

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 3320
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων: 133
Ημερομ. Κατάθεσης: 17/2/2022



Αθήνα, 17 Φεβρουαρίου 2022

ΕΡΩΤΗΣΗ και Αίτημα Κατάθεσης Εγγράφων (ΑΚΕ)

**Προς τους Υπουργούς:
Περιβάλλοντος & Ενέργειας
Υποδομών & Μεταφορών**

ΘΕΜΑ: «Η κυβέρνηση οδηγεί σε αποτυχία και το δεύτερο κύκλο του ‘Κινούμαι Ηλεκτρικά’»

Ολοκληρώθηκε στις 31 Δεκεμβρίου 2021 ο πρώτος κύκλος του ‘Κινούμαι Ηλεκτρικά’, με το Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας να θεωρεί το εν λόγω Πρόγραμμα ιδιαίτερα επιτυχημένο. Αυτό φανερώνουν και οι σχετικές δηλώσεις της πολιτικής ηγεσίας για «περισσότερες από 18.000 αιτήσεις» και για «ρεκόρ στις ταξινομήσεις ηλεκτρικών οχημάτων στη χώρα μας», για τις οποίες φαίνεται να αποδίδεται μέρος των ευσήμεν στις επιδοτήσεις.

Αυτό που δεν είπε όμως ο Υπουργός Περιβάλλοντος & Ενέργειας είναι πόσες από τις 18.000+ αιτήσεις τελικά εγκρίθηκαν, πόσα είναι τα αιτήματα πληρωμής ανά τύπο ηλεκτρικού οχήματος (ποδήλατο, δίκυκλο, Ι.Χ., ταξί κτλ.), τι έχει πληρωθεί μέχρι σήμερα και φυσικά πόση είναι η συνολική απορρόφηση του Προγράμματος. Δεν ανέφερε επίσης πόσα από τα 6.976 ηλεκτρικά αυτοκίνητα που πωλήθηκαν στην Ελλάδα το 2021, σύμφωνα με το Υπουργείο, ήταν μέσω του ‘Κινούμαι Ηλεκτρικά’ και πόσα δε χρησιμοποίησαν την επιδότηση.

Τα παραπάνω ποσοτικά στοιχεία είναι κρίσιμα για την αποτίμηση του πρώτου κύκλου του Προγράμματος κι ενώ μέχρι σήμερα δεν υπάρχει κάποια σχετική επίσημη ανακοίνωση από το Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας, φαίνεται ότι δεν είναι διόλου ενθαρρυντικά. Ειδικότερα, όπως πληροφορούμαστε, από τα 100 εκ. ευρώ που είχε εξαγγείλει ο Πρωθυπουργός για το 2021, απορροφήθηκε τελικά ποσοστό περίπου 30%, ενώ όσον αφορά στις αιτήσεις στις επιμέρους κατηγορίες οχημάτων, το ποδήλατο ανακηρύσσεται σε απόλυτο κυρίαρχο. Από κει και πέρα, εκδηλώθηκε ένα «χλιαρό» ενδιαφέρον για ηλεκτρικά δίκυκλα, ενώ μόλις το 10% του συνολικού προϋπολογισμού δόθηκε για την αγορά ηλεκτρικού αυτοκινήτου.

Κι όμως, ο εξηλεκτρισμός των μεταφορών επιτυγχάνεται ξεκινώντας από τα οχήματα που ήδη κυκλοφορούν στο δρόμο κι εκεί φαίνεται ότι το Πρόγραμμα δεν εξυπηρέτησε το σκοπό του. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τα Ι.Χ., όπου σχετικά με τις «πωλήσεις ρεκόρ» ηλεκτρικών αυτοκινήτων το 2021, ήταν πολύ λίγοι αυτοί που χρησιμοποίησαν το κίνητρο της επιδότησης. Οι περισσότεροι φαίνεται ότι δεν μπήκαν καν στη διαδικασία, αφού ανήκουν σε πολύ υψηλές εισοδηματικές κατηγορίες και δε χρειάζονται επιδότηση για να αγοράσουν το ηλεκτρικό αυτοκίνητο της αρεσκείας τους. Άρα τα 6.000 ευρώ της επιδότησης δεν ήταν σε καμιά περίπτωση αρκετά για να καταφέρουν περισσότεροι ιδιοκτήτες οχημάτων να αλλάξουν το συμβατικό τους όχημα με ηλεκτρικό. Αξίζει να σημειωθεί ότι ακόμα και σε μεγάλες αγορές (Γαλλία, Γερμανία), η επιδότηση για την αγορά ηλεκτρικού αυτοκινήτου είναι υψηλότερη από εκείνη που δόθηκε στην Ελλάδα, κι ενώ ο μέσος όρος ζωής των αυτοκινήτων στη χώρα μας είναι τα 16 έτη, πολύ χαμηλότερος από τα 11 έτη του ευρωπαϊκού.

Η αποτυχία του πρώτου κύκλου είναι ακόμα πιο εμφανής στα ταξί, όπου μάλλον εκεί το Πρόγραμμα έμεινε «ακίνητο», αφού φαίνεται ότι πωλήθηκε μονοψήφιος αριθμός ηλεκτρικών ταξί μέσω του 'Κινούμαι Ηλεκτρικά'. Απογοητευτική είναι επιπλέον και η παντελής απουσία από το Πρόγραμμα των δημόσιων μέσων μεταφοράς και των οχημάτων εφοδιαστικής αλυσίδας, τα οποία μαζί με τα ταξί θα έπρεπε να είναι η αφετηρία στην πορεία προς τον εξηλεκτρισμό των μεταφορών, αφού διανύουν πολλά χιλιόμετρα καθημερινά.

Με βάση τα παραπάνω, είναι εμφανής η έλλειψη σχεδιασμού του 'Κινούμαι Ηλεκτρικά'. Κι όμως, η κυβέρνηση, αντί να προχωρήσει σε αποτίμηση του πρώτου κύκλου, αντιμετωπίζει και το θέμα της ηλεκτροκίνησης με καθαρά επικοινωνιακούς όρους, γι' αυτό και έσπευσε να ανακοινώσει την έναρξη του δεύτερου κύκλου, αυξάνοντας απλά πρόχειρα τις επιδοτήσεις στις επιμέρους κατηγορίες, στην ουσία δηλαδή απλά «μοιράζει χρήμα».

Δεν μπορούμε να είμαστε αισιόδοξοι για το δεύτερο κύκλο του Προγράμματος, όταν και πάλι δεν υπάρχει καμιά αναφορά στα δημόσια μέσα μεταφοράς. Την ίδια ώρα, ο διαγωνισμός του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών για την ανανέωση του στόλου σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη έλαβε την 4^η στη σειρά παράταση στην καταληκτική ημερομηνία υποβολής προσφορών. Έτσι, όπως φαίνεται δε θα δούμε ηλεκτρικά λεωφορεία στο δρόμο ούτε το 2023, εκτός ίσως από τα 5 της ΟΣΥ, που εκτέλεσαν δοκιμαστικές διαδρομές. Φυσικά, το τοπίο στις μεταφορές θα ήταν τελείως διαφορετικό, αν η κυβέρνηση δεν είχε ακυρώσει το διαγωνισμό του ΣΥΡΙΖΑ.

Δεν μπορούμε επίσης να είμαστε αισιόδοξοι για το δεύτερο κύκλο του Προγράμματος, όταν και πάλι απουσιάζουν τα οχήματα εφοδιαστικής αλυσίδας, ενώ σ' αυτά θα έπρεπε να δοθούν ισχυρά οικονομικά κίνητρα για τον εξηλεκτρισμό του στόλου. Ακόμα και το ξεχωριστό Πρόγραμμα του Ταμείου Ανάκαμψης για τα ταξί, δε θα αφήσει σημαντικό ποσοτικό αποτύπωμα, αφού μιλάμε για αντικατάσταση 2.000 ταξί, δηλαδή μόλις 6% του στόλου.

Σε ό,τι αφορά στο ιδιαίτερα σημαντικό ζήτημα της απόσυρσης, ακόμα και στο δεύτερο κύκλο το Πρόγραμμα περιορίζεται σε 1.000 ευρώ μπόνους επιδότησης για την απόσυρση παλαιού οχήματος, γεγονός που σίγουρα δε θα αφήσει σαφές αποτύπωμα σε όρους μείωσης εκπομπών αερίου.

Παράλληλα, το πρόγραμμα των Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) έχει καθυστερήσει κατά πολλούς και ενώ θα έπρεπε να έχει ολοκληρωθεί πριν ένα χρόνο, έχουμε χάσει πλέον τον αριθμό των παρατάσεων. Με αυτούς τους ρυθμούς αμφιβάλλουμε αν θα υλοποιηθεί η δέσμευση για 300 ΣΦΗΟ μέχρι το τέλος του 2022, τη στιγμή που η Ελλάδα βρίσκεται πανευρωπαϊκά στις 3 τελευταίες θέσεις φορτιστών ανά χιλιόμετρο.

Εκτός όμως από την αμφισβήτηση της επιτυχίας του 'Κινούμαι Ηλεκτρικά', τίθεται υπό αμφισβήτηση και ο συνολικός αριθμός ταξινομήσεων ηλεκτρικών αυτοκινήτων κατά το 2021. Συγκεκριμένα, ο Σύνδεσμος Εμπόρων Εισαγωγέων Αυτοκινήτων Ελλάδας (ΣΕΕΑΕ) σε σχετική επιστολή του αναφέρει ότι οι πραγματικές πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων για το 2021 μόλις που ξεπερνούν τις 2.100 μονάδες, δηλαδή απέχουν παρασάγγας από το «ρεκόρ πωλήσεων» των 6.976 ηλεκτρικών οχημάτων που ανέφερε ο κ. Σκρέκας. Σύμφωνα με τον ΣΕΕΑΕ, ο αριθμός των 2.100 ηλεκτρικών αυτοκινήτων προέκυψε αθροίζοντας για το 2021 τα Ημερήσια Στοιχεία Νέων Ταξινομήσεων Οχημάτων που αναρτώνται καθημερινά στην επίσημη ιστοσελίδα του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών και παραμένουν διαθέσιμα για ένα 24ωρο.

Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να γνωρίζουμε πόσα τελικά είναι τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα που πωλήθηκαν το 2021 στην Ελλάδα, διότι ο εν λόγω αριθμός είναι κρίσιμος για τον ορθό σχεδιασμό του δεύτερου κύκλου του Προγράμματος, αλλά και για τη διαμόρφωση μιας γενικότερης στρατηγικής με στόχο τη διείσδυση της ηλεκτροκίνησης στη χώρα μας.

Με βάση τα ανωτέρω, **ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί:**

- 1. Ποια ήταν η απορρόφηση του πρώτου κύκλου του 'Κινούμαι Ηλεκτρικά'; Επίσης, πόσες αιτήσεις υποβλήθηκαν ανά κατηγορία επιδοτούμενων οχημάτων, πόσες ήταν πλήρεις, πόσες εγκρίθηκαν, πόσα αιτήματα πληρωμής έχουν κατατεθεί μέχρι σήμερα και πόσα χρήματα έχουν δοθεί στους δικαιούχους;**

2. Από τα 6.976 ηλεκτρικά αυτοκίνητα που σύμφωνα με το Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας πωλήθηκαν στην Ελλάδα το 2021, πόσα έκαναν χρήση της επιδότησης του 'Κινούμαι Ηλεκτρικά' και ποιο ήταν το μέσο κόστος αγοράς;
3. Είναι στις προθέσεις της κυβέρνησης να συμπεριληφθούν στο Πρόγραμμα τα δημόσια μέσα μεταφοράς και τα οχήματα εφοδιαστικής αλυσίδας, τα οποία είναι ιδιαίτερα κρίσιμα για τον εξηλεκτρισμό των μεταφορών;
4. Ποιος είναι ο προγραμματισμός της κυβέρνησης για τον εξηλεκτρισμό των ταξί, δεδομένου ότι το Πρόγραμμα του Ταμείου Ανάκαμψης αφορά ένα πολύ μικρό ποσοστό του στόλου;
5. Είναι στις προθέσεις της κυβέρνησης ο σχεδιασμός ενός ολοκληρωμένου και εκτεταμένου προγράμματος απόσυρσης παλαιών οχημάτων;

Καλείται τέλος ο κ. Υπουργός Υποδομών & Μεταφορών να καταθέσει εντός της προθεσμίας που ορίζει ο Κανονισμός της Βουλής τα Ημερήσια Στοιχεία Νέων Ταξινομήσεων Οχημάτων για το 2021 από το σχετικό μητρώο του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών.

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)
Φάμελλος Σωκράτης
Αβραμάκης Ελευθέριος
Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)
Αυλωνίτης Αλέξανδρος - Χρήστος
Βαρδάκης Σωκράτης
Βέττα Καλλιόπη
Γιαννούλης Χρήστος
Γκιόλας Ιωάννης
Δρίτσας Θεόδωρος
Θραψανιώτης Εμμανουήλ (Μανόλης)
Κασιμάτη Ειρήνη (Νίνα)
Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά)
Λάμπας Σπυρίδων
Μάλαμα Κυριακή
Μαμουλάκης Χαράλαμπος (Χάρης)
Μάρκου Κωνσταντίνος
Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος
Μπαλάφας Ιωάννης
Μπάρκας Κωνσταντίνος
Μπουρνούς Ιωάννης
Μωραΐτης Αθανάσιος (Θάνος)
Νοτοπούλου Αικατερίνη
Παπαδόπουλος Αθανάσιος (Σάκης)
Παπανάτσιου Αικατερίνη
Παππάς Νικόλαος
Πούλου Παναγιού (Γιώτα)
Σαντορινιός Νεκτάριος
Σαρακιώτης Ιωάννης

Σκουρλέτης Παναγιώτης (Πάνος)
Σκουρολιάκος Παναγιώτης (Πάνος)
Συρμαλένιος Νικόλαος
Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος
Φίλης Νικόλαος
Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης)
Χρηστίδου Ραλλία
Ψυχογιός Γεώργιος