



Αθήνα, 27 Ιουλίου 2021

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος & Ενέργειας

ΘΕΜΑ: «Ανάγκη για τροποποιήσεις-βελτιώσεις στο Πρόγραμμα ‘Κινούμαι Ηλεκτρικά’»

Έχει περάσει σχεδόν ένας χρόνος από την πανηγυρική έναρξη του ‘Κινούμαι Ηλεκτρικά’ και παρά τις ενθουσιώδεις δηλώσεις κυβερνητικών στελεχών για την επιτυχία του Προγράμματος, τα ποσοτικά στοιχεία φανερώνουν μια διαφορετική εικόνα.

Από το σύνολο των αιτήσεων μέχρι σήμερα, η συντριπτική πλειοψηφία αφορά σε ηλεκτρικά ποδήλατα, ενώ ο εξαιρετικά χαμηλός αριθμός των αιτήσεων για ηλεκτρικά αυτοκίνητα, επιβεβαιώνει την αρχική μας ανησυχία ότι το Πρόγραμμα απευθύνεται κυρίως στις πολύ υψηλές εισοδηματικές κατηγορίες, σε άτομα δηλαδή που θα μπορούσαν να αγοράσουν το ηλεκτρικό αυτοκίνητο της αρεσκείας τους, ανεξαρτήτως επιδότησης.

Παράλληλα, οι αιτήσεις για ηλεκτρικά ταξί είναι στο ναδίρ (μόλις 8 αγοράστηκαν κατά τους 4 πρώτους μήνες του Προγράμματος, με τη συνέχεια να κινείται σε αντίστοιχα χαμηλά επίπεδα), γεγονός που φανερώνει ότι το συγκεκριμένο ποσοστό ενίσχυσης δεν είναι αρκετό για τον ήδη ταλαιπωρημένο κλάδο.

Αν στα παραπάνω προσθέσουμε και τις δηλώσεις της Γενικής Γραμματέα κας Σδούκου ότι *«δέκα μήνες μετά την έναρξη της δράσης, έχουμε προσεγγίσει τις 14.000 αιτήσεις που αντιστοιχούν στο 25% των πόρων»*, καταλαβαίνουμε ότι το ποσοστό της απορρόφησης είναι ακόμα πιο χαμηλό, σε σχέση με τα 100 εκ. ευρώ που έχει εξαγγείλει η κυβέρνηση ότι θα απορροφηθούν μέχρι το τέλος του 2021. Εξάγεται λοιπόν το συμπέρασμα ότι το ‘Κινούμαι Ηλεκτρικά’ δε φαίνεται έως τώρα να εξυπηρετεί το σκοπό του.

Χρειάζονται συνεπώς περαιτέρω ενέργειες στο σχεδιασμό του Προγράμματος, έτσι ώστε να μπορούμε να μιλάμε όχι για διείσδυση της ηλεκτροκίνησης στον τομέα των μεταφορών, γιατί απέχουμε πολύ από αυτό, αλλά έστω για τη διαμόρφωση μιας ‘κρίσιμης μάζας’ ηλεκτρικών στο σύνολο των οχημάτων.

Σ’ αυτό το πλαίσιο, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη μέριμνα στους εμπορικούς στόλους οχημάτων. Ο μεγάλος αριθμός οχηματοχιλιόμετρων και το υψηλό κόστος για τον εξηλεκτρισμό του στόλου, καθιστούν αδήριτη την ανάγκη για ισχυρότερα οικονομικά κίνητρα. Για παράδειγμα, το ποσοστό επιδότησης για τα ταξί πρέπει να αυξηθεί κατά πολλούς. Αντίστοιχα, πρέπει να αυξηθεί και ο αριθμός των επιδοτούμενων εταιρικών οχημάτων, καθώς τα 3 ηλεκτρικά εταιρικά οχήματα που επιδοτούνται αυτή τη στιγμή είναι πολύ λίγα. Επίσης, είναι σημαντικό να διευρυνθούν οι δικαιούχοι του Προγράμματος, να δοθεί για παράδειγμα η δυνατότητα επιδότησης για την αγορά

οχήματος ή φορτιστή και σε νομικά πρόσωπα, ανεξάρτητα από το αν είναι σε νησί ή όχι. Σημαντική είναι επίσης και η υποχρεωτική απόσυρση για περισσότερες κατηγορίες οχημάτων (και όχι μόνο σε ταξί) προκειμένου να υπάρχει σαφές αποτύπωμα σε όρους μείωσης εκπομπών αέριων ρύπων και σε όρους μείωσης εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, ενώ και για τα ταξί θα πρέπει να αυξηθεί το ποσό των 2500 ευρώ για την απόσυρσή τους. Η στήριξη τέλος του τραπεζικού συστήματος στους δικαιούχους είναι ιδιαίτερα κρίσιμη για την επιτυχία του εγχειρήματος, δεν είχε σχεδιαστεί εξ αρχής και σίγουρα θα βοηθούσε σημαντικά αν υπήρχε η δυνατότητα 'μόχλευσης' του ποσού της επιδότησης με ίσο ποσό από τις τράπεζες.

Διαβάζουμε εδώ και καιρό ότι το Υπουργείο σχεδιάζει να κάνει κάποιες αλλαγές στο Πρόγραμμα με στόχο τη διεύρυνση των δικαιούχων, μέχρι σήμερα όμως δεν έχει γίνει κάτι, ενώ απομένουν λιγότερο από 6 μήνες για την ολοκλήρωσή του και την εξαγγελθείσα απορρόφηση των 100 εκ. ευρώ.

Από τα παραπάνω γίνεται εμφανές ότι δεν έγινε εξαρχής σωστός σχεδιασμός του Προγράμματος κι αυτό είναι αποτέλεσμα της έλλειψης στρατηγικής της κυβέρνησης και στον τομέα της ηλεκτροκίνησης. Προχώρησε στο 'Κινούμαι Ηλεκτρικά', το οποίο είναι μεν ένα θετικό βήμα, αν δε συνοδεύεται όμως από περαιτέρω πολιτικές, αποτελεί απλά μια αποσπασματική κίνηση. Είναι κοινώς αποδεκτό ότι η διείσδυση των ηλεκτρικών οχημάτων πρέπει να ξεκινάει από τα δημόσια μέσα μεταφοράς, να ακολουθούν τα επαγγελματικά οχήματα, φορτηγά και ταξί και τα εταιρικά, πριν περάσουμε στα ιδιωτικά οχήματα. Η λογική αυτή όμως δεν ακολουθήθηκε ούτε στο στήσιμο του Προγράμματος, αλλά ούτε και στο σχεδιασμό της κυβέρνησης, ώστε να πάψει η χώρα μας να είναι σε υβριδικό στάδιο πανευρωπαϊκά, όσον αφορά στο σύνολο των ηλεκτρικών οχημάτων.

Επιπλέον, το πρόγραμμα υλοποίησης των Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) παρουσιάζει μεγάλες καθυστερήσεις. Η αρχική προθεσμία της 31/3/2021 του Ν. 4710/2020 για εκπόνηση ΣΦΗΟ έχει ήδη παραταθεί δύο φορές, αρχικά για 30/6/2021 και πλέον για 30/9/2021. Πολλοί είναι οι Δήμοι που δυσκολεύονται στην υλοποίηση των μελετών, ειδικά εκείνοι που δεν έχουν εκπονήσει ΣΒΑΚ, ενώ γνωρίζουμε ότι η συνάφεια ΣΦΗΟ – ΣΒΑΚ είναι αδιαμφισβήτητη και οδηγεί σε βιώσιμες πόλεις. Τα ΣΦΗΟ λοιπόν θα πρέπει άμεσα να συμπεριληφθούν στα σχέδια υλοποίησης, παρακολούθησης και ελέγχου των αντίστοιχων ΣΒΑΚ. Επιπλέον, είναι μάλλον προφανές ότι θα χρειαστεί παράταση και της προθεσμίας της 31/3/2022 για τους υπόλοιπους 41 Δήμους της χώρας, με λιγότερους από 3500 κατοίκους, οι οποίοι δεν εντάσσονται στην αρχική προθεσμία εκπόνησης ΣΦΗΟ, καθώς αυτοί δεν είχαν συμπεριληφθεί στην αρχική πρόσκληση χρηματοδότησης και η νέα δεν έχει ακόμη εκδοθεί. Όμως και οι Δήμοι αυτοί έχουν επίσης ανάγκη προστασίας από το θόρυβο και τις εκπομπές ρύπων. Πώς γίνεται λοιπόν να μιλάμε για ηλεκτροκίνηση, χωρίς ένα επαρκές εθνικό δίκτυο υποδομών;

Με βάση τα ανωτέρω,

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

- 1. Είναι στις προθέσεις της κυβέρνησης αλλαγές/τροποποιήσεις/διορθώσεις στο Πρόγραμμα 'Κινούμαι Ηλεκτρικά', έτσι ώστε αυτό να εξυπηρετεί το σκοπό του, και τότε; Αν ναι, ποιες είναι αυτές; Πρόκειται να συνεχιστεί το πρόγραμμα μέσω του Ταμείου Ανάκαμψης ή θα επανασχεδιαστεί εκ νέου;**
- 2. Έως σήμερα και ανά κατηγορία επιδοτούμενων οχημάτων, πόσες αιτήσεις έχουν υποβληθεί, πόσες αιτήσεις ήταν πλήρεις, πόσες αιτήσεις έχουν**

εγκριθεί, πόσα αιτήματα πληρωμής έχουν κατατεθεί και πόσα όσα χρήματα έχουν δοθεί στους δικαιούχους;

3. Δεδομένης της συνάφειας των ΣΦΗΟ με τα ΣΒΑΚ, σε ποιες ενέργειες θα προβεί η κυβέρνηση με σκοπό την επιτάχυνση του προγράμματος υλοποίησης του δικτύου φόρτισης;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)

Φάμελλος Σωκράτης

Αβραμάκης Ελευθέριος

Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος

Βαρδάκης Σωκράτης

Βέττα Καλλιόπη

Γιαννούλης Χρήστος

Ηγουμενίδης Νικόλαος

Καλαματιανός Διονύσιος

Καφαντάρη Χαρά

Κόκκαλης Βασίλειος

Μάλαμα Κυριακή

Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης)

Μάρκου Κωνσταντίνος

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Μπάρκας Κωνσταντίνος

Νοτοπούλου Αικατερίνη

Παπαδόπουλος Αθανάσιος (Σάκης)

Πούλου Παναγιού (Γιώτα)

Ραγκούσης Ιωάννης

Σαντορινιός Νεκτάριος

Σκουρλέτης Παναγιώτης (Πάνος)

Συρμαλένιος Νικόλαος

Φωτίου Θεανώ

Χατζηγιαννάκης Μιλτιάδης (Μίλτος)

Χαρίτου Δημήτριος

Χριστίδου Ραλλία

Ψυχογιός Γεώργιος