

Η ΕΕ πρέπει να επιταχύνει την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης, εάν θέλει να πρωτοπορήσει στην ηλεκτροκίνηση

2021/04/16 09:17 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Η ΕΕ απέχει πολύ ακόμη από τον στόχο του 1 εκατομμυρίου σημείων φόρτισης μέχρι το 2025, που ορίζεται στην Πράσινη Συμφωνία, ενώ δεν υπάρχει ένας συνολικός στρατηγικός χάρτης πορείας που να αφορά την ηλεκτροκίνηση, σύμφωνα με νέα έκθεση του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (ΕΕΣ).

Παρά τις επιτυχίες, όπως η προώθηση στην ΕΕ ενός κοινού προτύπου ρευματολήπτη για τη φόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων και η βελτιωμένη πρόσβαση στα διάφορα δίκτυα φόρτισης, εξακολουθούν να υπάρχουν προβλήματα στις μετακινήσεις με ηλεκτρικό όχημα στην ΕΕ.

Οι ελεγκτές διαπίστωσαν ότι **η διαθεσιμότητα κοινόχρηστων σταθμών φόρτισης ποικίλλει σημαντικά** μεταξύ χωρών, ότι τα συστήματα πληρωμής δεν είναι εναρμονισμένα και ότι δεν παρέχεται στους χρήστες ενημέρωση σε πραγματικό χρόνο.

Το 2020, μολονότι μειώθηκαν συνολικά οι ταξινομήσεις νέων οχημάτων λόγω της πανδημίας COVID-19, αυξήθηκε σημαντικά το μερίδιο της αγοράς των ηλεκτρικών οχημάτων με μπαταρία και των υβριδικών με ρευματολήπτη.

Παρ' όλα αυτά, **τα δίκτυα φόρτισης δεν αναπτύσσονται με τον ίδιο ρυθμό.**

«Η ηλεκτροκίνηση απαιτεί επαρκείς υποδομές φόρτισης. Ωστόσο, για την κατασκευή των υποδομών αυτών, χρειάζεται μεγαλύτερη βεβαιότητα σχετικά με τον βαθμό διάδοσης των ηλεκτρικών οχημάτων», δήλωσε ο Ladislav Balko, μέλος του ΕΕΣ και αρμόδιος για την έκθεση.

«Πέρυσι, **ένα στα 10 αυτοκίνητα που πωλήθηκαν στην ΕΕ ήταν ηλεκτρικώς φορτιζόμενο**, η πρόσβαση όμως στις υποδομές φόρτισης στις διάφορες χώρες της ΕΕ δεν είναι ομοιογενής.

Θεωρούμε ότι η Επιτροπή πρέπει να κάνει περισσότερα για την προώθηση ενός δικτύου που θα καλύπτει ολόκληρη την ΕΕ, και να διασφαλίσει ότι η χρηματοδότηση διοχετεύεται εκεί όπου χρειάζεται περισσότερο», σημείωσε.

Η ΕΕ υποστηρίζει την από μέρους των κρατών-μελών ανάπτυξη υποδομών ηλεκτρικής φόρτισης προσφέροντας εργαλεία πολιτικής, συντονισμό και χρηματοδότηση.

Σύμφωνα με τους ελεγκτές, δεν υπήρξε συνολική ανάλυση του ελλείμματος υποδομών, ώστε να προσδιοριστούν ο αριθμός των αναγκαίων δημοσίως προσβάσιμων σταθμών φόρτισης, η θέση εγκατάστασής τους ή το είδος ισχύος που θα πρέπει να παρέχουν.

Η χρηματοδότηση, που παρεχόταν μέσω του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (ΜΣΕ), δεν έφθανε πάντοτε εκεί όπου χρειαζόταν περισσότερο, ενώ δεν υπήρχαν σαφείς και συνεπείς τιμές-στόχος, ούτε συνεκτικές ελάχιστες απαιτήσεις για τις υποδομές σε επίπεδο ΕΕ.

Η εμπειρία του χρήστη περιπλέκεται εξαιτίας των διαφορετικών συστημάτων πληρωμής και ενημέρωσης.

Παραδείγματος χάριν, ελάχιστες είναι οι συντονισμένες πληροφορίες σχετικά με τη διαθεσιμότητα σε πραγματικό χρόνο, τη φόρτιση και τη χρέωση μεταξύ των διαφορετικών δικτύων.

Ενόψει της εν εξελίξει αναθεώρησης του βασικού πλαισίου πολιτικής και του νομοθετικού πλαισίου στον τομέα της ηλεκτροκίνησης, οι ελεγκτές συνιστούν στην Κομισιόν να καταρτίσει έναν στρατηγικό χάρτη πορείας για την επίτευξη των τιμών-στόχου για τις υποδομές φόρτισης και να καθορίσει ελάχιστα πρότυπα και απαιτήσεις.

Συνιστούν επίσης **η χρηματοδότηση να διατίθεται βάσει αντικειμενικών κριτηρίων και αναλύσεων** των ελλειμμάτων και να διασφαλίζεται ότι τα συγχρηματοδοτούμενα έργα εγγυώνται τη βιώσιμη και άνευ διακρίσεων πρόσβαση όλων των χρηστών.

Οι μεταφορές υπεύθυνες για το 1/4 των εκπομπών

Υπενθυμίζεται ότι, βάσει της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, που εξαγγέλθηκε τον Δεκέμβριο του 2019, η ΕΕ έχει πλέον θέσει ως στόχο τη μείωση, μέχρι το 2050, των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου που προκαλούνται από τις μεταφορές κατά 90% σε σύγκριση με το 1990, στο πλαίσιο μιας ευρύτερης προσπάθειας να καταστεί μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία.

Οι μεταφορές ευθύνονται σχεδόν για το ένα τέταρτο των συνολικών εκπομπών

αερίων θερμοκηπίου στην ΕΕ, κυρίως εξαιτίας των οδικών μεταφορών (72%).

Σημαντική συνιστώσα της μείωσης των εκπομπών που προκαλούνται από τις οδικές μεταφορές είναι η στροφή προς εναλλακτικά καύσιμα που παράγουν χαμηλότερες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.