ΑΡ. ΠΡΩΤ.: ΓΕΝ.ΠΡΩΤ3246
ΗΜ/ΝΙΑ ΠΡΩΤ.: 30/11/2023
ΦΑΚΕΛΟΣ ΠΡΩΤ.: ΕΦ ΕΜΠΟΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΘΕΜΑΤΩΝ

ΠΡΕΣΒΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΒΕΡΟΛΙΝΟ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ &
ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

ΑΔΙΑΒΑΘΜΗΤΟ
ΚΑΝΟΝΙΚΟ

Βερολίνο, 29 Νοεμβρίου 2023
Α.Π. Φ.: 1780/ 2207

ΠΡΟΣ: **Β3 Δ/νση**

ΚΟΙΝ: **ΥΠΕΞ**
-ΔΓ Πρωθυπουργού
-ΔΓ Υπουργού
-ΔΓ ΥΦΥΠΕΞ κας Παπαδοπούλου
-ΔΓ ΥΦΥΠΕΞ κ. Φραγκογιάννη
-Γραφείο Γεν. Γραμματέα
-Γραφείο Γεν. Γραμματέα ΔΟΣ& Εξωστρέφειας
-κ.κ. Α΄ και Β΄ Διευθυντές
-Α1, Β1 Δ/νσεις
-ΜΑ ΕΕ
-Προξενικές Αρχές στην ΟΔΓ και Γραφεία ΟΕΥ αυτών *(μ.η.)*

Υπουργείο Ανάπτυξης *(μ.η.)*
-Γραφείο κ. Υπουργού - Υπ΄όψιν κ. Διπλ. Συμβούλου

Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας *(μ.η.)*
-Γραφείο κ. Υπουργού - Υπ΄όψιν κ. Διπλ. Συμβούλου

Ελληνογερμανικό Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο *(μ.η.)*

Επιμελητήρια και Σύνδεσμοι στην Ελλάδα *(μ.η.)*

ΕΔ: Γραφείο κυρίας Πρέσβεως

ΘΕΜΑ: **Ανάλυση και εκτιμήσεις για την πορεία της ηλεκτροκίνησης στη Γερμανία – ανησυχία λόγω της απότομης μείωσης του ρυθμού πωλήσεων ηλεκτροκίνητων οχημάτων**

ΣΧΕΤ: Έγγραφο μας με ΑΠΦ 2598/22.12.2022

Ιδιαίτερο προβληματισμό σε εκπροσώπους και ειδικούς του κλάδου προκαλεί η απότομη πτώση των πωλήσεων ηλεκτρικών οχημάτων στη Γερμανία το φθινόπωρο τ.έ. Φαινομενικά, τα πράγματα δεν δείχνουν τόσο άσχημα: τα ταξινομημένα ηλεκτροκίνητα οχήματα αυξήθηκαν κατά 37,8% το 2023, το μερίδιο τους επί του συνόλου των νέων αυτοκινήτων αυξάνεται σταθερά (18% έναντι 14,8% πέρυσι) και οι πωλήσεις ηλεκτροκινήτων οχημάτων έχουν υπερβεί αυτές των ντιζελοκίνητων.

Ωστόσο, αυτό δεν είναι αρκετό με δεδομένους τους φιλόδοξους στόχους της ενεργειακής μετάβασης και της διακοπής παραγωγής συμβατικών οχημάτων το 2035 και, συνεπώς, δεν

μπορεί να γίνει λόγος για μια «αυτοσυντηρούμενη έκρηξη πωλήσεων», που θα έδινε στον κλάδο την απαραίτητη ώθηση. Σύμφωνα με τον γ/Σύνδεσμο Αυτοκινητοβιομηχανίας (Verbands der Automobilindustrie - VDA), αρχές Νοεμβρίου 2023 κυκλοφορούσαν στη Γερμανία 1,3 εκατ. πλήρως ηλεκτροκίνητα οχήματα, πολύ μακριά ακόμη από το στόχο των 15 εκατ. έως το 2030. Σύμφωνα με την Πρόεδρο του Γερμανικού Συνδέσμου Επιχειρήσεων των Κλάδων Ενέργειας και Υδάτων (BDEW), M.-L. Wolff, με τον τρέχοντα ρυθμό πωλήσεων δεν θα κυκλοφορούν πάνω από 10 εκατ. ηλεκτροκίνητα οχήματα το 2030, *«κάτι που δεν αποτελεί επιλογή»*, ενώ η Πρόεδρος του VDA, H. Müller, χαρακτήρισε το στόχο των 15 εκατ. πλήρως ηλεκτροκίνητων οχημάτων *«υπερβολικά φιλόδοξο»*.

Πωλητές αυτοκινήτων εκτιμούν ότι η μείωση των πωλήσεων οφείλεται, σε μεγάλο βαθμό, στην επικείμενη δραστική μείωση των επιδοτήσεων για το 2024: το μέγιστο ποσό επιδότησης μειώνεται από € 6.750 σε € 4.500, ενώ θα καλύπτει μόνο ιδιωτικά οχήματα – όχι εταιρικά – παρόλο που το 60% των τρεχουσών πωλήσεων ηλεκτροκίνητων οχημάτων αφορά σε εταιρικά αυτοκίνητα ή προοριζόμενα για εμπορική χρήση. Όπως αναφέρει χαρακτηριστικά ο εκπρόσωπος του Ινστιτούτου CAM (Center of Automotive Management), S. Bratzel, *«η ηλεκτροκίνηση στη Γερμανία βρίσκεται σε μια κρίσιμη αγοραστική φάση, δεδομένης της αύξησης των επιτοκίων και της μείωσης των επιδοτήσεων»*.

Οι εκπρόσωποι των γ/αυτοκινητοβιομηχανιών κρούουν και αυτοί με τη σειρά τους τον κώδωνα του κινδύνου: Ο Διευθύνων Σύμβουλος της Volkswagen, O. Blume, προειδοποιεί ότι οι στόχοι της Γ/Κυβέρνησης για την ηλεκτροκίνηση βρίσκονται αντιμέτωποι με το φάσμα της αποτυχίας, καθώς οι ρυθμοί είναι *«πιο αργοί από ό,τι αναμενόταν πριν από μερικά χρόνια»*. Για τον κ. Blume τα σημαντικότερα προβλήματα είναι η μείωση των επιδοτήσεων, το υψηλό ενεργειακό κόστος που αντιμετωπίζουν οι γ/αυτοκινητοβιομηχανίες και η έλλειψη αρκετών σταθμών φόρτισης. Εν προκειμένω, ο κ. Blume θεωρεί ότι το ζήτημα των υποδομών συνιστά *«κοινό καθήκον των πολιτικών και των επιχειρήσεων»*.

Σύμφωνα με το γ/Υπουργείο Μεταφορών και Ψηφιοποίησης αυτήν τη στιγμή υπάρχουν στη Γερμανία 100.000 δημόσια προσβάσιμοι σταθμοί φόρτισης, διπλάσια συγκριτικά με το 2021, ενώ η συνολικά διαθέσιμη ισχύς φόρτισης έχει αυξηθεί από 2 σε 4,3 γιγαβάτ. Αυτό, όμως, δεν είναι αρκετό για τον επικεφαλής της Opel, F. Huettl, ο οποίος ζητά επιτάχυνση των σχετικών έργων υποδομής, καθώς *«για να επιτευχθεί ο στόχος της Κυβέρνησης για ένα εκατομμύριο δημόσια προσβάσιμα σημεία φόρτισης έως το 2030, απαιτείται ο δεκαπλασιασμός των υπαρχόντων σημείων φόρτισης»* και συντονισμένες δράσεις ομοσπονδιακών, ομόσπονδων και δημοτικών αρχών. Τους εν λόγω προβληματισμούς τους μετέφεραν στον Γ/Καγκελάριο, O. Scholz (SPD), οι επικεφαλής των γ/αυτοκινητοβιομηχανιών σε σύσκεψη που συγκλήθηκε από τον τελευταίο στην Καγκελαρία στις 27.11 και στην οποία συμμετείχαν, επίσης, εκπρόσωποι της Γερμανικής Συνομοσπονδίας Ψηφιοποίησης (Bitkom) και του BDEW.

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν και οι επισημάνσεις του διευθύνοντος συμβούλου της BMW, O. Zipse, ο οποίος, σε προ διμήνου συνέντευξή του στην ε/φ Handelsblatt, αναφέρθηκε στην έλλειψη πρώτων υλών για την κατασκευή των απαραίτητων για την ηλεκτροκίνηση μπαταριών. Για το λόγο αυτόν, ο κ. Zipse πιστεύει ότι η Ευρώπη δεν θα είναι έτοιμη το 2035 να υλοποιήσει το σχέδιο πλήρους εγκατάλειψης των καυστήρων εσωτερικής καύσης και θεωρεί λάθος *«τη μονομερής εστίαση στην ηλεκτροκίνηση»*, όταν θα μπορούσαν να προωθηθούν παράλληλα και άλλες βιώσιμες λύσεις, όπως οι κυψέλες καυσίμου με βάση το υδρογόνο. Όπως αναφέρει χαρακτηριστικά, *«και πού θα φορτίζουν οι άνθρωποι όλα τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα; Το 2035 δεν θα υπάρχει ολοκληρωμένη υποδομή για ηλεκτρικά αυτοκίνητα στην Ευρώπη. Μην με παρεξηγείτε: Αυτό δεν είναι ένα γενικό επιχείρημα κατά της ηλεκτροκίνησης, η οποία συνιστά το μεγαλύτερο μοχλό ανάπτυξης της BMW. Με προβληματίζει η αποκλειστικότητα, με την οποία υποστηρίζεται μία και μόνο τεχνολογία.»* Διατηρώντας αντίστοιχες επιφυλάξεις για τη βιωσιμότητα του υφιστάμενου σχεδιασμού μετάβασης στην ηλεκτροκίνηση, ο επικεφαλής της Mercedes, O.

Källenius, έχει ζητήσει μεγαλύτερη *«τακτική ευελιξία»* σε σχέση με τη διακοπή της ταξινόμησης των συμβατικών αυτοκινήτων με κινητήρες εσωτερικής καύσης.

Παρά τις ως άνω επιφυλάξεις και τον προβληματισμό τους, οι μεγάλες γ/αυτοκινητοβιομηχανίες συνεχίζουν να επενδύουν σημαντικά στην ηλεκτροκίνηση και τις εναλλακτικές πράσινες τεχνολογίες. Συγκεκριμένα, η BMW σχεδιάζει μετά το 2025 να εφαρμόσει τεχνολογίες «ψυχρής καύσης» / κυψελών υδρογόνου στη σειρά παραγωγής της, κάτι που ήδη δοκιμάζουν οι Daimler και Volvo αλλά σε φορτηγά οχήματα. Ωστόσο, όπως ήδη επισημάνθηκε, εκπρόσωποι του κλάδου θεωρούν εκ των ων ουκ άνευ τη συνέχιση της στήριξης της όλης προσπάθειας από το Γερμανικό Κράτος, ώστε αυτή να στεφθεί με επιτυχία. Η σοβούσα «Κρίση Προϋπολογισμού» μετά την πρόσφατη (15.11) Απόφαση του Ομ. Συνταγματικού Δικαστηρίου (BVerfG), στο επίκεντρο της οποίας βρέθηκε το Ταμείο για το Κλίμα και τον Μετασχηματισμό (Klima und Transformationsfonds – KTF), δημιουργεί έντονη ανασφάλεια, καθώς από το KTF χρηματοδοτήθηκαν ή επρόκειτο να χρηματοδοτηθούν κομβικές δράσεις σχετιζόμενες με την κλιματική μετάβαση της αυτοκινητοβιομηχανίας: € 4,7 δις για την επέκταση του δικτύου σταθμών φόρτισης, € 3,8 δις για τη στήριξη επενδύσεων στον τομέα των ημιαγωγών στη Γερμανία και € 3,8 δις για την ανάπτυξη της «Βιομηχανίας του Υδρογόνου». Μεταξύ άλλων, μια από τις εμβληματικές δράσεις με εγκριθείσα χρηματοδότηση από το KTF (το 20% επί της συνολικής επένδυσης € 2,75 δις) είναι η επένδυση της κοινοπραξίας Wolfspeed Inc. (πλειοψηφικό πακέτο) /ZF Friedrichshafen (μειοψηφικό πακέτο) για την κατασκευή σύγχρονης παραγωγική μονάδας τσιπ από καρβίδιο του πυριτίου (SiC secmiconductors) στο Ensdorf του ομόσπονδου κρατιδίου Saarland. Τα εν λόγω τσιπ εκτιμάται ότι θα αυξήσουν σημαντικά την απόδοση των ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων και θα δώσουν στους Γ/κατασκευαστές αυτοκινήτων ένα πλεονέκτημα έναντι του ανταγωνισμού.

Η τρέχουσα «Κρίση Προϋπολογισμού» δημιουργεί αμφιβολίες για τη συνέχιση το 2024 ακόμη και της προαναφερθείσας μειωμένης επιδότησης για αγορά ηλεκτροκίνητου οχήματος [τα 2/3 της οποίας καταβάλλονται από ομοσπονδιακούς πόρους και το 1/3 από τον παραγωγό], κατάσταση που προκαλεί ανασφάλεια στους υποψήφιους αγοραστές. Σε περίπτωση που, τελικά, η Ομ. Κυβέρνηση δεν χρηματοδοτήσει την επιδότηση το 2024, δεν είναι σαφές πώς θα αντιδράσουν οι γ/αυτοκινητοβιομηχανίες και αν θα συνεχίσουν να καταβάλουν στους αγοραστές το δικό τους μερίδιο. Σε κάθε περίπτωση προτείνονται διάφορες εναλλακτικές και, στο πλαίσιο αυτό, ο κ. Blume ζητά επανεξέταση των υλοποιούμενων πολιτικών στήριξης, καθώς *«δεν είναι πάντα απαραίτητο να εξαντλούμε τους διαθέσιμους οικονομικούς πόρους. Πολλά μπορούν να επιτευχθούν με έξυπνα φορολογικά κίνητρα.»*

Σε κάθε περίπτωση, το πρόβλημα του υψηλού κόστους τόσο αγοράς όσο και συντήρησης ηλεκτροκίνητων οχημάτων αποτελεί αντικίνητρο για πολλούς γ/καταναλωτές. Σε σχέση με τη συντήρηση, το κόστος είναι σημαντικά υψηλότερο σε σχέση με παλαιότερους υπολογισμούς, καθώς τα ανταλλακτικά παραμένουν ακριβά, ενδεχομένως λόγω δυσλειτουργιών στα logistics και μη επίτευξης ακόμη των απαραίτητων οικονομιών κλίμακας, που θα οδηγούσαν διεθνώς σε πτώση τις τιμές. Την επιφυλακτικότητα των γ/καταναλωτών στα ηλεκτροκίνητα οχήματα επισημαίνει και η Ένωση Αυτοκινητιστών Γερμανίας (ADAC). Στην εν λόγω ανασφάλεια *«συμβάλλουν η αβεβαιότητα σχετικά με τις διακυμάνσεις των τιμών ηλεκτρικής ενέργειας, τα πολύ λίγα οικονομικά προσιτά μοντέλα, οι μεγάλοι χρόνοι παράδοσης και εν μέρει η έλλειψη επιλογών φόρτισης»*. Η ADAC επισημαίνει ότι οι γ/υποψήφιοι αγοραστές έχουν στη διάθεσή τους μόνο τρία μοντέλα με κόστος μικρότερο των € 30.000 και καλεί τις γ/αυτοκινητοβιομηχανίες να φέρουν στην αγορά περισσότερα μικρά ηλεκτροκίνητα οχήματα. Στο ίδιο μήκος κύματος, η Πρόεδρος του Σωματείου IG Metall, C. Benner, καλεί τις γ/αυτοκινητοβιομηχανίες *«να εργαστούν χωρίς καθυστέρηση και να διασφαλίσουν ότι υπάρχουν προσιτά ηλεκτροκίνητα οχήματα για το ευρύ κοινό στη Γερμανία»*.

Από την πλευρά του, ο Διευθύνων Σύμβουλος της Volkswagen παραδέχεται ότι το πρόβλημα δεν πρόκειται να λυθεί, αν η Γερμανία δεν βελτιώσει την ανταγωνιστικότητά της και δε μειώσει το κόστος παραγωγής, και, προς την κατεύθυνση αυτή, ζητά ανταγωνιστικές τιμές ηλ. ενέργειας για τους γ/κατασκευαστές αυτοκινήτων. Ωστόσο, σύμφωνα με τον κ. Blume, μακροπρόθεσμα η μείωση του κόστους παραγωγής θα πρέπει να βασίζεται σε βιώσιμες λύσεις, καθώς *«κανένα κράτος δεν μπορεί να ανταπεξέλθει οικονομικά σε μια επ' αόριστον επιδότηση της βιομηχανικής ηλ. ενέργειας»*.

Ο Προϊστάμενος
κ.α.α.

Ιωάννης Μαρούτσος
Γραμματέας ΟΕΥ Α΄