RO 2021

05

Raportul special

Infrastructura de încărcare pentru vehicule electrice:

numărul stațiilor de încărcare a crescut, dar nivelul neomogen de instalare a infrastructurii complică deplasările pe teritoriul UE

CURIA RATIONUM

CURTEA DE CONTURI EUROPEANĂ

Cuprins

	Puncte
Sinteză	I-IX
Introducere	01-13
Energia electrică ocupă o poziție proeminentă în rândul combustibililor alternativi utilizați în transportul rutier	01-07
Răspunsul UE la problema „oul sau găina?”	08-13
Sfera și abordarea auditului	14-18
Observații	19-69
În pofida unui număr mai mare de stații de încărcare și a unei armonizări la nivelul prizelor de alimentare, nivelul neomogen de instalare a infrastructurii de încărcare îngreunează deplasarea cu vehicule electrice pe teritoriul UE	19-41
Nu există ținte clare și coerente la nivelul UE privind infrastructura de încărcare	20-24
Comisia nu a fost în măsură să asigure consecvența și coerența planurilor naționale din perspectiva UE	25-28
Rețeaua de încărcare continuă să se extindă, dar există diferențe semnificative în ceea ce privește nivelul de instalare pe teritoriul UE	29-34
Standardele comune la nivelul UE privind prizele de alimentare sunt adoptate pe scară largă	35-37
Cu toate acestea, deplasările pe întreg teritoriul UE sunt în continuare complicate de absența unor cerințe minime pentru sisteme de plată armonizate și de lipsa informațiilor pentru utilizatori	38-41
Finanțarea din partea MIE promovează instalarea de infrastructură, dar Comisia nu a fost în măsură să se asigure că fondurile sunt direcționate acolo unde este cea mai mare nevoie de ele	42-69
Nu s-a realizat o analiză cuprinzătoare a deficitului de infrastructură care să stea la baza stabilirii priorităților MIE și a selectării proiectelor	43-56
MIE promovează instalarea de infrastructură, însă proiectele auditate de Curte nu își ating pe deplin obiectivele	57-69

Concluzii și recomandări **70-80**

Anexe

Anexa I – Ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de autoturisme, pentru UE-27 și Regatul Unit

Anexa II – Standarde de încărcare pentru vehiculele electrice

Acronime

Glosar

Răspunsurile Comisiei

Echipa de audit

Calendar

Sinteză

I Prin adoptarea Pactului verde european anunțat în decembrie 2019, UE urmărește în prezent să reducă cu 90 %, până în 2050, emisiile de gaze cu efect de seră generate de transporturi, comparativ cu nivelurile din 1990, în cadrul unui efort mai amplu de a se transforma într-o economie neutră din punct de vedere climatic. Un element esențial al efortului de reducere a emisiilor provenite din transportul rutier este tranziția către combustibili alternativi, cu emisii mai reduse de carbon. Dintre acești combustibili, energia electrică constituie sursa nouă cel mai frecvent utilizată, în special pentru autoturisme.

II Un factor determinant pentru tranziția la combustibili alternativi și la un parc de vehicule constituit în cea mai mare parte din vehicule cu emisii zero până în 2050 îl constituie instalarea infrastructurii de încărcare în ritm cu nivelul de adoptare a vehiculelor electrice. Obiectivul final al politicii este de a face încărcarea autovehiculelor electrice la fel de ușoară ca alimentarea rezervorului unui autovehicul tradițional, astfel încât vehiculele electrice să poată circula fără dificultăți în întreaga UE. Pentru a îndeplini acest obiectiv, UE trebuie să soluționeze următoarea problemă intercorelată: pe de o parte, nivelul de adoptare a vehiculelor electrice va fi limitat atât timp cât nu este disponibilă infrastructură de încărcare, în vreme ce, pe de altă parte, investițiile în infrastructură au nevoie de mai multă certitudine în ceea ce privește nivelurile de adoptare a vehiculelor de acest tip.

III Comisia are rolul de a ghida politica generală a UE privind combustibilii alternativi. Valoarea adăugată pe care o aduce acțiunea UE în acest domeniu decurge din faptul că infrastructura pentru combustibili alternativi este o problemă transnațională, dar statele membre individuale nu dispun de instrumentele necesare pentru a asigura coordonarea paneuropeană. Ceea ce poate face Comisia este să adopte standarde comune pentru a asigura interoperabilitatea, să coordoneze și să sprijine instalarea de către statele membre a infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice și să monitorizeze progresele înregistrate. În plus, prin intermediul Mecanismului pentru interconectarea Europei, ea oferă și sprijin financiar pentru infrastructura de încărcare a vehiculelor electrice.

IV Prezentul raport va contribui la viitoarele revizuiri ale principalelor acte legislative ale UE din acest domeniu și la activitatea de planificare și de punere în aplicare a perioadei de programare 2021-2027. El va ajuta Comisia să sprijine într-un mod mai eficace instalarea de infrastructură de încărcare accesibilă publicului pe teritoriul UE, în

special în contextul obiectivelor Pactului verde și al creșterii semnificative preconizate pentru electromobilitate (utilizarea vehiculelor electrice) în următorii câțiva ani.

V Obiectivul auditului Curții a fost de a stabili cât de eficace este sprijinul acordat de Comisie pentru instalarea la nivelul de ansamblu al UE a unei infrastructuri accesibile publicului de încărcare a vehiculelor electrice în cursul perioadei 2014-2020. Curtea s-a aplecat asupra modului în care Comisia adoptă standarde și coordonează și sprijină instalarea de către statele membre a infrastructurii de încărcare cu energie electrică, precum și asupra modului în care gestionează finanțarea din partea MIE pentru acest tip de infrastructură.

VI Curtea a obținut informații din mai multe surse, printre care Comisia, autoritățile naționale, beneficiarii de finanțare din UE și alte părți interesate. Pentru a dobândi experiență directă în calitate de utilizatori ai infrastructurii de încărcare, auditorii Curții au utilizat un vehicul electric pentru a vizita și a testa o serie de stații de încărcare cofinanțate de UE.

VII Curtea a constatat că Comisia a reușit să promoveze un standard comun la nivelul UE privind prizele de alimentare pentru încărcarea vehiculelor electrice și că utilizatorii dobândesc treptat un acces mai armonizat la diferite rețele de încărcare. Cu toate acestea, persistă o serie de obstacole care afectează circulația vehiculelor electrice pe teritoriul UE. Deși rețeaua de încărcare se tot extinde în întreaga UE, nivelul de instalare a infrastructurii este neuniform, deoarece nu există cerințe minime clare și consecvente în materie de infrastructură pentru a asigura mobilitatea electrică la nivelul UE. UE este încă departe de ținta ambițioasă din Pactul verde de un milion de puncte de încărcare până în 2025 și nu dispune de o foaie de parcurs strategică globală pentru electromobilitate. Deplasările pe întreg teritoriul UE sunt complicate și de absența unor sisteme de plată armonizate în raport cu cerințe minime și de lipsa unor informații adecvate pentru utilizatori privind disponibilitatea în timp real a stațiilor de încărcare și detaliile de plată aferente (modalități de plată și informații privind prețurile).

VIII Sprijinul financiar acordat de UE prin Mecanismul pentru interconectarea Europei a fost utilizat pe scară largă pentru a se promova instalarea de stații de încărcare interoperabile pe tot teritoriul UE. Cu toate acestea, în absența unei analize cuprinzătoare a deficitului de infrastructură, Comisia nu a fost în măsură să se asigure că fondurile din partea UE sunt direcționate acolo unde este cea mai mare nevoie de ele. În plus, Comisia nu a condiționat finanțarea pentru stațiile de încărcare de obligația de a asigura o perioadă minimă de exploatare sau de furnizarea unor asigurări că se va oferi un acces echitabil tuturor utilizatorilor de vehicule electrice. Fiecare

dintre proiectele examinate de Curte a fost afectat de întârzieri în implementare, iar unele dintre ele au obținut doar o parte din realizări. Nu în ultimul rând, Curtea a observat că ratele actuale de utilizare a stațiilor cofinanțate sunt în general scăzute, ceea ce sporește riscurile legate de durabilitate la care sunt expuse aceste investiții.

IX Pe baza acestor concluzii, Curtea recomandă Comisiei următoarele:

- să propună cerințe minime privind infrastructura de încărcare a vehiculelor electrice pentru întreaga rețea TEN-T;
- să elaboreze o foaie de parcurs strategică integrată a UE privind electromobilitatea;
- să realizeze o analiză a lacunelor în materie de infrastructură și o analiză a deficitului de finanțare;
- să utilizeze analiza lacunelor în materie de infrastructură și analiza deficitului de finanțare, precum și criterii clarificate pentru a-și consolida procesul de selectare a proiectelor;
- să includă clauze în acordurile de grant pentru proiecte cu scopul de a asigura accesul durabil și echitabil la infrastructura cofinanțată.

Introducere

Energia electrică ocupă o poziție proeminentă în rândul combustibililor alternativi utilizați în transportul rutier

01 Prin adoptarea Pactului verde european[1] anunțat în decembrie 2019, UE urmărește în prezent să reducă cu 90 %, până în 2050, emisiile de gaze cu efect de seră generate de transporturi, comparativ cu nivelurile din 1990, în cadrul unui efort mai amplu de a se transforma într-o economie neutră din punct de vedere climatic. Transporturile generează aproximativ un sfert din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din UE, în principal (72 %) prin intermediul transportului rutier[2].

02 Un element esențial al efortului de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din transportul rutier este tranziția către combustibili alternativi, cu emisii mai reduse de carbon, cum ar fi energia electrică, hidrogenul, biocombustibilii sau biogazul. Cu toate acestea, transportul rutier continuă să depindă aproape în totalitate de combustibilii fosili, aproximativ 95 % din totalul vehiculelor rutiere continuând să consume combustibili tradiționali[3]. Alături de costurile mai ridicate de achiziționare a vehiculelor, numărul insuficient de stații de încărcare și de realimentare frânează dezvoltarea pieței de combustibili alternativi.

03 UE își menține neutralitatea tehnologică, în sensul că nu favorizează un anumit tip de combustibil alternativ, dar consideră că ar trebui să existe specificații tehnice comune și că ar trebui asigurată disponibilitatea la nivelul de ansamblu al UE a tuturor tipurilor de combustibili (cu alte cuvinte, ar trebui să existe infrastructura necesară pentru aceștia). Cu toate acestea, în practică, energia electrică se află în prima linie în ceea ce privește utilizarea combustibililor alternativi în transportul rutier, în special pentru autoturisme și pentru vehiculele comerciale ușoare.

04 Potrivit Asociației Constructorilor Europeni de Automobile, 89,4 % din totalul vehiculelor noi înmatriculate în UE în 2019 funcționau cu benzină sau cu motorină, în

---

[1] COM(2019) 640 final.

[2] Documentul de lucru al serviciilor Comisiei SWD(2020) 331 final, care însoțește documentul COM(2020) 789 final: „Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă – înscrierea transporturilor europene pe calea viitorului”.

[3] COM(2017) 652 final: „Spre o utilizare cât mai largă a combustibililor alternativi – un plan de acțiune privind infrastructura pentru combustibili alternativi”.

timp ce vehiculele hibride electrice reprezentau 6 % din acest total, vehiculele electrice cu sursă de alimentare externă reprezentau 3 % și toate celelalte vehicule neelectrice care funcționează cu combustibili alternativi (de exemplu, cu gaz sau cu hidrogen), doar 1,6 %. În 2020, segmentul cu sursă externă de alimentare cu energie electrică (vehiculele electrice pe bază de baterii și vehiculele electrice hibride reîncărcabile) și-a mărit semnificativ cota de piață pe fondul unei scăderi globale a numărului de înmatriculări de autoturisme noi, ca urmare a pandemiei de COVID-19. Vehiculele electrice au reprezentat 10,5 % din înmatriculările noi în 2020. Cu alte cuvinte, unul din zece autoturisme vândute în UE în 2020 a fost un vehicul electric cu sursă de alimentare externă[4]. Producătorii de automobile estimează că producția de vehicule electrice în Europa se va multiplica de șase ori între 2019 și 2025, ajungând la peste 4 milioane de autoturisme și camionete pe an — cu alte cuvinte, mai mult de o cincime din volumele de producție de automobile din UE[5].

05 Pactul verde menționează că, până în 2025, pe drumurile europene ar trebui să circule un număr estimat de 13 milioane de vehicule cu emisii zero și cu emisii scăzute. În Strategia sa pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă din 2020[6], Comisia a stabilit un obiectiv intermediar de cel puțin 30 de milioane de vehicule cu emisii zero până în 2030, precum și obiectivul, pentru 2050, ca vehiculele cu emisii zero să constituie cea mai mare parte din parcul de vehicule, ceea ce reprezintă o creștere semnificativă față de cele aproximativ 2 milioane de vehicule electrice înmatriculate în prezent în UE. În plus, un număr tot mai mare de state membre (printre care Danemarca, Irlanda, Țările de Jos, Slovenia și Suedia) și-au anunțat intenția de a interzice vânzările de autovehicule pe bază de combustibili fosili începând cu 2030. În afara UE, în Norvegia, cea mai mare piață de electromobilitate din lume, vehiculele electrice reprezintă 15 % din totalul autoturismelor[7] (în scopuri comparative, în ***anexa I*** este prezentată ponderea vehiculelor electrice în UE și în Regatul Unit). Norvegia și-a stabilit cel mai ambițios obiectiv dintre toate țările, impunând deja pentru 2025 cerința ca toate autoturismele și camionetele ușoare noi comercializate să fie vehicule cu emisii zero.

---

[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*, iulie 2019.

[6] COM(2020) 789 final.

[7] Datele Observatorului european pentru combustibili (EAFO) din septembrie 2020.

06 Conform Strategiei UE pentru o mobilitate cu emisii scăzute de dioxid de carbon, publicate în 2016, obiectivul final al politicii este de a face încărcarea autovehiculelor electrice la fel de ușoară ca alimentarea rezervorului unui autovehicul tradițional, astfel încât vehiculele electrice să poată circula fără obstacole în întreaga UE. Spre deosebire de autovehiculele tradiționale, cea mai mare parte a vehiculelor electrice se încarcă la domiciliu sau la locul de muncă, ceea ce înseamnă că punctele de încărcare publice[8] sunt necesare pentru a-i deservi pe conducătorii auto care nu au acces la soluții de încărcare privată, precum și pe cei care călătoresc pe distanțe mai lungi. În plus, o analiză recentă a arătat că soluțiile de încărcare se vor reorienta probabil de la încărcarea la domiciliu (reprezentând aproximativ 75 % în 2020) la opțiunile publice, pe măsură ce tot mai multe persoane fără acces la soluții de încărcare la domiciliu încep să cumpere vehicule electrice[9].

07 Întrucât autonomia vehiculelor electrice este în general mai redusă – în jur de 380 km, medie calculată pentru 10 autoturisme electrice comercializate în prezent pe piață – decât cea a vehiculelor tradiționale, vehiculele electrice trebuie să fie încărcate mai frecvent. Timpul de încărcare depinde de capacitatea bateriei vehiculului și de cea a punctului de încărcare (a se vedea ***tabelul 1***). În timp ce încărcătoarele „lente” și „normale” sunt mai adecvate pentru ciclurile de încărcare la domiciliu și la locul de muncă, încărcătoarele „rapide” și „ultrarapide” sunt mai potrivite pentru autostrăzi și pentru rețelele de drumuri principale. Constrângerile impuse de autonomie și îngrijorarea privind disponibilitatea stațiilor de încărcare de-a lungul traseului pot duce la „neliniști legate de autonomie și de stat la coadă” în rândul utilizatorilor de vehicule electrice: teama că vehiculul lor nu va avea autonomie suficientă pentru a ajunge la destinație și că încărcarea poate presupune cozi lungi în cazul în care o stație este deja ocupată.

---

[8] Un *punct* de încărcare poate să deservească într-un anumit moment dat doar un singur vehicul. O *stație* de încărcare este formată din mai multe puncte de încărcare.

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

Tabelul 1 – Care sunt tehnologiile de încărcare disponibile?

Viteza și tipul încărcătorului	Putere nominală	Timpul aproximativ de încărcare*
Lent (curent alternativ monofazat)	3-7 kW	7-16 ore
Normal (curent alternativ trifazat)	11-22 kW	2-4 ore
Rapid (curent continuu)	50-100 kW	30-40 de minute
Ultrarapid (curent continuu)	> 100 kW	< 20 de minute

* Depinde, de asemenea, de capacitatea bateriei și de alte variabile.

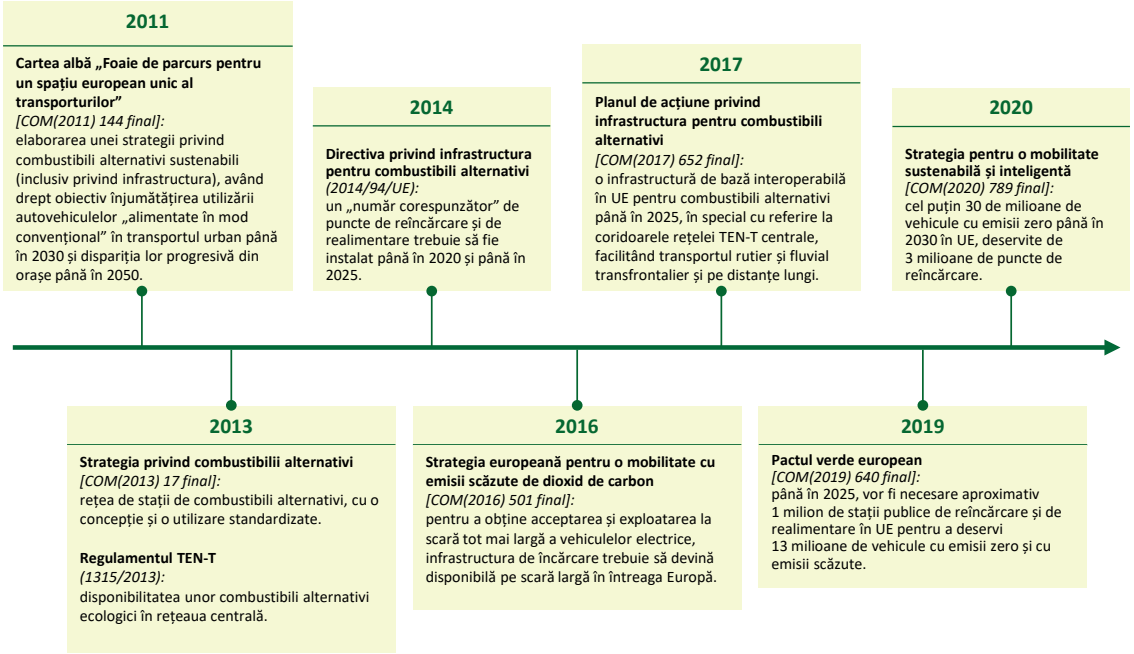
Sursa: „Recharge EU: How many charge points will Europe and its Member States need in the 2020s”, *T&E*, ianuarie 2020.

Răspunsul UE la problema „oul sau găina?”

08 Fiecare stat membru este responsabil de elaborarea și de punerea în aplicare a propriei politici interne privind combustibilii alternativi, cu respectarea cadrului stabilit de legislația UE. Aceasta poate include măsuri precum facilități fiscale sau subvenții pentru achiziționarea de vehicule electrice și pentru construirea de infrastructuri de încărcare.

09 Comisia are însă rolul de a ghida politica generală a UE privind combustibilii alternativi. Printre responsabilitățile sale se numără elaborarea și negocierea propunerilor legislative. Pactul verde este cel mai recent dintr-o serie de documente de politică ale UE privind dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (a se vedea ***figura 1***). Valoarea adăugată pe care o aduce acțiunea UE în acest domeniu decurge din faptul că infrastructura pentru combustibili alternativi este o problemă transnațională, dar statele membre individuale nu dispun de instrumentele necesare pentru coordonarea paneuropeană. Ceea ce poate face Comisia este să adopte standarde comune pentru a asigura interoperabilitatea, să coordoneze și să sprijine instalarea de către statele membre a infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice și să monitorizeze progresele înregistrate.

Figura 1 – Documentele de politică ale UE privind infrastructura pentru combustibili alternativi



Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

10 Directiva din 2014 privind infrastructura pentru combustibili alternativi[10] este un instrument esențial de politică în cadrul strategiei globale a UE de dezvoltare a infrastructurii de încărcare cu energie electrică accesibile publicului. Scopul său este de a remedia o disfuncționalitate a pieței care poate fi echivalată cu problema „oul sau găina?”: pe de o parte, nivelul de adoptare a vehiculelor electrice va fi limitat atât timp cât nu este disponibilă infrastructură de încărcare, în vreme ce, pe de altă parte, investițiile în infrastructură au nevoie de mai multă certitudine în ceea ce privește nivelurile de adoptare a vehiculelor de acest tip. Instalarea infrastructurii de încărcare în ritm cu tendințele de adoptare a vehiculelor electrice constituie o parte esențială a tranziției la combustibili alternativi.

11 Articolul 39 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul privind rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T)[11] din 2013, un instrument principal al politicii UE pentru dezvoltarea infrastructurii, prevede „disponibilitatea unor combustibili alternativi ecologici” ca cerință pentru infrastructura de transport rutier, în special în

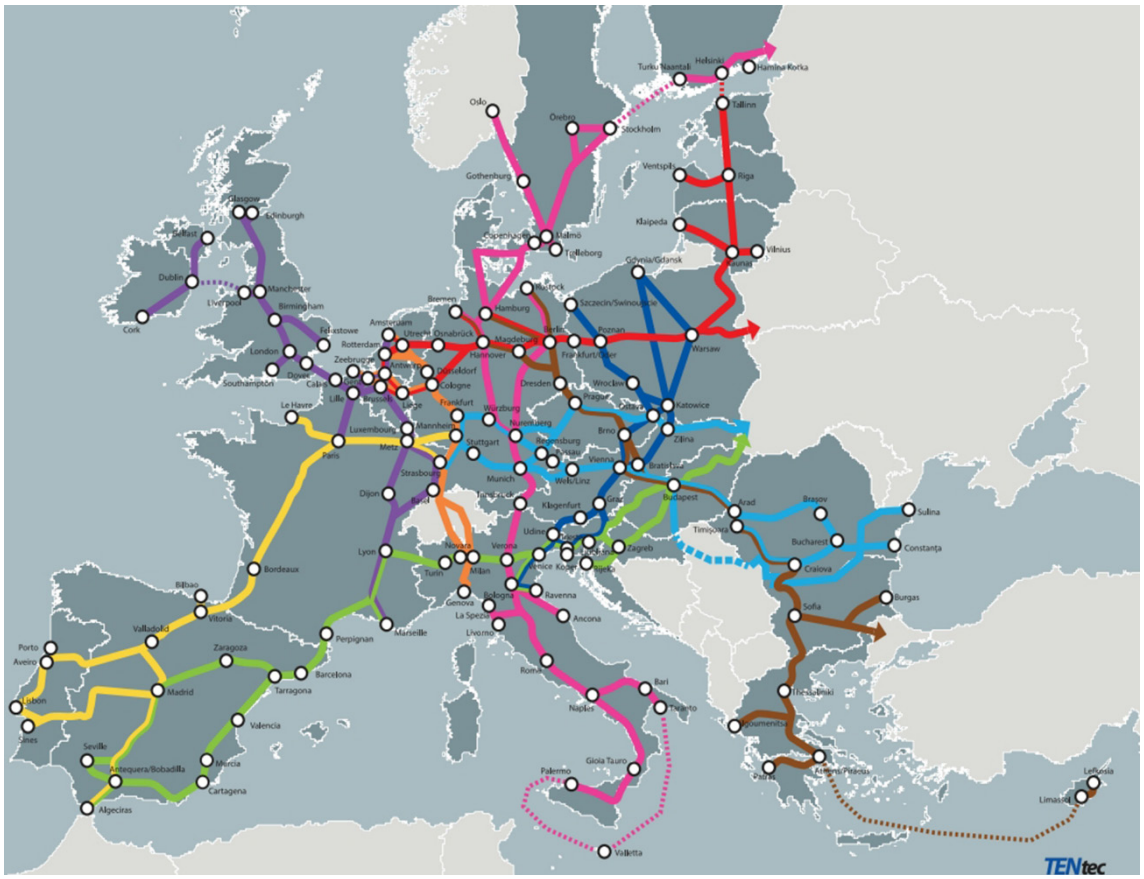
---

[10] Directiva 2014/94/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 22 octombrie 2014 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

[11] Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport.

cadrul rețelei centrale, care trebuie să fie finalizată până în 2030. Rețeaua globală, care trebuie să fie finalizată până în 2050, are obiectivul de a asigura accesibilitatea și conectivitatea tuturor regiunilor din UE. Rețeaua centrală cuprinde acele părți ale rețelei globale care au cea mai mare importanță strategică pentru atingerea obiectivelor TEN-T. Pe cei aproape 50 000 km de drumuri din cadrul rețelei centrale, nouă coridoare multimodale acoperă axele de circulație cele mai importante care traversează UE (a se vedea ***imaginea 1***). Pentru a facilita implementarea coordonată a acestora, există nouă coordonatori europeni pentru coridoarele din cadrul rețelei centrale (fiecare dintre aceștia supervizând implementarea unui singur coridor), care au fost numiți de Comisie.

Imaginea 1 – Coridoarele rețelei TEN-T centrale



Atlantic, Baltic-adriatic, Mediteraneean, Marea Nordului-baltic, Marea Nordului-mediteraneean, Orient/Est-mediteraneean, Rin-alpin, Rin-Dunăre, Scandinav-mediteraneean

Sursa: Comisia Europeană.

12 În planul său de acțiune din 2017 privind infrastructura pentru combustibili alternativi, Comisia a estimat că, până în 2020, era nevoie de o sumă de până la 3,9 miliarde de euro pentru infrastructura de încărcare a vehiculelor electrice și, începând din 2021, va fi probabil nevoie de o sumă suplimentară de 2,7 până 3,8 miliarde de euro pe an, în funcție de ponderea infrastructurii de încărcare rapidă.

Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE), gestionat direct de Comisie, oferă sprijin financiar pentru infrastructura pentru combustibili alternativi[12]. În perioada 2014-decembrie 2020, din MIE s-au acordat granturi în valoare de aproximativ 698 de milioane de euro pentru combustibili alternativi în transportul rutier (a se vedea ***tabelul 2***). Din această sumă, aproximativ 343 de milioane de euro au fost alocați pentru proiecte de infrastructură de încărcare a vehiculelor electrice sau pentru proiecte care combinau energia electrică cu alți combustibili alternativi (gaz natural comprimat, gaz natural lichefiat sau hidrogen). După 2020, sunt preconizate alte cereri de propuneri de proiecte în cadrul MIE pentru a sprijini instalarea de infrastructură publică de încărcare, ca parte a Pactului verde. În plus, în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență pentru cadrul financiar multianual 2021-2027, un punct central al planificării îl reprezintă sprijinul acordat de UE pentru construirea unui milion de puncte de încărcare publice până în 2025[13].

Tabelul 2 – Granturi din partea MIE alocate în scopul infrastructurii pentru combustibili alternativi în transportul rutier, 2014-2020 (în milioane de euro)

Tip de combustibil	Proiecte	Costuri estimate	Contribuția din partea UE	Ponderea contribuției totale a UE
Energie electrică	38	1 215	280	40 %
Gaz natural comprimat/gaz natural lichefiat	32	606	235	34 %
Hidrogen	11	416	120	17 %
Combinație energie electrică/alți combustibili alternativi	6	307	63	9 %
Gaz petrolier lichefiat	2	3	1	0 %
Total	**89**	**2 547**	**698[1]**	**100 %**

[1] Totalul include aproximativ 38 de milioane de euro pentru patru proiecte care, deși au fost deja selectate de Comisie, se aflau încă în etapa de pregătire a granturilor în decembrie 2020.

Sursa: analiza Curții de Conturi Europene, pe baza datelor furnizate de INEA, situația din decembrie 2020.

[12] Regulamentul (UE) nr. 1316/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei.

[13] COM(2020) 575 final: „Strategia anuală pentru 2021 privind creșterea durabilă”.

13 În ceea ce privește vehiculele, piața de electromobilitate a fost susținută de legislația UE de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO^2 pentru autoturismele și vehiculele utilitare ușoare noi. Obiectivul pentru 2015 de 130 g CO_2/km a fost redus treptat la 95 g CO_2/km începând din 2020, urmând să intervină reduceri suplimentare în 2025 și în 2030[14]. Alături de un sistem de stimulente și de sancțiuni pentru producătorii de autovehicule, se preconizează că această legislație va îndeplini un rol catalizator esențial pentru creșterea numărului de vehicule electrice, creștere care, la rândul ei, este principalul factor determinant al nevoii de infrastructură de încărcare suplimentară. Comisia a anunțat o revizuire a standardelor de emisii de CO_2 pentru autovehicule la jumătatea anului 2021[15].

[14] Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi.

[15] COM(2020) 789 final.

Sfera și abordarea auditului

14 Obiectivul auditului Curții a fost de a stabili cât de eficace este sprijinul acordat de Comisie pentru implementarea pe întreg teritoriul UE a unei infrastructuri accesibile publicului de încărcare a vehiculelor electrice (pentru vehiculele electrice pe bază de baterii și pentru cele hibride reîncărcabile). Curtea a examinat două aspecte principale ale sprijinului acordat de Comisie:

- modul în care aceasta adoptă standarde și în care coordonează și sprijină instalarea de către statele membre a infrastructurii de încărcare cu energie electrică;
- modul în care aceasta gestionează finanțarea din partea MIE pentru infrastructura de încărcare a vehiculelor electrice.

15 Auditul s-a axat pe acțiunile UE din perioada 2014-2020, într-un domeniu de mare relevanță publică și instituțională. Raportul Curții furnizează o contribuție pentru viitoarele revizuiri ale principalelor acte legislative din acest domeniu (Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi și Regulamentul TEN-T) și pentru activitatea de planificare și de punere în aplicare a cadrului financiar multianual pentru perioada 2021-2027. El va ajuta Comisia să sprijine într-un mod mai eficace instalarea de infrastructură publică de încărcare pe teritoriul UE, în special în contextul obiectivelor Pactului verde și al creșterii semnificative preconizate pentru electromobilitate în următorii câțiva ani.

16 Principala entitate auditată de Curte a fost Direcția Generală Mobilitate și Transporturi (DG MOVE) din cadrul Comisiei, care este responsabilă de politica UE în materie de infrastructură pentru combustibili alternativi, inclusiv de alocarea finanțărilor din partea MIE în acest domeniu, cu sprijinul Agenției Executive pentru Inovare și Rețele (INEA). Informațiile obținute de Curte pentru auditul său provin din mai multe surse – Comisia, autorități naționale, beneficiari de finanțare din partea MIE și alte părți interesate relevante. Curtea a analizat procedurile aplicate de Comisie pentru evaluarea nevoilor în materie de infrastructură și pentru direcționarea finanțării către proiectele de infrastructură de încărcare și a testat funcționarea acestor proceduri, precum și implementarea unui eșantion de 11 proiecte în valoare de aproximativ 130 de milioane de euro, corespunzând unei proporții de 46 % din totalul granturilor din partea MIE pentru infrastructură de încărcare. Au fost utilizate criterii precum pragul de semnificație, relevanța, stadiul de implementare și distribuția geografică pentru a selecta proiecte coordonate de șase beneficiari din Germania, Italia, Țările de Jos, Portugalia, Slovacia și Spania. Pe lângă beneficiarii proiectelor

respective, Curtea a desfășurat interviuri cu autorități naționale din cele șase state membre, autorități care, deși nu se numărau printre entitățile auditate, au furnizat informații relevante pentru evaluarea de către Curte a activității Comisiei.

17 În plus, pentru a testa direct infrastructura de încărcare cofinanțată de UE, auditorii Curții au circulat într-un vehicul electric către stații de încărcare din Germania, Franța și Italia (a se vedea ***caseta 2***). Restricțiile de călătorie cauzate de pandemia de COVID-19 i-au împiedicat pe auditorii Curții să efectueze teste similare la fața locului în Țările de Jos, Spania, Portugalia și Slovacia.

18 Auditul Curții nu a abordat chestiuni precum obiectivele privind emisiile și energia din surse regenerabile, dezvoltarea și cercetarea în domeniul bateriilor sau generarea și distribuția de energie electrică necesară pentru stațiile de încărcare.

Observații

În pofida unui număr mai mare de stații de încărcare și a unei armonizări la nivelul prizelor de alimentare, nivelul neomogen de instalare a infrastructurii de încărcare îngreunează deplasarea cu vehicule electrice pe teritoriul UE

19 În cadrul acestei secțiuni, Curtea a evaluat eficacitatea acțiunilor Comisiei de a stabili standarde comune, de a coordona și de a sprijini instalarea de către statele membre a infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice și de a monitoriza progresele înregistrate.

Nu există ținte clare și coerente la nivelul UE privind infrastructura de încărcare

20 Propunerea inițială a Comisiei de directivă privind infrastructura pentru combustibili alternativi[16] prevedea un număr minim de puncte de încărcare în fiecare stat membru și un total de 800 000 de astfel de puncte pe tot teritoriul UE până în 2020. În plus, în evaluarea impactului[17] care însoțea propunerea, se făcea observația că nestabilirea unor ținte obligatorii în materie de infrastructură ar afecta eficacitatea politicii și că acordarea unei marje largi de libertate statelor membre ar putea împiedica realizarea satisfăcătoare a obiectivelor specifice și generale.

21 Propunerea inițială a Comisiei nu a fost însă reținută de colegiuitori: în forma în care a fost adoptată în 2014, Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi nu specifică un număr minim de puncte de încărcare. Statelor membre li se cerea, în schimb, să instaleze un număr „corespunzător” de astfel de puncte (a se vedea ***caseta 1***). Preambulul menționează că ar trebui să se respecte doar un raport orientativ recomandat, și anume un raport de 1 punct de încărcare accesibil publicului la fiecare 10 vehicule electrice, neimpunându-se nicio cerință de a se lua în considerare distribuția geografică, densitatea populației sau gradul de acoperire a rețelei. Situația este cu totul alta în ceea ce privește distanța medie pe care o recomandă directiva între punctele de încărcare din rețeaua centrală TEN-T pentru realimentarea cu gaz natural comprimat și cu gaz natural lichefiat (150 km și, respectiv, 400 km).

---

[16] COM(2013) 18 final din 24 ianuarie 2013.

[17] SWD(2013) 5 final din 24 ianuarie 2013.

Caseta 1

Obiectivele prevăzute pentru energia electrică în Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi [articolul 4 alineatele (1) și (2)]

(1) Statele membre se asigură, prin intermediul cadrelor lor naționale de politică, că un număr corespunzător de puncte de încărcare accesibile publicului este instalat până la 31 decembrie 2020, pentru a garanta că vehiculele electrice pot circula cel puțin în aglomerările urbane/suburbane și în alte zone dens populate, și, dacă este cazul, în cadrul unor rețele stabilite de statele membre. Numărul acestor puncte de încărcare se stabilește prin luarea în considerare, printre altele, a numărului de vehicule electrice estimat a se înregistra până la sfârșitul anului 2020, prevăzut în cadrele lor naționale de politică, precum și a bunelor practici și a recomandărilor emise de Comisie. Se iau în considerare, acolo unde este cazul, necesitățile specifice legate de instalarea punctelor de încărcare accesibile publicului în stațiile de transport public.

(2) Comisia evaluează aplicarea cerințelor prevăzute la alineatul (1) și, după caz, prezintă o propunere de modificare a directivei, ținând cont de dezvoltarea pieței vehiculelor electrice, pentru a garanta că un număr suplimentar de puncte de încărcare accesibile publicului este instalat în fiecare stat membru până la 31 decembrie 2025, cel puțin în rețeaua centrală TEN-T, în aglomerările urbane/suburbane și în alte zone dens populate.

22 Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi lasă la latitudinea statelor membre definirea criteriilor privind accesibilitatea publică și puterea nominală a punctelor de încărcare și nu face distincție între diferitele tipuri de vehicule electrice. Din acest motiv, este dificil să se estimeze nevoile precise în materie de infrastructură, să se evalueze acuratețea cifrelor raportate și să se realizeze comparații între țări.

(a) În această directivă, un „punct de încărcare accesibil publicului” înseamnă un punct care oferă utilizatorilor un acces nediscriminatoriu în întreaga Uniune, cu posibile diferențe în ceea ce privește forma de autentificare, condițiile de utilizare și plata. Având în vedere caracterul general al acestei definiții, unele state membre definesc punctele de încărcare publice ca fiind cele situate în spații publice și accesibile 24 de ore din 24, șapte zile pe săptămână, iar punctele de încărcare „semipublice” ca fiind cele accesibile numai în anumite intervale orare și sub rezerva unor restricții de utilizare (cum ar fi cerința de a utiliza o parcare, un hotel sau un centru comercial asociat). Alte state membre nu operează o astfel de distincție și consideră că punctele de încărcare publice sunt toate cele care nu sunt private.

(b) Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi face distincție numai între punctele de încărcare normale (< 22 kW) și punctele de încărcare rapide (> 22 kW), deși în uz există multe alte categorii de putere. În practică, directiva consideră ca echivalente punctele de încărcare cu o putere nominală mai mică de 22 kW și cele cu o putere de 350 kW, în pofida unei diferențe considerabile în ceea ce privește viteza de încărcare.

(c) Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi nu face distincție între vehiculele electrice pe bază de baterii și vehiculele electrice hibride reîncărcabile, care au modele de încărcare foarte diferite. Potrivit unui studiu recent, vehiculele electrice pe bază de baterii consumă, într-o săptămână tipică, de aproape patru ori mai multă energie decât vehiculele hibride reîncărcabile[18].

23 Regulamentul TEN-T nu cuprinde dispoziții specifice privind infrastructura pentru combustibili alternativi. El face referire de manieră generală la „disponibilitatea unor combustibili alternativi ecologici” în rețeaua centrală și indică faptul că infrastructura rutieră poate include echipamente pentru realimentarea sau încărcarea vehiculelor cu propulsie alternativă în rețeaua globală. Regulamentul nu face distincție între diferite tipuri de combustibili alternativi și nu definește disponibilitatea. Într-un audit recent privind rețeaua rutieră din UE[19], Curtea a concluzionat că Regulamentul TEN-T nu prevede cerințe clare pentru infrastructura pentru combustibili alternativi.

24 Planul de acțiune al Comisiei din 2017 privind combustibilii alternativi[20] a recunoscut că „ar trebui utilizată cu eficacitate abordarea TEN-T pentru a construi o infrastructură de bază de reîncărcare și realimentare în întreaga UE până în 2025 cel târziu. Conceptul de coridor face posibilă identificarea lacunelor în ceea ce privește mobilitatea transfrontalieră pe distanțe mari și implicarea tuturor părților interesate relevante […]”. Cu toate acestea, nici Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi, nici Regulamentul TEN-T nu încredințează coordonatorilor europeni ai coridoarelor din cadrul rețelei centrale un rol specific în planificarea și instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi de-a lungul coridoarelor pe care le gestionează. Analiza Curții cu privire la planurile de lucru din 2020 ale coordonatorilor de coridoare a pus în evidență că aceste planuri nu conțin informații,

---

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

[19] Punctul 42 din Raportul special nr. 09/2020: „Rețeaua rutieră centrală a UE: timpii de călătorie sunt mai scurți, dar rețeaua nu este încă pe deplin funcțională”.

[20] COM(2017) 652 final.

date și evaluări comparabile cu privire la disponibilitatea infrastructurii pentru combustibili alternativi.

Comisia nu a fost în măsură să asigure consecvența și coerența planurilor naționale din perspectiva UE

25 Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi a impus statelor membre să instituie cadre naționale de politică pentru dezvoltarea pieței în ceea ce privește combustibilii alternativi. Aceste cadre trebuiau să fie notificate Comisiei până la 18 noiembrie 2016 și trebuie să includă o planificare pentru instalarea infrastructurii. Deși Comisia are responsabilitatea de a evalua coerența diferitelor cadre naționale de politică la nivelul UE, directiva nu îi conferă un mandat specific sau competențe clare de asigurare a respectării normelor în această privință, limitându-se la a afirma că trebuie să asiste statele membre în procesul de raportare cu privire la cadrele naționale de politică și în domeniile în care acestea trebuie să coopereze. Comisia desfășoară schimburi cu statele membre prin intermediul Comitetului pentru combustibili alternativi și al Forumului pentru transporturi durabile (un grup de experți format din reprezentanți ai Comisiei, ai statelor membre și a 32 de asociații de experți).

26 Comisia a furnizat statelor membre orientări detaliate pentru elaborarea cadrelor naționale de politică. Pentru majoritatea acestora, Comisia și-a finalizat evaluarea în noiembrie 2017, în februarie 2019 desfășurând o urmărire subsecventă[21]. Per ansamblu, Comisia a concluzionat că exhaustivitatea, coerența și ambiția cadrelor naționale de politică varia considerabil, ceea ce ar putea duce la o fragmentare a pieței în UE. Comisia a constatat că:

(a) două state membre (Spania și Suedia) nu stabiliseră o țintă pentru 2020 în ceea ce privește numărul de puncte de încărcare și au furnizat estimări doar în rapoartele lor din 2019 privind punerea în aplicare a cadrelor naționale de politică, care au fost elaborate ulterior;

(b) deși orientările Comisiei sugeraseră să se identifice nevoile în materie de infrastructură și de vehicule pentru anii 2020, 2025 și 2030, doar 11 dintre cadrele naționale de politică au prezentat ținte și estimări pentru 2025 și pentru 2030;

[21] SWD(2017) 365 final din 8 noiembrie 2017; SWD(2019) 29 final din 13 februarie 2019, inclusiv cadrele naționale de politică din patru state membre (Grecia, Malta, România, Slovenia), care nu respectaseră termenul inițial pentru notificare, și anume 1 octombrie 2017.

(c) nivelurile de ambiție ale cadrelor naționale de politică variau considerabil, cotele de piață totale estimate pentru vehiculele electrice în raport cu parcul total până în 2020 variind între 0,02 % și 9,22 %;

(d) numai 10 cadre naționale de politică stabiliseră ținte care urmau să asigure cel puțin un punct de încărcare accesibil publicului la fiecare 10 vehicule electrice.

27 Deși, în orientările sale, Comisia a invitat statele membre să raporteze cu privire la distribuția geografică a punctelor de încărcare de pe teritoriul lor, indicând în ce măsură acestea acopereau rețeaua TEN-T centrală și cea globală, doar șapte state membre au furnizat informații suficiente și complete. În pofida informațiilor limitate în această privință, Comisia a concluzionat că, dacă se aplică criteriul de 60 km evaluat de Centrul Comun de Cercetare ca fiind autonomia maximă între puncte de încărcare, gradul de acoperire a rețelei TEN-T centrale până în 2025 părea să înregistreze progrese. Cu toate acestea, anumite părți ale rețelei centrale ar putea să rămână nedotate cu o infrastructură minimă de încărcare dacă nu se iau măsuri suplimentare. Comisia a atras atenția asupra unor diferențe semnificative între țări învecinate în ceea ce privește densitatea punctelor de încărcare și a identificat probleme legate de continuitatea transfrontalieră între 14 perechi de state membre.

28 Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi impune Comisiei să publice și să actualizeze în mod periodic informațiile privind țintele și obiectivele naționale transmise de statele membre în cadrele lor naționale de politică. Statele membre trebuiau să raporteze cu privire la progresele înregistrate în direcția atingerii țintelor lor până în noiembrie 2019, iar Comisia trebuia să evalueze aceste rapoarte până în noiembrie 2020. Această evaluare avea drept scop, printre altele, să furnizeze informații pentru o examinare a directivei, care trebuia realizată până la sfârșitul anului 2020. Cu toate acestea, evaluarea Comisiei era încă în curs de desfășurare la momentul auditului Curții, întrucât mai multe state membre înregistraseră întârzieri semnificative în transmiterea rapoartelor lor. Potrivit Comisiei, examinarea directivei (evaluarea *ex post* și evaluarea impactului) este încă în curs de desfășurare, iar o propunere de revizuire a directivei ar putea fi adoptată până în iunie 2021.

Rețeaua de încărcare continuă să se extindă, dar există diferențe semnificative în ceea ce privește nivelul de instalare pe teritoriul UE

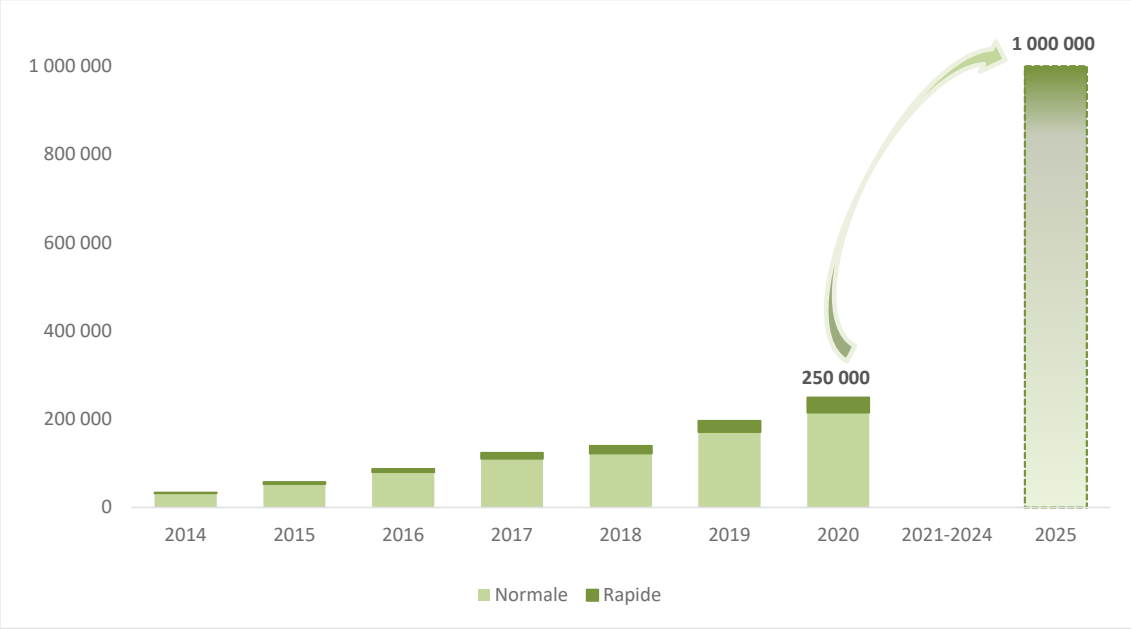
29 În planul său de acțiune din 2017 privind infrastructura pentru combustibili alternativi, Comisia a estimat că numărul de puncte de încărcare accesibile publicului trebuia să crească de la 118 000 de puncte disponibile la momentul respectiv la 440 000 în 2020 și la aproximativ 2 milioane în 2025. Pactul verde din 2019 a actualizat

estimarea pentru 2025 la 1 milion de puncte de încărcare publice. Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă din 2020 prevede că până în 2030 vor fi necesare 3 milioane de puncte de încărcare publice.

30 Cu toate acestea, persistă o incertitudine semnificativă în legătură cu aceste estimări și cu măsurile care ar trebui luate pentru a se atinge țintele stabilite. UE nu dispune de o foaie de parcurs strategică globală pentru electromobilitate și nici de o politică integrată care să acopere vehiculele, infrastructura, rețelele de electricitate, bateriile, stimulentele economice, materiile prime și serviciile digitale. În opinia Curții, un astfel de document ar trebui să includă estimări privind numărul necesar, tipul și densitatea punctelor de încărcare publice, precum și privind costul total. Aceste estimări ar trebui să țină seama de factori precum ponderea estimată a vehiculelor electrice pe bază de baterii și cea a vehiculelor electrice hibride reîncărcabile – deoarece aceste două tipuri de vehicule au nevoi în materie de încărcare diferite –, capacitatea rețelei electrice și evoluțiile în ceea ce privește capacitățile bateriilor care afectează autonomia vehiculelor.

31 ***Figura 2*** ilustrează faptul că numărul de puncte de încărcare accesibile publicului din țările UE-27 și Regatul Unit a crescut de la aproximativ 34 000 în 2014 la 250 000 în septembrie 2020 (dintre care 14 % sunt puncte de încărcare „rapidă”, așa cum sunt definite acestea în Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi, adică cu o putere nominală mai mare de 22 kW). Acest număr este cu mult mai mic decât cel de 440 000 de puncte de încărcare care fusese estimat în planul de acțiune din 2017. Dacă instalarea infrastructurii continuă să urmeze tendința din perioada 2014-2020, va exista un risc semnificativ ca ținta de 1 milion de puncte de încărcare publice până în 2025 să nu fie atinsă. Pentru a acoperi acest deficit, vor fi necesare circa 150 000 de puncte noi în fiecare an sau aproximativ 3 000 de puncte noi săptămânal.

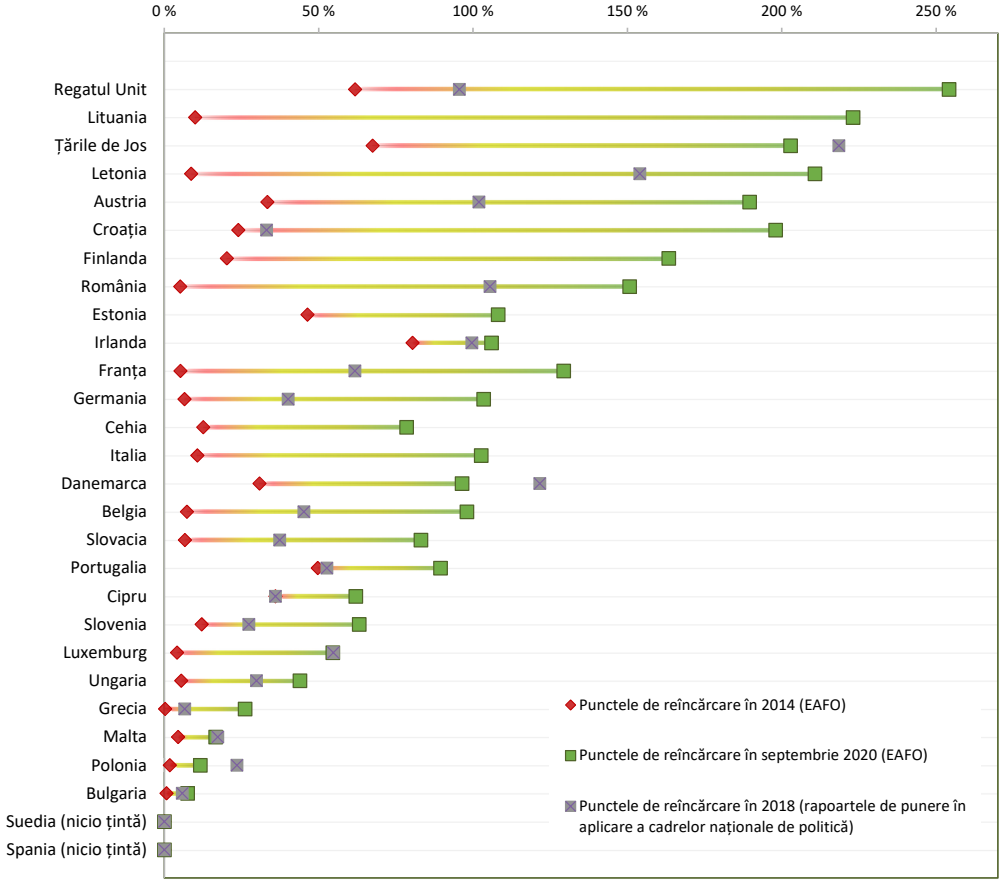
Figura 2 – Punctele de încărcare (UE-27 și Regatul Unit) și ținta din Pactul verde



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor EAFO din septembrie 2020 (excluzând aproximativ 4 100 de puncte de încărcare Tesla).

32 Conform rapoartelor lor din 2019 transmise Comisiei cu privire la punerea în aplicare a cadrelor naționale de politică, 5 state membre își atinseseră deja, până în 2018, țintele pentru 2020 stabilite inițial în cadrele lor respective în ceea ce privește numărul de puncte de încărcare. Situația se află la polul opus în cazul celor 12 state membre care nu atinseseră încă 50 % din ținta stabilită. Pentru a extinde aceste date și pentru a obține o imagine de ansamblu cât mai recentă posibil asupra situației instalării punctelor de încărcare, Curtea a analizat datele Observatorului european pentru combustibili alternativi (EAFO) din septembrie 2020 (a se vedea ***figura 3***). Datele indică diferențe semnificative în ceea ce privește instalarea infrastructurii de încărcare între statele membre, unele dintre acestea depășind cu o marjă largă țintele stabilite inițial în cadrele naționale de politică, iar altele rămânând cu mult în urmă. Ratele de finalizare pentru diferitele state membre variau, conform situației din septembrie 2020, de la 7 % (Bulgaria) și 12 % (Polonia) la peste 200 % (Lituania, Letonia și Țările de Jos). Per ansamblu, cu trei luni înainte de termenul-limită din decembrie 2020, 12 state membre își atinseseră țintele, iar 8 state membre nu atinseseră încă un nivel de 75 % din țintele lor respective. 13 state membre nu atinseseră ținta orientativă din Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi de cel puțin 1 punct de încărcare accesibil publicului la fiecare 10 vehicule electrice.

Figura 3 – Punctele de încărcare și țintele pentru 2020 din cadrele naționale de politică (UE-27 și Regatul Unit)

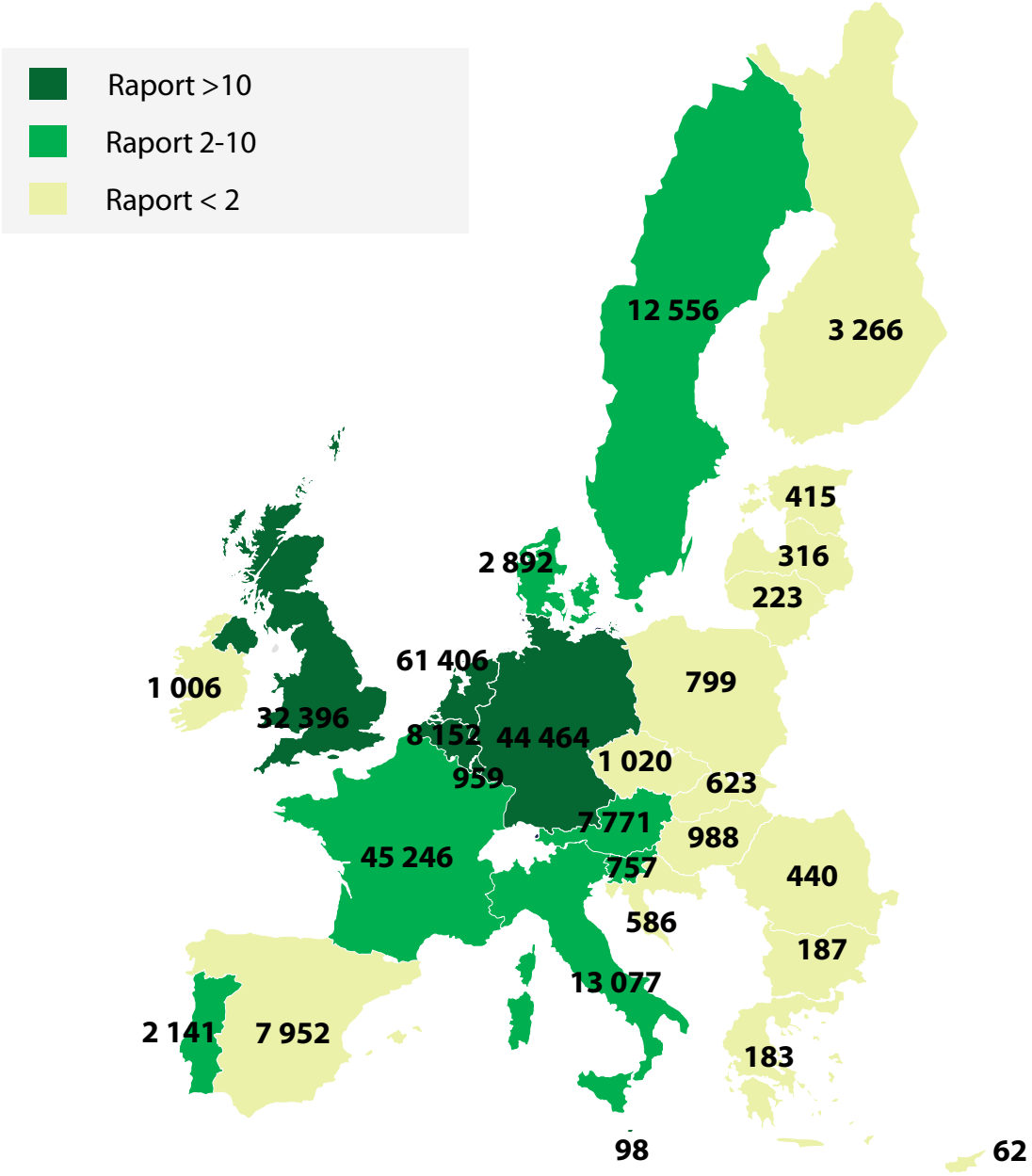


Sursa: EAFO pentru situația din 2014 a punctelor de încărcare, rapoartele de punere în aplicare a cadrelor naționale de politică pentru situația din 2018 a punctelor de încărcare (nu există date pentru Cehia, Estonia, Finlanda, Italia, Lituania); EAFO pentru situația din septembrie 2020 a punctelor de încărcare (datele pentru Țările de Jos provin de la Agenția pentru Întreprinderi din Țările de Jos).

33 Curtea a identificat unele discrepanțe între datele prezentate în rapoartele de punere în aplicare a cadrelor naționale de politică și datele EAFO, în principal din cauza neclarităților care există în ceea ce privește definiția punctelor de încărcare accesibile publicului și modul de contabilizare a acestora (a se vedea punctul ***22***). De exemplu, datele EAFO includ atât punctele de încărcare publice, cât și pe cele semipublice, dar nu același lucru se poate spune întotdeauna despre rapoartele statelor membre. În Țările de Jos, EAFO raportează 61 534 de puncte de încărcare, dar numai 36 187 dintre acestea erau pe deplin publice, iar restul erau semipublice. Curtea a observat inconsecvențe și în ceea ce privește Danemarca, Luxemburg și Polonia, ale căror rapoarte de punere în aplicare a cadrelor naționale de politică cu referire la contabilizarea din 2018 indică un număr mai mare de puncte de încărcare decât cel raportat de EAFO în septembrie 2020.

34 Nivelul neomogen de instalare a infrastructurii de încărcare este ilustrat și în ***figura 4***, care indică numărul total de puncte de încărcare și cifrele privind densitatea acestora în fiecare stat membru. Există diferențe substanțiale între statele membre, cea mai mare densitate fiind înregistrată în țările din Europa de Vest și cea mai scăzută, în țările din Europa Centrală și de Est. În UE-27, Germania, Franța și Țările de Jos concentrează o mare majoritate (69 %) din totalul punctelor de încărcare. Faptul că nivelul de instalare a infrastructurii de încărcare este atât de neomogen nu facilitează deplasarea vehiculelor electrice pe întreg teritoriul UE.

Figura 4 – Numărul de puncte de încărcare publice, în cifre absolute și raportat la 100 km² (UE-27 și Regatul Unit)



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor EAFO (numărul de puncte de încărcare în septembrie 2020) și ale Eurostat (suprafața).

Standardele comune la nivelul UE privind prizele de alimentare sunt adoptate pe scară largă

35 La nivel mondial, există diferite standarde/prize de încărcare (a se vedea ***anexa II*** pentru mai multe detalii). În efortul de a stabili standarde comune la nivelul UE privind prizele, Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi a prevăzut că, pentru a se asigura interoperabilitatea, punctele de încărcare din UE ar trebui să fie echipate cel puțin cu standardul de tip 2 (curent alternativ) și cu standardul sistemului de încărcare combinat (*Combined Charging System* – CCS) (curent continuu).

36 De la adoptarea directivei în 2014, majoritatea stațiilor de încărcare din UE au adoptat standardul de tip 2 pentru încărcarea cu curent alternativ, iar standardul CCS este din ce în ce mai frecvent pentru încărcarea cu curent continuu. Prin urmare, treptat, utilizatorii de vehicule electrice obțin un acces mai armonizat la diferite rețele de încărcare (a se vedea și ***caseta 2***, unde se descrie experiența auditorilor Curții în ceea ce privește încărcarea vehiculelor electrice). Potrivit datelor EAFO, ponderea punctelor de încărcare cu curent continuu care utilizează standardul CCS s-a dublat de la adoptarea Directivei privind infrastructura pentru combustibili alternativi, crescând de la 26 % în 2014 la 51 % în 2020. Pentru a putea deservi cât mai mulți clienți, numeroși operatori de puncte de încărcare investesc în încărcătoare echipate cu standarde multiple, cu prize pentru CCS, CHAdeMO și de tip 2, iar aceste investiții se califică pentru finanțare din partea MIE (a se vedea ***imaginea 2***). MIE nu sprijină stațiile pentru Tesla, care fac parte dintr-o rețea exclusivă de încărcare brevetată pe care, deocamdată, o pot utiliza numai conducătorii de autoturisme Tesla.

37 În ceea ce privește vehiculele, toți producătorii de vehicule electrice au adoptat standardul de tip 2 pentru încărcarea cu curent alternativ pe piața europeană. În ceea ce privește încărcarea cu curent continuu, majoritatea au trecut deja sau sunt în curs de a trece la standardul CCS, dar unele modele continuă să utilizeze alte standarde.

Imaginea 2 – Încărcător echipat cu standarde multiple (CHAdeMO, CCS, tip 2) finanțat prin MIE

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

Cu toate acestea, deplasările pe întreg teritoriul UE sunt în continuare complicate de absența unor cerințe minime pentru sisteme de plată armonizate și de lipsa informațiilor pentru utilizatori

38 Sistemul de încărcare pentru electromobilitate implică actori multipli care au nevoie să comunice între ei. În afară de operatorii punctelor de reîncărcare (responsabili de instalarea și de întreținerea punctelor de încărcare) și de furnizorii de servicii de mobilitate (care oferă consumatorilor o gamă de produse sau de servicii de mobilitate), printre acești actori se numără utilizatorii de vehicule electrice, producătorii de vehicule și operatorii de rețea. Directiva privind infrastructura pentru

combustibili alternativi prevede că operatorii punctelor de încărcare trebuie să aibă posibilitatea de a furniza clienților servicii de încărcare a vehiculelor electrice pe bază de contract, inclusiv în numele altor furnizori de servicii. În acest scop, este necesară o tehnologie de „roaming" între operatorii punctelor de încărcare și furnizorii de servicii de mobilitate pentru a permite conducătorilor auto să își încarce vehiculele utilizând o singură metodă de identificare sau de plată și pentru a permite stațiilor să comunice în mod egal cu toate vehiculele electrice. Un astfel de proces implică cel puțin următoarele elemente: un acord contractual între toate entitățile în cauză, fie direct (bilateral), fie indirect (prin intermediul unei platforme de roaming), necesitatea ca punctele de încărcare să fie echipate cu o conexiune la internet, un cititor de carduri sau o funcție de activare de la distanță, precum și protocoale de comunicare interoperabile.

39 Cu toate acestea, în prezent, conexiunile fizice și schimbul de informații între acești actori se realizează prin intermediul unei game variate de protocoale de comunicare. Nu există niciun sistem de roaming armonizat în raport cu cerințe minime care să permită utilizatorilor de vehicule electrice să utilizeze toate rețelele de încărcare diferite din UE în temeiul unui acord contractual unic. În consecință, conducătorii de vehicule electrice pot să aibă nevoie de abonamente multiple și să fie nevoiți să utilizeze metode de plată diferite, în funcție de operatorii punctelor de încărcare și de furnizorii de servicii de mobilitate pe care îi utilizează. Acest aspect a fost subliniat într-un raport recent al Forumului pentru transporturi durabile[22], în care s-a remarcat că, în anumite cazuri, utilizatorii de vehicule electrice pot să aibă nevoie de contracte multiple pentru nevoile lor în materie de încărcare. Raportul a constatat, de asemenea, că cerința prevăzută de Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi ca toate punctele de încărcare publice să ofere posibilitatea unei încărcări *ad hoc* (fără contract) a fost pusă în aplicare în moduri foarte diverse în UE.

40 În plus, faptul că se utilizează protocoale de comunicare diferite împiedică, de asemenea, colectarea și schimbul de informații la nivelul de ansamblu al UE între diferitele rețele cu privire la disponibilitatea în timp real, la datele privind încărcarea și la detaliile de plată (modalități de plată și informații privind prețurile). Forumul pentru transporturi durabile a constatat de asemenea că, deși localizarea geografică a stațiilor de încărcare este în general disponibilă, lipsesc informații în timp real privind, de exemplu, încărcătoarele care nu funcționează sau câți utilizatori stau la coadă. Nu în ultimul rând, poate să fie dificil să se obțină informații complete cu privire la costul

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

unei sesiuni de încărcare și nu există niciun standard pentru afișarea prețurilor la punctele de încărcare (a se vedea ***caseta 2***).

41 Pentru a ameliora situația, Comisia este în curs de a redacta o solicitare pe care o va adresa organizațiilor de standardizare europene pentru ca acestea să elaboreze standarde noi și să le finalizeze pe cele deja existente cu scopul de a sprijini interoperabilitatea deplină în ceea ce privește comunicațiile (inclusiv roamingul) în domeniul încărcării vehiculelor electrice. Se speră că majoritatea standardelor vor fi finalizate până în 2023, în vederea adoptării ulterioare în contextul Directivei revizuite privind infrastructura pentru combustibili alternativi. Comisia a sprijinit, de asemenea[23], un grup de 15 state membre în procesul global de colectare și de analiză de date, astfel încât să se poată pună la dispoziție date specifice privind amplasarea și disponibilitatea punctelor de încărcare, în conformitate cu legislația UE privind transportul inteligent[24].

Finanțarea din partea MIE promovează instalarea de infrastructură, dar Comisia nu a fost în măsură să se asigure că fondurile sunt direcționate acolo unde este cea mai mare nevoie de ele

42 În cadrul acestei secțiuni, Curtea a examinat procedurile utilizate de Comisie pentru a evalua nevoile în materie de infrastructură de încărcare și pentru a furniza sprijin pentru proiecte din partea MIE acolo unde acesta poate aduce o valoare adăugată și poate remedia disfuncționalitățile pieței. Curtea a testat modul în care sunt aplicate aceste proceduri și a evaluat implementarea unui eșantion de 11 proiecte de infrastructură.

---

[23] Acțiunea de sprijinire a programului privind colectarea coordonatelor de identificare și a datelor pentru combustibili sustenabili în Europa (IDACS). Sprijinită în temeiul Deciziei C(2018) 146 final a Comisiei.

[24] Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și regulamentele conexe, care ar trebui să contribuie la modul în care sunt concepute punctele de acces naționale sau comune instituite în temeiul directivei respective.

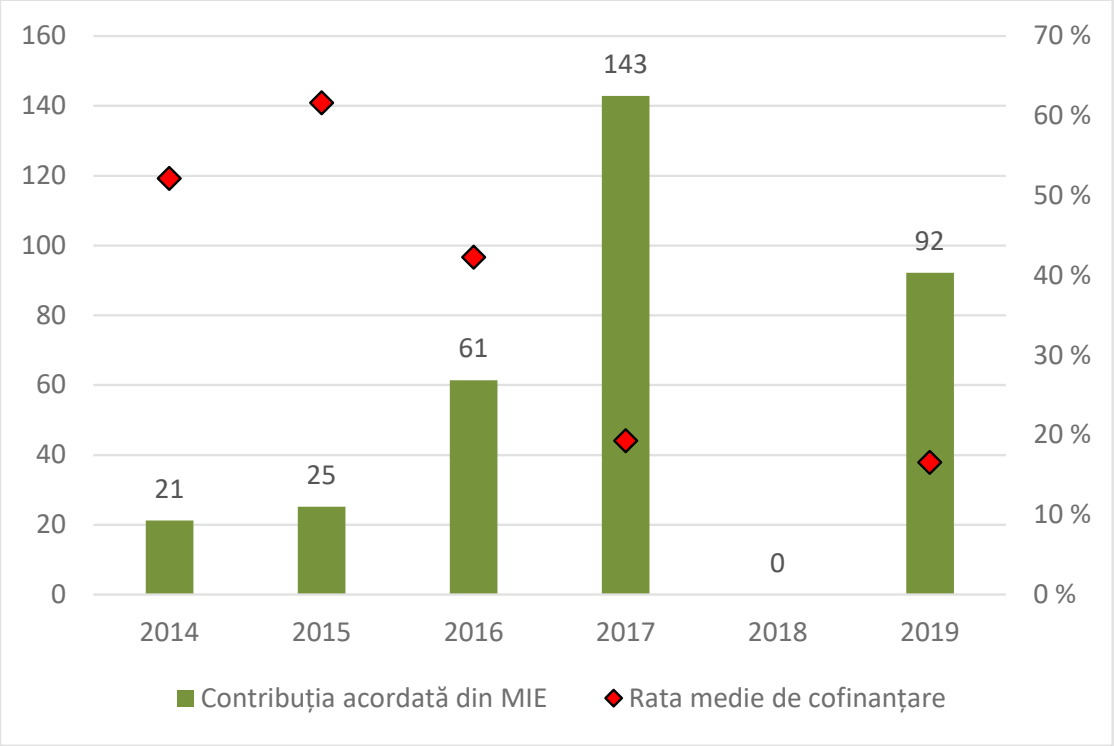
Nu s-a realizat o analiză cuprinzătoare a deficitului de infrastructură care să stea la baza stabilirii priorităților MIE și a selectării proiectelor

43 Programul de activitate anual și programul de activitate multianual al MIE sunt elaborate de DG MOVE. Această direcție stabilește prioritățile programului luând în considerare politica în ceea ce privește TEN-T și echilibrul geografic și modal, după ce consultă și alte servicii ale Comisiei implicate și statele membre.

44 Cea mai mare parte a finanțării din partea MIE este furnizată sub formă de granturi, acordate în urma unor cereri competitive de propuneri. Acest proces este gestionat de INEA, care ține seama de prioritățile, de condițiile de finanțare și de bugetul orientativ prezentate în programele de activitate multianuale. Până în decembrie 2020, au existat opt cereri de propuneri în cadrul MIE pentru sprijinirea infrastructurii de încărcare a vehiculelor electrice, în cadrul priorității de finanțare „Inovare și noi tehnologii”.

45 Prioritățile politicii, forma sprijinului din partea MIE și bugetul orientativ al acestui sprijin au evoluat în timp pentru a reflecta evoluțiile tehnologice și ale pieței (a se vedea ***figura 5***). Între 2014 și 2016, aproape 85 % din sprijin a fost direcționat către studii însoțite de o implementare-pilot de infrastructură – cu rate de cofinanțare de 50 % în cadrul pachetului financiar general și de până la 85 % în regiunile care se califică pentru coeziune. Începând din 2017, pe măsură ce piețele au devenit mai mature, accentul s-a deplasat pe proiecte de lucrări și pe combinarea granturilor din parte MIE cu împrumuturi. Cele mai recente cereri de propuneri care au utilizat o astfel de combinare (finanțare mixtă) au rate de cofinanțare mai scăzute (de maximum 20 % în 2017 și 15 % în 2019), fără pachet special pentru regiunile care se califică pentru coeziune și fără să fie acoperite studiile.

Figura 5 – Evoluția contribuției din partea MIE la electrificarea transportului rutier în perioada 2014-2019 (în milioane de euro)



Sursa: INEA, decembrie 2020. În cererea de propuneri din 2018, nu au existat alocări vizând infrastructura pentru combustibili alternativi.

46 Sprijinul din partea MIE pentru infrastructura de încărcare a vehiculelor electrice s-a axat pe rețeaua TEN-T centrală. Cererile de propuneri din primii ani ai programului MIE (2014-2016) au acordat prioritate rețelei centrale, iar în cererea de propuneri din 2017, amplasarea pe această rețea a fost un criteriu de eligibilitate. Cererea de propuneri din 2019 cu mecanism de finanțare mixtă permite, prin derogare, ca un procent de până la 20 % din bugetul alocat pentru infrastructură în cadrul unei anumite acțiuni să fie utilizat pentru lucrări situate în rețeaua globală.

Lipsa unei analize cuprinzătoare a deficitului de infrastructură

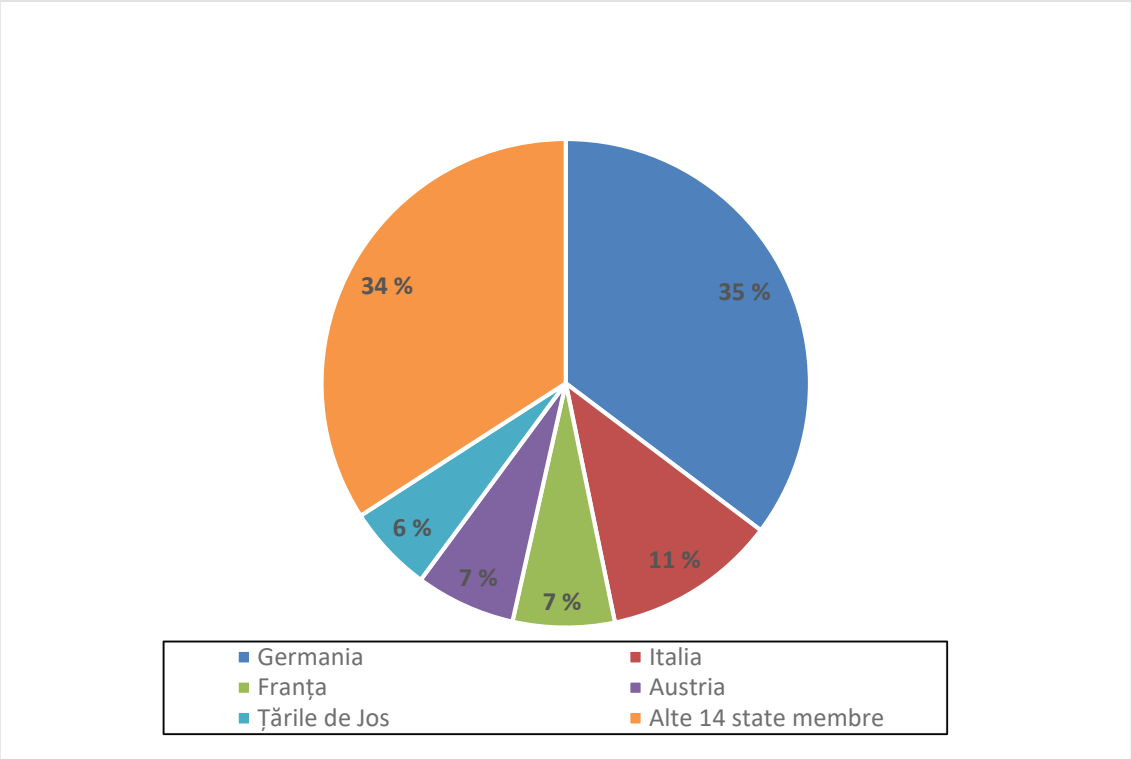
47 În perioada 2014-2019, nu a existat nicio analiză cuprinzătoare a deficitului de infrastructură care să vină în sprijinul stabilirii priorităților de finanțare și al selectării proiectelor pentru finanțare și care să identifice de câte stații de încărcare era nevoie, unde ar trebui amplasate acestea și categoria de putere pe care ar trebui să o furnizeze. Cel mai important criteriu de eligibilitate a fost amplasarea pe rețeaua TEN-T centrală, care cuprinde aproape 50 000 km de drumuri în toate statele membre, plus aglomerările urbane situate pe rețeaua respectivă.

48 Concentrarea finanțării din partea MIE în rețeaua centrală este în conformitate cu cerința prevăzută de Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi în ceea ce privește instalarea de infrastructură de încărcare cel puțin pe rețeaua TEN-T centrală până în 2025. Cu toate acestea, în absența altor criterii, această sferă largă nu poate împiedica suprapunerile între stații de încărcare concurente și nici nu asigură electromobilitatea la nivelul de ansamblu al UE (în special, nu asigură acoperirea zonelor mai puțin populate cu rate scăzute de utilizare a vehiculelor electrice).

49 Lipsa unei analize cuprinzătoare a deficitului de infrastructură afectează și procedura de selecție a proiectelor pe care o aplică INEA, deoarece aceasta înseamnă că agenția nu este în măsură să evalueze nevoile în materie de infrastructură – din punctul de vedere al numărului, al tipului și al amplasării stațiilor – care sunt invocate de solicitanții de finanțare.

50 În absența unei astfel de analize cuprinzătoare, este dificil să se obțină o imagine de ansamblu a nevoilor care există în Uniune. Beneficiarii au propriile strategii în ceea ce privește instalarea, strategii care au tendința firească de a acorda prioritate zonelor în care cererea este mai mare și în care argumentele economice sunt cele mai favorabile – cu alte cuvinte, zonele în care riscul de eșec al pieței este mai scăzut. ***Figura 6*** ilustrează faptul că, așa cum arată eșantionul de 11 proiecte analizat de Curte, finanțarea din partea MIE s-a concentrat pe un număr relativ mic de piețe de electromobilitate, cum ar fi Germania, Italia, Franța și Austria (a se vedea, de asemenea, observațiile Curții cu privire la fragmentare de la punctul ***34***). Această tendință ar putea crește riscul de finanțare a unor stații de încărcare care se suprapun, în timp ce tronsoane mai puțin deservite ale rețelei sunt neglijate.

Figura 6 – Distribuția geografică pe state membre a finanțării din partea MIE, măsurată în funcție de stațiile de încărcare deja instalate în cadrul proiectelor incluse în eșantion



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza numărului și a amplasamentelor stațiilor instalate în cadrul celor 11 proiecte incluse în eșantion (situația din iulie 2020), împreună cu finanțarea din partea MIE alocată acțiunii.

51 Abia în urma analizei în 2017 și în 2019 a cadrelor naționale de politică ale statelor membre, Comisia a reușit să își formeze o idee inițială cu privire la regiunile care dispun de o infrastructură de încărcare relativ limitată (a se vedea, de asemenea, punctul ***27***). Această analiză inițială nu a fost utilizată însă, deocamdată, pentru a se redirecționa finanțare din partea UE către regiunile respective. Curtea a constatat, în special, că evaluarea de către Comisie a cererilor de finanțare nu include o verificare a concordanței infrastructurii propuse cu cadrul de politică național corespunzător sau cu planurile de lucru ale coordonatorilor coridoarelor rețelei TEN-T centrale.

Selecția proiectelor

52 8 dintre cele 11 proiecte incluse în eșantionul Curții (cărora le corespunde o valoare a finanțării din partea MIE de 47 de milioane de euro) au fost depuse de solicitanți cu titlu de studii și au fost acceptate ca atare de către Comisie, cu toate că includeau și instalarea efectivă de infrastructură, acesteia corespunzându-i cea mai mare parte din costurile totale ale proiectului (între 34 % și 72 %). În unele cazuri, studiile au inclus instalarea a peste 200 de puncte de încărcare. Fiind clasificate drept

studii, aceste proiecte au fost eligibile pentru a beneficia de o rată de cofinanțare mai mare (de 50 %) și au fost scutite de obligația de a prezenta o analiză costuri-beneficii (cerința obișnuită pentru infrastructura comercială, generatoare de venituri).

53 Curtea a constatat că criteriile utilizate în textul cererilor de propuneri și în procedura de evaluare a INEA pentru a stabili dacă activitățile constituie un studiu sau lucrări sunt neclare. De exemplu, Curtea a observat că INEA nu a limitat numărul de stații eligibile care puteau fi incluse într-un studiu sau nu a obținut o justificare adecvată pentru numărul propus de solicitanți. În lipsa unor astfel de criterii, Comisia nu este în măsură să prevină situațiile în care astfel de proiecte nu respectă definiția studiilor formulată la articolul 2 alineatul (6) din Regulamentul MIE[25].

54 Cadrul juridic aplicabil investițiilor cofinanțate de MIE impune ca acestea să fie însoțite de o analiză a raportului costuri-beneficii, care servește drept bază pentru demonstrarea viabilității lor economice și pentru modularea asistenței financiare din partea UE[26]. Aceste cerințe sunt reflectate în cererile de propuneri organizate în cadrul MIE.

55 Conform orientărilor furnizate de Comisie[27], analizele raportului costuri-beneficii pentru investițiile cofinanțate din sectorul inovării ar trebui să proiecteze fluxurile de numerar preconizate pentru o perioadă de referință cuprinsă între 15 și 25 de ani, actualizate la o rată de 4 %. Deși orientările nu sunt obligatorii, abaterile de la acestea ar trebui să fie justificate în mod corespunzător și sprijinite cu documente justificative. În „întrebările frecvente” legate de cererea de propuneri cu finanțare mixtă în domeniul transporturilor organizată în cadrul MIE în 2017, s-au inclus orientări suplimentare care recomandau o perioadă de referință de 15 ani pentru stațiile de

---

[25] Activitățile necesare pentru a pregăti punerea în aplicare a proiectului, precum studiile pregătitoare, de cartografiere, de fezabilitate, de evaluare, de testare și de validare, inclusiv sub forma programelor informatice, și oricare alte măsuri de asistență tehnică, inclusiv acțiunile prealabile de definire și de dezvoltare completă a unui proiect, precum și de luare a deciziilor privind finanțarea sa, cum ar fi recunoașterea amplasamentelor și pregătirea pachetului financiar.

[26] Articolul 7 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul TEN-T și articolul 10 alineatul (6) din Regulamentul MIE.

[27] Începând din 2015, INEA a recomandat solicitanților să utilizeze ghidul Comisiei intitulat *Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020*, publicat în decembrie 2014.

încărcare. Începând din 2016, INEA a dispus efectuarea de evaluări de specialitate independente ale analizelor costuri-beneficii.

56 În cazul a două dintre cele trei proiecte din eșantionul Curții care au fost clasificate ca lucrări, Curtea a constatat abateri de la orientări, fără o justificare adecvată. În ambele cazuri, proiecțiile au acoperit o perioadă mai scurtă decât cea recomandată (10 ani în loc de 15) și au aplicat rate de actualizare mai mari (10-12 % în loc de 4 %). Ambele practici tind să subestimeze fluxurile de numerar în ultimii ani ai proiectelor, când se poate preconiza că veniturile vor atinge valorile cele mai mari datorită faptului că piața energiei electrice va fi în creștere. Prin urmare, aceste practici exagerează deficitul de finanțare estimat. În lipsa unor justificări adecvate pentru aceste abateri de la orientări, nu s-a demonstrat pe deplin nevoia de finanțare din partea UE pentru a acoperi acest deficit.

MIE promovează instalarea de infrastructură, însă proiectele auditate de Curte nu își ating pe deplin obiectivele

57 MIE cofinanțează instalarea de infrastructură de încărcare începând din 2014. În total, acordurile de grant semnate de INEA între 2015 și 2020[28] prevăd instalarea a aproape 19 000 de puncte de încărcare în UE și în Regatul Unit. Acordurile de grant cuprind și o serie de cerințe calitative esențiale: beneficiarii trebuie să instaleze conectorii standard prevăzuți de Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi, să asigure accesul liber 24 de ore din 24 și să permită posibilitatea unei încărcări *ad hoc* fără abonament. În acest fel, finanțarea din partea UE a promovat în mod eficace interoperabilitatea și punerea în aplicare a cerințelor directivei.

58 Pentru a testa direct infrastructura de încărcare finanțată de UE, auditorii Curții au efectuat două deplasări cu vehicule electrice către stații de încărcare situate în Germania, în Italia și în Franța (a se vedea ***caseta 2***).

[28] Semnate în urma cererilor de propuneri organizate între 2014 și 2019.

Caseta 2

Pe drum: auditorii Curții testează electromobilitatea

Auditorii au parcurs aproximativ 2 500 km pornind din Luxemburg, în cursul a două călătorii cu vehicule electrice realizate cu scopul de a vizita și a testa 10 stații de încărcare cofinanțate, exploatate de trei beneficiari de finanțare din partea MIE din Germania, Franța și Italia. Auditorii au fost în măsură să confirme faptul că interoperabilitatea funcționa corespunzător peste frontiere, stațiile fiind accesibile furnizorilor terți de servicii de mobilitate, întrucât auditorii au reușit să își încarce vehiculele cu cardul emis de furnizorul lor de servicii de mobilitate din Luxemburg. Toate stațiile vizitate de auditori ofereau o opțiune de plată *ad hoc*. Aceasta putea fi inițiată (la toate stațiile) prin intermediul unei aplicații sau al unui site web și (la mai multe stații) prin intermediul unui terminal fără contact pentru card de credit/debit. O singură dată, auditorii nu au reușit să își încarce vehiculul, din cauza unei probleme de comunicare între vehicul și stația de încărcare, cu toate că ambele utilizau standardul CCS.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

În cursul deplasărilor, auditorii au avut acces în timp real la informații privind localizarea și disponibilitatea stațiilor prin intermediul unor site-uri web și al unor aplicații (de exemplu, Google Maps, operatorii punctelor de încărcare, furnizorii de servicii de mobilitate). Prețul de încărcare *ad hoc* era indicat în mod clar fie la terminalele stațiilor, fie în aplicații. Auditorii au constatat însă că prețurile erau prezentate în moduri diferite (euro/kWh, euro/minut sau euro/sesiune de încărcare), ceea ce nu facilitează comparabilitatea, contrar cerințelor Directivei privind infrastructura pentru combustibili alternativi.

Obținerea amplasamentelor

59 Cererile de finanțare și acordurile de grant din cadrul MIE nu specifică cu precizie unde urmează să fie amplasată infrastructura potențială. În mod normal, beneficiarii își asumă doar un angajament global, care se referă la un anumit număr de stații de încărcare într-un anumit stat membru.

60 În cursul punerii în aplicare efective a proiectului, obținerea unor amplasamente eligibile poate deveni însă o provocare majoră pentru beneficiari. Pe lângă faptul că trebuie să îndeplinească cerința esențială de eligibilitate ca stațiile să fie amplasate în rețeaua TEN-T centrală, beneficiarii se pot confrunta și cu alte probleme precum: proceduri lungi și variate de obținere a autorizației, număr limitat de concesiuni disponibile de-a lungul autostrăzilor și concurență din ce în ce mai mare cu alți operatori de puncte de încărcare. În unele cazuri, această situație este agravată de condițiile nefavorabile pe care le oferă proprietarii terenurilor și operatorii rețelelor electrice, forțându-i pe beneficiari să caute amplasamente alternative.

61 În principal ca urmare a acestor provocări, toate cele 11 proiecte auditate de Curte înregistraseră sau înregistrau întârzieri în execuție cuprinse între 5 și 24 de luni, în comparație cu planurile lor inițiale. 4 proiecte fuseseră finalizate până la momentul auditului, dar cu întârzieri cuprinse între 5 și 12 luni. 2 dintre aceste proiecte au fost închise fără să fi livrat în integralitate realizările convenite inițial – doar 243 dintre cele 303 stații contractate (80 %) au fost date în funcțiune. Din nou, acest eșec se explică în mare parte prin dificultățile întâmpinate la obținerea unor amplasamente eligibile adecvate.

62 În cazul studiilor cofinanțate, din cauza unor astfel de întârzieri și a altor dificultăți, nu numai că infrastructura aferentă nu a fost instalată conform calendarului, dar nici nu au putut fi colectate și analizate conform planificării toate datele necesare pentru a putea contribui la decizii în cunoștință de cauză privind instalările viitoare – ceea ce reprezenta obiectivul final al studiilor. Doi dintre cei șase beneficiari incluși în eșantionul Curții erau angajați în studii care presupuneau instalarea-pilot de infrastructură și care erau realizate în urma cererilor de propuneri din perioada 2014-2016, dar înainte ca aceștia să fi finalizat studiile respective și să fi elaborat rapoartele în urma acestora, li s-a acordat sprijin din partea MIE și pentru instalare pe scară mai largă în cadrul cererii de propuneri din 2017.

63 Comisia nu consolidează și nici nu evaluează rezultatele studiilor într-un mod sistematic, în vederea utilizării acestora ca o sursă de informații pentru viitoarele proiecte și inițiative de politică. În plus, în cursul auditului, Curții nu i s-au oferit

informații cu privire la modul în care părțile interesate, în special factorii de decizie de la nivel național și alți actori de pe piață, utilizau planurile în materie de instalare care fuseseră elaborate cu ajutorul studiilor cofinanțate.

Accesul echitabil și durabilitatea proiectelor cofinanțate

64 Spre deosebire de dispozițiile comune aplicabile pentru fondurile structurale și de investiții europene[29], normele MIE nu impun beneficiarilor obligația de a menține infrastructura în funcțiune pentru o perioadă minimă. Acordurile de grant nu fac nicio referire la perioada în care infrastructura finanțată ar trebui să continue să funcționeze (durabilitatea ei) și acest aspect nu este monitorizat de Comisie. Curtea a evidențiat, într-un raport de audit anterior[30], unele riscuri în legătură cu durabilitatea infrastructurii finanțate de UE, inclusiv unele probleme legate de menținerea realizărilor și a rezultatelor proiectelor. Lipsa durabilității și atenția insuficientă acordată acestui aspect al gestionării proiectelor pot diminua eficacitatea intervențiilor publice (a se vedea ***caseta 3***).

Caseta 3

Infrastructură cofinanțată scoasă din funcțiune

Proiectul CORRI-DOOR[31] (lansat înainte de MIE și neinclus în eșantionul auditat de Curte) a fost cofinanțat în proporție de 50 % cu suma de 4,3 milioane de euro în cadrul programului anual TEN-T în perioada aprilie 2014-decembrie 2015. Obiectivul general al proiectului a fost de a promova utilizarea vehiculelor electrice în Franța de-a lungul principalelor axe TEN-T, printre altele prin instalarea, testarea, exploatarea și monitorizarea unui număr inițial de 200 de stații de încărcare rapidă interoperabile și echipate cu standarde multiple, cu o putere de 50 kW (proiect-pilot). S-a raportat public că, în urma unor dificultăți tehnice și a două incidente care au fost considerate a prezenta riscuri de securitate pentru utilizatori, 189 de stații (din totalul de 217 stații din cadrul proiectului) au fost scoase din uz în 2020 ca măsură preventivă[32].

---

[29] Articolul 71 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013.

[30] Raportul special nr. 08/2018: „Sprijinul acordat de UE pentru investiții productive în întreprinderi – trebuie pus un accent mai mare pe durabilitate”.

[31] Acțiunea TEN-T nr. 2013-EU-92055-S.

[32] https://www.izivia.com/en/unavailability-on-corri-door.

65 În plus, acordurile de grant nu prevăd cu o precizie suficientă modul în care trebuie aplicată o altă cerință din Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi, și anume cea privind accesul nediscriminatoriu pentru toți utilizatorii. Articolul 2 alineatul (7) din directivă definește punctul de încărcare accesibil publicului ca fiind un punct care oferă utilizatorilor un acces nediscriminatoriu în întreaga Uniune. Accesul nediscriminatoriu poate include diverse forme de autentificare, utilizare și plată. Comisia nu evaluează cererile de finanțare pe baza modului precis în care beneficiarul ar asigura accesul nediscriminatoriu din punct de vedere tarifar, iar INEA nu monitorizează dacă cerința este respectată în practică după ce o stație cofinanțată este dată în exploatare.

66 Un aspect care ridică preocupări deosebite îl constituie condițiile comerciale pe care beneficiarii le aplică diferiților furnizori de servicii de mobilitate care intenționează să pună infrastructura cofinanțată la dispoziția clientelei lor de conducători de vehicule electrice. Curtea a constatat că, pe lângă condițiile comune oferite tuturor prin intermediul platformelor de roaming, unii operatori de puncte de încărcare încheie și contracte bilaterale directe cu anumiți furnizori de servicii de mobilitate în condiții mai avantajoase. Acest lucru subminează asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru diferiții furnizorii de servicii de mobilitate și duce, în cele din urmă, la un tratament inegal al utilizatorilor finali ai stațiilor de încărcare cofinanțate.

Utilizarea stațiilor de încărcare

67 Acordurile de grant nu stabilesc obiective specifice în materie de performanță pentru infrastructura cofinanțată, iar INEA nu solicită, nu colectează și nu analizează în mod sistematic date privind performanța odată ce o stație de încărcare este dată în exploatare.

68 Curtea a solicitat beneficiarilor proiectelor din eșantionul său informații privind utilizarea stațiilor instalate până în iunie 2020. Numărul mediu pe lună al sesiunilor de încărcare și durata medie a acestora se prezintă după cum urmează:

Tabelul 3 – Utilizarea medie lunară

Tip	Număr de sesiuni	Durata pe sesiune (în minute)
Stații ultrarapide	77	28
Stații rapide	31	70
Stații normale	5	123

Sursa: date de la beneficiari.

69 Aceste statistici sunt în concordanță cu evaluarea globală oferită de beneficiarii care au fost contactați de Curte, și anume aceea că ratele actuale de utilizare se situează sub așteptări. Deși este conștientă de faptul că piața vehiculelor electrice se află încă într-un stadiu incipient și este preconizată să crească substanțial în următorii câțiva ani, Curtea dorește totuși să facă observația că nivelurile scăzute de utilizare din prezent sporesc riscurile legate de durabilitate la care sunt expuse aceste investiții și bugetul UE alocat acestora.

Concluzii și recomandări

70 Curtea a concluzionat că, în pofida succeselor înregistrate, cum ar fi promovarea unui standard comun al UE privind prizele de alimentare pentru încărcarea vehiculelor electrice și îmbunătățirea accesului la diferite rețele de încărcare, persistă o serie de obstacole care afectează circulația vehiculelor electrice pe teritoriul UE. Disponibilitatea stațiilor de încărcare variază de la o țară la alta, sistemele de plată nu sunt armonizate și nu există suficiente informații în timp real pentru utilizatori.

71 Nu există cerințe minime clare și consecvente în materie de infrastructură pentru a asigura mobilitatea electrică la nivelul de ansamblu al UE. Prin urmare, acoperirea rețelei este neuniformă și prezintă o serie de inconsecvențe. Comisia are sarcina de a asista statele membre și de a asigura coerența și consecvența între diversele cadre naționale de politică la nivelul UE, dar mandatul și competențele de care dispune în materie de asigurare a respectării legislației sunt limitate. Așa cum a concluzionat Comisia însăși, cadrele naționale de politică variază foarte mult în ceea ce privește exhaustivitatea, nivelul de ambiție și coerența (a se vedea punctele ***20***-***28***).

72 Comisia a reușit să promoveze standarde minime comune la nivelul UE privind prizele de alimentare (standardul de tip 2 și standardul CCS/Combo 2) pentru încărcarea vehiculelor electrice. Aceste standarde sunt adoptate pe scară largă în întreaga UE, oferind treptat utilizatorilor de vehicule electrice un acces mai armonizat la diferite rețele de încărcare. Cu toate acestea, deplasările pe întreg teritoriul UE rămân complicate deoarece nu există sisteme de plată armonizate și lipsesc informații adecvate pentru utilizatori (a se vedea punctele ***35***-***41***).

Recomandarea 1 – Cerințe minime privind infrastructura de încărcare pentru întreaga rețea TEN-T

Pentru a atinge obiectivul de a asigura electromobilitatea la nivelul de ansamblu al UE, Comisia ar trebui să propună, atunci când reexaminează și revizuiește legislația actuală, cerințe minime privind infrastructura de încărcare a vehiculelor electrice care să fie aplicabile pentru rețeaua TEN-T. Aceste cerințe ar trebui să includă o dimensiune geografică (de exemplu, o distanță medie între punctele de încărcare) și o mai bună definire a accesibilității publice, a tipurilor de stații de încărcare, a metodelor de plată și a furnizării de informații adecvate pentru utilizatori.

Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: sfârșitul anului 2021 (cu ocazia revizuirii Directivei privind infrastructura pentru combustibili alternativi și a Regulamentului TEN-T).

73 În pofida creșterii constante între 2014 și 2020, atingerea obiectivului Pactului verde de un milion de puncte de încărcare până în 2025 va reprezenta o provocare. Ca urmare a absenței unei foi de parcurs strategice integrate pentru electromobilitate în UE, continuă să existe incertitudini considerabile în ceea ce privește nevoile precise în materie de infrastructură, ceea ce reprezintă un risc pentru instalarea cu succes și în timp util a infrastructurii de încărcare.

74 Există diferențe semnificative între statele membre în ceea ce privește instalarea infrastructurii de încărcare. Unele dintre ele și-au depășit deja țintele, în timp ce altele au rămas cu mult în urmă. În septembrie 2020, opt state membre nu atinseseră încă 75 % din țintele lor stabilite pentru sfârșitul anului respectiv. Fragmentarea care afectează electromobilitatea persistă în UE, înregistrându-se diferențe semnificative în ceea ce privește densitatea infrastructurii de încărcare și ponderea vehiculelor electrice în statele membre (a se vedea punctele ***29***-***34*** și ***anexa I***).

Recomandarea 2 – Elaborarea unei foi de parcurs strategice a UE privind electromobilitatea

Comisia ar trebui să elaboreze o foaie de parcurs strategică cuprinzătoare și integrată a UE privind electromobilitatea, care să ghideze părțile interesate și factorii de decizie în direcția realizării obiectivelor Pactului verde și a țintelor stabilite în ceea ce privește infrastructura de încărcare.

Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: sfârșitul anului 2021.

75 Deși prioritățile de finanțare, bugetele și ratele de cofinanțare ale MIE au evoluat de-a lungul timpului (în perioada 2014-2019), ele nu s-au bazat pe o evaluare cuprinzătoare a deficitului de infrastructură care să identifice de câte stații de încărcare era nevoie, unde ar trebui amplasate acestea și categoria de putere pe care ar trebui să o furnizeze. În lipsa unei astfel de analize, Comisia nu a fost în măsură să direcționeze finanțarea din partea MIE către acele zone care înregistrau cele mai scăzute niveluri de infrastructură de încărcare.

76 Concentrarea finanțării din partea MIE în rețeaua centrală este în conformitate cu cerința prevăzută de Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi în ceea ce privește instalarea de infrastructură de încărcare cel puțin pe rețeaua TEN-T centrală până în 2025. Cu toate acestea, în absența altor criterii, o sferă atât de largă nu a reușit să împiedice concentrarea finanțării din partea MIE într-un număr limitat de state membre și nu asigură electromobilitatea la nivelul de ansamblu al UE, în special acoperirea zonelor în care rata de utilizare a vehiculelor electrice este scăzută.

77 Studiile cofinanțate în perioada 2014-2016 ar fi putut sta la baza evaluării nevoilor în materie de infrastructură de încărcare. Cu toate acestea, Comisia nu consolidează și nici nu evaluează rezultatele studiilor într-un mod sistematic, în vederea utilizării acestora ca o sursă de informații pentru viitoarele proiecte și inițiative de politică (a se vedea punctul ***63***). În ceea ce privește analizele raportului costuri-beneficii care însoțesc cererile de finanțare a lucrărilor, unele dintre ipotezele utilizate de beneficiari nu erau justificate suficient (a se vedea punctele ***43***-***56***).

Recomandarea 3 – Analiza deficitului de infrastructură și analiza deficitului de finanțare

Cu sprijinul coordonatorilor coridoarelor rețelei TEN-T centrale, Comisia ar trebui să elaboreze o analiză a deficitului de infrastructură pentru a identifica, în raport cu cerințele din Directiva revizuită privind infrastructura pentru combustibili alternativi și din Regulamentul TEN-T revizuit, tronsoanele din rețeaua TEN-T în care lipsesc puncte de încărcare, numărul de puncte de care este nevoie și tipul acestora. Această analiză ar trebui completată de Comisie cu o analiză a deficitului de finanțare, menită să identifice acele tronsoane ale rețelei TEN-T în care nu se poate conta doar pe forțele pieței să furnizeze infrastructura necesară. Propunerile pentru bugetele și prioritățile MIE elaborate de Comisie ar trebui să se sprijine pe aceste două analize.

Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: sfârșitul anului 2021.

Recomandarea 4 – Selecția proiectelor

Atunci când evaluează și selectează cererile de finanțare depuse în cadrul MIE, Comisia ar trebui:

(a) să compare infrastructura propusă de solicitant cu analiza globală a deficitului de infrastructură și cu analiza deficitului de finanțare (a se vedea recomandarea 3);

(b) să confirme necesitatea finanțării pe baza unei analize a raportului costuri-beneficii realizate pentru proiectul în cauză și să obțină o justificare adecvată pentru orice abatere de la orientările Comisiei în ceea ce privește analizele costuri-beneficii;

(c) în cazul în care evaluează cereri de finanțare pentru studii însoțite de instalare-pilot de infrastructură, să stabilească criterii obiective pentru numărul, tipul și amplasarea stațiilor de încărcare considerate acceptabile pentru astfel de studii.

Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: sfârșitul anului 2021.

78 Începând din 2014, MIE sprijină instalarea de stații de încărcare interoperabile pe tot teritoriul UE. Toate cele 11 proiecte incluse în eșantionul Curții erau însă afectate de întârzieri în implementare, care variau între 5 și 24 de luni. 2 dintre cele 4 proiecte finalizate au obținut doar o parte din realizări. Principalul factor care a contribuit atât la întârzieri, cât și la realizările parțiale a fost reprezentat de dificultățile la obținerea unor amplasamente adecvate.

79 Acordurile de grant din cadrul MIE nu impun o perioadă minimă de exploatare după instalare și după finalizarea proiectelor, iar Comisia nu monitorizează utilizarea și performanța infrastructurii care a beneficiat de sprijin. De asemenea, acordurile de grant nu definesc cu o precizie suficientă cerința privind accesul nediscriminatoriu. În lipsa unor norme care să reglementeze relația dintre operatorii punctelor de încărcare și furnizorii de servicii de mobilitate, nu există nicio garanție că stațiile de încărcare cofinanțate vor oferi un acces nediscriminatoriu tuturor utilizatorilor.

80 INEA nu colectează în mod sistematic date privind utilizarea stațiilor cofinanțate. Statisticile care există arată că ratele actuale de utilizare a acestor stații sunt în general scăzute (a se vedea punctele ***57-69***).

Recomandarea 5 – Accesul durabil și echitabil la infrastructura cofinanțată

Comisia ar trebui:

(a) să se asigure că acordurile de grant pentru instalarea infrastructurii de încărcare conțin o clauză de durabilitate care să impună obligația ca infrastructura cofinanțată să rămână în exploatare și să fie pusă la dispoziția utilizatorilor pentru o perioadă minimă după instalare;

(b) să se asigure că acordurile de grant pentru instalarea infrastructurii de încărcare conțin cerința ca operatorii punctelor de încărcare să asigure accesul efectiv și nediscriminatoriu al tuturor utilizatorilor. Acest lucru ar putea fi realizat, de exemplu, obligând operatorii punctelor de încărcare să ofere condiții comerciale echitabile tuturor furnizorilor de servicii de mobilitate, pe baza unor criterii clare, obiective și transparente și pentru o perioadă minimă de timp;

(c) să efectueze, prin eșantionare sau în urma unei analize a riscurilor, o examinare *ex post* privind utilizarea și performanța infrastructurilor sprijinite care au fost instalate.

Data-țintă pentru punerea în aplicare a recomandării: pentru literele (a) și (b), sfârșitul anului 2021, și pentru litera (c), după instalare.

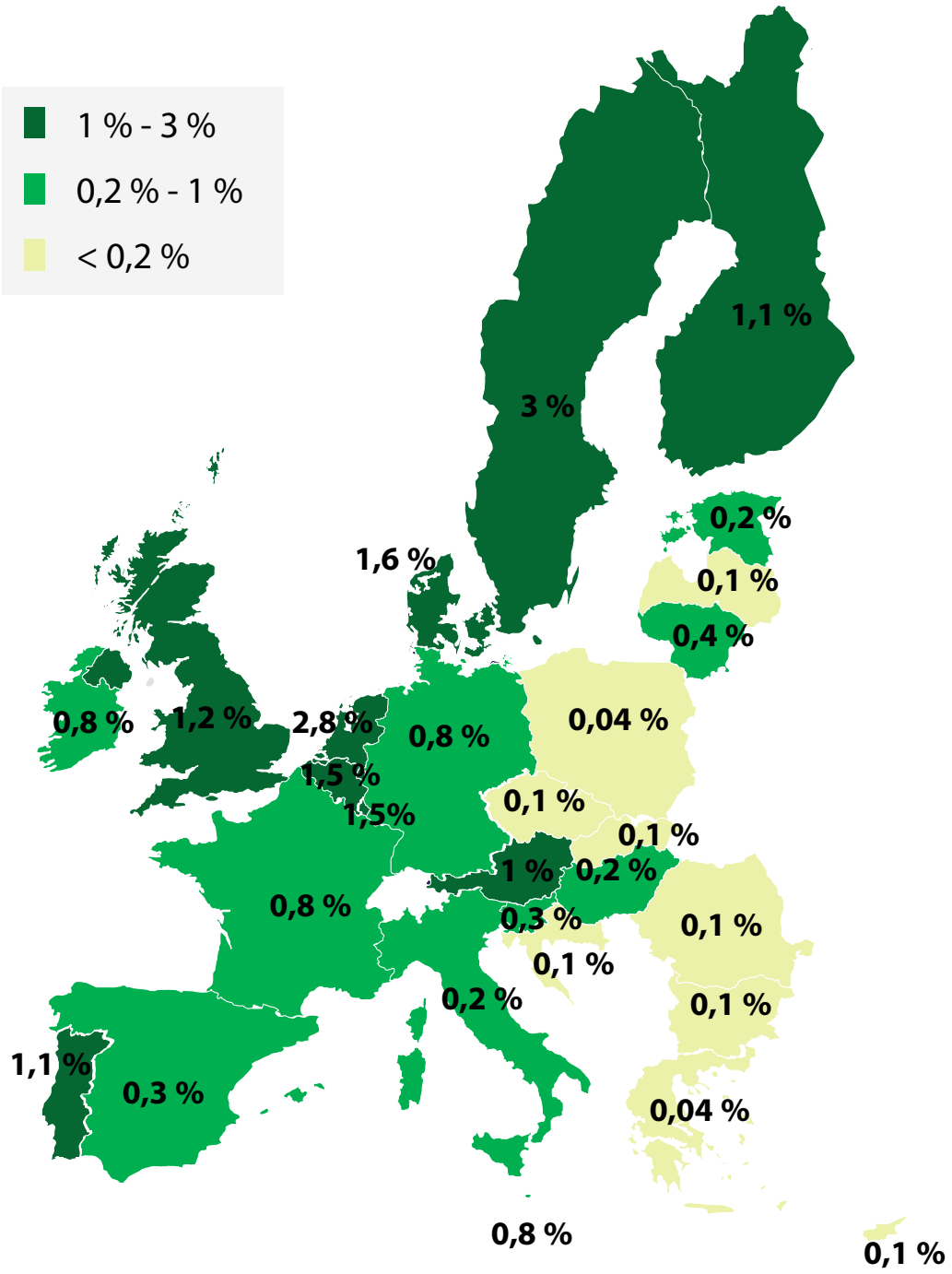
Prezentul raport a fost adoptat de Camera II, condusă de doamna Iliana Ivanova, membră a Curții de Conturi, la Luxemburg, la 3 martie 2021.

Pentru Curtea de Conturi

Klaus-Heiner LEHNE
Președinte

Anexe

Anexa I – Ponderea vehiculelor electrice în totalul parcului de autoturisme, pentru UE-27 și Regatul Unit



Sursa: Curtea de Conturi Europeană, pe baza datelor EAFO din septembrie 2020 pentru vehiculele electrice pe bază de baterii și vehiculele electrice hibride reîncărcabile.

Anexa II – Standarde de încărcare pentru vehiculele electrice

Standard de încărcare	Note
Curent alternativ	
Tip 1	SAE J1772, utilizat în principal în America de Nord și în Asia.
Tip 2 (standard al UE)	Anexa II la Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi prevede că punctele de încărcare cu curent alternativ pentru vehicule electrice trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu prize sau conectori de tip 2 pentru vehicule, conform descrierii din standardul EN 62196-2.
Tip 3	Se regăsește în Italia și în Franța, dar nu se mai instalează din 2012.
Curent continuu	
Tip 4 (CHAdeMO)	Utilizat în Japonia și în Europa. De exemplu, Franța a impus obligația ca, până la 31 decembrie 2024, toate punctele de încărcare rapidă accesibile publicului să includă un conector CHAdeMO. Acesta este standardul pentru următoarele modele de vehicule electrice: Citroën Berlingo Electric și C-Zero, Kia Soul, Mitsubishi Outlander PHEV și iMiEV, Nissan eNV-200 și Leaf și Peugeot iOn.
CCS (standard al UE)	Anexa II la Directiva privind infrastructura pentru combustibili alternativi prevede că punctele de încărcare cu curent continuu de putere înaltă trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori ai sistemului de încărcare combinat „Combo 2” (CCS), conform descrierii din standardul EN 62196-3. Acesta este standardul pentru următoarele modele de vehicule electrice: BMW i3 și iX3, Fiat 500e, Mercedes EQC, Jaguar I-Pace, Audi E-Tron, Volkswagen e-Golf și ID.3, Tesla Model 3, Porsche Taycan.

Sursa: Curtea de Conturi Europeană.

Acronime

CCS: sistem de încărcare combinat (*Combined Charging System*)

DG MOVE: Direcția Generală Mobilitate și Transporturi

EAFO: Observatorul european privind combustibilii alternativi (*European Alternative Fuels Observatory*)

INEA: Agenția Executivă pentru Inovare și Rețele

MIE: Mecanismul pentru interconectarea Europei

TEN-T: rețele transeuropene de transport

Glosar

Agenția Executivă pentru Inovare și Rețele: agenția UE responsabilă de punerea în aplicare din punct de vedere tehnic și financiar a programului TEN-T și a unor părți din Mecanismul pentru interconectarea Europei și din programele Orizont 2020 și Marco Polo 2007-2013.

Biocombustibil: combustibil produs din materii organice uscate sau din uleiuri vegetale combustibile.

Biogaz: gaz care apare natural, produs prin descompunerea materiei organice de către bacterii anaerobe și utilizat ca biocombustibil.

Cadrul financiar multianual: planul de cheltuieli al UE care stabilește prioritățile (pe baza obiectivelor de politică) și plafoanele, în cadrul a șase rubrici principale, în general pentru o perioadă de șapte ani. Constituie structura în care sunt stabilite bugetele anuale ale UE și fixează plafoane pentru fiecare categorie de cheltuieli. Cadrul financiar multianual curent acoperă perioada 2021-2027.

Furnizori de servicii de mobilitate: entitate care oferă consumatorilor o gamă de produse sau de servicii de mobilitate, cum ar fi carduri de reîncărcare și software de plată sau de navigație.

Gaz cu efect de seră: gaz din atmosferă – cum ar fi dioxidul de carbon sau metanul – care absoarbe și emite radiație, blocând căldura și încălzind astfel suprafața planetei; acest fenomen este cunoscut sub numele de „efect de seră”.

Mecanismul de redresare și reziliență: mecanismul de sprijin financiar al UE destinat să atenueze impactul economic și social al pandemiei de COVID-19 și să stimuleze redresarea, promovând totodată transformarea verde și digitală.

Mecanismul pentru interconectarea Europei: instrument prin care se acordă asistență financiară pentru crearea de infrastructură sustenabilă și interconectată în sectoarele energiei, transporturilor și tehnologiei informației și comunicațiilor.

Observatorul european privind combustibilii alternativi: portalul online al UE care oferă informații și știri despre combustibilii alternativi și despre amplasarea stațiilor de încărcare.

Operator de puncte de încărcare: societate responsabilă de instalarea și de întreținerea punctelor de încărcare pentru vehicule electrice.

Pactul verde european: strategie de creștere a UE, adoptată în 2019, care urmărește să transforme UE într-o economie neutră din punct de vedere climatic până în 2050.

Regiune care se califică pentru coeziune: regiune în care venitul național brut pe cap de locuitor se situează sub nivelul de 90 % din media UE, ceea ce o face să fie eligibilă pentru sprijin din partea Fondului de coeziune.

Rețele transeuropene de transport: o serie de proiecte de dezvoltare a infrastructurii rutiere, feroviare, aeriene și fluviale care pun în aplicare politica privind rețeaua transeuropeană de transport, inclusiv o rețea feroviară de mare viteză, un sistem de navigație prin satelit și sisteme inteligente de gestionare a transporturilor.

Strategia pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă: strategia UE, propusă în 2020, menită să ducă la o reducere cu 90 % a emisiilor generate de transporturi până în 2050, prin intermediul unui sistem de transport mai competitiv, mai sigur, mai accesibil și mai convenabil ca preț.

RĂSPUNSURILE COMISIEI EUROPENE LA RAPORTUL SPECIAL AL CURȚII DE CONTURI EUROPENE: „INFRASTRUCTURA DE ÎNCĂRCARE PENTRU VEHICULE ELECTRICE: NUMĂRUL STAȚIILOR DE ÎNCĂRCARE A CRESCUT, DAR NIVELUL NEOMOGEN DE INSTALARE A INFRASTRUCTURII COMPLICĂ DEPLASĂRILE PE TERITORIUL UE”

SINTEZĂ

III. În domeniul combustibililor alternativi și al vehiculelor, organizațiile europene de standardizare sunt responsabile de elaborarea unor standarde comune. Odată ce aceste standarde sunt convenite, Comisia le adoptă și le transpune în legislația UE prin intermediul unor acte delegate în temeiul Directivei privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (AFID).

V. În temeiul Directivei privind AFID, Comisia nu are dreptul de a coordona instalarea infrastructurii în statele membre. Aceasta este responsabilitatea exclusivă a statelor membre.

VII. Comisia consideră că este nevoie de o anumită flexibilitate pentru operatorii de puncte de încărcare și pentru furnizorii de servicii de mobilitate pentru a se asigura inovarea în ceea ce privește serviciile de plată orientate către clienți. Comisia consideră că ar fi necesară stabilirea unui standard minim comun pentru plățile ad-hoc cu cardul bancar.

De asemenea, Comisia subliniază că nu există încă suficienți operatori de servicii de încărcare și furnizori de servicii de mobilitate în întreaga UE care să ofere în cadrul „serviciilor de roaming”, rețele dense care să acopere zone geografice semnificative și care să răspundă nevoilor utilizatorilor.

VIII. Fondurile MIE pentru rețelele destinate vehiculelor electrice au fost alocate între 2014 și 2016, în principal sub forma unor „acțiuni-pilot”, cu scopul de a sprijini pionierii în ceea ce privește instalarea inițială a rețelei, în special în legătură cu infrastructura de încărcare rapidă, și testarea pieței în vederea sprijinirii accesului în masă la această piață.

Începând din 2017, acțiunile MIE au vizat punerea în funcțiune pe scară largă a infrastructurii, cu o rată de sprijin mai scăzută din partea UE.

Întreprinderile private decid cu privire la instalarea unei stații de încărcare într-o anumită zonă în vederea unei utilizări optime a stațiilor. Finanțarea acordată de UE a permis o punere în funcțiune mai rapidă a infrastructurii pentru vehicule electrice. În absența sprijinului din partea UE, întreprinderile private ar fi instalat probabil stații doar în cele mai „atractive” locații.

Tot astfel, faptul că primii pionieri au suferit de pe urma unor întârzieri în punerea în aplicare justifică și mai mult nevoia de sprijin din partea UE.

Comisia lucrează la un plan de acțiune strategic privind punerea în funcțiune a infrastructurii pentru combustibili alternativi. De asemenea, Comisia pregătește propuneri legislative pentru revizuirea legislației privind AFID și TEN-T. În propunerea sa de regulament privind MIE2, Comisia a propus direcționarea sprijinului financiar destinat infrastructurii pentru combustibili alternativi din cadrul MIE2 către lacunele identificate în rețeaua TEN-T.

IX. Comisia acceptă recomandările și face trimitere la răspunsurile sale la recomandările 1-5.

INTRODUCERE

02. Comisia observă că diferiți combustibili alternativi se califică drept combustibili cu emisii scăzute de dioxid de carbon, însă aceștia nu vor conduce la realizarea reducerilor de emisii necesare pentru tranziția către o economie neutră din punctul de vedere al emisiilor de dioxid de carbon. În

conformitate cu Strategia pentru o mobilitate durabilă și inteligentă, obiectivul principal este de a se asigura utilizarea vehiculelor cu emisii scăzute și cu emisii zero.

09. În domeniul combustibililor alternativi și al vehiculelor, organizațiile europene de standardizare sunt responsabile de elaborarea unor standarde comune. Odată ce aceste standarde sunt convenite, Comisia le transpune în legislația UE prin intermediul unor acte delegate în temeiul Directivei privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi. În plus, Comisia propune cerințe pentru instalarea infrastructurii de încărcare în statele membre (în conformitate cu Directiva privind energia electrică, disponibilitatea infrastructurii de încărcare reprezintă în primul rând o preocupare pentru actorii privați de pe piață), care urmează să fie adoptate de colegiuitori.

12. Finanțarea Mecanismului de redresare și reziliență depinde de planurile statelor membre, care trebuie discutate și aprobate de Comisie. Comisia nu poate stabili de una singură cum este direcționat sprijinul financiar în mod unilateral, însă își poate promova obiectivele de politică prin stabilirea, de comun acord cu colegiuitorii, a obiectivelor, bazându-se, în același timp, pe metodologii solide de urmărire a cheltuielilor legate de climă, precum și pe mecanisme de evaluare a durabilității și de contabilizare a principiului de „a nu aduce prejudicii semnificative”.

13. Comisia observă că standardele de performanță privind emisiile de CO_2 definesc o valoare medie pentru întreaga flotă a producătorului.

OBSERVAȚII

21. Comisia observă că măsurile sugerate de Curtea de Conturi fac parte din măsurile examinate în contextul evaluării impactului Directivei privind AFID, aflată în curs de desfășurare.

24. Comisia observă că Regulamentul TEN-T atribuie infrastructurii pentru combustibili alternativi statutul de inovație, care trebuie testat și demonstrat. Aceasta nu prevede nicio coordonare specifică la nivelul coridoarelor rețelei centrale.

Directiva privind AFID și Regulamentul TEN-T nu au avut ca obiectiv să acorde coordonatorilor coridoarelor rețelei centrale europene un rol specific în ceea ce privește combustibilii alternativi.

27. Comisia observă că, într-adevăr, se înregistrează progrese în direcția unei mai bune acoperiri a infrastructurii de încărcare de-a lungul rețelei centrale TEN-T, cel puțin în unele state membre.

Cu toate acestea, există încă multe părți ale rețelei TEN-T fără acoperire sau fără acoperire suficientă, ceea ce nu permite fluiditatea deplasărilor cu un vehicul electric în întreaga UE. În aceste părți ale UE, s-au înregistrat foarte puține progrese în direcția acoperirii rețelelor până în 2025.

În plus, având în vedere că gama extinsă de vehicule electrice și baterii permite o putere de încărcare mult mai mare la stațiile de încărcare, cererea de servicii de încărcare de-a lungul TEN-T este în schimbare. Pentru a beneficia de o experiență de călătorie similară celei cu un autoturism cu motor cu ardere internă, de-a lungul rețelei TEN-T ar trebui să fie disponibile încărcătoare de cel puțin 150 kW, ceea ce ar permite încărcarea vehiculelor în timpul unei pauze normale de masă.

29. Comisia subliniază că previziunile privind cerințele legate de infrastructura de încărcare fac obiectul unor modificări bazate pe progresele tehnice și evoluția pieței.

32. Comisia recunoaște situația descrisă de Curte, însă adaugă faptul că unele state membre și-au revizuit obiectivele în rapoartele din 2019 privind punerea în aplicare a cadrelor naționale de politică. Trei state membre își atinseseră deja obiectivele în materie de încărcare pentru 2020 indicate în rapoartele lor naționale privind punerea în aplicare. Nouă state membre se aflau încă la un nivel de sub 50 % din realizarea obiectivului. Comisia observă, pe baza evaluării finalizate a rapoartelor naționale privind punerea în aplicare din 25 de state membre (obiectivele pentru 2020, 2025 și 2030 au fost revizuite în rapoartele naționale privind punerea în aplicare în funcție de cele prevăzute în

cadrele naționale de politică pentru un număr semnificativ de state membre), că în cazul a douăsprezece state membre, raportul este mai mare decât un punct de reîncărcare la zece vehicule.

39. Comisia consideră că este nevoie de o anumită flexibilitate pentru ca operatorii de puncte de încărcare și furnizorii de servicii de mobilitate să asigure inovarea în ceea ce privește serviciile de plată orientate către clienți. Comisia consideră că ar fi necesară stabilirea unui standard minim comun pentru plățile ad-hoc cu cardul bancar.

De asemenea, Comisia subliniază că nu există încă suficienți operatori de servicii de încărcare și furnizori de servicii de mobilitate în întreaga UE care să ofere, în cadrul „serviciilor de roaming", rețele dense care să acopere zone geografice semnificative și care să răspundă nevoilor utilizatorilor.

43. Răspunsul comun al Comisiei la punctele 43 - 50

Fondurile MIE pentru rețelele destinate vehiculelor electrice au fost alocate între 2014 și 2016, în principal sub forma unor „acțiuni-pilot", cu scopul de a sprijini pionierii în ceea ce privește instalarea inițială a rețelei, în special în legătură cu infrastructura de încărcare rapidă, și testarea pieței în vederea sprijinirii accesului în masă la această piață.

Începând din 2017, acțiunile MIE au vizat punerea în funcțiune pe scară largă a infrastructurii, cu o rată de sprijin mai scăzută din partea UE. Întreprinderile private decid cu privire la instalarea unei stații de încărcare într-o anumită zonă în vederea unei utilizări optime a stațiilor. Finanțarea acordată de UE a permis o punere în funcțiune mai rapidă a infrastructurii pentru vehicule electrice. În absența sprijinului din partea UE, întreprinderile private ar fi instalat probabil stații doar în cele mai „atractive" locații.

Tot astfel, faptul că primii pionieri au suferit de pe urma unor întârzieri în punerea în aplicare justifică și mai mult nevoia de sprijin din partea UE.

Toate acordurile de grant conțin dispoziții privind accesul nediscriminatoriu, 24 de ore din 24 și 7 zile din 7, plățile ad-hoc și interoperabilitatea. INEA monitorizează aceste proiecte prin contacte periodice, vizite la fața locului și raportare anuală.

Comisia lucrează la un plan de acțiune strategic privind punerea în funcțiune a infrastructurii pentru combustibili alternativi. De asemenea, Comisia pregătește propuneri legislative pentru revizuirea legislației privind AFID și TEN-T. În propunerea sa de regulament privind MIE2, Comisia a propus direcționarea sprijinului financiar destinat infrastructurii pentru combustibili alternativi din cadrul MIE2 către lacunele identificate în rețeaua TEN-T.

52. Comisia subliniază că, la fel ca în cazul proiectelor de infrastructură, este utilă sprijinirea fazelor inițiale ale studiului-pilot. Aceste studii cu instalare-pilot permit producerea de date pentru instalarea ulterioară a unei infrastructuri mai extinse.

53. Comisia a decis că, în absența infrastructurii, nu era relevant să se limiteze amploarea proiectelor-pilot. Comisia consideră că definiția termenului de „studiu" s-a aplicat acestei faze incipiente a instalării independent de numărul de stații incluse într-un proiect, în special pentru a testa interoperabilitatea transfrontalieră cu beneficiari din mai multe țări.

56. Comisia observă că experții externi independenți în materie de analize cost-beneficiu (ACB) sunt de altă opinie și au ajuns la o concluzie diferită. În evaluarea lor, experții ACB care au analizat aceste propuneri au observat abaterile de la orientări. Cu toate acestea, au acceptat justificarea limitată și au concluzionat, în observațiile lor din cadrul evaluării, că parametrii aleși ar putea fi în continuare considerați acceptabili, iar calculul deficitului de finanțare ar putea fi fiabil.

59. Comisia reamintește că MIE sprijină TEN-T și că TEN-T acoperă o arie geografică clară.

65. Comisia consideră că dispoziția privind disponibilitatea de încărcare ad-hoc la fiecare punct de încărcare accesibil publicului răspunde necesității unui acces nediscriminatoriu pentru toți utilizatorii; ar trebui ca încărcarea să fie întotdeauna posibilă fără a fi necesară încheierea unui contract.

69. Comisia este de acord cu faptul că, pentru moment, utilizarea generală a infrastructurii nu este foarte ridicată. Comisia consideră că această utilizare relativ scăzută în faza inițială sugerează că finanțarea din partea UE a fost cu adevărat necesară pentru a accelera instalarea infrastructurii respective și, prin urmare, pentru a încuraja utilizarea generală a vehiculelor electrice în Europa.

CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

71. Comisia observă că Directiva privind AFID prevede un mandat specific cu privire la cadrele naționale de politică ale statelor membre și solicită un nivel mai ridicat de ambiție și coerență. Comisia își va adopta în curând raportul privind evaluarea rapoartelor naționale de punere în aplicare în temeiul Directivei privind AFID, care va include, de asemenea, recomandări adresate statelor membre.

72. După cum s-a menționat în observațiile anterioare, Comisia are în vedere stabilirea unor cerințe minime, în special privind plățile ad-hoc.

Recomandarea1 – Cerințe minime privind infrastructura de încărcare pentru întreaga rețea TEN-T

Comisia acceptă recomandarea.

73. Comisia observă că va fi întotdeauna dificil să se ofere indicații cu privire la nevoile precise în materie de infrastructură într-o foaie de parcurs la nivelul UE, deoarece condițiile de punere în aplicare la nivel local variază considerabil de la un stat membru la altul și de la o regiune la alta.

În cadrul elaborării unei foi de parcurs ar trebui să se abordeze și alți combustibili relevanți. Infrastructura de încărcare electrică ar trebui să se înscrie într-o abordare mai largă. Comisia lucrează la un plan de acțiune strategic privind punerea în funcțiune a infrastructurii pentru combustibili alternativi în vara anului 2021.

74. Comisia observă că obiectivele statelor membre variază considerabil în ceea ce privește nivelul de ambiție. Există, de asemenea, state membre care au rămas în urmă, în ciuda faptului că obiectivul lor stabilit inițial nu era ambițios.

Recomandarea2 – Elaborarea unei foi de parcurs strategice a UE privind electromobilitatea

Comisia acceptă recomandarea.

75. A se vedea răspunsul comun al Comisiei la punctele 43-50.

76. Comisia observă că proiectele finanțate prin MIE s-au extins treptat la un număr din ce în ce mai mare de state membre.

77. A se vedea răspunsul comun al Comisiei la punctele 43-50.

Recomandarea3 – Analiza deficitului de infrastructură și analiza deficitului de finanțare

Comisia acceptă recomandarea.

Recomandarea4 – Selecția proiectelor

Comisia acceptă recomandarea.

Recomandarea5 – Accesul durabil și echitabil la infrastructura cofinanțată

a) Comisia acceptă recomandarea.

b) Comisia acceptă recomandarea.

c) Comisia acceptă recomandarea şi va lua măsurile indicate de îndată ce va exista un eşantion suficient.

Echipa de audit

Rapoartele speciale ale Curții de Conturi Europene prezintă rezultatele auditurilor sale cu privire la politicile și programele UE sau la diverse aspecte legate de gestiune aferente unor domenii bugetare specifice. Curtea de Conturi Europeană selectează și concepe aceste sarcini de audit astfel încât impactul lor să fie maxim, luând în considerare riscurile la adresa performanței sau a conformității, nivelul de venituri sau de cheltuieli implicat, evoluțiile viitoare și interesul politic și public.

Acest audit al performanței a fost efectuat de Camera de audit II – cameră specializată pe domeniile de cheltuieli aferente investițiilor pentru coeziune, creștere și incluziune – condusă de doamna Iliana Ivanova, membră a Curții de Conturi Europene. Auditul a fost condus de domnul Ladislav Balko, membru al Curții de Conturi Europene, asistat de: Branislav Urbanič, șef de cabinet, și Zuzana Franková, atașat în cadrul cabinetului; Helder Faria Viegas, manager principal; Svetoslav Hristov, coordonator; Afonso Malheiro, Rafal Gorajski, Francisco Carretero Llorente, Maria Pia Brizzi și Nils Westphal, auditori. Thomas Everett a asigurat sprijin lingvistic.

Ladislav Balko

Branislav Urbanič

Zuzana Franková

Helder Faria Viegas

Nils Westphal

Svetoslav Hristov

Afonso Malheiro

Francisco Carretero Llorente

Maria Pia Brizzi

Thomas Everett

Calendar

Etapa	Data
Adoptarea planului de audit / Demararea auditului	25.3.2020
Trimiterea oficială către Comisie (sau către o altă entitate auditată) a proiectului de raport	21.1.2021
Adoptarea raportului final după procedura contradictorie	3.3.2021
Primirea răspunsurilor oficiale ale Comisiei (sau ale altei entități auditate) în toate versiunile lingvistice	19.3.2021

DREPTURI DE AUTOR

© Uniunea Europeană, 2021.

Politica Curții de Conturi Europene referitoare la reutilizare este pusă în aplicare prin Decizia nr. 6-2019 a Curții de Conturi Europene privind politica în materie de date deschise și reutilizarea documentelor.

Cu excepția cazului în care se precizează altceva (de exemplu, într-o mențiune separată indicând drepturile de autor), conținutul elaborat de Curtea de Conturi Europeană pentru care UE deține drepturile de autor face obiectul licenței Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0). Aceasta înseamnă că reutilizarea este autorizată, sub rezerva menționării adecvate a autorilor și a indicării eventualelor modificări. Reutilizatorul nu poate altera sensul sau mesajul inițial al documentelor. Curtea de Conturi Europeană nu răspunde pentru eventualele consecințe ale reutilizării.

Este necesar să obțineți drepturi suplimentare în cazul în care un anumit conținut prezintă persoane fizice ce pot fi identificate, de exemplu în cazul fotografiilor în care apar membri ai personalului Curții de Conturi Europene sau în cazul în care conținutul include lucrări ale unor terți. Dacă se obține o astfel de autorizație, ea anulează și înlocuiește autorizația de natură generală menționată mai sus și va indica în mod clar eventualele restricții de utilizare.

Pentru a utiliza sau a reproduce un conținut pentru care UE nu deține drepturile de autor, poate fi necesar să obțineți o autorizație în acest sens direct de la titularii drepturilor de autor.

Programele informatice sau documentele care fac obiectul unor drepturi de proprietate industrială, cum ar fi brevetele, mărcile comerciale, desenele și modelele înregistrate, logourile și denumirile înregistrate, sunt excluse din politica Curții de Conturi Europene referitoare la reutilizare și nu se acordă nicio licență pentru acestea.

Familia site-urilor instituționale ale Uniunii Europene care sunt incluse în domeniul europa.eu oferă linkuri către site-uri terțe. Deoarece Curtea de Conturi Europeană nu are control asupra acestor site-uri, sunteți încurajați să verificați politica aplicată de ele în ceea ce privește respectarea vieții private și drepturile de autor.

Utilizarea logoului Curții de Conturi Europene

Logoul Curții de Conturi Europene nu poate fi utilizat fără acordul prealabil al Curții de Conturi Europene.

PDF	ISBN 978-92-847-5741-1	ISSN 1977-5806	doi:10.2865/458454	QJ-AB-21-004-RO-N
HTML	ISBN 978-92-847-5728-2	ISSN 1977-5806	doi:10.2865/584	QJ-AB-21-004-RO-Q

Obiectivul auditului Curții a fost de a stabili cât de eficace este sprijinul acordat de Comisie pentru instalarea la nivelul de ansamblu al UE a unei infrastructuri accesibile publicului pentru încărcarea vehiculelor electrice.

Curtea a constatat că, în pofida succeselor înregistrate, cum ar fi promovarea unui standard comun al UE privind prizele de alimentare și îmbunătățirea accesului la diferite rețele de încărcare, persistă o serie de obstacole care afectează circulația vehiculelor electrice pe teritoriul UE. Disponibilitatea stațiilor de încărcare variază de la o țară la alta, sistemele de plată nu sunt armonizate în raport cu cerințe minime și nu există informații adecvate pentru utilizatori. În absența unei analize cuprinzătoare a deficitului de infrastructură, Comisia nu a fost în măsură să se asigure că fondurile din partea UE sunt direcționate acolo unde este cea mai mare nevoie de ele. UE este încă departe de ținta din Pactul verde de un milion de puncte de încărcare până în 2025 și nu dispune de o foaie de parcurs strategică globală pentru electromobilitate.

Curtea a formulat o serie de recomandări în atenția Comisiei Europene, menite să aducă îmbunătățiri în ceea ce privește instalarea la nivelul de ansamblu al UE a unei infrastructuri de încărcare accesibile publicului.

Raport special al Curții de Conturi Europene prezentat în temeiul articolului 287 alineatul (4) al doilea paragraf TFUE.

CURIA RATIONUM
CURTEA DE CONTURI EUROPEANĂ

Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene

CURTEA DE CONTURI EUROPEANĂ
12, rue Alcide de Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

Întrebări: eca.europa.eu/ro/Pages/ContactForm.aspx
Website: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors