

# Αναδημοσίευση

EurActiv.gr - 19 Σεπ 2017

## Επερώτηση για την ηλεκτροκίνηση στη Βουλή



### Ηλεκτρικά αυτοκίνητα

Ερώτηση στους Υπουργούς Περιβάλλοντος & Ενέργειας και Υποδομών & Μεταφορών για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα, κατέθεσε ο Βουλευτής Α΄ Πειραιώς και Νήσων και αναπληρωτής τομεάρχης Περιβάλλοντος και Ενέργειας Κώστας Κατσαφάδος την 1η Αυγούστου χωρίς όμως να έχει λάβει απάντηση ακόμη στο πλαίσιο του κοινοβουλευτικού ελέγχου.

Επισημαίνοντας ότι η ηλεκτροκίνηση στη χώρα μας θα μπορούσε να συμβάλλει στη μείωση των ρύπων, στην ανεξάρτησή της από ορυκτά καύσιμα, στη μείωση της ηχορύπανσης στα αστικά κέντρα, αλλά και να εγκαινιάσει έναν νέο παραγωγικό κλάδο που θα πρόσφερε νέες θέσεις εργασίας, ο κ. Κατσαφάδος τονίζει ότι μέχρι στιγμής η Ελλάδα είναι ένα από τα ελάχιστα κράτη-μέλη που δεν έχουν απορροφήσει ακόμα καθόλου τα διαθέσιμα κονδύλια για τη χρηματοδότηση υποδομών ηλεκτροκίνησης.

### Χαμένα κονδύλια για την ανάπτυξη υποδομών ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα

Στην Ευρώπη, οι μεταφορές είναι υπεύθυνες για το ένα τέταρτο όλων των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Και ενώ οι βιομηχανικές εκπομπές στην Ευρώπη έχουν μειωθεί κατά 38% από το 1990, αυτές του τομέα των μεταφορών – συμπεριλαμβανομένων των αεροπορικών μεταφορών – έχουν αυξηθεί κατά 9%. Τη ίδια ώρα ενώ η ηλεκτροκίνηση κερδίζει συνεχώς έδαφος παγκοσμίως ...

Όπως αναφέρει ο κ. Κατσαφάδος στην ερώτησή του, η Ελλάδα δεν έχει υιοθετήσει ένα Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής για τις υποδομές Εναλλακτικών Καυσίμων, γεγονός που οδήγησε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να αποστείλει πριν από λίγες μέρες αιτιολογημένη γνώμη στη χώρα μας, με την οποία την καλεί να της κοινοποιήσει το Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.



### **Αντιμέτωπη με το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο η Ελλάδα για τις καθαρές μεταφορές**

Με τον κίνδυνο παραπομπής στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωση βρίσκεται η Ελλάδα αυτή τη φορά για το ζήτημα της μη συμμόρφωσής της με την Οδηγία 2014/94 για τις υποδομές Εναλλακτικών Καυσίμων. Είχε προηγηθεί άλλη μια παράταση έξι μηνών η οποία όμως δεν έφερε κάποια εξέλιξη.

#### **Το Μάιο του 2017 η Κομισιόν υιοθέτησε το πακέτο «Ευρώπη σε ...**

Δεδομένου ότι η Ελλάδα έχει στη διάθεσή της δύο μήνες για να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της, βάσει της οδηγίας για να μην παραπεμφθεί στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο κ. Κατσαφάδος ερωτά μεταξύ άλλων τους αρμόδιους Υπουργούς αν έχει ολοκληρωθεί η εκπόνηση και κατάθεση του Εθνικού Πλαισίου Πολιτικής στην Ε.Ε. για την ηλεκτροκίνηση και τι περιλαμβάνει, πότε αναμένεται η έγκρισή του, ποιο είναι το ύψος των κονδυλίων και γιατί δεν έχουν απορροφηθεί μέχρι σήμερα, καθώς και για το εάν εξετάζει το Υπουργείο Υποδομών την ανανέωση του στόλου των αστικών λεωφορείων και την αντικατάστασή τους, με άλλα, που θα κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα.

«Το Υπουργείο είχε αναφέρει σε προγενέστερη Ερώτηση συναδέλφου ότι το Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής βρισκόταν στην τελική επεξεργασία (τέλη Μαΐου) και θα κατατίθετο προς έγκριση στην Ε.Ε. τέλη Ιουνίου, όμως κάτι τέτοιο φαίνεται να μην έχει γίνει», αναφέρει χαρακτηριστικά ο Βουλευτής.

### **Επερώτηση στη Βουλή για το μέλλον της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα**

Ερώτηση στη Βουλή, σχετικά με την καθυστέρηση της Ελλάδας στην απορρόφηση ευρωπαϊκών πόρων και στην ανάπτυξη υποδομών ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών τεχνολογιών καυσίμων, κατέθεσε ο αναπληρωτής Τομεάρχης Εξωτερικών της Νέας Δημοκρατίας, βουλευτής Α΄ Θεσσαλονίκης Σταύρος Καλαφάτης.

#### **Το πλήρες κείμενο της ερώτησης του κ. Καλαφάτη:**

«Θέμα: Απώλεια ευρωπαϊκών κονδυλίων και καθυστέρηση της Ελλάδας στον τομέα της ηλεκτροκίνησης και ...

Η ερώτηση του κ. Κώστα Κατσαφάδου έχει ως εξής:

«Η ηλεκτροκίνηση είναι ένας τομέας που αναπτύσσεται ραγδαία σε όλο τον κόσμο. Σύμφωνα με στοιχεία που δημοσιοποιήθηκαν σε ημερίδα που διοργανώθηκε από το Ελληνικό Ινστιτούτο Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων (ΕΛ.ΙΝ.Η.Ο.), στην Ευρώπη, η ηλεκτροκίνηση κερδίζει συνεχώς έδαφος, με τα κράτη, το ένα μετά το άλλο, να στρέφονται προς αυτή, υιοθετώντας μέτρα, την ώρα που στην Ελλάδα, οι μεταφορές εξαρτώνται σε ποσοστό σχεδόν 98% από τα ορυκτά καύσιμα, ποσοστό που αποτελεί και το μεγαλύτερο στην Ευρώπη.

Τόσο σε περιβαλλοντικό όσο και σε οικονομικό επίπεδο, η ηλεκτροκίνηση θα μπορούσε να συμβάλει ουσιαστικά στη μείωση των ρύπων, την απεξάρτηση της χώρας μας από ορυκτά καύσιμα, τη μείωση της ηχορύπανσης στα αστικά κέντρα, αλλά και να εγκαινιάσει έναν νέο παραγωγικό κλάδο, προσφέροντας νέες θέσεις εργασίας.

Δυστυχώς, παρόλο που η Ελλάδα έχει ενσωματώσει τη σχετική Κοινοτική Οδηγία (2014/94) στην εθνική της νομοθεσία, με τον νόμο 4439/2016, υστερεί ακόμα σημαντικά στην εφαρμογή της, με αποτέλεσμα να κινδυνεύει να παραπεμφθεί στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ειδικότερα, τα κράτη μέλη οφείλουν να υποβάλλουν ένα Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής για τις υποδομές Εναλλακτικών Καυσίμων συμπεριλαμβανομένων των υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Ωστόσο, η Ελλάδα -πέρα από τη μέχρι σήμερα απουσία υιοθέτησης ενός Εθνικού Πλαισίου Πολιτικής- είναι ένα από τα ελάχιστα κράτη-μέλη που δεν έχουν απορροφήσει ακόμα καθόλου τα διαθέσιμα κονδύλια για τη χρηματοδότηση υποδομών ηλεκτροκίνησης. Μάλιστα, πριν λίγες μέρες η Ευρωπαϊκή Επιτροπή απέστειλε αιτιολογημένη γνώμη στη χώρα μας, με την οποία την καλεί να της κοινοποιήσει το Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Η Ελλάδα έχει στη διάθεσή της δύο μήνες για να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της, βάσει της οδηγίας για να μην παραπεμφθεί στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το Υπουργείο είχε αναφέρει σε προγενέστερη Ερώτηση συναδέλφου ότι το Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής βρισκόταν στην τελική επεξεργασία (τέλη Μαΐου) και θα κατατίθετο προς έγκριση στην Ε.Ε. τέλη Ιουνίου, όμως κάτι τέτοιο φαίνεται να μην έχει γίνει. Στους στόχους που έχει θέσει η Επιτροπή, για την ανάπτυξη υποδομών προβλέπεται ότι στη χώρα μας θα πρέπει να λειτουργούν 13.000 σημεία φόρτισης μέχρι το τέλος του 2020.

Ο νόμος που ενσωμάτωσε τη σχετική οδηγία αναφέρει ότι με έκδοση σχετικής ΚΥΑ προβλέπεται να εγκαθίστανται εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων σε δημοσίως προσβάσιμα σημεία, κατά μήκος του αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου, σε χώρους στάθμευσης δημοσίων και ιδιωτικών κτιρίων κτλ όμως μέχρι σήμερα δεν έχει προχωρήσει στην έκδοση της σχετικής απόφασης και στην υλοποίησή της.

#### **Κατόπιν τούτων, ερωτώνται οι κ. Υπουργοί:**

- Έχει ολοκληρωθεί η εκπόνηση και κατάθεση του Εθνικού Πλαισίου Πολιτικής στην Ε.Ε. για την ηλεκτροκίνηση; Αν ναι, πότε έγινε αυτό και πότε αναμένεται η έγκρισή του;
- Τι περιλαμβάνει το εν λόγω Πλαίσιο;

Ποια είναι η σημερινή κατάσταση στον τομέα της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα; Είναι σε θέση να γνωρίζει το Υπουργείο πόσα ηλεκτρικά αυτοκίνητα κυκλοφορούν και πόσοι εγκατεστημένοι φορτιστές υπάρχουν; Από αυτούς πόσοι είναι δημόσια προσβάσιμοι;

- Ποιο είναι το ύψος των κονδυλίων της Ε.Ε. που προβλέπονται για τη χρηματοδότηση υποδομών ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα; Για ποιους λόγους δεν έχουν απορροφηθεί μέχρι σήμερα;
- Πώς προωθεί η Κυβέρνηση τα «καθαρά αυτοκίνητα»; Εκτός από τον φόρο πολυτελείας πρόκειται να παρέχει και άλλα κίνητρα; Ποια είναι αυτά; Εξετάζει το ενδεχόμενο επιδότησης αγοράς ηλεκτρικού αυτοκινήτου, όπως γίνεται σε άλλα κράτη όπως η Γερμανία, η Ισπανία, η Νορβηγία και η Ιταλία;
- Πριν δυο χρόνια στο πλαίσιο ενός ευρωπαϊκού προγράμματος, η ΔΕΗ εγκατέστησε σε Αθήνα και Κοζάνη, πιλοτικά κάποιους φορτιστές, προκειμένου να φορτίζουν εκεί τα αυτοκίνητα που συμμετείχαν στο πρόγραμμα. Σε τι κατάσταση βρίσκονται αυτοί οι φορτιστές σήμερα, καθώς και τα εν λόγω αυτοκίνητα; Ποιος είναι υπεύθυνος για τη συντήρησή τους;
- Εξετάζει το Υπουργείο υποδομών την ανανέωση του στόλου των αστικών λεωφορείων και την αντικατάστασή τους, με άλλα, που θα κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα; Αν ναι, τότε υπολογίζεται να γίνει αυτό;