

Στις μεταφορές το 40% της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας στην Ελλάδα. Αναγκαιότητα η ηλεκτροκίνηση

2017/07/05 09:33 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Η κατανάλωση ενέργειας στις μεταφορές αντιπροσωπεύει τα τελευταία χρόνια περίπου το 40% της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας στην Ελλάδα και αφορά, κυρίως, στα οχήματα, όπως υποστήριξε, στο Climate Change Conference, ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών Θάνος Βούρδας.

Σύμφωνα με στοιχεία του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΥΠΥΜΕ), τα οχήματα σε κυκλοφορία στην Ελλάδα αριθμούνται περίπου στα 8.070.000.

Πάνω από 60% των οχημάτων, τα οποία κυκλοφορούν απέκτησαν πρώτη άδεια κυκλοφορίας την περίοδο 1997-2010, ενώ το 40% των οχημάτων έχει άδεια κυκλοφορίας άνω των 17 ετών, δηλαδή πριν το 2000.

Το 86% του συνόλου των εν κυκλοφορία οχημάτων στη χώρα κάνουν χρήση κάποιου είδους βενζίνης (απλή ή αμόλυβδη/καταλυτικό), ενώ το 13,3% του συνόλου των κυκλοφορούντων οχημάτων κάνουν χρήση πετρελαίου.

Όσον αφορά τα εναλλακτικά καύσιμα, τα οχήματα σε κυκλοφορία στην Ελλάδα που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα (ΟΕΚ) αριθμούν μόλις το 3,5% του συνόλου των εν κυκλοφορία οχημάτων όπου συμπεριλαμβάνονται και τα οχήματα που χρησιμοποιούν συνδυασμό συμβατικών και εναλλακτικών καυσίμων, όπως αμόλυβδη βενζίνη και υγραέριο.

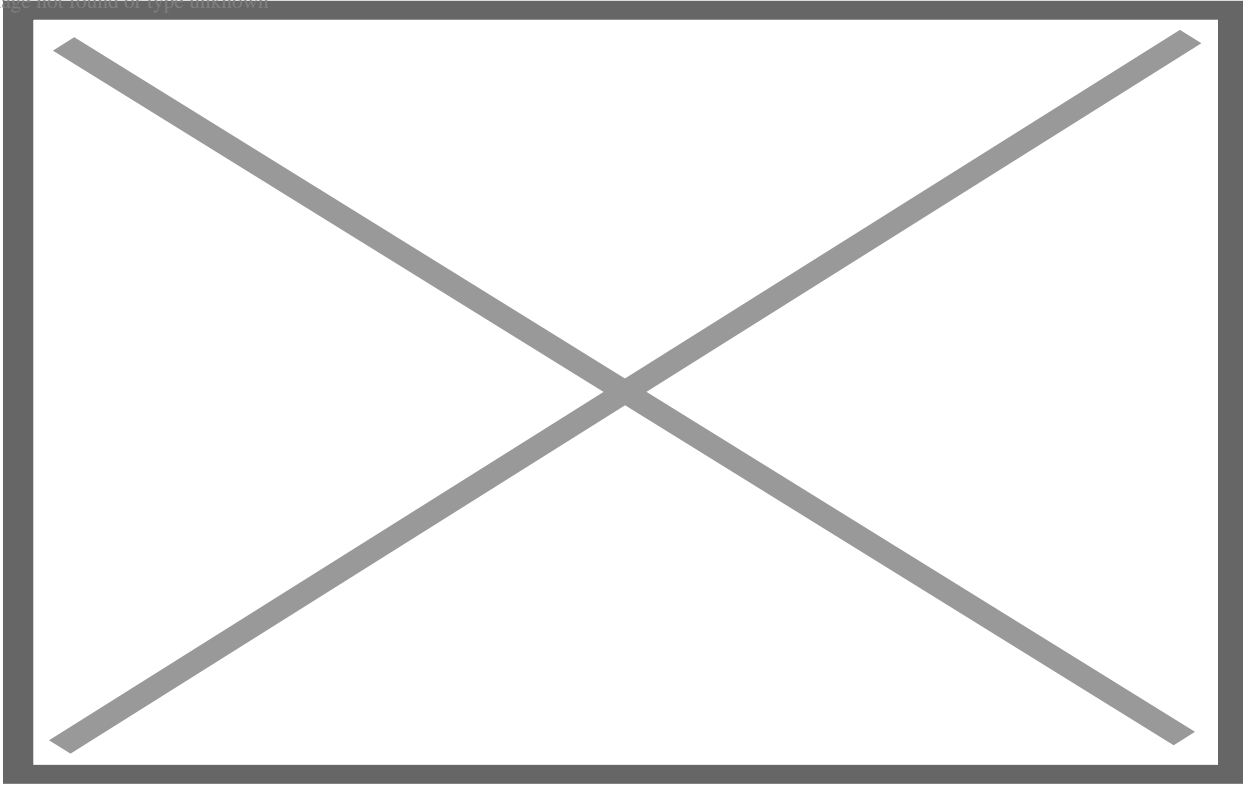
Αναγκαιότητα η ηλεκτροκίνηση, τα οφέλη

Για τον παραπάνω λόγο, η εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης στα οχήματα είναι σημαντική. Ποιο συγκεκριμένα στο νόμο 4439/2016 υπάρχει πρόβλεψη για την επέκταση των επιτρεπόμενων χώρων εγκατάστασης συσκευών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, οι τεχνικές προδιαγραφές των οποίων είχαν ήδη θεσμοθετηθεί το 2015 (με την υπ' αριθμ. 71287/6443/2015 (ΦΕΚ 50 Β΄-2015)) ΚΥΑ, με θέμα: «Καθορισμός των όρων, προϋποθέσεων και τεχνικών προδιαγραφών συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων».

Ειδικότερα, με το άρθρο 10 του ν. 4439/2016 προβλέπεται η τροποποίηση της

ανωτέρω ΚΥΑ, προκειμένου να εγκαθίστανται συσκευές φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, πέραν από τις ανωτέρω εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων και σε:

Image not found or type unknown



«δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης κατά μήκος του αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου, σε χώρους στάθμευσης δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων, καθώς επίσης και σε τερματικούς σταθμούς ή σε σταθμούς μετεπιβίβασης μέσω μαζικής μεταφοράς επιβατών». Η εν λόγω **τροποποίηση της ΚΥΑ αναμένεται να εκδοθεί εντός του τρίτου τριμήνου του 2017.**

Παράλληλα, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών σχεδιάζει την ανανέωση σημαντικού ποσοστού του στόλου των αστικών λεωφορείων, τόσο για τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, όσο και στις υπόλοιπες αστικές περιοχές της λοιπής χώρας (αστικά ΚΤΕΛ).

Το πρώτο βήμα είναι η ένταξη 90 νέων αστικών λεωφορείων, του ΟΑΣΑ στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα - ΠΕΠ Αττικής, τα οποία θα κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα.

Παράλληλα, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών βάσει του στρατηγικού σχεδιασμού του, έχει αιτηθεί και δεσμεύσει μέχρι σήμερα **ογδόντα εκατομμύρια (80.000.000) Ευρώ στο ΕΣΠΑ 2014-2020 για περαιτέρω ανανέωση του στόλου του ΟΑΣΑ.**

Τέλος, μετά από χρόνια υποβάθμισης, κατασκευάζεται νέα υποδομή σιδηροδρομικών γραμμών με πλήρη ηλεκτροκίνηση, που θα οδηγήσει στην αύξηση της

ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρομικού προϊόντος μέσω του καυσίμου.

Έτσι αναβαθμίζεται η ποιότητα και η ικανότητα μεταφοράς των σιδηροδρόμων, με μικρότερο ενεργειακό κόστος και φιλικότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα.

Για την παρακολούθηση του CO₂, η οποία γίνεται σε δυο τομείς – επίπεδα, **οι δράσεις του υπουργείου είναι οι ακόλουθες:**

1. Σε επίπεδο πληροφόρησης χρήστη, με βάση τα εργαλεία της οδηγίας 1999/94/EK.

Ο χρήστης έχει διαθέσιμη όλη την πληροφόρηση που σχετίζεται και με τις εκπομπές CO₂ αλλά και την κατανάλωση καυσίμου.

Η παραπάνω οδηγία κύριας αρμοδιότητας του Υπ. Περιβάλλοντος & Ενέργειας, αλλά το Υπουργείο «συμμετέχει» παρέχοντας όλα τα απαραίτητα δεδομένα, για τον προσδιορισμό των εκλυόμενων ρύπων, τα οποία προέρχονται από τις εγκρίσεις τύπου που εκδίδονται για να ταξινομηθούν τα καινούργια αυτοκίνητα.

Αυτή η πληροφορία είναι υποχρεωτικά διαθέσιμη στα σημεία πώλησης των αυτοκινήτων όπου υπάρχει πινακίδα πληροφόρησης για τις εκπομπές CO₂ και την κατανάλωση, ενώ παράλληλα εκδίδεται σε ετήσια βάση με πρωτοβουλία και υποστήριξη του Συνδέσμου Αντιπροσώπων Εμπόρων Αυτοκινήτων ο «Οδηγός κατανάλωσης καυσίμου και εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα».

Ο Οδηγός αυτό παρέχει χρηστικές πληροφορίες, όπως συστάσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά κυρίως παραθέτει πίνακες για την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές CO₂ (συνδυασμένου κύκλου) από τη χρήση των διαφόρων τεχνολογικών αυτοκινήτων που διατίθενται στην αγορά. Επιπλέον ο οδηγός περιέχει πίνακες που κατατάσσουν τα αυτοκίνητα ως προς τις εκπομπές καυσαερίων αλλά και την κατανάλωση ώστε να είναι ενήμερος ο καταναλωτής. Πρόσφατα κυκλοφόρησε ο οδηγός για το 2017.

2. Σε επίπεδο παροχής «πληροφόρησης – καταγραφής» αλλά και καθιέρωσης κανόνων καταγραφής των εκπομπών CO₂ μέσα από τις ταξινομήσεις καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων (M1) και ελαφρών φορτηγών (N1) δημοσιεύτηκε και εφαρμόζεται ο σχετικός κανονισμός (443/2009/EK).

Στα πλαίσια εφαρμογής αυτού του κανονισμού τα κράτη μέλη της ΕΕ, κατά συνέπεια και η χώρα μας, κάθε χρόνο διαβιβάζουν στην Επιτροπή της ΕΕ, με συγκεκριμένη μεθοδολογία και τρόπους υπολογισμού το συνολικό (αλλά και ανά κατηγορία) μέγεθος εκπομπών CO₂ των καινούργιων επιβατικών και ελαφρών φορτηγών αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν ολόκληρη την προηγούμενη χρονιά σε κάθε μέλος.

Ο υπολογισμός βασίζεται σε πραγματικά δεδομένα και λαμβάνει υπόψη το γινόμενο

του αριθμού καινούργιων αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν από κάθε τύπο και των εκπομπών CO₂ του κάθε τύπου, όπως αυτές έχουν καταγραφεί από τις αντίστοιχες μετρήσεις κατά την έκδοση έγκρισης τύπου.

Αυτό ουσιαστικά αποτυπώνει την αποτελεσματικότητα της περιβαλλοντικής στρατηγικής της ΕΕ και την τήρηση των δεσμεύσεων από τους κατασκευαστές οχημάτων για την κυκλοφορία «καθαρότερων» αυτοκινήτων.

Μετά από την υπόθεση VW, η ΕΕ προχωρά στην αλλαγή του τρόπου μέτρησης του CO₂, μέσα από καλύτερες μεθόδους προσομοίωσης και σχεδόν πραγματικές συνθήκες μέτρησης που εκτιμάται ότι προσεγγίζονται ρεαλιστικότερα οι πραγματικές εκπομπές CO₂.

Ο «καινούργιος» τρόπος γνωστός ως WPLT απαιτεί ανασχεδιασμό αρκετών παραμέτρων που σχετίζονται με την αξιοποίηση των τιμών CO₂ (π.χ. προσέγγιση των τελών κυκλοφορίας). Η τροποποίηση του κανονισμού αναμένεται σύντομα.

Πέραν, όμως, των δράσεων που ήδη αναφέρθηκαν, θα αναφέρω επίσης ενδεικτικά ορισμένες παράλληλες πολιτικές που «πριμοδοτούν» τη χρήση αυτοκινήτων με χαμηλότερες εκπομπές ρύπων, παρότι δεν εμπίπτουν στις άμεσες αρμοδιότητες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, όπως:

-Την καταβολή τελών κυκλοφορίας στα επιβατικά ανάλογα με το πόσο CO₂ εκπέμπουν. Τα οχήματα με εκλυόμενους ρύπου κάτω από 90 mg/km δεν καταβάλουν τέλη.

-Την επιβολή ειδικού τέλους ταξινόμησης άπαξ όταν εισάγονται στη χώρα όπου για τον υπολογισμό εκτός των άλλων λαμβάνεται υπόψη και το εκπεμπόμενο CO₂.

-Την καθιέρωση ζώνης (πράσινος δακτύλιος) όπου επιτρέπεται η κίνηση μόνο αυτοκινήτων με χαμηλό CO₂.