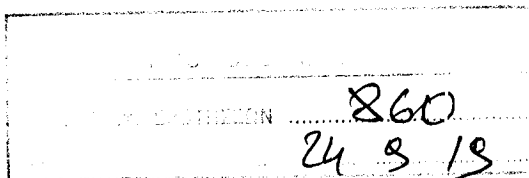


**ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΛΥΣΗ**
ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ



Αθήνα 23-9-2019

Ε Ρ Ω Τ Η Σ Η

Του Βασίλη Βιλιάρδου, Αντιπροέδρου Κόμματος, Βουλευτή Επικρατείας.

**ΠΡΟΣ: τον κ. Χατζηδάκη, Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας
τον κ. Σταϊκούρα, Υπουργό Οικονομικών
τον κ. Καραμανλή Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών
τον κ. Γεωργιάδη, Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων**

Θέμα: Κίνητρα για απόσυρση αυτοκινήτων, ηλεκτροκίνηση και εγχώρια αυτοκινητοβιομηχανία

Σε πρόσφατη δημοσιεύματα αναφέρεται ότι μελετάται η παροχή φορολογικών κινήτρων για την αγορά «καθάρων αυτοκινήτων»
<https://www.in.gr/2019/09/22/economy/erxontai-forologika-kinitra-gia-agora-ix/>. Παράλληλα αναφέρεται ότι μελετώνται επί πλέον κίνητρα για την εισαγωγή «φτηνών και ποιοτικών» μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Δεν διευκρινίζεται τι θεωρείται «καθαρό αυτοκίνητο» - ειδικά μετά το σκάνδαλο με τις μετρήσεις ρύπων της Γερμανικής αυτοκινητοβιομηχανίας. Ούτε διευκρινίζεται τι θεωρείται «φτηνό και ποιοτικό» μεταχειρισμένο.

Σε πρόσφατη ομιλία της η Γενική Γραμματέας Ενέργειας και Ορυκτών Πρώτων Υλών, πρώην του τομέα Περιβάλλοντος και Ενέργειας της ΝΔ, υπεύθυνη για το πρόγραμμα ηλεκτροκίνησης, η κυρία Αλεξάνδρα Σδούκου, σημείωσε την πολύ μικρή αναλογία ηλεκτρικών αυτοκινήτων στο σύνολο των πωλήσεων στην Ελλάδα. Πρόκειται για μόλις 0,23% όταν στην Ευρώπη είναι 2,3% - αναφέροντας πως θα υπάρξει αναθεώρηση του Εθνικού Σχεδίου για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ).

Το σχέδιο αυτό υποβλήθηκε από την προηγούμενη κυβέρνηση στην ΕΕ και προβλέπει 10% αναλογία ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων στο συνολικό στόλο μέχρι το 2030 - δηλαδή περίπου 400.000-500.000 αυτοκίνητα. Ανέφερε ότι θα τεθούν πιο «ρεαλιστικοί στόχοι» στο ΕΣΕΚ - ενώ πρότεινε τη θέσπιση κινήτρων, κυρίως για ηλεκτρικά ταξί και για εταιρικούς στόλους.
<https://www.in.gr/2019/09/19/greece/stous-dromous-tha-kykloforoun-ilektrokinita-taksi-kinitra-apo-yp-perivallontos/>

Δεν αντιλαμβανόμαστε γιατί είναι πιο ενδεικνυόμενο ή πιο εύκολο να χρησιμοποιούνται ηλεκτρικά αυτοκίνητα ως ταξί αντί ως ΙΧ. Ειδικότερα, σύμφωνα με το πρόγραμμα της ΝΔ για την ηλεκτροκίνηση, τα ταξί διανύουν 63.000 χλμ. το χρόνο - δηλαδή 170 χιλιόμετρα ή περισσότερα ημερησίως. Επομένως απαιτείται μάλλον καθημερινή φόρτιση, διάρκειας μισής ώρας, με ταχυφορτιστή. Αντίθετα ένα ΙΧ, με μέση ημερήσια διανυόμενη απόσταση 50 χιλιομέτρων, μπορεί να καλύψει 2-3 ημέρες με μια φόρτιση - ενώ μπορεί να φορτιστεί σε 6-10 ώρες με οικιακή παροχή, όταν δεν χρησιμοποιείται (ενδεχομένως τη νύχτα με χαμηλό τιμολόγιο).

Επίσης διερωτόμαστε γιατί είναι προτιμότερη η πριμοδότηση εταιρικών αυτοκινήτων αντί ιδιωτικών. Μήπως επειδή έτσι θα προωθηθούν κυρίως τα ακριβότερα μοντέλα που μπορεί να υπερβαίνουν τα 50.000 ευρώ τιμή πώλησης; Πρόκειται αλήθεια για ένα «δώρο» σε συγκεκριμένους αντιπρόσωπους και υψηλόβαθμα στελέχη, ενώ παράλληλα θα παρέχεται μείωση της φορολογίας των εταιριών, μέσω των σχετικών εξόδων ή αποσβέσεων;

Περαιτέρω, διαβάζοντας το πρόγραμμα ηλεκτροκίνησης της ΝΔ, βλέπουμε ότι προβλέπεται εξολοκλήρου πώληση αυτοκινήτων μηδενικών ρύπων μετά το 2030 σε Ολλανδία, Σλοβενία, Ινδία, Δανία, το 2040 σε Γαλλία, Βρετανία και από το 2025 στη Νορβηγία - όπου ήδη το ένα τρίτο των νέων αυτοκινήτων είναι ηλεκτροκίνητα. Επίσης αναφέρει ότι δίνονται επιδοτήσεις για την αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων από 4.000 ευρώ στο Βέλγιο, 10.000 ευρώ στη Γαλλία, 4.500 λίρες στο Ηνωμένο Βασίλειο και 4.000 ευρώ στη Γερμανία. Στις ΗΠΑ δίνεται έκπτωση στο φόρο από 2.500 ως 7.000 δολάρια. Μάλιστα οι ΗΠΑ χρησιμοποιούν τις αποζημιώσεις που έχουν επιβληθεί στη Volkswagen για το σκάνδαλο εκπομπών ρύπων (Dieselgate), για να πριμοδοτήσουν πωλήσεις οχημάτων μηδενικών ρύπων - ενώ η χώρα μας δεν έχει καν προβεί σε ανάλογες διεκδικήσεις. Φυσικά σημαντικά για την υιοθέτηση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων είναι η ευκολία στην φόρτιση και η προνομιακή χρήση

Διερωτόμαστε γιατί η Ελλάδα είναι σε χειρότερη θέση από την Ευρώπη και σίγουρα από την Κίνα (α) ως προς τη χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων και (β) ως προς την ύπαρξη σταθμών φόρτισης. Επίσης γιατί μπορούν να είναι σε θέση η Ινδία, η Σλοβενία και η Δανία να καταργήσουν τις πωλήσεις συμβατικών αυτοκινήτων από το 2030, ενώ η Ελλάδα να μην μπορεί. Τέλος διερωτόμαστε γιατί η Ελλάδα δεν παράγει ηλεκτρικά ή άλλα αυτοκίνητα (ενδεχομένως μέρη τους), όπως κάνουν εκτός από τις βιομηχανικές υπερδυνάμεις της Δύσης, η Κροατία, η Βουλγαρία και η Γεωργία! https://gr.euronews.com/2019/07/04/apostoli-stin-georgia-ilektrika-autokinita-kai-prasini-oikonomia?fbclid=IwAR0767AuyNi4qMs0akBJ5i_D76-J4AWskj9UWA-cFasLpMODKuxM68-rvWQc

Ο κ. Χατζηδάκης πρόσφατα φωτογραφήθηκε με αυτοκίνητο με το λογότυπο εταιρίας παρόχου, στη ΔΕΘ. Η εταιρία αυτή, η οποία ευνοείται από το χαμηλό κόστος προμήθειας ρεύματος μέσω των ΝΟΜΕ, παρέχει κίνητρα για αγορές ηλεκτρικών αυτοκινήτων συγκεκριμένων Γερμανών κατασκευαστών. Διερωτόμαστε αν αυτή η εταιρία ή άλλοι πάροχοι θα μπορούσαν να υποστηρίξουν και την εγχώρια παραγωγή.

Υπήρχε στο παρελθόν μια ακμάζουσα Ελληνική αυτοκινητοβιομηχανία που δεν υποστηρίχτηκε όπως κάνουν άλλες χώρες της Ευρώπης. Ακόμη και σήμερα υπάρχουν προσπάθειες που δεν υποστηρίζονται - πχ. NAMCO-Pony <https://www.protothema.gr/greece/article/411093/h-megali-epistrophi-tou-thrulikou-pony/> (επίσης μικρότερων κατασκευαστών και ιδιωτών).

Δεν υστερούμε κάπου, σημειώνοντας πως η Αμερικανική Tesla που εσπασχολεί σε υψηλές θέσεις απόφοιτους των Ελληνικών ΑΕΙ, έχει μονάδα έρευνας στις εγκαταστάσεις του Δημόκριτου. Μάλιστα ο κ. Μητσοτάκης ανέφερε στην συνέντευξη τύπου στη ΔΕΘ ότι θα προωθηθεί η εγκατάσταση δραστηριοτήτων αυτοκινητοβιομηχανιών <https://www.makthes.gr/olokliri-i-synenteyxi-i-tyroy-toy-k-mitsotaki-stin-84i-deth-236448>. Επικροτούμε κάτι τέτοιο. Εκτός από τη μείωση του εμπορικού ελλείμματος, θα δημιουργηθούν επί πλέον θέσεις εργασίας για αντιστροφή της μετανάστευσης των νέων (braindrain).

Διερωτόμαστε επίσης γιατί η «Ευρώπη» που πιέζει για απόσυρση των λιγνιτικών μονάδων, χωρίς ενδεχομένως να έχει βρεθεί εναλλακτική λύση ή να έχουν αποτιμηθεί οι αρνητικές συνέπειες για την οικονομία και τη ΔΕΗ, δεν απαιτεί ένα φιλόδοξο σχέδιο μείωσης των ρύπων από αυτοκίνητα στην Ελλάδα - όπως συμβαίνει σε πανευρωπαϊκό επίπεδο. Τέλος, διερωτόμαστε εάν η μείωση των ρύπων από αυτοκίνητα μέσω ηλεκτροκίνησης, θα μπορούσε να συμψηφιστεί ή να αναπληρώσει το κόστος ρύπων από τις λιγνιτικές μονάδες.

ΕΡΩΤΑΣΘΕ

1. Έχει συνέχεια το κράτος στην περίπτωση του ΕΣΕΚ που έχει ήδη υποβληθεί στην ΕΕ ή μόνο στην Συμφωνία των Πρεσβών;
2. Γιατί προωθούνται κίνητρα για ταξί ή εταιρικά αυτοκίνητα και όχι για ιδιωτικής χρήσης επιβατικά;
3. Στα κίνητρα για εταιρικούς στόλους συμπεριλαμβάνεται ο στόλος των αυτοκινήτων του δημοσίου;
4. Υπάρχει κάποιο σχέδιο για την προώθηση ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων σε εταιρίες ενοικίασης και σε νησιά, έτσι ώστε να περιοριστεί η μόλυνση αλλά και το κόστος μεταφοράς καυσίμων;
5. Σκοπεύετε να καταστήσετε την Ελλάδα νεκροταφείο μετ'αχειρισμένων αυτοκινήτων της Ευρώπης;
6. Τι μέτρα θα λάβετε για την ανάπτυξη των δικτύων φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων μετά την επιτέλους ενεργοποίηση του σχετικού θεσμικού πλαισίου;
7. Σκοπεύετε να υποστηρίξετε τις πολλές προσπάθειες ανάπτυξης Ελληνικών οχημάτων ή παραγωγής ξένων αυτοκινητοβιομηχανιών στην Ελλάδα; Πως μπορεί να γίνει αυτό;

Ο ερωτών Βουλευτής

Βασίλης Βιλιάρδος