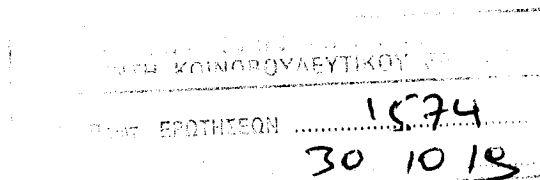


**ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΛΥΣΗ**
ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ



Αθήνα 30-10-2019

Ε Ρ Ω Τ Η Σ Η

Του Βασίλη Βιλιάρδου, Αντιπροέδρου Κόμματος, Βουλευτή Επικρατείας.

**ΠΡΟΣ: τον κ. Κ. Χατζηδάκη, Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας
τον κ. Κ. Καραμανλή Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών**

Θέμα: Αναστολή της ανάπτυξης δικτύου φορτιστών ηλεκτρικών αυτοκινήτων από τον ΔΕΔΔΗΕ

Η Ελλάδα υστερεί απελπιστικά σε σχέση με την Ευρωπαϊκή Ένωση και με άλλες χώρες διεθνώς, όσον αφορά τη χρησιμοποίηση ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Αποτελούν λιγότερο από το 0,1% του στόλου μας - δηλαδή λιγότερα από 500 αυτοκίνητα. Στο σύνολο πωλήσεων στην Ελλάδα, αποτελούν μόλις το 0,23% - όταν στην Ευρώπη είναι 2,3% και αναμένεται να φτάσουν στο 1 εκατομμύριο φέτος. Η ΕΕ έχει θέσει στόχο τα αυτοκίνητα μηδενικών ή υπερχαμηλών εκπομπών ZLEV να ανέρχονται στο 20% των πωλήσεων μέχρι το 2025 <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20180911IPR13114/more-electric-cars-on-eu-roads-by-2030> Προβλέπεται επίσης η κατάργηση των συμβατικών αυτοκινήτων και η εξολοκλήρου πώληση αυτοκινήτων μηδενικών ρύπων μετά το 2030 σε Ολλανδία, Σλοβενία και Δανία - από το 2040 σε Γαλλία, Βρετανία <https://thedriven.io/2019/07/24/electric-vehicle-sales-to-surge-across-europe-with-2020-seen-as-new-tipping-point/>

Φυσικά για να κινηθεί ένα αυτοκίνητο χρειάζεται ενέργεια. Στην Ελλάδα όμως το δίκτυο δημόσιων φορτιστών, για όσους δεν έχουν εύκολη πρόσβαση σε ιδιωτικούς ή το χρόνο να περιμένουν με οικιακές παροχές, είναι πάρα πολύ μικρό - σχεδόν μηδαμινό, οκτώ χρόνια περίπου μετά την πρώτη μελέτη του ΥΠΕΚΑ για τη διείσδυση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων! (ΥΠΕΚΑ/ΓΓΕΚΑ/Δ6/21612/20.09.2011) Το δίκτυο αυτό υστερεί εμφανώς σε σχέση με την Ευρωπαϊκή Ένωση - κάτι που περιέργως έχει ξεφύγει από τις πάμπολλες «μεταρρυθμίσεις» της Τρόικα!

Για κάποιον λόγο, μετά πολλά χρόνια ολιγωρίας μόλις φέτος εγκρίθηκε το θεσμικό πλαίσιο για την εγκατάσταση δημόσιων φορτιστών. Αυτή την στιγμή δεν πρέπει να

υπάρχουν πάνω από 100 φορτιστές - ενώ πολλοί από αυτούς μπορεί να μην είναι άμεσα προσβάσιμοι. Το γεγονός αυτό, εκτός της ανάσχεσης των πωλήσεων ηλεκτρικών αυτοκινήτων, αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών - αφού δεν είναι εύκολο να κυκλοφορούν στην Ελλάδα ηλεκτρικά αυτοκίνητα από άλλες χώρες της Ευρώπης. Έχει ήδη σημειωθεί από τον Ευρωπαϊκό οργανισμό European Federation for Transport and Environment <https://www.euractiv.com/wp-content/uploads/sites/2/2018/09/Charging-Infrastructure-Report-September-2018-FINAL.pdf>

Το θέμα των φορτιστών θέτει το γνωστό ερώτημα του «αυγού και της κότας». Ποιο γίνεται πρώτα; Πώς θα επενδύσει κάποιος ιδιώτης όταν δεν υπάρχει χρήση; Οι πωλητές βενζινοκινήτων και ντιζελοκινήτων αυτοκινήτων συχνά χλευάζουν όσους σκέφτονται να αγοράσουν ηλεκτρικά αυτοκίνητα - λέγοντας τους ότι θα μένουν στο δρόμο. Κανένας βέβαια δεν σκέφτεται πώς θα ήταν η αυτοκίνηση σήμερα, αν υπήρχαν πρατήρια υγρών καυσίμων κάθε 200 χιλιόμετρα και αν τα αυτοκίνητα έπρεπε να κυκλοφορούν με το πορτ μπαγκαζ γεμάτο με λιπτόνια από εύφλεκτα καύσιμα, όπως στις απεργίες των πρατηρίων - ενώ τα καλοκαίρια πολλοί παραπονιούνται για ελλείψεις ή υψηλές τιμές στα καύσιμα στα νησιά.

Σε κάθε περίπτωση τόσο το κράτος, όσο και ο ιδιωτικός τομέας έχουν αποτύχει να προωθήσουν την ηλεκτροκίνηση. Ο ΔΕΔΔΗΕ όμως είχε εξαγγείλει πέρυσι την πρόθεση να αναπτύξει 1.650 σταθμούς στην χώρα, από τους οποίους 150 στα νησιά. <http://ecopress.gr/?p=7037> . Κάτι τέτοιο θα προωθούσε τη χρήση ακόμα και σε απομακρυσμένες περιοχές που ο ιδιωτικός τομέας ίσως δεν βλέπει αυτή τη στιγμή προοπτική κέρδους λόγω χαμηλής χρήσης. Παράλληλα, η μεγαλύτερη συμμετοχή του δημόσιου τομέα βοηθά στον έλεγχο φαινομένων αισχροκέρδειας. Σημειώνεται ότι αυτή την στιγμή η φόρτιση κοστίζει 2,5 ευρώ «αέρα» μόνο για την σύνδεση της πρίζας του φορτιστή και 0,25 ευρώ ανά λεπτό σύνδεσης - χωρίς να λαμβάνεται πουθενά υπόψη η ενέργεια που τελικά αποθηκεύεται.

Όμως, μόλις πρόσφατα η ΡΑΕ προχώρησε σε αναστολή του συγκεκριμένου προγράμματος του ΔΕΔΔΗΕ, για ανάπτυξη 150 φορτιστών σε νησιά - σε πρώτη φάση ύψους 2 εκ. € <https://www.drive.gr/news/ellada/rythmistiki-arhi-energeias-stop-ston-deddie-gia-stathmoys-fortisis-ev> Το έκανε επικαλούμενη οδηγίες της ΕΕ που αποτρέπουν την ανάπτυξη φορτιστών από διαχειριστές δικτύων διανομής παρά μόνο ως «έσχατη λύση»! Αυτό ενώ δεν έχει αναπτυχθεί δίκτυο ως σήμερα - εκτός των μεγάλων ή εμπορικών νησιών όπως Κρήτη, Ρόδος, Κως, Μύκονος, Κέρκυρα, Κεφαλονιά, Ζάκυνθος και ενός πειραματικού στην Τήλο. Το πρόγραμμα είχε προταθεί πολύ πριν και εγκρίθηκε από την προηγούμενη διοίκηση του ΔΕΔΔΗΕ - ενώ φανταζόμαστε ότι ήταν εν γνώσει της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου. Πρόσφατα όμως υπήρξε αλλαγή διοίκησης του ΔΕΔΔΗΕ - εν μέσω εξαγγελιών από την κυβέρνησή σας ότι προορίζεται να πωληθεί. Έτσι διορίστηκε νέος Πρόεδρος - ο κ. Νικόλας Μπακατσέλος του ΣΒΕ. Καταλαβαίνετε βέβαια ότι η ανάπτυξη του δικτύου αυτού μπορεί να λειτουργήσει αυξητικά στην αξία του ΔΕΔΔΗΕ σε βάθος χρόνου. Μήπως όμως οι ενδιαφερόμενοι «επενδυτές» δεν θέλουν να γίνει κάτι τέτοιο;

Διερωτόμαστε επίσης γιατί η «Ευρώπη» ή η Ελληνική Κυβέρνηση δεν προβληματίζονται από τη χαμηλή χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων και από το μικρό αριθμό δημόσιων φορτιστών με την ίδια θερμότητα που πιέζουν για απόσυρση των λιγνιτικών μονάδων της ΔΕΗ προς αποτροπή της Κλιματικής Αλλαγής διεθνώς (!). Χωρίς ενδεχομένως να έχει βρεθεί εναλλακτική λύση παραγωγής ενέργειας ή να έχει εξασφαλιστεί η ύπαρξη ικανοποιητικού ανταγωνισμού (μέσω γρόσβασης στο δίκτυο) και η πτώση των τιμών ενέργειας (η παραγωγή με ΑΠΕ είναι υψηλότερου κόστους - ενώ μετά τις συνεχείς αυξήσεις των τελευταίων χρόνων η Ελλάδα τείνει να έχει από τις υψηλότερες χρεώσεις όπως συμβαίνει και στις τηλεπικοινωνίες). Την ίδια όμως ώρα οι κυβερνήσεις των τελευταίων ετών και η

Τρόικα/ΕΕ διστάζουν να θέσουν φιλόδοξους στόχους για την απόσυρση των συμβατικών αυτοκινήτων και για την αντικατάστασή τους με ηλεκτρικά, όπως σε όλη την Ευρώπη, θεωρώντας πως δεν είναι ρεαλιστικό! Περιμένουμε βέβαια να δούμε και τις δικές σας εξαγγελίες όταν μια ακόμα επιτροπή για αυτό, η πρόσφατα δημιουργηθείσα Διυπουργική Επιτροπή για την προώθηση της Ηλεκτροκίνησης (ΚΥΑ: ΥΠΕΝ/Δ ΑΠΕΕΚ/95823/3190, 21/10/19), θα παραδώσει τις προτάσεις της.

ΕΡΩΤΑΣΘΕ

1. Ποιος ο λόγος της απόρριψης της ανάπτυξης δικτύου φορτιστών από τη ΡΑΕ τώρα, όταν η σχετικά εξαγγελία έχει γίνει από πέρυσι;
2. Υπό ποιες συνθήκες θα έβλεπε η ΡΑΕ ως «έσχατη λύση» την ανάπτυξη δικτύου από τον ΔΕΔΔΗΕ; Έχει οριστεί χρονοδιάγραμμα για την ανάπτυξη δικτύου φορτιστών; Έχουν προσκομιστεί εγγυήσεις από ιδιώτες ότι θα αναπτύξουν ένα ικανοποιητικό δίκτυο σε ένα εύλογο χρονικό διάστημα;
3. Ποια είναι η άποψη της νέας διοίκησης του ΔΕΔΔΗΕ για την απόφαση της ΡΑΕ; Θα την προσβάλει;
4. Υπάρχουν κάποια όρια στις χρεώσεις ιδιωτικών σταθμών φόρτισης; Θα μπορούσε για παράδειγμα κάποιος να τιμολογήσει τον «αέρα» δηλαδή μόνο τη σύνδεση σε 20 ευρώ σε κάποιο νησί και την κιλοβατώρα σε 5 ευρώ, σε σχέση με τα λίγα λεπτά που χρεώνει η ΔΕΗ;

Ο ερωτών Βουλευτής

Βασίλης Βιλιάρδος