



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ
Φραγκίσκος Παρασύρης- Βουλευτής Ν. Ηρακλείου
ΑΝΑΦΟΡΑ

Προς:

1. Τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας
2. Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «Οξυμένο πρόβλημα ενεργειακής φτώχειας, δομικές αδυναμίες στο κτιριακό απόθεμα και ανάγκη ανασχεδιασμού των προγραμμάτων εξοικονομώ και αντικατάστασης του στόλου οχημάτων»

Ο Βουλευτής Ηρακλείου του ΠΑΣΟΚ-Κίνημα Αλλαγής, κ. Φραγκίσκος Παρασύρης καταθέτει ως αναφορά στη Βουλή δημοσίευμα της εφημερίδας «Η Καθημερινή» το οποίο αναδεικνύει την ορθολογική και κοινωνική διάσταση του ενεργειακού αδιεξόδου που αντιμετωπίζουν τα ελληνικά νοικοκυριά, εξαιτίας του γερασμένου κτιριακού αποθέματος και του παλαιού στόλου αυτοκινήτων στη χώρα μας και αιτείται απαντήσεων.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρατίθενται στο δημοσίευμα:

1. **Ενεργειακή Φτώχεια & Κόστος:** Η Ελλάδα κατέχει μία από τις χειρότερες επιδόσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση, καθώς το 18,1% – 19% των νοικοκυριών αδυνατεί να κρατήσει την κατοικία του επαρκώς ζεστή τον χειμώνα (ποσοστό διπλάσιο του ευρωπαϊκού μέσου όρου ~8,8%). Παράλληλα, υπολογίζεται ότι το πρόσθετο ενεργειακό κόστος λόγω ανατιμήσεων θα προσεγγίσει τα 500 εκατ. ευρώ για τη χειμερινή περίοδο.
2. **Κτιριακές Υποδομές & Σχεδιασμός Προγραμμάτων:** Άνω του 50% των κατοικιών έχει κατασκευαστεί πριν από το 1980, ενώ το 75% κατατάσσεται στις χαμηλές ενεργειακές κατηγορίες (E–H). Παρά τη διάθεση σημαντικών κονδυλίων (περί τα 2,5 δισ. ευρώ μέσω «Εξοικονομώ»), η Ελλάδα καταγράφει την 3η χειρότερη επίδοση στην Ε.Ε. με μόλις 9,5% των πολιτών να δηλώνει ενεργειακή αναβάθμιση της κατοικίας του την τελευταία πενταετία. Επισημαίνονται δε σοβαρά σχεδιαστικά σφάλματα, όπως η επιδότηση αντλιών θερμότητας σε αμόνωτα σπίτια, τα οποία οδηγούν σε υπερκατανάλωση ηλεκτρικού ρεύματος.
3. **Μεταφορές & Γηρασμένος Στόλος:** Ο ελληνικός στόλος επιβατικών Ι.Χ. εμφανίζει τη μεγαλύτερη μέση ηλικία στην Ε.Ε. (17,8 έτη, έναντι 12,7 ετών του ευρωπαϊκού μέσου όρου), με 1 στα 2 οχήματα να ξεπερνά την 20ετία. Την ίδια στιγμή, η διείσδυση της ηλεκτροκίνησης παραμένει καθυλωμένη (μόλις 6,2% στα αμιγώς ηλεκτρικά BEV στις νέες ταξινομήσεις).

Επειδή:

- Η «εξοικονόμηση ενέργειας» δεν μπορεί να επιτυγχάνεται μέσω της «στέρησης» βασικών αγαθών διαβίωσης των πολιτών.
- Απαιτείται άμεση στροφή σε βαθιές ανακαινίσεις ολόκληρων πολυκατοικιών, ανεξάρτητη αξιολόγηση των αποτελεσμάτων των προγραμμάτων εξοικονόμησης, καθώς και στοχευμένη υποστήριξη των ευάλωτων νοικοκυριών.
- Απαιτούνται ουσιαστικά κίνητρα απόσυρσης παλαιών οχημάτων και επιτάχυνση των δημόσιων υποδομών φόρτισης.

Παρακαλούνται οι κ.κ. Υπουργοί αφού λάβουν υπόψη το δημοσιεύμα να αναλάβουν συγκεκριμένα μέτρα και τις πρωτοβουλίες με σκοπό τον ανασχεδιασμό των ενεργειακών προγραμμάτων, την αποτελεσματική καταπολέμηση της ενεργειακής φτώχειας και την ανανέωση του στόλου των οχημάτων.

Ο Βουλευτής

Φραγκίσκος Παρασύρης



Ευάλωτοι στην ενεργειακή κρίση οι Έλληνες ενόψει χειμώνα

*Τα παλιά σπίτια και ο γερασμένος
στόλος οχημάτων ανεβάζουν το κόστος*

Οι Ευρωπαίοι από την έναρξη του πολέμου στο Ιράν έχουν πληρώσει ήδη 100 δισ. ευρώ περισσότερα σε σχέση με την ίδια περίοδο πέρυσι, για να εισαγάγουν την ίδια ποσότητα ορυκτών καυσίμων. Για τους Έλληνες το κόστος της ενεργειακής κρίσης είναι μεγαλύτερο από άλλους Ευρωπαίους. Στη χώρα μας έχουμε παλιά κτίρια. Το 75% του κτιριακού

αποθέματος κατατάσσεται στις χαμηλές ενεργειακές κατηγορίες, με αποτέλεσμα να καταναλώνεται περισσότερη ενέργεια για την ψύξη και τη θέρμανση. Τα προγράμματα επιδοτούμενης ενεργειακής αναβάθμισης δεν έχουν αλλάξει ουσιαστικά την κατάσταση. Γερασμένος και κατά συνέπεια πιο ενεργοβόρος είναι και ο στόλος των οχημάτων. **Σελ. 23**



Τετάρτη 30 Σεπτεμβρίου 2026

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ • 23

Σπίτια χωρίς μόνωση και αυτοκίνητα 20ετίας

Τα ελληνικά νοικοκυριά μπαίνουν στον χειμώνα με πολύ μεγαλύτερες ενεργειακές ανάγκες σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη

Της ΧΡΥΣΕΑΣ ΜΑΓΓΟΥ

Η σύσταση του επιτρόπου Ενέργειας Νταν Γιόγκερσεν για μείωση της ενεργειακής καταπόνησης συναντά μια πραγματικότητα στην Ελλάδα που περιορίζει σημαντικά τα περιθώρια εξοικονόμησης για τα ελληνικά νοικοκυριά. Η ενεργειακή φτώχεια από τη μια, ένας γερασμένος στόλος αυτοκινήτων και ένα ακόμη πιο γερασμένο κτιριακό απόθεμα συνθέτουν ένα παράδοξο για την Ελλάδα, που αντανακλά τις δομικές αδυναμίες της όλης προσπάθειας.

Η Ελλάδα έχει ένα από τα υψηλότερα ποσοστά στην Ευρώπη ενεργειακά φτωχών νοικοκυριών (20%) διπλάσιο του μέσου ευρωπαϊκού όρου. Σχεδόν ένα στα πέντε νοικοκυριά δεν έχει πρόσβαση σε θέρμανση, ψύξη, φωτισμό και λειτουργία οικιακών συσκευών που να διασφαλίζει ένα αξιοπρεπές επίπεδο διαβίωσης. Ταυτόχρονα όμως η Ελλάδα συγκαταλέγεται στις χώρες με την υψηλότερη κατανάλωση ενέργειας ανά κατοικία. Συμβαίνει δηλαδή τα ελληνικά νοικοκυριά να κρυώνουν το χειμώνα αλλά να πληρώνουν ενέργεια που γίνεται σε «σπάταλο» ενεργειακά κτίρια.

Η Ελλάδα είναι η χώρα με τα περισσότερα νοικοκυριά που δεν μπορούν να κρατήσουν επαρκώς τα σπίτια τους τον χειμώνα ζεστά, μεταξύ των χωρών της Ε.Ε. Το 2023 το ποσοστό αυτό ήταν 19,2% έναντι 10,6% του ευρωπαϊκού μέσου όρου, το 2024 το ποσοστό παρέμεινε σχεδόν σταθερό στο 19% έναντι 9,2% μέσου ευρωπαϊκού όρου και το 2025 υποχώρησε στο 18,1% έναντι 8,8% μέσου ευρωπαϊκού όρου, φέρνοντας τη χώρα στην πρώτη θέση της Ευρώπης.

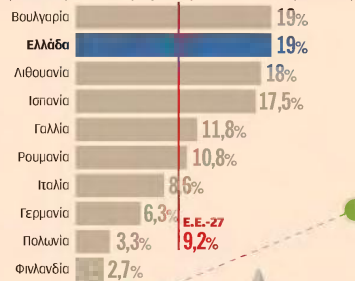
Η εξοικονόμηση ενέργειας με τη μορφή της «στένωσης» αναμένεται πάντως να αυξηθεί καθώς ο πληθωρισμός «ροκανίζει» το διαθέσιμο εισόδημα και ταυτόχρονα το νέο κύμα αυξήσεων στις τιμές ενέργειας επιτείνει το ενεργειακό κόστος. Από τα διαθέσιμα στοιχεία καταναλώσεων σε ρεύμα, φυσικό αέριο και καύσιμα, υπολογίζεται ότι με βάση τις τρέχουσες τιμές το πρόθετο κόστος για τα νοικοκυριά σε σχέση με πέρσι θα προσεγγίσει φέτος τα 500 εκατ. ευρώ από τη στιγμή που θα ανάψουν και οι καυστήρες για θέρμανση.

Παλιές κατοικίες

Πάνω από το 50% των κατοικιών στην Ελλάδα έχει κατασκευαστεί πριν από το 1980, ενώ το 35,7% χτίστηκε μόνο στις δεκαετίες του 1960 και του 1970. Περίπου έξι στις δέκα κατοικίες δεν διαθέτουν επαρκή θερμομόνωση, ενώ το 75% του κτιριακού αποθέματος κατατάσσεται στις

ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ

Η Ελλάδα έχει από τα υψηλότερα ποσοστά στην Ε.Ε. νοικοκυριών που δεν ζεσταίνονται επαρκώς (19%, διπλάσιο του μέσου όρου). (% πληθυσμού που δεν μπορεί να κρατήσει το σπίτι επαρκώς ζεστό)



ΠΗΓΗ: Eurostat (6. ημερίδα), έτος 2024



χαμηλές ενεργειακές κατηγορίες E-H. Μόλις το 3,76% βρίσκεται στις κατηγορίες A-B.

Το αποτέλεσμα αποτυπώνεται και στην εξέλιξη της κατανάλωσης. Την περίοδο 2010-2023 η ενέργεια για θέρμανση ανά τετραγωνικό μέτρο μειώθηκε κατά περίπου 3,6% ετησίως. Ωστόσο, μέρος αυτής της μείωσης συνδέεται με την ενεργειακή φτώχεια και τον περιορισμό της θέρμανσης και όχι με τεχνικές παρεμβάσεις σε κτίρια για ενεργειακή αναβάθμιση. Αντίθετα, μεταξύ 2000 και 2023 η κατανάλωση ανά κατοικία για ηλεκτρικές συσκευές και φωτισμό αυξήθηκε κατά 57% και για ψύξη κατά 353%. Σε απόλυτους αριθμούς η Ελλάδα εμφανίζει σχετικά χαμηλή οικιακή κατανάλωση λόγω του ήπιου κλίματος.

Μετά την κλιματική διόρθωση, όμως, η εικόνα αλλάζει αισθητά: από την έκτη χαμηλότερη θέση στην Ε.Ε. υποχώρησε στη 17η, ενώ με αναγωγή στο μέσο ευρωπαϊκό κλίμα βρίσκεται μεταξύ των πέντε χωρών με την υψηλότερη κατανάλωση ανά κατοικία.

Τα τελευταία 15 χρόνια έχουν κινητοποιηθεί περίπου 2,5 δισ. ευρώ μέσω των προγραμμάτων

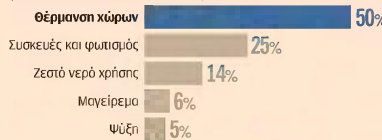
Η Ελλάδα καταγράφει την τρίτη χειρότερη επίδοση στην Ε.Ε. ως προς το ποσοστό των πολιτών που δηλώνουν ότι η κατοικία τους αναβαθμίστηκε ενεργειακά την τελευταία πενταετία.

«Εξοικονομώ» για την ενεργειακή αναβάθμιση σχεδόν 200.000 κατοικιών.

Παρά τη σημαντική χρηματοδότηση, η Ελλάδα καταγράφει την τρίτη χειρότερη επίδοση στην Ε.Ε. ως προς το ποσοστό των πολιτών που δηλώνουν ότι η κατοικία τους αναβαθμίστηκε ενεργειακά την τελευταία πενταετία: μόλις 9,5%, έναντι 23,9% του ευρωπαϊκού μέσου όρου. Ο ρυθμός ανακαινίσεων παραμένει λίγο πάνω από το 1% του κτιριακού αποθέματος ετησίως, εξέλιξη που συνδέεται και με τον σχεδιασμό, τις καθυστερήσεις και εν πολλοίς τη χαμηλή αποτελεσματικότητα των προ-

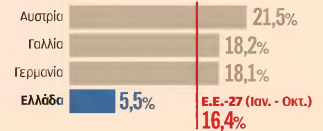
ΘΕΡΜΑΝΣΗ

Το μισό της ενέργειας των νοικοκυριών είναι η θέρμανση. Η Ελλάδα είναι μεταξύ των πέντε χωρών με την υψηλότερη κατανάλωση ενέργειας για θέρμανση ανά κατοικία. (Κατανάλωση νοικοκυριών ανά χρήση)



Μερίδιο αμιγώς ηλεκτρικών (BEV) στις νέες ταξινομήσεις Ι.Χ.

Ιανουάριος - Σεπτέμβριος 2025



ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι μεταφορές είναι ο μεγαλύτερος καταναλωτής ενέργειας στην Ελλάδα. Η χώρα έχει τον πιο γερασμένο στόλο αυτοκινήτων της Ε.Ε., ενώ η ηλεκτροκίνηση προχωράει με τους πιο αργούς ρυθμούς μεταξύ των χωρών της Ε.Ε.

ΔΕΙΚΤΗΣ	ΕΛΛΑΔΑ	Ε.Ε.
Μέση ηλικία Ι.Χ. (2024)	17,8 έτη, η υψηλότερη στην Ε.Ε.	12,7 έτη
Ι.Χ. άνω των 20 ετών	Περίπου 1 στα 2	—
Ηλεκτρικά (BEV) στις πωλήσεις 2025	6,2% (BEV+PHEV 14,3%)	—
Ηλεκτρικά στον στόλο (Αύγ. 2026)	Περίπου 1 στα 168 οχήματα	—
Υβριδικά (HEV) στις πωλήσεις 2024	42,3%	—

Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

γραμμάτων ενεργειακής αναβάθμισης.

Τα προγράμματα αντικατάστασης συσκευών λειτουργήσαν περισσότερο ως επιδότηση κατανάλωσης και επιδότηση αγοράς συσκευών χωρίς κριτήρια. Το «Ανακυκλώνω» - Αλλάζω Συσκευή» με πόρους ύψους 150 εκατ. ευρώ δέχτηκε 879.026 αιτήσεις και έκρινε επιλέξιμες τις 149.948, ποσοστό μόλις 17%. Το «Αλλάζω σύστημα θέρμανσης και θερμοσίφωνα» με προϋπολογισμό 647,1 εκατ. και 192.000 αιτήσεις, και επιδότηση 50% ακόμη και για υψηλά εισοδήματα, προχώρησε με λάθος σχεδιασμό ως προς τη σειρά των παρεμβάσεων. Μια αντίληψη σε σπίτι που δεν έχει μονωθεί πρώτα, θα πρέπει για να θερμάνει την κατοικία να είναι μεγάλης δυναμικότητας και να καταναλώνει πολύ ρεύμα.

Το βάρος μεταφέρεται πλέον στο νέο «Εξοικονομώ», ύψους 1,2 δισ. ευρώ, και στις δράσεις του Κοινωνικού Κλιματικού Ταμείου, με χρηματοδότηση 930 εκατ. ευρώ για 130.000 αντλίες θερμότητας και 70.000 ηλεκτρικές θερμαινόμενες. Προτεραιότητα, όπως τονίζει στην «Κ» ο καθηγητής Ενεργειακής

Οικονομίας του ΕΜΠ, Παντελής Κάπρος, «πρέπει να δοθεί στις βαθιές ανακαινίσεις κυρίων υψηλής κατανάλωσης, στη μόνωση ολόκληρων πολυκατοικιών αντί μεμονωμένων διαμερισμάτων και στην ανεξάρτητη αξιολόγηση των προγραμμάτων με πραγματικές μετρήσεις του ενεργειακού αποτελέσματος».

Παλιά αυτοκίνητα

Ανάλογο πρόβλημα εμφανίζεται στις μεταφορές, οι οποίες αντιστοιχούν περίπου στο 43% της τελικής κατανάλωσης ενέργειας στην Ελλάδα. Ο ελληνικός στόλος επιβατικών αυτοκινήτων έχει μέση ηλικία περίπου 17,8 έτη, έναντι 12,7 ετών στην Ε.Ε., ενώ περίπου ένα στα δύο Ι.Χ. είναι ηλικίας άνω των 20 ετών. Η διείσδυση της ηλεκτροκίνησης παραμένει περιορισμένη. Τα αμιγώς ηλεκτρικά αυτοκίνητα αντιστοιχούν περίπου στο 6,2% των νέων πωλήσεων το 2025 και μαζί με τα plug-in υβριδικά στο 14,3%.

Παρότι ο δείκτης ενεργειακής αποδοτικότητας των ελληνικών μεταφορών έχει βελτιωθεί, μέρος της πρόδου στα Ι.Χ. αποδίδεται, όπως και στις κατοικίες, στην αλλαγή συμπε-

ριφοράς λόγω της συμπίεσης του διαθέσιμου εισοδήματος. «Ενα ταχυρρυθμικό πρόγραμμα δικτύων φόρτισης από κρατικό φορέα όπως ο ΔΕΔΔΗΕ, είναι κλειδί για τη διάδοση της ηλεκτροκίνησης», τονίζει ο κ. Κάπρος. Σύμφωνα με τον ίδιο, χρειάζεται επίσης πρόγραμμα απόσυρσης παλαιών αυτοκινήτων, μέτρα υποχρεωτικής ηλεκτροκίνησης σε επαγγελματικά οχήματα (και αυτά με leasing) και ενίσχυση των δημοσίων μέσων μεταφοράς.

Η εξάρτηση από το αυτοκίνητο, πάντως, αφήνει μικρά περιθώρια άμεσας αντίδρασης ακόμη και όταν οι τιμές εκτοξεύονται. Στο εξάμηνο Μαρτίου - Αυγούστου, παρά την άνοδο της βενζίνης πάνω από τα 2 ευρώ το λίτρο, η κατανάλωσή της μειώθηκε μόλις κατά 1,3%, ενώ στο ντίεζ κίνησης η πτώση περιορίστηκε μόλις στο 0,1%. Η στάση των καταναλωτών το επόμενο διάστημα θα κριθεί αφενός από την πορεία των τιμών και αφετέρου από τα κυβερνητικά μέτρα που θα ανακινούν όλη την οικονομία και τις αποφάσεις των διυλιστηρίων για παράταση των επιδοτήσεων.