



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΛΥΣΗ**
ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΩΝΟΛΟΓΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	
Αριθ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	1171
Ημερομηνία καταβολής	10.10.19

Αθήνα 08-10-2019

Ε Ρ Ω Τ Η Σ Η

Του Βασίλη Βιλιάρδου, Αντιπροέδρου Κόμματος, Βουλευτή Επικρατείας.

**ΠΡΟΣ: τον κ. Κ. Καραμανλή, Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών
τον κ. Κ. Χατζηδάκη, Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας
τον κ. Α. Γεωργιάδη, Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων
τον κ. Χ. Σταϊκούρα, Υπουργό Οικονομικών**

**Θέμα: Θεσμοθέτηση στην Ελλάδα της δυνατότητας μετατροπής
συμβατικών αυτοκινήτων σε ηλεκτροκίνητα**

Η μετατροπή συμβατικών αυτοκινήτων, δηλαδή με κινητήρα εσωτερικής καύσης και χρήση υδρογονανθράκων, σε ηλεκτροκίνητα (δηλαδή αντικατάσταση από ηλεκτροκίνητο και μπαταρία), είναι σχετικά εύκολα τεχνικά δυνατή. Είναι μια λύση, η οποία είναι ευρέως διαδεδομένη σε χώρες της Λατινικής Αμερικής - όπως στο Μεξικό, στη Χιλή και αλλού. Επίσης στις Η.Π.Α. η μετατροπή πραγματοποιείται ακόμη και από τους ίδιους τους χρήστες, αν έχουν τις τεχνικές γνώσεις - με ειδικά πακέτα εξαρτημάτων που πωλούνται στο διαδίκτυο. Ανάλογες λύσεις είναι δυνατές στην ΕΕ - όπως στην Γερμανία και αλλού. Σε κάποιες περιπτώσεις γίνεται και σαν χόμπι για παλαιά μοντέλα.

Στην Ελλάδα δεν υπάρχει ανάλογο κανονιστικό πλαίσιο - δηλαδή, δεν επιτρέπεται η μετατροπή συμβατικών αυτοκινήτων σε ηλεκτρικά, παρά το ότι ήδη επιτρέπεται η μετατροπή τους για χρήση υγραερίου (υγραεριοκίνηση). Όμως, έχει γίνει η σχετική προεργασία. Ειδικότερα, το 2010-2011 το ΕΜΠ είχε εκπονήσει, μαζί με την Περιφέρεια Αττικής, ερευνητικό πρόγραμμα (City Battery Electric Car - CiBEC) <http://www.kathimerini.gr/409194/article/epikairothta/ellada/metatroph-symvatikoy-aytokinhtoy-se-hlektriko> - με το οποίο εξετάστηκε αν είναι δυνατή η μετατροπή συμβατικού αυτοκινήτου σε ηλεκτρικό, με κόστος 5.000-7.000 €.

Πράγματι δε αποδείχθηκε πως ήταν δυνατόν. Μάλιστα, σύμφωνα με την ειδησεογραφία, αναμενόταν η έκδοση Π.Δ. για την αδειοδότηση των διαδικασιών μετατροπής - έτσι ώστε να προσφέρεται από συνεργεία <https://www.iefimerida.gr/news/29474/to-ηλεκτρικο-αυτοκίνητο-έχει-«έδρα»-την-μυτιλήνη>. Ενδεχομένως σήμερα να χρειάζονται επικαιροποίηση οι τεχνικές

προδιαγραφές, όπως επίσης τα κόστη μετατροπής, λόγω σημαντικών τεχνολογικών εξελίξεων τα τελευταία δέκα χρόνια.

Επίσης η ΕΛΒΟ το 2014 συμμετείχε με επιτυχία σε ερευνητικό πρόγραμμα του ΕΜΠ για την ανάπτυξη μικρού, αμιγώς ηλεκτροκίνητου λεωφορείου (ΥΒ.Ο.Μ.Ε.Ρ) που προέκυψε από τη μετατροπή συμβατικού. Μάλιστα η διαδικασία καταγράφηκε σε Οδηγό Μετατροπής, για να μπορεί να αξιοποιηθεί στην εκπαιδευση εργατικού δυναμικού - όσον αφορά τη μετατροπή συμβατικών οχημάτων σε ηλεκτρικά. <https://energypress.gr/news/episimi-proti-gia-elliniko-gyvidiko-ohima-midenikis-ekropmis-tyron>. Εκτός αυτού, υπάρχουν πολλές ανάλογες «ασκήσεις μετατροπής» από εκπαιδευτικά ιδρύματα και ιδιώτες.

Πιστεύουμε πως είναι θεμιτό και αναγκαίο να επιτραπεί και να θεσμοθετηθεί στη χώρα μας η μετατροπή συμβατικών αυτοκινήτων σε ηλεκτρικά. Διαφορετικά κάποιος θα έπρεπε να μεταβεί σε άλλη χώρα της ΕΕ - είτε να αγοράσει ένα που έχει μετατραπεί ή να μετατρέψει το δικό του. Μετά όμως θα πρέπει ενδεχομένως να επανεισάγει το όχημα στην Ελλάδα - κάτι για το οποίο θα χρειαζόταν ίσως μια διαδικασία πιστοποίησης της μετατροπής και έκδοσης νέας άδειας κυκλοφορίας. Δεν γνωρίζουμε εάν υπάρχει η σχετική διαδικασία στο Υπουργείο Μεταφορών. Ακόμη όμως και να υπάρχει, σίγουρα θα είναι πιο πολύπλοκη και δαπανηρή για τους χρήστες, συγκριτικά με το εάν γίνει η μετατροπή στην Ελλάδα.

Παράλληλα, η μετατροπή θα μπορούσε να δημιουργήσει πολλές θέσεις εργασίας ή να υποστηρίξει υφιστάμενες στο χώρο της τεχνικής υποστήριξης π.χ. έχει πληγεί, λόγω της γενικότερης πτώσης των πωλήσεων στο κλάδο του αυτοκινήτου. Η απασχόληση στον εγχώριο κλάδο αυτοκινήτου (εκθέσεις, συνεργεία, φανοποιεία) εκτιμάται ότι μειώθηκε κάτω από το ήμισυ μέσα στην κρίση. Από τα 2.500 καταστήματα έχουν μείνει 1.350 - ενώ οι 21.000 θέσεις εργασίας το 2008 μειώθηκαν στις 9.000 το 2016. Η μείωση του τζίρου στα συνεργεία εκτιμάται στο 70% <https://www.taxydromos.gr/Topika/239495-sto-70-oi-apwleies-sto-tziro-gia-ta-synergeia-aytokinhwn.html>

Οι εργασίες μετατροπής μπορούν να δημιουργήσουν απασχόληση, τόσο άμεσα όσο και έμμεσα σε προμηθευτές υποσυστημάτων - επί πλέον, μία εγχώρια προστιθέμενη αξία που θα αύξανε το ΑΕΠ. Είναι δυνατή δε η εγχώρια συμμετοχή - όπως για παράδειγμα μεταλλικές κατασκευές, ηλεκτρονικά συστήματα και μπαταρίες. Ίσως είναι επί πλέον εφικτή η επιχορήγηση της κατασκευής υποσυστημάτων. Για παράδειγμα, η γερμανική βιομηχανία έχει διεκδικήσει και πήρε εξαίρεση από τους κοινοτικούς κανόνες για να προβεί σε επιδοτήσεις για την κατασκευή μπαταριών ηλεκτρικών αυτοκινήτων - μια τεχνολογία που θεωρείται κρίσιμη για το μέλλον. Σε αυτήν την προσπάθεια της, την «European Battery Alliance», αναμένεται να συμμετάσχει η γαλλική βιομηχανία και άλλες εταιρίες. <https://www.energy-reporters.com/storage/germany-launches-battery-subsidy-package/>

Εκτιμάται ότι, ένα κόστος μετατροπής μεταξύ 5.000 και 7.000 ευρώ θα μπορούσε να αποσβεστεί μέσα σε 3 χρόνια - λόγω χαμηλότερου κόστους κίνησης, συντήρησης και τελών, το οποίο βέβαια εξαρτάται και από την χρήση. Επίσης το κόστος εξαρτάται από τις τεχνικές παραμέτρους - όπως από τη χρήση μπαταρίας λιθίου ή μολύβδου, από τη χωρητικότητα της μπαταρίας και από την απόδοση του κινητήρα.

Όμως ανεξαρτήτως της ύπαρξης ή μη οικονομικού οφέλους, θα μπορούσε κάποιος να πραγματοποιήσει την μετατροπή για λόγους προσωπικής επιλογής. Επίσης θα ήταν χρήσιμη σε περιοχές με περιορισμένο δίκτυο πρατηρίων, όπως στα νησιά. Θα μπορούσε να μειώσει τις εισαγόμενες ποσότητες υδρογονανθράκων αλλά και τη χημική, οπτική και ηχητική ρύπανση - τουλάχιστον στα αστικά κέντρα αλλά και σε

τουριστικές περιοχές. Τέλος, είναι σε συμφωνία και θα συμβάλλει στην επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων της ΕΕ. Με δεδομένο δε το ότι, μελετάται η αναθεώρηση του ΕΣΕΚ (Εθνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα), θα ήταν χρήσιμο να συμπεριληφθεί η δυνατότητα μετατροπής συμβατικών αυτοκινήτων σε ηλεκτρικά - κάτι που μπορεί να συμβάλλει επί πλέον στους στόχους αύξησης της ηλεκτροκίνησης.

ΕΡΩΤΑΣΘΕ:

1. Έχετε σκοπό να επιτρέψετε-θεσμοθετήσετε τη διαδικασία μετατροπής συμβατικών αυτοκινήτων σε ηλεκτρικά στην Ελλάδα και με τι κόστος;
2. Έχετε εξετάσει το ενδεχόμενο παροχής οικονομικών ή άλλων κινήτρων για τη μετατροπή συμβατικών αυτοκινήτων σε ηλεκτρικά;
3. Υπάρχει αυτή τη στιγμή διαδικασία για την εισαγωγή-αδειοδότηση συμβατικών αυτοκινήτων που έχουν μετατραπεί σε ηλεκτροκίνητα στο εξωτερικό - είτε αφορά αυτοκίνητα που κυκλοφορούσαν πριν στην Ελλάδα είτε όχι;

Ο ερωτών Βουλευτής

Βασίλης Βιλιάρδος