítása – ellenére az elektromos járművekkel való közlekedés az Unión belül továbbra is akadályokba ütközik. A töltőállomások elérhetősége országonként eltérő, a fizetési rendszerek nincsenek harmonizálva, és a felhasználók számára nem kínálnak elegendő valós idejű információt.

71 Nincsenek az elektromobilitást uniós szinten biztosító egyértelmű és egységes infrastrukturális követelmények. A hálózati lefedettség emiatt egyenetlen és több következetlenséget is mutat. A tagállamok támogatása, valamint a különböző nemzeti szakpolitikai keretek közötti koherencia és egységesség uniós szinten történő biztosítása a Bizottság feladata, de ehhez csak csekély felhatalmazással, illetve végrehajtási hatáskörökkel rendelkezik. A nemzeti szakpolitikai keretek a Bizottság saját következtetése szerint is jelentős eltéréseket mutatnak teljességük, célkitűzéseik szintje és koherenciájuk tekintetében (lásd: [20–28.](#) bekezdés).

72 A Bizottság sikeresen mozdította elő az elektromos járművek töltéséhez használandó közös uniós – 2. típusú, illetve kombinált töltőrendszerű (CCS) „Combo 2” típusú – csatlakozószabvány elterjedését. Ezeket Unió-szerte egyre szélesebb körben alkalmazzák, az elektromos járművek használói számára egyre harmonizáltabb hozzáférést biztosítva a különböző töltőhálózatokhoz. Az Unión belüli közlekedés azonban továbbra is nehézségekbe ütközik a harmonizált fizetési rendszerek és a megfelelő felhasználói tájékoztatás hiánya miatt (lásd: [35–41.](#) bekezdés).

1. ajánlás. A TEN-T hálózaton a töltőinfrastruktúrára alkalmazandó minimumkövetelmények

Az egész Unióra kiterjedő elektromobilitás céljának megvalósítása érdekében a jelenlegi jogszabályok áttekintésekor és felülvizsgálatakor a Bizottság tegyen javaslatot az elektromos töltőinfrastruktúrára vonatkozóan a TEN-T hálózaton alkalmazandó minimumkövetelményekre. Ezek a követelmények terjedjenek ki a földrajzi dimenzióra (pl. a töltőpontok közötti átlagos távolságra), valamint a nyilvános hozzáférés fogalmának jobb meghatározására, a töltőállomások típusaira, a fizetési módokra és a megfelelő felhasználói tájékoztatás mibenlétére.

Határidő: 2021 vége (az AFID-irányelv és a TEN-T rendelet felülvizsgálatakor).

73 A 2014–2020-as időszak során tapasztalt folyamatos növekedés ellenére nehézségekbe ütközik majd a zöld megállapodásban foglalt célkitűzés megvalósítása, amely szerint 2025-re 1 millió töltőpontot kell létesíteni. Az uniós elektromobilitásra vonatkozó integrált stratégiai ütemterv hiánya azzal jár, hogy továbbra is jelentős bizonytalanság övezi a pontos infrastrukturális igényeket, ami veszélyezteti a töltőinfrastruktúra sikeres és időben történő kiépítését.

74 A tagállamok között jelentős különbségek vannak a töltőinfrastruktúra kiépítettsége terén. Egyes tagállamok már túlteljesítették célkitűzéseiket, míg mások jelentős lemaradásban vannak. 2020 szeptemberében nyolc tagállam még mindig nem érte el az év végére kitűzött célértékek 75%-át. Az elektromobilitás uniós szinten továbbra is széttagolt, és jelentős különbségek vannak a töltőinfrastruktúra sűrűsége és a tagállamok elektromosjármű-tulajdonosi arányai tekintetében (lásd: [29–34.](#) bekezdés és [I. melléklet](#)).

2. ajánlás. Az uniós elektromobilitás stratégiai ütemtervének elkészítése

A Bizottság készítse az elektromos közlekedésre vonatkozó, átfogó és integrált uniós stratégiai ütemtervet, amely iránymutatást nyújt az érdekelt feleknek és a politikai döntéshozóknak a zöld megállapodásban foglalt célkitűzések és töltési infrastruktúrára vonatkozó célértékek eléréséhez.

Határidő: 2021 vége.

75 Habár a CEF-finanszírozás prioritásai, költségvetése és aránya fokozatosan javult (2014 és 2019 között), azok a szükséges töltőállomások számának, helyének és teljesítményének meghatározását illetően nem alapultak az infrastruktúra hiányosságainak átfogó értékelésén. Ilyen elemzés hiányában a Bizottság nem tudta a CEF-finanszírozást a töltőinfrastruktúrával legkevésbé ellátott területekre irányítani.

76 A CEF-finanszírozás törzshálózatra való irányítása összhangban van az AFID-irányelv azon követelményével, hogy 2025-ig legalább a TEN-T törzshálózaton ki kell építeni a töltőinfrastruktúrát. Ez a széles alkalmazási kör más kritériumok hiányában azonban nem tudta megakadályozni, hogy a CEF-finanszírozás csak korlátozott számú tagállamra összpontosuljon, és nem biztosítja az egész Unióra kiterjedő elektromobilitást, különösen az olyan területek lefedését, ahol kisebb a elektromos járművek használati aránya.

77 A 2014–2016-os időszak során társfinanszírozott tanulmányok felhasználhatóak lettek volna a töltőinfrastruktúra-szükségletek felmérésére. A Bizottság a tanulmányok következtetéseit azonban nem összesíti és nem végzi el azok módszeres értékelését avégett, hogy azok információt szolgáltatassanak a jövőbeli projektekhez és szakpolitikai kezdeményezésekhez (lásd: 63. bekezdés). Ami a kivitelezésekre irányuló pályázatokat kísérő költség-haszon elemzéseket illeti, a kedvezményezettek által alkalmazott feltételezések némelyike nem volt kellően indokolt (lásd: 43–56. bekezdés).

3. ajánlás. Infrastrukturális és finanszírozási hiányelemzés

A TEN-T törzshálózati folyosók koordinátorainak támogatásával a Bizottság készítsen infrastrukturális hiányelemzést annak meghatározására – a felülvizsgált AFID-irányelv és a TEN-T rendelet követelményeinek fényében –, hogy hol hiányoznak a TEN-T hálózaton töltőpontok, hány és milyen típusú töltőpontra van szükség. A Bizottság ezt egészítse ki finanszírozási hiányelemzéssel annak meghatározására, hogy a TEN-T hálózatnak melyek azok a szakaszai, amelyeken egyedül a piaci erőktől nem várható a szükséges infrastruktúra biztosítása. A Bizottság e két elemzés alapján alakítsa ki a CEF költségvetésére és prioritásaira vonatkozó javaslatait.

Határidő: 2021 vége.

4. ajánlás. Projektkiválasztás

A CEF-finanszírozásra benyújtott pályázatok elbírálásakor és kiválasztásakor a Bizottság:

- a) hasonlítsa össze a pályázó által javasolt infrastruktúrát az általános infrastrukturális és finanszírozási hiányelemzésekkel (lásd: 3. ajánlás);
- b) a projekt finanszírozásának szükségességét költség-haszon elemzés alapján erősítse meg, és a költség-haszon elemzésre vonatkozó bizottsági iránymutatástól való bármilyen eltérés esetén kérjen megfelelő indokolást;
- c) a kísérleti infrastruktúratelepítéshez kapcsolódó tanulmányokra vonatkozó pályázatok értékelése esetén határozzon meg objektív kritériumokat a tanulmányba felvehető töltőállomások számára, típusára és elhelyezkedésére vonatkozóan.

Határidő: 2021 vége.

78 A CEF 2014 óta támogatja az interoperábilis elektromos töltőállomások uniós telepítését. Mégis a mintánkban szereplő 11 projekt mindegyikét 5–24 hónapos végrehajtási késedelmek jellemezték. Négy befejezett projektből kettő csak részleges outputokat tudott felmutatni. Mind a késedelmek, mind a részleges outputok fő oka a megfelelő helyszín biztosításának nehézsége volt.

79 A CEF támogatási megállapodásai nem írnak elő minimális üzemeltetési időtartamot a telepítést és a projektek lezárását követően, illetve a Bizottság nem követi nyomon a támogatott infrastruktúra használatát és teljesítményét. A támogatási megállapodások nem határozzák meg kellőképpen a megkülönböztetésmentes hozzáférés követelményét sem. A töltőpont-üzemeltetők és a mobilitási szolgáltatók közötti kapcsolatra vonatkozó szabályok hiányában nincs biztosíték arra, hogy a társfinanszírozott töltőállomások minden felhasználó számára megkülönböztetésmentes hozzáférést fognak biztosítani.

80 Az INEA nem végez módszeres adatgyűjtést a társfinanszírozott állomások használatáról. A statisztikák azt mutatják, hogy ezen állomások használatának jelenlegi szintje általában alacsony (lásd: [57–69.](#) bekezdés).

5. ajánlás. A társfinanszírozott infrastruktúrához való fenntartható és méltányos hozzáférés

Javasoljuk, hogy a Bizottság:

- a) biztosítsa, hogy a töltőinfrastruktúra kiépítésére vonatkozó támogatási megállapodások tartalmazzanak egy fenntarthatósági záradékot, amely előírja, hogy a társfinanszírozott infrastruktúra a telepítést követően legalább mennyi ideig üzemeljen és álljon a felhasználók rendelkezésére.
- b) biztosítsa, hogy a töltőinfrastruktúra kiépítésére vonatkozó támogatási megállapodások tartalmazzanak a töltőpont-üzemeltetőkre vonatkozó követelményt, amely előírja, hogy valamennyi felhasználó számára ténylegesen megkülönböztetésmentes hozzáférést kell biztosítaniuk. Ez megvalósítható többek között annak előírásával, hogy a töltőpont-üzemeltetőknek olyan méltányos kereskedelmi feltételeket kell kínálniuk valamennyi mobilitási szolgáltató számára, amelyek egyértelmű, objektív és átlátható kritériumokon alapulnak és legalább meghatározott időtartamra szólnak.
- c) a kiépítés után végezzen mintavétel-, illetve kockázatalapú utólagos elemzést a támogatott infrastruktúra használatára és teljesítményére vonatkozóan.

Határidő: az a) és a b) pont esetében 2021 vége, a c) pont esetében a kiépítés után.

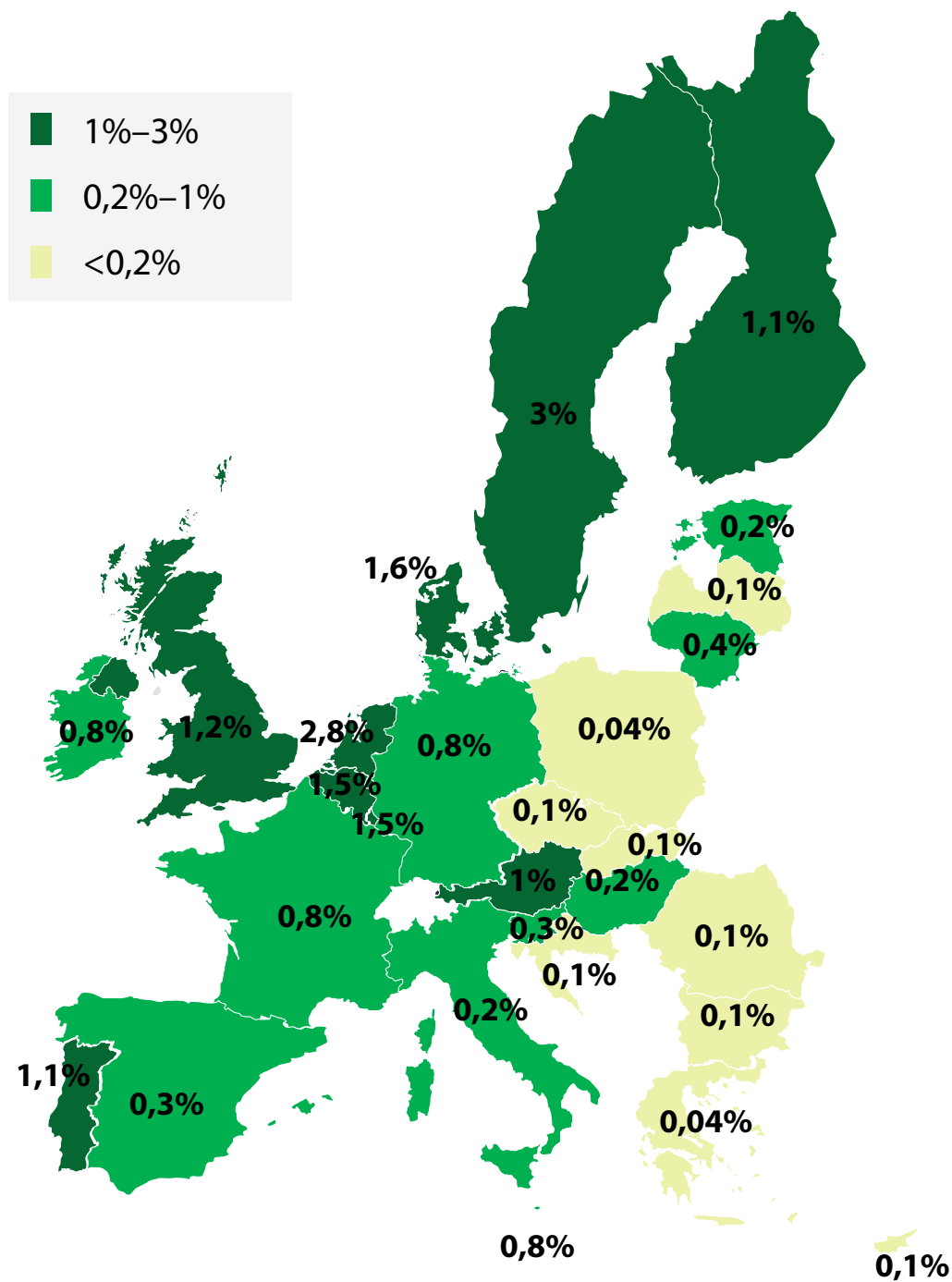
A jelentést 2021. március 3-i luxembourgi ülésén fogadta el az Iliana Ivanova számvevőszéki tag elnökölte II. Kamara.

A Számvevőszék nevében

Klaus-Heiner Lehne
elnök

Mellékletek

I. melléklet. Az elektromos járművek aránya a teljes személygépkocsi-flottában (EU–27 és az Egyesült Királyság)



Forrás: Európai Számvevőszék, az EAFO akkumulátoros és hálózatról tölthető hibrid elektromos járművekre vonatkozó 2020. szeptemberi adatai alapján.

II. melléklet. Elektromos járművek töltési szabványai

Töltési szabvány	Megjegyzések
Váltakozó áram (AC)	
1. típus	SAE J1772, elsősorban Észak-Amerikában és Ázsiában használják.
<u>2. típus (uniós szabvány)</u>	Az AFID-irányelv II. melléklete előírja, hogy az elektromos járművek váltakozó áramú töltőpontjait a kölcsönös átjárhatóság érdekében legalább az EN62196–2 szabvány szerinti dugaszoló aljzatokkal vagy 2. típusú gépjármű-csatlakozókkal kell felszerelni.
3. típus	Olaszországban és Franciaországban használják, 2012 óta nem telepítik.
Egyenáram (DC)	
4. típus (CHAdeMO)	Japánban és Európában használják. Franciaországban például valamennyi nyilvános gyorsöltőpontot 2024. december 31-ig kötelezően fel kell szerelni CHAdeMO-csatlakozóval. Ezt a szabványt többek között ezeknél az elektromosjármű-modelleknél használják: Citroën Berlingo Electric és C-Zero, Kia Soul, Mitsubishi Outlander PHEV és iMiEV, Nissan ENV-200 és Leaf, Peugeot iOn.
<u>CCS (uniós szabvány)</u>	Az AFID-irányelv II. melléklete előírja, hogy az egyenáramú töltőpontokat a kölcsönös átjárhatóság érdekében legalább az EN62196–3 szabvány szerinti kombinált töltőrendszerű (CCS) „Combo 2” típusú csatlakozókkal kell felszerelni. Ezt a szabványt többek között ezeknél az elektromosjármű-modelleknél használják: BMW i3 és iX3, Fiat 500e, Mercedes EQC, Jaguar I-Pace, Audi E-Tron, Volkswagen e-Golf és ID.3, Tesla Model 3, Porsche Taycan.

Forrás: Európai Számvevőszék.

Betűszavak és rövidítések

AFID: Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló irányelv

CBA: Költség-haszon elemzés

CEF: Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz

CCS: Kombinált töltési rendszer

DG MOVE: Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság

EAFO: Alternatív Üzemanyagok Európai Megfigyelőközpontja

EV: Elektromos jármű

INEA: Innovációs és Hálózati Projektek Végrehajtó Ügynökség

NPF: Nemzeti szakpolitikai keret

TEN-T: Transzeurópai közlekedési hálózatok

Glosszárium

Alternatív Üzemanyagok Európai Megfigyelőközpontja: Az Unió online portálja, amely tájékoztatást és híreket nyújt az alternatív üzemanyagokról és a töltőállomások elhelyezkedéséről.

Biogáz: A szerves anyagok anaerob baktériumok általi lebontása során keletkező és bioüzemanyagként használt, természetesen előforduló gáz.

Bioüzemanyag: Száraz szerves anyagokból vagy éghető növényi olajokból előállított üzemanyag.

Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz: Az energetikai, közlekedési, valamint az információs és kommunikációs technológiai ágazatok számára fenntartható és összekapcsolt infrastruktúra megteremtéséhez pénzügyi támogatást nyújtó eszköz.

Európai zöld megállapodás: A 2019-ben elfogadott uniós növekedési stratégia, amelynek célja, hogy 2050-re klímasemlegessé tegye az Uniót.

Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia: 2020-ban javasolt uniós stratégia, amelynek célja, hogy egy versenyképesebb, biztonságosabb, hozzáférhetőbb és megfizethetőbb közlekedési rendszer révén 2050-re 90%-kal csökkentse a közlekedéssel kapcsolatos kibocsátásokat.

Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz: A Covid19-világjárvány gazdasági és társadalmi hatásainak enyhítését és a helyreállítás ösztönzését célzó uniós pénzügyi támogatási mechanizmus, amely ugyanakkor a zöld és digitális átalakulást is előmozdítja.

Innovációs és Hálózati Projektek Végrehajtó Ügynökség: A TEN-T program, illetve az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz, a Horizont 2020 és a Marco Polo 2007–2013 egyes részeinek technikai és pénzügyi végrehajtásáért felelős uniós ügynökség.

Kohéziós régió: A Kohéziós Alapból való támogatásra jogosult régió, amelyben az egy főre jutó bruttó nemzeti jövedelem nem éri el az uniós átlag 90%-át.

Mobilitási szolgáltató: Olyan szervezet, amely számos mobilitási terméket vagy szolgáltatást nyújt a fogyasztóknak, többek között töltőkártyákat, és fizetési vagy navigációs szoftvereket.

Többéves pénzügyi keret: Az Unió általában hét évre szóló kiadási terve, amely hat fő fejezetben határozza meg a prioritásokat (szakpolitikai célkitűzések alapján) és a felső határokat. Ez biztosítja azt a struktúrát, amelyen belül meghatározzák az éves uniós

költségvetéseket, az egyes kiadási kategóriák kiadásainak korlátozásával. A jelenlegi TPK a 2021–2027-es időszakot öleli fel.

Töltőpont üzemeltetője: Az elektromos járművek töltőpontjainak telepítéséért és karbantartásáért felelős vállalkozás.

Transzeurópai közlekedési hálózatok: A transzeurópai közlekedési hálózatokra vonatkozó politika végrehajtása során végrehajtott közúti, vasúti, légi és vízi infrastruktúrafejlesztési projektek összessége, ideértve a nagy sebességű vasúti hálózatot, a műholdas navigációs rendszert és az intelligens közlekedésirányítási rendszereket.

Üvegházhatású gáz: A Föld légkörében található gázok – többek között szén-dioxid és metán –, amelyek sugárzást nyelnek el és bocsátanak ki, csapdába ejtik a hőt, és az ún. „üvegházhatás” révén felmelegítik a Föld felszínét.

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG VÁLASZAI AZ EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK KÜLÖNJELENTÉSÉRE: „AZ ELEKTROMOS JÁRMŰVEK TÖLTÉSÉRE SZOLGÁLÓ INFRASTRUKTÚRA: NOHA TÖBB A TÖLTŐÁLLOMÁS, AZ EGYENETLEN ELOSZLÁS MEGNEHEZÍTI AZ UTAZÁST AZ UNIÓN BELÜL”

ÖSSZEFOGLALÓ

III. Az alternatív üzemanyagok és járművek területén az európai szabványügyi szervezetek feladata a közös szabványok kidolgozása. A Bizottság az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló irányelv (AFID) értelmében felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén átülteti ezeket a szabványokat az uniós jogba, amikor azokról megállapodás születik.

V. A Bizottság az AFID-irányelv értelmében nem jogosult az infrastruktúra kiépítésének koordinálására a tagállamokban. Ez a tagállamok kizárólagos hatáskörébe tartozik.

VII. A Bizottság úgy véli, hogy az ügyfélközpontú pénzforgalmi szolgáltatások innovációjának biztosítása érdekében bizonyos fokú rugalmasságra van szükség a töltőpontok üzemeltetői és a mobilitási szolgáltatók esetében. A Bizottság úgy gondolja, hogy közös minimumszabályokat kellene megállapítani az eseti alapon történő bankkártyás fizetésekre vonatkozóan.

A Bizottság arra is rámutat, hogy az EU egészében továbbra sincs elegendő olyan töltőállomás-üzemeltetőkből és mobilitási szolgáltatókból, amelyek a felhasználói igényeknek megfelelően, „barangolás” keretében jelentős földrajzi területeket lefedő, sűrű hálózatokat kínálnak.

VIII. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) forrásait 2014 és 2016 között elsősorban „kísérleti fellépések” formájában különítették el az elektromosjármű-hálózatok kiépítésére annak érdekében, hogy támogassák az élenjárókat a hálózat – különösen a gyorsító infrastruktúra – kezdeti kiépítésében, és teszteljék a piacot azzal a céllal, hogy támogassák a tömegpiac gyors kialakulását.

2017-től az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében zajló fellépések az infrastruktúra széles körű kiépítését célozták, alacsonyabb uniós támogatási aránnyal.

A magánvállalatok döntenek arról, hogy egy adott területen töltőállomást hoznak létre az állomások használatának optimalizálása érdekében. Az uniós finanszírozás lehetővé tette az elektromos járművek infrastruktúrájának gyorsabb kiépítését. Uniós támogatás hiányában a magánvállalatok valószínűleg csak a „legvonzóbb” helyszíneken hoztak volna létre állomásokat.

Hasonlóképpen az is indokolja az uniós támogatás iránti további igényt, hogy az élenjárók bizonyos esetekben késtek a kiépítéssel.

A Bizottság az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére irányuló stratégiai cselekvési tervet dolgoz ki. Emellett jogalkotási javaslatokat készít elő az AFID- és a TEN-T-jogszabályok felülvizsgálatára. A Bizottság a CEF2-rendeletre irányuló javaslatában előírta, hogy a CEF2 keretében az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséhez nyújtott pénzügyi támogatás a TEN-T hálózaton belül azonosított hiányosságokra irányuljon.

IX. A Bizottság elfogadja az ajánlásokat, és hivatkozik az 1–5. ajánlásra adott válaszáira.

BEVEZETÉS

02. A Bizottság megjegyzi, hogy a különböző alternatív üzemanyagok alacsonyabb szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagoknak minősülnek, de nem fogják megvalósítani a karbonsemleges gazdaságra való áttéréshez szükséges kibocsátáscsökkenést. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégiával összhangban a fő célkitűzés az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes járművek elterjedésének biztosítása.

09. Az alternatív üzemanyagok és járművek területén az európai szabványügyi szervezetek feladata a közös szabványok kidolgozása. Amikor megállapodás születik a szabványokról, a Bizottság az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló irányelv értelmében felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén átülteti azokat az uniós jogba. A Bizottság ezen túlmenően a tagállami töltőinfrastruktúra kiépítésére vonatkozó követelményeket javasol (a töltőinfrastruktúra rendelkezésre állása a villamos energiáról szóló irányelvnek megfelelően elsősorban a magánpiaci szereplőket érintő kérdés) a társjogalkotóknak elfogadásra.

12. A Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz finanszírozása a tagállamok terveitől függ, amelyeket a Bizottságnak meg kell vitatnia és jóvá kell hagynia. A Bizottság nem határozhatja meg egyoldalúan a pénzügyi támogatás irányát, de előmozdíthatja szakpolitikai célkitűzéseit azáltal, hogy a társjogalkotókkal egyetértésben célértékeket határoz meg, amelynek során a fenntarthatósági vizsgálati mechanizmusok mellett és a jelentős károkozás elkerülését célzó elv figyelembevételével az éghajlatpolitikai nyomon követés megbízható módszertanaira támaszkodik.

13. A Bizottság megjegyzi, hogy a CO₂-kibocsátási előírások a gyártó teljes flottájára vonatkozó átlagértéket határoznak meg.

ÉSZREVÉTELEK

21. A Bizottság megjegyzi, hogy a Számvevőszék által javasolt intézkedések az AFID-irányelv folyamatban lévő hatásvizsgálatával összefüggésben értékelt intézkedések részét képezik.

24. A Bizottság megjegyzi, hogy a TEN-T-rendelet olyan innovációnak tekinti az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját, amelyet tesztelni és szemléltetni kell. Ez nem ír elő konkrét összehangolást a törzshálózati folyosók szintjén.

Az AFID-irányelv és a TEN-T-rendelet nem törekedett arra, hogy az európai törzshálózati folyosókkal foglalkozó koordinátorok konkrét szerepet kapjanak az alternatív üzemanyagok tekintetében.

27. A Bizottság megjegyzi, hogy a TEN-T törzshálózat mentén valóban előrelépés figyelhető meg a töltési infrastruktúra jobb lefedettsége terén – legalábbis néhány tagállamban.

A TEN-T hálózatnak azonban továbbra is vannak kiterjedt részei, amelyek egyáltalán nincsenek, vagy nincsenek megfelelően lefedve, ami nem teszi lehetővé az elektromos járművekkel való zavartalan közlekedést az EU területén. Az EU e részein nagyon kevés előrehaladás történt a 2025-ig kitűzött hálózati lefedettség elérése szempontjából.

Ezenkívül az elektromos járművek és akkumulátorok szélesebb hatósugara jóval nagyobb töltőtöltesítményt tesz lehetővé a töltőállomásokon, ezért változik a töltési szolgáltatások iránti kereslet a TEN-T hálózaton belül. A belső égésű motorral (ICE) felszerelt gépkocsikhoz hasonló utazási élmény biztosításához legalább 150 kW-os teljesítményű töltőknek kellene rendelkezésre állniuk a TEN-T hálózaton belül, ami lehetővé tenné a járművek feltöltését egy normál étkezési szünet alatt.

29. A Bizottság felhívja a figyelmet arra, hogy a töltési infrastruktúra követelményeire vonatkozó előrejelzések módosulhatnak a műszaki és piaci változások nyomán.

32. A Bizottság nyugtázza a Számvevőszék által ismertetett helyzetet, de hozzáteszi, hogy néhány tagállam felülvizsgálta a nemzeti szakpolitikai keret 2019. évi végrehajtási jelentéseiben szereplő célértékeket. Három tagállam már elérte a nemzeti végrehajtási jelentéseiben meghatározott, 2020. évi töltési célértékeket. Kilenc tagállam teljesítménye továbbra sem éri el a célérték 50 %-át. A Bizottság megjegyzi, hogy 25 tagállam nemzeti végrehajtási jelentéseinek véglegesített értékelése alapján a 2020-ra, 2025-re és 2030-ra vonatkozó célértékeket jelentős számú tagállam esetében felülvizsgálták a nemzeti végrehajtási jelentésekben a nemzeti szakpolitikai keretekben

előírányzottakhoz képest. Tizenkét tagállamban magasabb az arány, mint tíz járművenként egy töltőpont.

39. A Bizottság úgy véli, hogy az ügyfélközpontú pénzforgalmi szolgáltatások innovációjának biztosítása érdekében bizonyos fokú rugalmasságra van szükség a töltőpontok üzemeltetői és a mobilitási szolgáltatók esetében. A Bizottság úgy gondolja, hogy közös minimumszabályokat kellene megállapítani az eseti alapon történő bankkártyás fizetésekre vonatkozóan.

A Bizottság arra is rámutat, hogy az EU egészében továbbra sincs elegendő olyan töltőállomás-üzemeltetőkből és mobilitási szolgáltatókból, amelyek a felhasználói igényeknek megfelelően, „barangolás” keretében jelentős földrajzi területeket lefedő, sűrű hálózatokat kínálnak.

43. A Bizottság közös válasza a 43–50. bekezdésre

Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) forrásait 2014 és 2016 között elsősorban „kísérleti fellépések” formájában különítették el elektromosjármű-hálózatok kiépítésére annak érdekében, hogy támogassák az élenjárókat a hálózat – különösen a gyorsított infrastruktúra – kezdeti kiépítésében, és teszteljék a piacot azzal a céllal, hogy támogassák a tömegpiac gyors kialakulását.

2017-től az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében zajló fellépések az infrastruktúra széles körű kiépítését célozták, alacsonyabb uniós támogatási aránnyal. A magánvállalatok döntenek arról, hogy egy adott területen állomást hoznak létre az állomások használatának optimalizálása érdekében. Az uniós finanszírozás lehetővé tette az elektromos járművek infrastruktúrájának gyorsabb kiépítését. Uniós támogatás hiányában a magánvállalatok valószínűleg csak a „legvonzóbb” helyszíneken hoztak volna létre állomásokat.

Hasonlóképpen az is indokolja az uniós támogatás iránti további igényt, hogy az élenjárók bizonyos esetekben késtek a kiépítéssel.

Valamennyi támogatási megállapodás tartalmaz a hét minden napján 24 órában lehetővé tett, megkülönböztetéstől mentes hozzáférésre, az eseti fizetésre és az interoperabilitásra vonatkozó rendelkezéseket. Az INEA rendszeres kapcsolattartással, helyszíni látogatásokkal és éves jelentéstétellel követi nyomon ezeket a projekteket.

A Bizottság az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére irányuló stratégiai cselekvési tervet dolgoz ki. Emellett jogalkotási javaslatokat készít elő az AFID- és a TEN-T-jogszabályok felülvizsgálatára. A Bizottság a CEF2-rendeletre irányuló javaslatában előírta, hogy a CEF2 keretében az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséhez nyújtott pénzügyi támogatás a TEN-T hálózaton belül azonosított hiányosságokra irányuljon.

52. A Bizottság kiemeli, hogy az infrastruktúrával kapcsolatos egyéb projektekhez hasonlóan hasznos a kezdeti kísérletiprojekt-szakaszok támogatása. Ezek a kísérleti kiépítést magukban foglaló tanulmányok lehetővé teszik az adatok előállítását a szélesebb körű infrastruktúra későbbi kiépítéséhez.

53. A Bizottság úgy határozott, hogy infrastruktúra hiányában nem lenne jelentősége a kísérleti projektek nagyságrendje korlátozásának. A Bizottság úgy véli, hogy a tanulmányok meghatározása e korai szakaszban az adott projekt által felölelt állomások számától függetlenül történt, különösen annak érdekében, hogy meg lehessen vizsgálni a több különböző országból származó kedvezményezettekkel való, határokon átnyúló interoperabilitást.

56. A Bizottság megjegyzi, hogy a költség-haszon elemzéssel foglalkozó független külső szakértők más álláspontot fogalmaztak meg és eltérő következtetésre jutottak. A javaslatokat megvizsgáló, költség-haszon elemzéssel foglalkozó szakértők értékelésük során észrevették az iránymutatástól való eltéréseket. Ugyanakkor elfogadták a korlátozott indokolást, és az értékelésükhöz fűzött észrevételeikben azt a következtetést vonták le, hogy a választott paraméterek továbbra is

elfogadhatónak minősíthetők, a finanszírozási hiányosságok kiszámítása pedig megbízhatónak tekinthető.

59. A Bizottság emlékeztet arra, hogy az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz támogatja a TEN-T hálózatot, a TEN-T pedig egyértelmű földrajzi hatályt biztosít.

65. A Bizottság úgy véli, hogy az a rendelkezés, miszerint valamennyi nyilvánosan hozzáférhető töltőponton rendelkezésre kell állnia eseti töltési lehetőségnek, foglalkozik az összes felhasználó számára biztosított, megkülönböztetéstől mentes hozzáférés igényével; minden esetben lehetővé kell tenni, hogy szerződéskötés nélkül lehessen tölteni a járműveket.

69. A Bizottság egyetért azzal, hogy jelenleg nem túl nagy az infrastruktúra általános kihasználtsága. A Bizottság úgy véli, hogy a kezdeti szakaszban tapasztalható viszonylag alacsony kihasználtság arra utal, hogy valóban nagy szükség volt uniós finanszírozásra az infrastruktúra kiépítésének felgyorsításához, ami ösztönzően hat az elektromos járművek általános terjedésére Európában.

KÖVETKEZTETÉSEK ÉS AJÁNLÁSOK

71. A Bizottság megjegyzi, hogy az AFID-irányelv konkrét felhatalmazást ad a tagállamokkal a nemzeti szakpolitikai kereteikről folytatott konzultációra, valamint a nagyobb fokú ambíciózusság és koherencia szorgalmazására. A Bizottság az AFID-irányelv értelmében hamarosan elfogadja a nemzeti végrehajtási jelentések értékeléséről szóló jelentését, amely a tagállamoknak szóló ajánlásokat is tartalmazni fog.

72. Amint azt a korábbi észrevételekben megjegyeztük, a Bizottság különösen az eseti alapon történő fizetésre vonatkozó minimumkövetelmények megállapítását mérlegeli.

1. ajánlás – A TEN-T hálózat egészében a töltőinfrastruktúrára alkalmazandó minimumkövetelmények

A Bizottság elfogadja az ajánlást.

73. A Bizottság megjegyzi, hogy bármilyen uniós szintű ütemterv esetében nehéz lesz pontosan megjelölni az infrastruktúra iránti igényeket, mivel a helyi végrehajtási feltételek jelentősen eltérnek az egyes tagállamokban és régiókban.

Az ütemterv elkészítése során más releváns üzemanyagokkal is foglalkozni kell. Az elektromos töltőinfrastruktúrát tágabb megközelítésbe kell ágyazni. A Bizottság az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére irányuló stratégiai cselekvési terven dolgozik, amely várhatóan 2021 nyarára készül el.

74. A Bizottság megjegyzi, hogy a tagállamok célkitűzései jelentős eltérést mutatnak az ambíciószint tekintetében. Vannak olyan tagállamok is, amelyek úgy vannak lemaradásban, hogy az eredetileg kitűzött cél sem volt ambíciózus.

2. ajánlás – Az uniós elektromobilitás stratégiai ütemtervének elkészítése

A Bizottság elfogadja az ajánlást.

75. Lásd a Bizottság 43–50. bekezdésre adott közös válaszát.

76. A Bizottság megjegyzi, hogy a CEF által finanszírozott projektek fokozatosan egyre több tagállamra terjednek ki.

77. Lásd a Bizottság 43–50. bekezdésre adott közös válaszát.

3. ajánlás – Infrastrukturális és finanszírozási hiányelemzés

A Bizottság elfogadja az ajánlást.

4. ajánlás – Projektkiválasztás

A Bizottság elfogadja az ajánlást.

5. ajánlás – A társfinanszírozott infrastruktúrához való fenntartható és méltányos hozzáférés

a) A Bizottság elfogadja az ajánlást.

b) A Bizottság elfogadja az ajánlást.

c) A Bizottság elfogadja az ajánlást, és annak megfelelően fog eljárni, amint elegendő minta áll majd rendelkezésre.

Az ellenőrző csoport

Ellenőrzéseinek eredményeit a Számvevőszék különjelentésekben mutatja be, amelyek egy adott költségvetési területhez kapcsolódó uniós szakpolitikákkal és programokkal, illetve az irányítással kapcsolatos kérdésekkel foglalkoznak.. Hogy ellenőrzési munkája maximális hatást érjen el, témái megválasztásakor és feladatai megtervezésekor a Számvevőszék tekintetbe veszi a teljesítmény-, illetve szabályszerűségi kockázatokat, az érintett bevétel vagy kiadás nagyságát, a várható fejleményeket, valamint a politika és a nagyközönség érdeklődését.

Ezt a teljesítmény-ellenőrzést a kohéziós, növekedési és társadalmi befogadási beruházások kiadási területeire szakosodott II. Kamara végezte Iliana Ivanova számvevőszéki tag elnökletével. Az ellenőrzést Ladislav Balko számvevőszéki tag vezette Branislav Urbanič kabinetfőnök, Zuzana Franková kabinetattasé, Helder Faria Viegas ügyvezető, Svetoslav Hristov feladatfelelős, valamint Afonso Malheiro, Rafał Gorajski, Francisco Carretero Llorente, Maria Pia Brizzi és Nils Westphal számvevők támogatásával. Nyelvi támogatás: Thomas Everett.



Ladislav Balko



Branislav Urbanič



Zuzana Franková



Helder Faria
Viegas



Nils Westphal



Svetoslav Hristov



Afonso Malheiro



Francisco Carretero
Llorente



Maria Pia Brizzi



Thomas Everett

Kronológia

Esemény	Időpont
Az ellenőrzési feladatterv elfogadása / az ellenőrzés megkezdése	2020.3.25.
A jelentéstervezet hivatalos megküldése a Bizottságnak (illetve más ellenőrzött szervezeteknek)	2021.1.21.
A végleges jelentés elfogadása az egyeztető eljárás után	2021.3.3.
A Bizottság (illetve más ellenőrzött szervezetek) hivatalos válaszainak beérkezése az összes uniós nyelven	2021.3.19.

SZERZŐI JOGOK

© European Union, 2021.

Az Európai Számvevőszék dokumentumainak felhasználását [a nyíltadat-politikáról és a dokumentumok további felhasználásáról szóló 6–2019. sz. számvevőszéki határozat](#) szabályozza.

Ellenkező rendelkezés (pl. az egyedi szerzői jogi nyilatkozatokban foglaltak) hiányában az Európai Unió tulajdonában lévő számvevőszéki tartalmak a [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\) engedély](#) alá tartoznak. Ennek értelmében a további felhasználás a forrás és a változtatások megfelelő feltüntetésével megengedett. A dokumentumok további felhasználásakor azok eredeti értelme és mondanivalója nem torzulhat. A Számvevőszék nem vonható felelősségre a továbbfelhasználás esetleges következményeiért.

Ha az adott tartalomban azonosítható magánszemélyek is érintettek (például ha egy kép a Számvevőszék munkatársait ábrázolja) vagy harmadik fél is szerepel a források között, adott esetben további szerzői jogokat is figyelembe kell venni. Amennyiben engedély kiadására kerül sor, az érvényteleníti a fenti általános érvényű engedélyt, és annak egyértelműen tartalmaznia kell a felhasználással kapcsolatos esetleges korlátozásokat.

Az olyan tartalmak felhasználásához vagy reprodukálásához, amelyek nem az Európai Unió tulajdonát képezik, közvetlenül a szerzői jog tulajdonosától kell engedélyt kérni.

Az iparjogvédelem alatt álló szoftverek és dokumentumok – pl. szabadalmak, márkajelzések, bejegyzett formatervezési minták, logók és nevek – nem tartoznak a Számvevőszék továbbfelhasználási politikájának hatókörébe, így azok engedélyét a felhasználó nem kapja meg.

Az Európai Uniónak az europa.eu címtartomány alatt található intézményi weboldalai külső oldalakra mutató hivatkozásokat is tartalmaznak. Ezek nem tartoznak a Számvevőszék hatáskörébe, ezért ajánlott elolvasni az ott közzétett adatvédelmi és szerzői jogi rendelkezéseket.

Az Európai Számvevőszék logójának használata

Az Európai Számvevőszék logója kizárólag a Számvevőszék előzetes hozzájárulásával használható fel.

PDF	ISBN 978-92-847-5744-2	ISSN 1977-5733	doi:10.2865/55417	QJ-AB-21-004-HU-N
HTML	ISBN 978-92-847-5709-1	ISSN 1977-5733	doi:10.2865/277	QJ-AB-21-004-HU-Q

Ellenőrzésünk célja annak felmérése volt, hogy a Bizottság eredményes támogatást nyújtott-e az elektromos járművek feltöltésére szolgáló, nyilvánosan hozzáférhető infrastruktúra kiépítéséhez Unió-szerte.

Megállapításunk szerint a például a közös uniós csatlakozószabvány elterjedésének előmozdítása és a különböző töltőhálózatokhoz való hozzáférés javítása terén elért sikerek ellenére az elektromos járművekkel való közlekedést az Unión belül továbbra is sok minden gátolja. A töltőállomások elérhetősége országonként eltérő, a fizetési rendszerek nincsenek minimumkövetelmények mentén harmonizálva, és a felhasználók számára nem megfelelőek az információk. Átfogó infrastrukturális hiányelemzés híján a Bizottság eddig nem tudta biztosítani, hogy az uniós finanszírozás oda kerüljön, ahol a legnagyobb szükség van rá. Az Unió még mindig messze van a zöld megállapodás azon céljától, hogy 2025-ig 1 millió töltőpont legyen elérhető, és nem rendelkezik az elektromobilitásra vonatkozó átfogó stratégiai ütemtervvel sem.

Egy sor ajánlást fogalmaztunk meg az Európai Bizottságnak, amelyek elősegíthetik a nyilvánosan elérhető töltőinfrastruktúra kiépítését az Unió egész területén.

A Számvevőszék különjelentése az EUMSZ 287. cikke (4) bekezdésének második albekezdése alapján.



EURÓPAI
SZÁMVEVŐSZÉK



Az Európai Unió
Kiadóhivatala

EURÓPAI SZÁMVEVŐSZÉK
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Telefon: +352 4398-1

Megkeresés: eca.europa.eu/hu/Pages/ContactForm.aspx

Weboldal: eca.europa.eu

Twitter: @EUAuditors