

Σε δημόσια διαβούλευση από τη ΡΑΕ το ρυθμιστικό πλαίσιο για τις υποδομές επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων

Σε δημόσια διαβούλευση έθεσε η Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας το ρυθμιστικό πλαίσιο εγκατάστασης και λειτουργίας υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στην Ελλάδα, δεδομένης της αρμοδιότητάς της για τη διατύπωση γνώμης προς τους αρμόδιους Υπουργούς. Όπως σημειώνει σε σχετική ανακοίνωσή της, η ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, τόσο ως προς τον αριθμό τους όσο και ως προς την χωρική τους κατανομή, αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη της εθνικής αγοράς, η οποία ομολογουμένως βρίσκεται ακόμα σε ιδιαίτερα πρώιμο στάδιο.

Αν και τα αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα στην Ελλάδα, δεν καταβάλλουν τέλος ταξινόμησης ή τέλη κυκλοφορίας και δεν αποτελούν τεκμήριο με φόρο πολυτελούς διαβίωσης, η αγορά πρέπει να σημειώσει άλματα τα επόμενα χρόνια (από το μόλις 0,1% σήμερα) προκειμένου να επιτύχει τον φιλόδοξο στόχο που έχει θέσει το -επίσης υπό δημόσια διαβούλευση- «Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα» από το ΥΠΕΝ, που προβλέπει μερίδιο 10,2% για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα στην Ελλάδα το 2030.

Σύμφωνα με τη ΡΑΕ, η έλλειψη πυκνών και εύκολα προσβάσιμων σημείων για την επαναφόρτιση αποτελεί έναν ακόμη ανασταλτικό παράγοντα στην απόφαση των οδηγών για αγορά ή χρήση ηλεκτρικών οχημάτων λόγω του λεγόμενου “range anxiety”, της ανησυχίας δηλαδή ότι η μπαταρία μπορεί εξαντληθεί πριν το κοντινότερο σημείο επαναφόρτισης, με αποτέλεσμα την ακινητοποίηση του οχήματος.

Οι νομοθετικές πρωτοβουλίες

Από το 2014, το θεσμικό πλαίσιο για τις υποδομές επαναφόρτισης έχει σημειώσει σημαντικά βήματα στην Ευρώπη και την Ελλάδα. Με την Οδηγία 2014/94/ΕΕ της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (AFID), θεσπίστηκε κοινό πλαίσιο μέτρων για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ένωση, με πρόβλεψη για πύκνωση των σημείων ανεφοδιασμού φυσικού αερίου (LNG και CNG) και υδρογόνου, ώστε να ελαχιστοποιηθεί η εξάρτηση από το πετρέλαιο και φυσικά να περιοριστούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις στον τομέα των μεταφορών.

Στις 31 Οκτωβρίου 2017, με την κοινή Υπουργική Απόφαση υπ' αριθμό 77226/1, δημιουργήθηκε το Εθνικό πλαίσιο πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών και για την υλοποίηση των σχετικών υποδομών, όπως απαιτείται από το άρθρο 3 της οδηγίας 2014/94/ΕΕ.

Με το άρθρο 53 παρ. 1 του Ν. 4277/2014 με το οποίο τροποποιήθηκαν οι διατάξεις του ν. 4001/2011 για την οργάνωση των αγορών ηλεκτρικής ενέργειας και φυσικού αερίου, εισήχθη η έννοια του “Φορέα Εκμετάλλευσης Υποδομών Επαναφόρτισης Η/Ο” ως το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που δραστηριοποιείται στην εκμετάλλευση υποδομών επαναφόρτισης για τις οποίες προμηθεύεται Ηλεκτρική Ενέργεια με σκοπό την παροχή υπηρεσιών επαναφόρτισης Η/Ο, και παράλληλα επεκτάθηκε ο ορισμός του Τελικού Πελάτη, ώστε να συμπεριλάβει και τον ως άνω Φορέα. Τέλος, προβλέφθηκε εξαίρεση των ως άνω Φορέων από την υποχρέωση λήψης άδειας προμήθειας ή εμπορίας ηλεκτρικής ενέργειας.

Τα μοντέλα της αγοράς

Όπως εξηγείται στο κείμενο της δημόσιας διαβούλευσης που εξέδωσε η ΡΑΕ, σε ό,τι αφορά την ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, εντός της ΕΕ

χρησιμοποιούνται διαφορετικά μοντέλα, τα οποία, συνοπτικά, διακρίνονται σε τέσσερις διαφορετικές κατηγορίες:

– **Ανταγωνιστικό μοντέλο αγοράς:** Πρόκειται για την ανάπτυξη των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο από τον ιδιωτικό τομέα και στη βάση μιας ελεύθερης και ανταγωνιστικής αγοράς. Αυτό το μοντέλο έχει υιοθετηθεί σήμερα από τα περισσότερα κράτη μέλη της ΕΕ και ιδιαίτερα από τις μεγαλύτερες αγορές Η/Ο (π.χ. Γαλλία, Γερμανία, Ολλανδία, Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο).

– **Μοντέλο Διαχειριστή Συστήματος Διανομής (DSO):** Πρόκειται για την ανάπτυξη των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης που συντελείται μέσω πρωτοβουλίας του Διαχειριστή Συστήματος Διανομής (DSO). Η οδηγία 2014/94/ΕΕ (AFID) δεν περιλαμβάνει διατάξεις που αποκλείουν την εμπλοκή του DSO σε αυτόν τον τομέα. Το μοντέλο Διαχειριστή Συστήματος Διανομής υιοθετήθηκε από ορισμένα κράτη μέλη της ΕΕ, όπως η Ιρλανδία, το Βέλγιο και το Λουξεμβούργο στα πρώιμα στάδια ανάπτυξης της ηλεκτροκίνησης, ως εναλλακτική λύση, στον βαθμό που η δημιουργία υποδομών δεν μπορούσε να πραγματοποιηθεί μέσω της αγοράς.

– **Μοντέλο διαγωνισμού και παραχώρησης:** Πρόκειται για την ανάπτυξη των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο μέσω διαγωνισμών που διοργανώνονται από δημόσιο φορέα σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο. Στο πλαίσιο των εν λόγω προσφορών, η παραχώρηση για την εγκατάσταση ή/και τη λειτουργία ενός ορισμένου αριθμού σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε μια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή χορηγείται σε μία ή περισσότερες ιδιωτικές εταιρείες.

Σημειώνεται πως το μοντέλο παραχώρησης έχει υιοθετηθεί σε πολλά κράτη μέλη της ΕΕ, ιδίως σε επίπεδο μεμονωμένων δήμων (π.χ. Άμστερνταμ, Λονδίνο, Βερολίνο) και συνιστά εφαρμογή κεντρικού σχεδιασμού στην ανάπτυξη των υποδομών ηλεκτροκίνησης, όπου η δυνατότητα ή και οι θέσεις ανάπτυξης των υποδομών αποτελούν αγαθό που διαχειρίζεται κεντρικά η

Πολιτεία, αλλά οι υποδομές καθ' εαυτές υλοποιούνται και λειτουργούν από ιδιωτικούς φορείς, εν είδει παραχώρησης (concession) έναντι ανταλλάγματος ή άλλων υποχρεώσεων.

– **Μοντέλο εθνικού φορέα εκμετάλλευσης:** Πρόκειται για την ανάπτυξη των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης μέσω ειδικού δημόσιου φορέα. Ο φορέας μπορεί να αναλάβει την ευθύνη είτε μόνο για την εγκατάσταση και την ιδιοκτησία των υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ή και για τη λειτουργία τους, συμπεριλαμβανομένης της παροχής υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης. Το εθνικό μοντέλο φορέα εκμετάλλευσης αντιμετωπίζει τις υποδομές επαναφόρτισης ως «φυσικό μονοπώλιο».

– **Υβριδικό μοντέλο:** Πρόκειται για ένα μικτό μοντέλο που συνδυάζει στοιχεία τουλάχιστον δύο από τα παραπάνω μοντέλα. Διαφορετικοί συνδυασμοί αυτών των μοντέλων είναι δυνατοί και έχουν εφαρμοστεί από διαφορετικά κράτη μέλη της ΕΕ.

Η ΡΑΕ καλεί λοιπόν όλους τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις προτάσεις τους και τα σχόλιά τους σχετικά με τα γενικά ζητήματα ανάπτυξης και λειτουργίας δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης, μεταξύ των οποίων: το προτιμότερο μοντέλο για την ανάπτυξη των εν λόγω υποδομών, θέματα που αφορούν τη λειτουργία τους (π.χ. σχετικά με τις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας, την επιλογή προμηθευτή ηλεκτρικής ενέργειας κ.α.), τις δυνατότητες ελέγχου και διαχείρισης του φορτίου ηλεκτρικών οχημάτων καθώς και τις υπηρεσίες που αυτό θα μπορεί να προσφέρει στο Δίκτυο και το Σύστημα.

Το πλήρες κείμενο της δημόσιας διαβούλευσης, η οποία λήγει την Τετάρτη 5 Δεκεμβρίου, είναι διαθέσιμο στον ιστότοπο της ΡΑΕ.