

---

## Η έλλειψη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού τροχοπέδη για τα ηλεκτρικά και εναλλακτικά κινούμενα φορτηγά

---

2019/01/28 10:53 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

---

Παρότι η Κομισιόν προωθεί σθεναρά την απανθρακοποίηση και τον εκσυγχρονισμό των οδικών μεταφορών, η Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA) έφερε στο φως [νέα στοιχεία](#) που καταδεικνύουν τη σοβαρότατη έλλειψη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για ηλεκτρικά και εναλλακτικά κινούμενα φορτηγά.

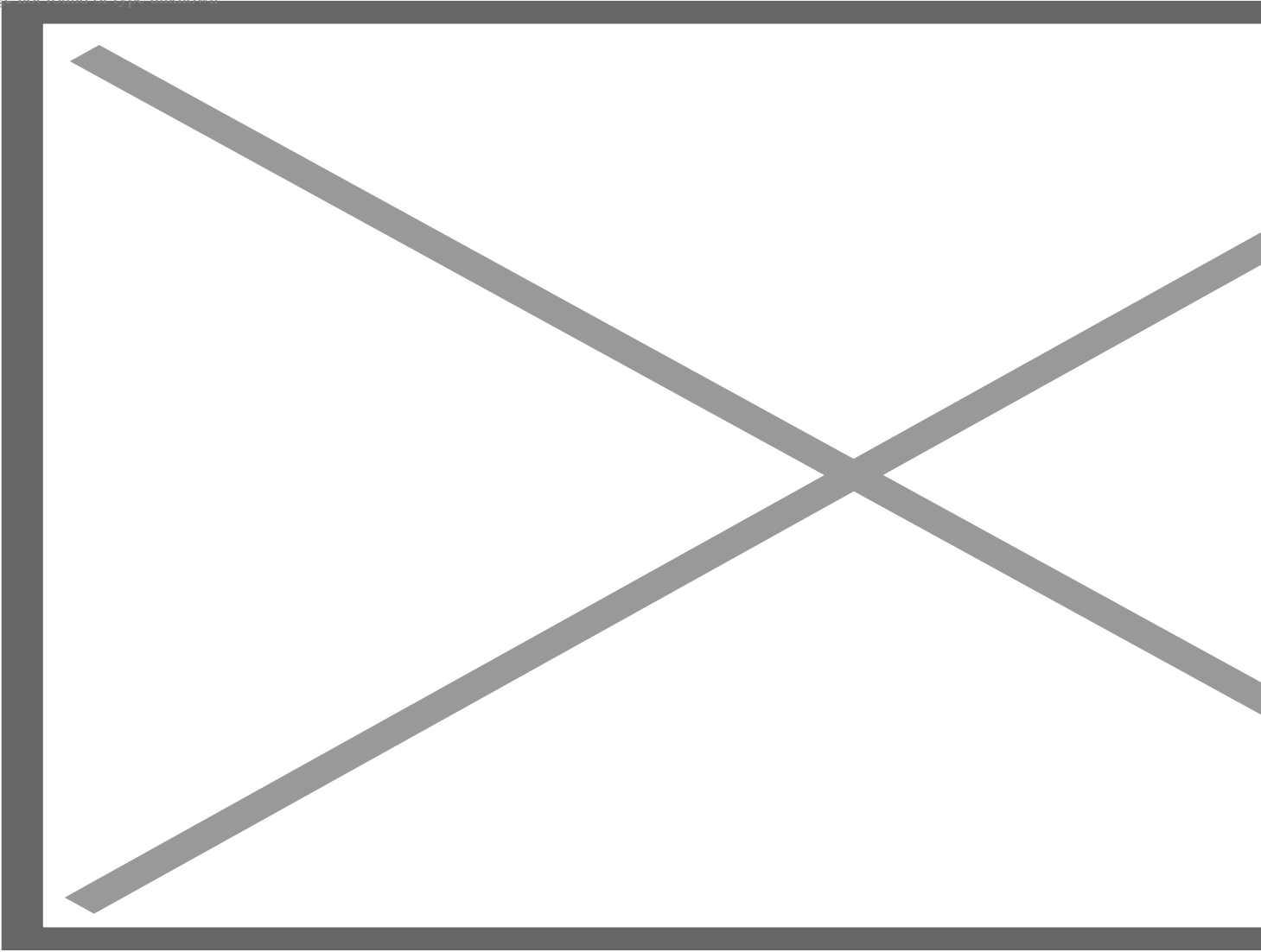
### Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Σύμφωνα με την Ένωση, η επίτευξη των φιλόδοξων προτύπων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) που προτείνει η ΕΕ θα είναι δυνατή μόνο με την ταχεία και μαζική αγορά μηδενικών και χαμηλών εκπομπών φορτηγών.

Ωστόσο, κάτι τέτοιο καθίσταται ανέφικτο, καθώς απουσιάζει η απαιτούμενη υποδομή και δεν υπάρχει σαφές ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης για την μελλοντική ανάπτυξή της.

Βασιζόμενη σε συντηρητικές εκτιμήσεις, η ACEA αναφέρει ότι θα χρειαστούν **τουλάχιστον 6.000 σημεία φόρτισης μεγάλης ισχύος για ηλεκτρικά οχήματα** (DC > 500 kW) κατά μήκος των ευρωπαϊκών αυτοκινητοδρόμων μέχρι το 2025-2030.

Παράλληλα, θα χρειαστούν **επιπλέον 20.000 «κανονικά» σημεία φόρτισης** που να είναι κατάλληλα για φορτηγά - ανεβάζοντας το συνολικό νούμερο στις 26.000.



«Είναι συγκλονιστικό ότι σήμερα δεν υπάρχει ούτε ένα δημόσιο σημείο φόρτισης για φορτηγά μεγάλων αποστάσεων» ανέφερε ο γενικός γραμματέας της ACEA, Erik Jonnaert.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, παρόλο που τα σημεία φόρτισης για ηλεκτρικά επιβατικά οχήματα «φυτρώνουν» συνεχώς κατά μήκος των αυτοκινητοδρόμων, τα **βαρέα φορτηγά αδυνατούν να κάνουν χρήση της υποδομής αυτής.**

Ο λόγος είναι απλός, σύμφωνα με την Ένωση, χρειάζονται μεγαλύτερη ισχύς και ενέργεια, καθώς και περισσότερες υποδομές - σημεία στάθμευσης κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων της Ευρώπης.

Παρόμοια είναι η κατάσταση και για τα φορτηγά καύσης υδρογόνου. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία, χρειάζονται **περίπου 1.000 σταθμοί υδρογόνου για φορτηγά ως το 2025-2030**, ωστόσο λιγότεροι από 10 είναι διαθέσιμοι σε ολόκληρη της ΕΕ και κανένας από αυτούς δεν είναι κατάλληλος για φορτηγά μακρινών αποστάσεων.

Αυτή τη στιγμή, ειδικοί δημόσιοι σταθμοί ανεφοδιασμού καυσίμων με συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG) και υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) υπάρχουν σε ορισμένα

κράτη-μέλη της ΕΕ, αλλά η κατανομή τους εξακολουθεί να είναι ανομοιόμορφη σε όλη την Ευρώπη και ο αριθμός των σταθμών παραμένει χαμηλός.

«Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής πρέπει να γνωρίζουν αυτή την ανησυχητική κατάσταση όταν θα εγκρίνουν τους μελλοντικούς στόχους CO<sub>2</sub> για τα φορτηγά, καθώς αυτοί εξαρτώνται από τη μαζική αύξηση των πωλήσεων φορτηγών εναλλακτικής κίνησης», προειδοποιεί ο Jonnaert.

Συνεχίζοντας, τόνισε ότι «Οι στόχοι θα πρέπει να καθοριστούν αναλόγως – και θα πρέπει να συνοδεύονται από ένα action plan για την ανάπτυξη υποδομών για συγκεκριμένα φορτηγά σε ολόκληρη την ΕΕ. Δεν μπορεί να περιμένουμε από τους πελάτες να επενδύσουν σε φορτηγά εναλλακτικής κίνησης, εάν δεν έχουν τη δυνατότητα να τα επαναφορτίσουν ή να τα ανεφοδιάζουν».

Ο ίδιος καταλήγει ότι **η ACEA υποστηρίζει πλήρως τη συμφωνία για τα νέα πρότυπα CO<sub>2</sub> στα φορτηγά**, αλλά παροτρύνει τους υπεύθυνους να διασφαλίσουν ότι οι στόχοι είναι εφικτοί στην πράξη.