

## **Θ. Βούρδας: Μόλις στο 6,7% η χρήση εναλλακτικών καυσίμων στις ελληνικές μεταφορές**

2018/03/22 13:19 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Στην χώρα μας η χρήση εναλλακτικών καυσίμων είναι πολύ περιορισμένη και **καταλαμβάνει το 6,7% των καυσίμων που καταναλώθηκαν στις μεταφορές το 2015**, σύμφωνα με τα όσα ανέφερε ο γενικός γραμματέας του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών Θάνος Βούρδας, σε σχετικό συνέδριο.

Μιλώντας στο 1<sup>ο</sup> Συνέδριο Ηλεκτροκίνησης 2018, που τιτλοφορείται «Δυνατότητες Εισαγωγής Εναλλακτικής- Αντιρρυπαντικής Κίνησης στην Ελλάδα», ο κ. Βούρδας είπε ότι, με κριτήριο τις γενικές κατευθύνσεις για την μείωση συμβατικών μορφών ενέργειας στις μεταφορές και τη μείωση των εκλυόμενων ρύπων, το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών υποστηρίζει και συμμετέχει σε μια σειρά δράσεων και θεσμικών ρυθμίσεων για τα εναλλακτικά καύσιμα.

Ο ίδιος συμπλήρωσε ότι στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων 2018, το υπουργείο έχει προτείνει την ένταξη της «Μελέτη σύνταξης επιχειρησιακού Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή του Εθνικού Πλαισίου Πολιτικής στις υποδομές Εναλλακτικών Καυσίμων».

### **Αναλυτικότερα, η ομιλία του κ. Βούρδα έχει ως εξής:**

Το 1997 ολοκληρώθηκαν οι πρώτες διεθνείς συμφωνίες με την υπογραφή του πρωτοκόλλου του Κιότο, που στόχευαν στον περιορισμό των εκλυόμενων ρύπων του θερμοκηπίου, ενώ συνεχίστηκαν οι διαπραγματεύσεις και στην Σύνοδο της Κοπεγχάγης το 2009, με στόχο μια πιο ουσιαστική συμφωνία μεταξύ κρατών για τη μείωση των εκλυόμενων ρύπων σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) παράλληλα με τις διεθνείς αυτές συμφωνίες έχει αναλάβει ένα πρωτοποριακό ρόλο στην προσπάθεια άμβλυσης της κλιματικής αλλαγής. Για να εκπληρωθούν οι δεσμεύσεις που ανέλαβε η ΕΕ στην 21η Διάσκεψη των συμβαλλόμενων μερών της σύμβασης-πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την κλιματική αλλαγή (UNFCCC) που πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι το 2015, πρέπει να επιταχυνθεί και η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές στον τομέα των μεταφορών με σταθερή πορεία προς μηδενικές εκπομπές έως τα μέσα του αιώνα.

Τον Οκτώβριο του 2017, με Κοινή Υπουργική Απόφαση δέκα Υπουργείων δημοσιεύθηκε

το **Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής Υποδομών Εναλλακτικών Καυσίμων**, κατ' εξουσιοδότηση του ν. 4439/2016 που ενσωμάτωσε την Ευρωπαϊκή Οδηγία 94/2014, αναζητώντας πολιτικές μείωσης των εκλυόμενων ρύπων στον τομέα των μεταφορών (οχήματα, πλωτά κτλ), μέσω του περιορισμού της χρήσης συμβατικών υγρών καυσίμων όπως το πετρέλαιο, βενζίνη κτλ και προώθηση της χρήσης «εναλλακτικών καυσίμων».

Σύμφωνα με την οδηγία ως εναλλακτικά καύσιμα, θεωρούνται τα καύσιμα που είναι πιο φιλικά προς το περιβάλλον, και μεταξύ άλλων περιλαμβάνονται τα βιοκαύσιμα, το φυσικό αέριο, το υγραέριο και ο ηλεκτρισμός, εφόσον αυτός προέρχεται σε μεγάλο ποσοστό από την αξιοποίηση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ).

Στο Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής για τις Υποδομές Εναλλακτικών Καυσίμων αποτυπώνεται και αξιολογείται η υφιστάμενη κατάσταση και η δυνατότητα μελλοντικής ανάπτυξης των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στον Τομέα των Μεταφορών.

Σύμφωνα με στοιχεία του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (ΥΠΥΜΕ), τα οχήματα σε κυκλοφορία στην Ελλάδα αριθμούνται περίπου στα 8.070.000. Πάνω από το 40% των οχημάτων αυτών είναι παλιάς τεχνολογίας, με 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.

Στην Ελλάδα, η χρήση εναλλακτικών καυσίμων στις μεταφορές είναι πολύ περιορισμένη και καταλαμβάνει **το 6,7% των καυσίμων που καταναλώθηκαν στις μεταφορές το 2015**. Αντίστοιχα, μόλις το 0,5% της συνολικής κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας στην Ελλάδα αφορά στις μεταφορές και κυρίως στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Εκτός από το υγραέριο που παρουσιάζει σταδιακή αύξηση τα τελευταία 7 χρόνια στην Ελλάδα, το βιοαέριο είναι ένα ακόμα εναλλακτικό καύσιμο με σταθερή αύξηση στο τομέα των μεταφορών από το 2005 και μετά, κυρίως ως μείγμα στο βιοντίζελ. Σε μεγάλους ρυθμούς αύξησης αναμένεται και η χρήση υγραερίου στα ιδιωτικής χρήσης οχήματα, για όσο διάστημα το κόστος υγραερίου παραμένει σε χαμηλά επίπεδα σε σχέση με τα υπόλοιπα καύσιμα της αγοράς.

Στο Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής περιλαμβάνονται οι εθνικοί σκοποί και στόχοι για την ανάπτυξη Υποδομών Εναλλακτικών Καυσίμων, οι οποίοι συμμορφώνονται προς τις ελάχιστες προδιαγραφές που ορίζει η Οδηγία, οι οποίες δύνανται να αναπροσαρμόζονται βάσει της εκτίμησης της εθνικής, περιφερειακής και ευρωπαϊκής

ζήτησης.

Αυτό συνεπάγεται μια δέσμη μέτρων για τα οποία πρέπει όλα τα αρμόδια Υπουργεία να προχωρήσουμε με πρωτοβουλίες, δέσμευση στους στόχους και αगाστή συνεργασία.

Με κριτήριο τις γενικές κατευθύνσεις για την μείωση συμβατικών μορφών ενέργειας στις μεταφορές και τη μείωση των εκλυόμενων ρύπων, το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών υποστηρίζει και συμμετέχει σε μια σειρά δράσεων και θεσμικών ρυθμίσεων.

### **Πρόταση ένταξης μελέτης στο ΠΔΕ 2018**

Στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων 2018 έχουμε προτείνει την ένταξη της «Μελέτη σύνταξης επιχειρησιακού Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή του Εθνικού Πλαισίου Πολιτικής στις υποδομές Εναλλακτικών Καυσίμων» με ορίζοντα ολοκλήρωσης τους 12 μήνες.

Η μελέτη έχει ως κύριο στόχο τη διερεύνηση και καθορισμό κριτηρίων αξιολόγησης της **δυνατότητας ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων**, καθώς και των πολιτικών, θεσμικών, τεχνικών και κυρίως οικονομικών μέτρων που πρέπει να ληφθούν, προκειμένου για την εφαρμογή ή τον ενδεχόμενο επαναπροσδιορισμό των στόχων της χώρας μας, οι οποίοι αναφέρονται στο Εθνικό Πλαίσιο.

Πρωτίστως, η μελέτη θα περιλαμβάνει την αξιολόγηση των διαφόρων τεχνολογικών οχημάτων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα. Ειδικότερα, θα πρέπει αρχικά να γίνει καταγραφή και αξιολόγηση με τεχνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά κριτήρια της χρήσης των διαφόρων τεχνολογιών οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα. Βασική παράμετρος είναι το αρχικό κόστος αγοράς και το κόστος λειτουργίας και συντήρησης των οχημάτων.

Η εκτίμηση του αναμενόμενου κόστους εναλλακτικών καυσίμων για τη λειτουργία των οχημάτων, της εξοικονόμησης τελικής και πρωτογενούς ενέργειας, της δυνατότητας αξιοποίησης Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας μέσω της ηλεκτροκίνησης καθώς, της επίδρασης της χρήσης οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων στον περιορισμό της εξάρτησης της χώρας από την εισαγόμενη ενέργεια, καθώς και τα περιβαλλοντικά οφέλη, είναι ορισμένες παράμετροι που θα πρέπει να αξιολογηθούν στη μελέτη.

Επίσης, στη μελέτη θα γίνει η απαιτούμενη διερεύνηση και αξιολόγηση της δυνατότητας ανάπτυξης και της επάρκειας εφοδιασμού των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Η διερεύνηση αυτή θα περιλαμβάνει:

α) την εκτίμηση της επάρκειας ή της ενδεχόμενης ενίσχυσης του ηλεκτρικού δικτύου για την κάλυψη σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε όλες τις ελληνικές

περιοχές και πλωτών μέσων στα λιμάνια τουλάχιστον του κεντρικού δικτύου του TEN-T.

β) Δυνατότητα επέκτασης του δικτύου διανομής και μεταφοράς Πεπιεσμένου Φυσικού αέριου, καθώς και δυνατότητα μεταφοράς και διάθεσης υγροποιημένου φυσικού αέριου κατ' ελάχιστο σε λιμάνια του κεντρικού δικτύου του TEN-T.

Οι υποδομές αφορούν τόσο την χερσαία όσο και την νησιωτική Ελλάδα, καλύπτοντας τα χερσαία, τα θαλάσσια και τα αεροπορικά μεταφορικά μέσα».

## **Κύριες δράσεις του ΥΠΥΜΕ**

Μεταξύ των κύριων δράσεων του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, στον κλάδο των εναλλακτικών καυσίμων, συμπεριλαμβάνονται τα εξής:

### **Ηλεκτροκίνηση**

Όσον αφορά στην ηλεκτροκίνηση, και σε συνεργασία πάντα με τη ΔΕΔΗΕ και τη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας, αναμένεται άμεσα η ολοκλήρωση του θεσμικού πλαισίου που αφορά τις προδιαγραφές των υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς και τη διαδικασία αδειοδότησή των υποδομών αυτών.

Ειδικότερα, το 2015 είχαν καθοριστεί οι όροι, προϋποθέσεις και τεχνικές προδιαγραφές συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων, για την εγκατάσταση αυτών σε υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση Πρατήρια παροχής Καυσίμων και Ενέργειας», στεγασμένους και υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων, συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, δημόσια ή ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο.

Εντός του 2<sup>ου</sup> τριμήνου του 2018 αναμένεται η τροποποίηση αυτής της σχετικής ΚΥΑ με στόχο την επέκταση των επιτρεπόμενων χώρων εγκατάστασης συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτρικών οχημάτων σε 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.

### **Αεριοκίνηση**

Αντίστοιχα αναμένεται μέσα στο πρώτο εξάμηνο του 2018, να εκδοθεί και η κοινή υπουργική απόφαση που αφορά στις υποδομές εφοδιασμού πεπιεσμένου φυσικού Αερίου (CNG), σε συνεργασία με το υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας και πάντα με την τεχνική υποστήριξη της ΔΕΠΑ.

Στην ΚΥΑ αυτή θα καθορίζονται οι όροι, προϋποθέσεις, οι τεχνικές προδιαγραφές, τα

αρμόδια όργανα και προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας των εγκαταστάσεων παροχής πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) και μικτών πρατηρίων υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG), ή συνδυασμό αυτών, προκειμένου για τον εφοδιασμό τροχοφόρων οχημάτων.

## **Σοβαρές οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής**

Κλείνοντας την ομιλία του ο κ. Βούρδας «δυστυχώς βέβαιο πως τα επόμενα χρόνια θα κληθούμε να αντιμετωπίσουμε πρωτόγνωρες καταστάσεις και στη χώρα μας και διεθνώς, όσον αφορά στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να δράσουμε άμεσα.

Παράλληλα με τον εκσυγχρονισμό της μηχανοργάνωσης του Υπουργείου μας όπως προβλέπεται στο **σχέδιο νόμου για τις Μεταφορές που ψηφίζεται σήμερα στην Βουλή**, τίθενται οι βάσεις για την άμεση και αντικειμενική πληροφόρηση του πολίτη, σχετικά με τις εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης οχημάτων, τους νόμιμους τεχνίτες, ενισχύοντας τη διαφάνεια άρα και την εμπιστοσύνη του πολίτη στο νέο αυτό μέτρο της ηλεκτροκίνησης, αλλά και της αεριοκίνησης και υγραεριοκίνησης που στοχεύουμε να γίνει θεσμός για την χώρα μας.

Είμαστε σε άμεση επαφή με τα συναρμόδια Υπουργεία, ώστε να διευκολυνθούν οι συνέργειες στην κατεύθυνση αυτή. Με τον τρόπο αυτό θα επιτευχθούν οι στόχοι που έχουν τεθεί από τα αρμόδια όργανα της Ε.Ε. για την ανάπτυξη των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων αλλά παράλληλα θα εφαρμοστεί και μια βιώσιμη λύση με την επιλογή τόσο των κατάλληλων τεχνολογικών λύσεων, όσο και της γεωγραφική κατανομή των υποδομών αυτών στην χερσαία και νησιωτική επικράτεια.

Έτσι το κριτήριο της άμεσης προσέλκυσης επενδύσεων θα αποβεί εις όφελος των ενδιαφερομένων, διότι οι επενδύσεις θα προκύψουν από την ορθή αξιολόγηση τους, το οποίο θεωρείται προαπαιτούμενο για την επιδότηση ή χρηματοδότηση τους εν γένει από την ΕΕ.

Η κλιματική αλλαγή μας έχει “χτυπήσει την πόρτα” προ πολλού και όσο εθελοτυφλούμε τόσο πιο γρήγορα θα βρεθούμε αντιμέτωποι με τις θλιβερές συνέπειες της. Για την αντιμετώπισή της πέραν από τα θεσμικά μέτρα, απαιτεί και την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση όλων των χρηστών κάθε μορφής ενέργειας σε όλους του τομείς.

Ήρθε η ώρα για πράξεις, έτσι ώστε να αφήσουμε έναν καλύτερο και πιο πράσινο κόσμο στις μελλοντικές γενιές».