



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΛΥΣΗ**
ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

1857
12-11-2019

Αθήνα 12-11-2019

Ε Ρ Ω Τ Η Σ Η

Του Βασίλη Βιλιάρδου, Αντιπροέδρου Κόμματος, Βουλευτή Επικρατείας.

**ΠΡΟΣ: τον κ. Κωστή Χατζηδάκη, Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας
- τον κ. Χρήστο Σταϊκούρα, Υπουργό Οικονομικών**

Θέμα: Υψηλό κόστος αγοράς και χρήσης ποδηλάτων στην Ελλάδα

Πρόσφατα, στις 23 Οκτωβρίου, ο κ. Χατζηδάκης ανέφερε στον προσωπικό του λογαριασμό κοινωνικής δικτύωσης τα εξής: «*Το ποδήλατο και οι ποδηλατοδρόμοι είναι στις βασικές πολιτικές του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και βαθύ προσωπικό μου "πιστεύω". Δεν είναι μια πολιτική που γίνεται για λόγους επικοινωνιακούς από την κυβέρνηση. Δεν είναι μια πολιτική που γίνεται για λόγους πολιτικής ορθότητας*». Το σχόλιο αυτό αναμεταδόθηκε από τον Αμερικανό πρέσβη, γνωστό λάτρη της ποδηλασίας. Το ποδήλατο και οι δημιουργία ποδηλατοδρόμων αναφέρονται και σε άλλο σχόλιο του κ. Χατζηδάκη, σε σχέση με τις κύριες γραμμές της ενεργειακής πολιτικής της κυβέρνησης.

Καλό είναι όμως, όταν εξαγγέλλονται πολιτικές να συνυπολογίζεται η οικονομική εφικτότητα τους ή το κόστος υλοποίησης τους. Αυτό γιατί παρά τις συνεχείς εξαγγελίες, το δίκτυο ποδηλατοδρόμων τουλάχιστον στην Αθήνα είναι πολύ περιορισμένο και όχι εύχρηστο - σε σχέση με την Νέα Υόρκη ή με άλλες πόλεις της Ελλάδος ή του εξωτερικού. Παράλληλα, το κόστος των ποδηλάτων είναι πολύ ακριβότερο σε σχέση με το μέσο εισόδημα στην Ελλάδα - αντίθετα με τις ΗΠΑ και με άλλες πλουσιότερες χώρες της ΕΕ.

Ενδεικτικά συγκρίνουμε κάποια στοιχεία για το κόστος αγοράς και συντήρησης ποδηλάτου, σε σχέση με τον κατώτατο μισθό και με την εναλλακτική της χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς. Συγκρίνουμε την Αθήνα σε σχέση με τη Νέα Υόρκη επειδή είναι μια μεγαλούπολη με πολύ κίνηση, στην οποία αναπτύχθηκε σχετικά πρόσφατα η χρήση του ποδηλάτου - μέσα σε λίγα χρόνια, όταν κάποτε ίσως φάνταζε απίθανο. Εν προκειμένω, για να διαπιστώσουμε αν είναι βιώσιμη η χρήση σαν μέσο μετακίνησης σε καθημερινή βάση για σημαντικό μέρος του πληθυσμού - έτσι ώστε να αποσυμφορηθούν οι δημόσιες συγκοινωνίες.

Υπολογισμός κόστους χρήσης ποδηλάτου και περιόδου απόσβεσής του

	Ελλάδα (Αθήνα)	ΗΠΑ (Νέα Υόρκη)
Κόστος αγοράς ποδηλάτου	€ 250	\$ 300
<i>Ωφέλιμη διάρκεια χρήσης ποδηλάτου (έτη)</i>	3	3
Επιμερισμός Κόστους Αγοράς ανά χρόνο	€ 83	\$ 100
Επισκευές και Ανταλλακτικά	€ 100	\$ 100
Πρόσθετα (αξεσουάρ κράνος, ρούχα)	€ 50	\$ 50
Συνολικό Ετήσιο Κόστος Χρήσης	€ 233	\$ 250
<i>Κατώτατος Μισθός (καθαρά)</i>	€ 546	\$ 1,920
<i>Κόστος Μηνιαίας Κάρτας ΜΜΕ</i>	€ 30	\$ 117
Σε πόσους μήνες αποσβένεται το κόστος χρήσης; (σε σχέση με τη μηνιαία κάρτα συγκοινωνίας)	7,8 X	2,1 X
Σε πόσους μήνες καλύπτεται το κόστος αγοράς από το 10% του μισθού;	4,6 X	1,6 X
Τι ποσοστό του μηνιαίου μισθού (κατώτατος μισθός σε καθαρή βάση) αποτελεί το κόστος αγοράς ποδηλάτου;	46%	16%
Ετήσιο κόστος αγοράς ως ποσοστό του ετήσιου μισθού	3,6%	1,1%

Μετά την ανωτέρω επεξεργασία, διαπιστώνουμε πως το κόστος αγοράς για σχετικά αξιόπιστα ποδήλατα στην Ελληνική αγορά που πρέπει να ξεκινούν από περίπου 250 ευρώ, αντιστοιχεί στο μισό περίπου του βασικού μισθού - αλλά μόνο στο 16% στην Νέα Υόρκη. Επίσης το κόστος αυτό αποσβένεται σε 8 μήνες στην Αθήνα σε σχέση με το εναλλακτικό κόστος χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς αλλά μόνο σε 2 μήνες στην Νέα Υόρκη. Αυτή η περίοδος για την Αθήνα είναι σχετικά οριακή, αν σκεφτεί κανείς ότι για 2-3 μήνες το χρόνο ίσως δεν είναι δυνατή η χρήση λόγω κακοκαιρίας, διακοπών ή άλλων λόγων. Οι υπολογισμοί βασίζονται στην υπόθεση χρήσης ενός ποδηλάτου για 3 χρόνια - όπου καθοριστικό παράγοντα εκτός της αξιοπιστίας αποτελεί το ενδεχόμενο κλοπής, το οποίο είναι σημαντικό στις μεγαλουπόλεις ή η ολική απώλεια λόγω συσσωρευμένων βλαβών. Επομένως, με αυτά τα δεδομένα, από οικονομικής πλευράς δεν φαίνεται και πολύ ελκυστική η χρήση ποδηλάτου στην Αθήνα τουλάχιστον.

Ακόμα πιο δυσμενής είναι η συγκριτική ανάλυση στην περίπτωση των ποδηλάτων με ηλεκτρική υποβοήθηση - είτε είναι πρόσθετη, είτε αποτελούν ηλεκτρικά ποδήλατα εκ κατασκευής. Αυτό επειδή είναι ακριβότερα, αν και με καλύτερες επιδόσεις - οπότε ίσως να επιλέγονταν από υψηλότερα εισοδήματα ως εναλλακτικές βενζινοκίνητων μοτοποδηλάτων ή άλλων μέσων.

Βέβαια στην ανάλυση, εκτός από τα οικονομικά μεγέθη, θα έπρεπε να συνυπολογίσει κανείς τη φυσική κατάσταση του πληθυσμού, τις μέσες διαδρομές καθημερινής μετακίνησης, την ύπαρξη ποδηλατοδρόμων και χώρων αποθήκευσης.

Να σημειώσουμε ότι μεγάλο ποσοστό του κόστους αποτελεί ο ΦΠΑ - ο οποίος είναι ιδιαίτερα υψηλός στην Ελλάδα, στο 24%, τόσο για αγορά ποδηλάτων όσο και για τα ανταλλακτικά και τις εργασίες επισκευής. Αντίθετα η Ευρωπαϊκή Ένωση, στα πλαίσια της βιώσιμης ανάπτυξης, μελετά τη μείωση ή εξάλειψη του ΦΠΑ - κάτι που ήδη έχει ψηφίσει για παράδειγμα το Βέλγιο <https://cyclingindustry.news/tax-on-bicycles-e-bikes-set-to-be-slashed-in-belgium-pending-eu-approval/>

Από την άλλη πλευρά όμως η ΕΕ επιβάλλει υψηλούς δασμούς 34,4% στα κινεζικά ποδήλατα https://europa.eu/rapid/press-release_IP-93-182_en.htm - ενώ δασμοί

έχουν επιβληθεί και σε ποδήλατα παραγωγής άλλων Ασιατικών χωρών. Δηλαδή με τις πολιτικές της η ΕΕ ακριβαίνει σημαντικά τις τιμές ποδηλάτων εσωτερικά, υποστηρίζοντας τις Ευρωπαϊκές βιομηχανίες. Αυτό είναι θεμιτό αλλά διερωτόμαστε γιατί δεν το διεκδικούμε και για την προστασία άλλων Ελληνικών προΐοντων.

Ένας ακόμα παράγοντας που προάγει τη χρήση των ποδηλάτων είναι η ύπαρξη ενοικιαζόμενων ποδηλάτων. Στην Αθήνα όμως με το σημαντικό τουρισμό της δεν έχουν αναπτυχθεί μεγάλοι μεγέθους εταιρίες ενοικίασης, όπως στο εξωτερικό - αν και κάτι τέτοιο έχει γίνει με τα ηλεκτρικά πατίνια σε κάποιο βαθμό.

Η ανάπτυξη της χρήσης του ποδηλάτου μπορεί να ενισχύσει την απασχόληση στον τομέα υποστήριξης, τη μείωση των ρύπων, την αποσυμφόρηση της κίνησης και την ευεξία. Σημειώνεται ότι στην Ελλάδα υπάρχει κάποια εγχώρια παραγωγή ποδηλάτων - αν και πολλά από τα εξαρτήματα ίσως είναι εισαγωγής που μπορεί να επιβαρύνονται με δασμούς.

Ερωτάσθε:

1. Θα προβείτε σε κάποιες προτάσεις-κίνητρα για την αγορά ποδηλάτων, όπως στη μείωση του ΦΠΑ και στην έκπτωση των δαπανών;
2. Σκοπεύετε να προσκαλέσετε μεγάλες εταιρίες του κλάδου ενοικίασης να δραστηριοποιηθούν στην Ελλάδα ή γενικά εταιρίες να επενδύσουν ακόμα και αν δεν δραστηριοποιούνται στον χώρο αυτό, όπως έγινε στη Νέα Υόρκη με τη Citibank και με το πρόγραμμα Citibike;
3. Έχετε μελετήσει το ενδεχόμενο μείωσης του κόστους παραγωγής των ποδηλάτων που κατασκευάζονται στην Ελλάδα;
4. Σκοπεύετε να παρέχετε άλλα μέτρα υποστήριξης της χρήσης, όπως κίνητρα χρήσης από προσωπικό του δημοσίου, κατασκευή ασφαλών ποδηλατοδρόμων και χώρων στάθμευσης;

Ο ερωτών Βουλευτής

Βασίλης Βιλιάρδος