



Γενικά σχόλια Greenpeace και WWF Ελλάς για το σχέδιο νόμου:

“Μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης”

1 Ιουλίου 2020

Με το παρόν νομοσχέδιο στη χώρα μας - έστω και καθυστερημένα – δημιουργούνται οι πρώτες βάσεις για ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο όσον αφορά στην ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης. Η Greenpeace και το WWF Ελλάς χαιρετίζουν τη δημοσίευση του σχεδίου νόμου ως ένα πρώτο και καθοριστικό βήμα για τη γρήγορη μετάβαση του ενεργοβόρου και ρυπογόνου τομέα μεταφορών της χώρας μας σε ένα καθαρό τομέα με μηδενικές εκπομπές. Αναμφίβολα, η πανδημία άφησε το αποτύπωμά της, καθώς είδαμε στις μέρες της πλήρους εφαρμογής των περιοριστικών μέτρων μετακίνησης μία εντυπωσιακή μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Αποτελεί και ένα στοίχημα για τη χώρα να μπορέσει να προσεγγίσει όσο το δυνατόν γρηγορότερα μία τέτοια κατάσταση σε «κανονική λειτουργία».

Ειδικότερα, το σχέδιο νόμου εντάσσεται στην ευρωπαϊκή και εθνική προσπάθεια για επίτευξη του στόχου κλιματικής ουδετερότητας στην Ευρώπη το αργότερο έως τα μέσα του αιώνα, όπως αυτός συμφωνήθηκε τον Νοέμβριο του 2018 και εξειδικεύει μέτρα και πολιτικές για τον τομέα των μεταφορών, όπως αυτές περιγράφονται στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια για το Κλίμα (ΕΣΕΚ). Με δεδομένο ότι το ΕΣΕΚ θέτει στόχο 30% επί του μεριδίου αγοράς των ηλεκτρικών οχημάτων επί του συνόλου των νέων οχημάτων έως το 2030, θα πρέπει να ορίζεται στο σχέδιο νόμου ως ελάχιστος, νομικά δεσμευτικός στόχος.

Το νομοσχέδιο περιορίζεται σχεδόν αποκλειστικά σε θέματα που αφορούν κυρίως τις οδικές μεταφορές, χωρίς να ρυθμίζει ουσιαστικά ζητήματα ανάπτυξης ηλεκτρικών συλλογικών μεταφορών και των απαραίτητων υποδομών τους, καθώς και σιδηροδρομικών, αεροπορικών και θαλάσσιων μεταφορών. Με δεδομένη τη στενότητα χρόνου, θα πρέπει συνεπώς να προβλεφθεί ρητή αναφορά στο νόμο για νέα νομοθετική πρωτοβουλία που θα ρυθμίζει τα εν λόγω κενά προς την ίδια κατεύθυνση. Η πολιτική αυτή επιλογή έχει σημαντικά οφέλη, πέρα από την προστασία της δημόσιας υγείας και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, ως προς τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας¹. Αποτελεί επομένως ένα ουσιαστικό εργαλείο που θα πρέπει να ενσωματωθεί και στο πακέτο οικονομικής ανάκαμψης.

Η ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης από μόνη της δεν μπορεί να λύσει τα σοβαρά προβλήματα κινητικότητας και ρύπανσης - ιδιαίτερα - των αστικών περιοχών. Το νομοσχέδιο θα συμβάλει

¹ https://www.ilo.org/global/publications/books/WCMS_745151/lang--en/index.htm

θετικά μόνο εφόσον αποτελέσει **μέρος μίας ολοκληρωμένης στρατηγικής**, η οποία θα έχει ως στόχο τη μείωση των ιδιωτικών οχηματοχιλιομέτρων και τη μετατροπή των κατοικημένων περιοχών της χώρας σε περιοχές βιώσιμης κινητικότητας: πιο ανθρώπινες, πιο λειτουργικές, πιο καθαρές πόλεις, με λιγότερο αυτοκίνητο, με ενισχυμένες υποδομές εναλλακτικής μετακίνησης και εν τέλει συνεχώς μειούμενο περιβαλλοντικό αποτύπωμα και ρύπανση.

Σε κάθε περίπτωση, η Greenpeace και το WWF Ελλάς τονίζουν ότι προκειμένου να επιτευχθεί ο πλήρης εξηλεκτρισμός του τομέα μεταφορών ως το 2050 απαιτείται **η άμεση ανακοίνωση του τερματισμού πωλήσεων αυτοκινήτων με μηχανές εσωτερικής καύσης (ΜΕΚ) το 2030**, κατά τα πρότυπα πολλών άλλων ευρωπαϊκών κυβερνήσεων.² Οι διαθέσιμες μελέτες επιβεβαιώνουν ότι η απανθρακοποίηση του τομέα μεταφορών είναι αδύνατο να πραγματοποιηθεί μόνο με μέτρα άμεσης ενίσχυσης της ζήτησης (επιδοτήσεις) και απαιτούνται πιο παρεμβατικά μέτρα στην αγορά, με πρώτο και κυριότερο την έγκαιρη ανακοίνωση του τερματισμού πώλησης οχημάτων ΜΕΚ.³

Μία τέτοια ανακοίνωση σήμερα είναι απαραίτητη για δύο κρίσιμους λόγους:

1. Θα δώσει τα κατάλληλα μηνύματα στην αγορά επισπεύδοντας τη μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση: Πολλοί καταναλωτές οι οποίοι διαθέτουν την οικονομική δυνατότητα, θα κινηθούν με δική τους πρωτοβουλία και ιδίους πόρους για αγορά ηλεκτροκίνητων οχημάτων (ΗΟ).
2. Δεύτερον, ακριβώς εξαιτίας του προηγούμενου, το Υπουργείο μπορεί να αξιοποιήσει **με πιο αποδοτικό και κοινωνικά δικαιότερο τρόπο τα διαθέσιμα κονδύλια** προκειμένου να επιδοτήσει την αγορά ΗΟ αποκλειστικά σε στοχευμένες κοινωνικές ομάδες (χαμηλά και μεσαία εισοδήματα) ή στόλους οχημάτων (π.χ. ταξί, δημόσιες συγκοινωνίες κοκ).

Με δεδομένη τη δέσμευση της χώρας μας για μία οικονομία μηδενικών εκπομπών ως το 2050 (κλιματική ουδετερότητα), η κυβέρνηση θα πρέπει να κινηθεί πιο επιθετικά στην κατεύθυνση της πλήρους απανθρακοποίησης του συστήματος ηλεκτροπαραγωγής συμπαρασύροντας και τον τομέα μεταφορών και προτάσσοντας ένα ολιστικό πλάνο βιώσιμης κινητικότητας, το οποίο περιλαμβάνει απαραίτητως την ανακοίνωση, σήμερα, του τερματισμού της πώλησης οχημάτων ΜΕΚ σε μελλοντική ημερομηνία. Ειδάλλως, το παρόν νομοσχέδιο θα αποτελεί απλώς μία αποσπασματική κίνηση, η οποία εν τέλει όχι μόνο δεν θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων της χώρας, αλλά **ενδέχεται να δημιουργήσει κοινωνικές ανισότητες**. Βρισκόμαστε σε διαδικασία μετάβασης σε όλα τα επίπεδα και θα πρέπει να υπάρξουν οι απαραίτητες δικλείδες ασφαλείας από την Πολιτεία ώστε να μη μείνει κανείς πίσω σε αυτή τη διαδικασία.

² [The International Council On Clean Transportation. The end of the road? An overview of combustion engine car phase-out announcements across Europe](#)

³ Αναφέρεται χαρακτηριστικά η μοντελοποίηση του Transport & Environment η οποία εκτιμάει ότι μόνο με τη χρήση επιδοτήσεων οι εκπομπές CO₂ του ευρωπαϊκού τομέα μεταφορών θα μειωθούν μόνο 28% ως το 2050. [Transport & environment. Europe's last combustion car must be sold within 15 years – analysis](#)

Θετικά σημεία του νομοσχεδίου

Το νομοσχέδιο θέτει τις σωστές βάσεις για τη δημιουργία ενός ορθολογικού πλαισίου για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης, καθώς επιχειρεί μεταξύ άλλων τη ρύθμιση πληθώρας ζητημάτων::

- Πλαίσιο λειτουργίας αγοράς
- Πλαίσιο για παροχή οικονομικών και διοικητικών κινήτρων για την αγορά ΗΟ
- Οικονομικά κίνητρα για την προώθηση ΗΟ σε επιχειρήσεις και εργαζομένους
- ρυθμίσεις χωροταξικού και πολεοδομικού χαρακτήρα για θέσεις στάθμευσης ΗΟ και εγκατάστασης φορτιστών σε δημόσιους χώρους, νέα και υφιστάμενα κτίρια
- Αποσαφήνισης για το καθεστώς δημιουργίας σταθμών φόρτισης σε υφιστάμενα κτίρια
- Υποχρεωτικούς στόχους για την ανάπτυξη δικτύου σταθμών φόρτισης σε ΟΤΑ
- Υποχρεωτικούς στόχους για την ανάπτυξη σταθμών φόρτισης σε νέα κτίρια και κατοικίες
- Αδειοδοτικά και οικονομικά κίνητρα για την ανάπτυξη εγχώριας βιομηχανίας παραγωγής ΗΟ / φορτιστών / συσσωρευτών στις **λιγνιτικές περιοχές της χώρας**
- Θέματα συνεργειών και τεχνιτών
- Σύσταση γνωμοδοτικού συμβουλίου για την ηλεκτροκίνηση

Στα **θετικά** περιλαμβάνεται επίσης η ένταξη όλων των οχημάτων με εκπομπές έως 50 γρ. CO₂/χλμ στα ΗΟ. Κάτι τέτοιο επιτρέπει την προώθηση των υβριδικών οχημάτων εξωτερικής φόρτισης (plug-in hybrids), τα οποία βραχυπρόθεσμα θα αποτελέσουν μία χρήσιμη εναλλακτική επιλογή για τους πολίτες - συμβάλλοντας εν δυνάμει σημαντικά στη μείωση των ρύπων στα αστικά κέντρα - έως ότου αναπτυχθεί επαρκές δίκτυο ιδιωτικών και δημόσιων φορτιστών στην επικράτεια και γίνει εφικτή η πλήρης επικράτηση των αμιγώς ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

Αντιθέτως, ένα σημείο που δεν περιλαμβάνεται στο νομοσχέδιο και χρήζει περαιτέρω διερεύνησης είναι η ενίσχυση της **έρευνας και δραστηριότητας** που αφορά στη **μετατροπή υφιστάμενων ΜΕΚ σε ΗΟ με οικονομικά ή αδειοδοτικά κίνητρα**. Θεωρούμε πως ενδεχομένως προκύπτουν κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη από μία τέτοια διαδικασία, δεδομένου ότι για αρκετούς συμπολίτες μας, ίσως βραχυπρόθεσμα, είναι οικονομικά ελκυστικότερη η μετατροπή του συμβατικού οχήματός τους σε ΗΟ από την αγορά καινούργιου ΗΟ, όπως περίπου συμβαίνει εδώ και χρόνια με τις μετατροπές υγραερίου. Επιπλέον, μία τέτοια εξέλιξη ενδεχομένως να δημιουργήσει και μία νέα οικονομική δραστηριότητα με νέες θέσεις εργασίας και σημαντικά οφέλη για υφιστάμενες ή νέες επιχειρήσεις.

Αν και πρόκειται για κάτι καινοτόμο - αναγνωρίζοντας ότι υπάρχουν τεχνολογικές αβεβαιότητες που χρήζουν περαιτέρω διερεύνησης - εντούτοις η ευελιξία μίας τέτοιας επιλογής εν τέλει δύναται να λειτουργήσει υπέρ της γρηγορότερης διείσδυσης της ηλεκτροκίνησης με τα αντίστοιχα περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά οφέλη. **Η Greenpeace και το WWF Ελλάς προτείνουν να υπάρξει πρόνοια ώστε, σε περίπτωση σχετικού εμπορικού ενδιαφέροντος, να ενταχθούν μονάδες / συνεργεία με δυνατότητα μετατροπής ΜΕΚ σε ΗΟ στις αντίστοιχες διατάξεις που περιλαμβάνουν αδειοδοτικά και οικονομικά κίνητρα.**

Τέλος, ο εξηλεκτρισμός των μεταφορών προσφέρει σημαντικές ευκαιρίες για εκπαίδευση, έρευνα και καινοτομία, ειδικά στον τομέα των τεχνολογιών και των υποδομών που απαιτούνται για την περαιτέρω προώθηση της ηλεκτροκίνησης και δεν περιορίζεται στην εκπαίδευση ή τη μετεκπαίδευση των τεχνιτών οχημάτων. Θα πρέπει στο παρόν νομοσχέδιο να προβλεφθεί η

σύμπραξη (ή η δυνατότητα συμπράξεων) του υπουργείου περιβάλλοντος και ενέργειας μέσω του νεοσύστατου Αυτοτελούς Τμήματος Ηλεκτροκίνησης με τα εκπαιδευτικά και ερευνητικά ιδρύματα της χώρας προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης καινοτόμων εφαρμογών και υπηρεσιών.