



**Πώς πιστεύετε ότι η Ελλάδα θα κερδίσει το χαμένο έδαφος; Η παροχή κινήτρων θα βοηθήσει;**

Η χώρα μας έχει αποδείξει επανειλημμένα ότι μπορεί να εντυπωσιάσει με τα αποτελέσματά της, όταν υπάρχει συντονισμός προς μία κατεύθυνση. Δεν υπάρχει παράγοντας που να μη θέλει την επιτυχία της ηλεκτροκίνησης και δεν υπάρχει πολίτης, πολιτικός ή επιχειρηματίας που να μην ονειρεύεται τις πόλεις μας με λιγότερη ρύπανση και θόρυβο. Και όταν ένας από τους πιο ευαίσθητους σε αυτόν τον τομέα τυχαίνει να είναι ο ίδιος ο Πρωθυπουργός, τότε καταλήγουμε στα πρόσφατα ανακοινωθέντα κίνητρα, τα οποία δεν έχουν τίποτα να ζηλέψουν από τα αντίστοιχα στις πιο ανεπτυγμένες χώρες της Δυτικής Ευρώπης. Να είστε βέβαιος ότι, όταν αντιληφθούν εταιρείες που έχουν στην κατοχή τους εταιρικούς στόλους την εξοικονόμηση στη χρήση, τα φορολογικά κίνητρα και την πληθώρα διαθέσιμων μοντέλων στην αγορά, είναι πολύ πιθανό η συζήτηση να στραφεί στο κατά πόσο αρκεί το «ταβάνι» στον αριθμό επιδοτούμενων αυτοκινήτων που έχει θέσει η κυβέρνηση, τα 1.500 για το 2020 και τα 3.500 για το 2021.

**Πώς βλέπετε να κινηθεί η αγορά το δεύτερο εξάμηνο του 2020 μετά την πανδημία του κορωνοϊού;**

Είναι σαφές ότι υπάρχει ένα ρίσκο ως προς το δεύτερο εξάμηνο του έτους, αν λάβουμε υπόψη τα κεφάλαια που θα λείψουν από την οικονομία λόγω του τουρισμού, συνδυαστικά με το γεγονός ότι το αυτοκίνητο είναι ένα αγαθό διαρκείας και σε καμία περίπτωση άμεσης ανάγκης.

Είναι όμως επίσης γεγονός ότι η αγορά αυτοκινήτου στη χώρα μας παραμένει συμπιεσμένη, εδώ και δέκα χρόνια και άρα ότι η βάση από την οποία υπολογίζουμε τα καλά/καλύτερα – κακά/χειρότερα είναι εξαιρετικά χαμηλή.

Σε μια ήπειρο όπου πωλούνται κατά μέσο όρο 30 αυτοκίνητα ανά 1.000 κατοίκους τον χρόνο, στη χώρα μας είμαστε ακόμα στα 11/1.000 και φανταστείτε ότι στην καρδιά της κρίσης φτάσαμε τα 5,5/1.000.

Προφανώς κύρια αιτία υπήρξε η δραστική πτώση στην αγοραστική δύναμη των καταναλωτών, αλλά επίσης σημαντικό παράγοντα έπαιξε και

η ψυχολογία. Αυτή, από ό,τι παρατηρούμε τον τελευταίο χρόνο, είναι συνεχόμενα σε ανοδική τροχιά, κάτι που σε καμία περίπτωση δεν φαίνεται να έχει επηρεαστεί από την πανδημία. Μοναδική σοβαρή απειλή θα ήταν ένα δεύτερο lockdown, αλλά με την καλή διαχείριση από την πολιτεία, παραμένουμε συντηρητικά αισιόδοξοι για την πορεία της αγοράς στο δεύτερο εξάμηνο.

**Τι θα πρέπει να κάνει η κυβέρνηση για τον γηρασμένο στόλο αυτοκινήτων που κυκλοφορεί και έχει ξεπεράσει και τα 15 χρόνια, και τι για τις εισαγωγές παλαιών ρυπογόνων οχημάτων;**

Επειδή ένας γερασμένος στόλος μέσης ηλικίας 16 ετών δεν μπορεί να ανανεωθεί «σε μία μέρα» στα προ κρίσης επίπεδα (μέση ηλικία 10 χρόνια), το πρώτο που πρέπει να κάνει κανείς είναι να επαναφέρει και να επιβάλει τους αυστηρούς τεχνικούς ελέγχους. Ενώ είναι συχνό το φαινόμενο να βλέπουμε αυτοκίνητα στα συνεργεία μας που είναι σε καλή κατάσταση, μετά

από πρόσφατη επίσκεψη σε ΚΤΕΟ, έχουμε επίσης συχνά να κάνουμε και με αυτοκίνητα που δεν έπρεπε ποτέ να είχαν περάσει ΚΤΕΟ στην κατάστασή τους. Πρέπει άρα στον εξαιρετικά σημαντικό κλάδο των ΚΤΕΟ να καταπολεμήσει η πολιτεία τα φαινόμενα αθέμιτου ανταγωνισμού που αντιμετωπίζουν οι πολλοί σοβαροί επιχειρηματίες του κλάδου, τα οποία έχουν τεράστιο αντίκτυπο στην ασφάλεια και στο περιβάλλον από τις οδικές μεταφορές.

Όσο για τις ανεξέλεγκτες εισαγωγές παλαιών ρυπογόνων αυτοκινήτων, η αιτία του προβλήματος είναι το ότι στο εξωτερικό υπάρχει η λογική του «ο ρυπαίνων πληρώνει». Τα τέλη κυκλοφορίας που αυξάνονται με την παλαιότητα κάνουν τα παλιά και ρυπογόνα ΙΧ ασύμφορα και τα οδηγούν εκτός συνόρων στην Ελλάδα και σε χώρες του ανατολικού μπλοκ, όπου το περιβάλλον έρχεται σε δεύτερη μοίρα.

Δεν είναι εύκολο να ισχύσει κάτι τέτοιο όσο τα ελληνικά νοικοκυριά

συνεχίζουν να δοκιμάζονται από τα «απόνερα» της κρίσης. Από την άλλη όμως, σύντομα το κόστος των προστίμων στην ΕΕ για παραβάσεις στα όρια των ρύπων αλλά και το κόστος της επιβάρυνσης της υγείας από τις καρδιοαναπνευστικές ασθένειες θα φέρει την κυβέρνηση σε δύσκολη θέση. Έναντι αυτής, η μόνη λύση, αφού δεν μπορούμε να τα μειώσουμε, είναι το να τα σταματήσουμε από το να αυξάνονται. Να μπει περιορισμός στην παλαιότητα των εισαγόμενων μεταχειρισμένων τα οποία σήμερα είναι μέσης ηλικίας τα 10,6 έτη.

Ένα τέτοιο μέτρο θα επαναφέρει το ενδιαφέρον των εμπόρων στα εγχώρια μεταχειρισμένα ΙΧ προς όφελος των πολιτών, που θέλουν να τα πουλήσουν και δεν μπορούν και παράλληλα θα βελτιώσει την ποιότητα των πωλούμενων μεταχειρισμένων στη χώρα από τη στιγμή που τα εγχώρια έχουν λιγότερα πραγματικά χιλιόμετρα, ελεγχόμενο ιστορικό και πωλούνται στις ίδιες η χαμηλότερες τιμές. ■

## ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΣΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΞΕΚΙΝΗΣΕ

Του Άρη Γαλανόπουλου

Ο πρόεδρος του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων (ΣΕΑΑ), Γιώργος Βασιλάκης, σε αποκλειστική συνέντευξή του στο «Κ» εκφράζει την αισιοδοξία του για τα κίνητρα που δόθηκαν για την απόκτηση ηλεκτρικού αυτοκινήτου, δεν έχουν να ζηλέψουν από τα αντίστοιχα στις πιο ανεπτυγμένες χώρες της Δυτικής Ευρώπης.







## ΠΩΣ ΘΑ ΜΠΕΙ Η ΕΛΛΑΔΑ ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

Του Άρη Γαλανόπουλου

Το εθνικό σχέδιο της κυβέρνησης για την ηλεκτροκίνηση που ανακοίνωσε πριν από λίγες ημέρες ο πρωθυπουργός βάζει για τα καλά την Ελλάδα σε μια νέα εποχή, ακολουθώντας τις τεχνολογικές εξελίξεις.

Στόχος του εθνικού σχεδίου της κυβέρνησης είναι μέχρι το 2030 ένα στα τρία αυτοκίνητα που τίθενται στην κυκλοφορία να είναι ηλεκτρικά. Για να το καταφέρει αυτό, από σήμερα η χώρα μας μπαίνει σε μια εποχή προώθησης της ηλεκτροκίνησης, θεσπίζοντας για πρώτη φορά σοβαρά κίνητρα αγοράς ηλεκτρικών οχημάτων (επιβατικών, επαγγελματικών, αλλά και δικύκλων), δημιουργώντας τις υποδομές που απαιτούνται για να υποστηριχθεί η είσοδος της ηλεκτροκίνησης, αλλά και ρυθμίζοντας όλες τις διαδικασίες που απαιτούνται ώστε η μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση να είναι όσο το δυνατόν πιο ομαλή.

### ΤΑ ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΟΣΟΥΣ ΑΓΟΡΑΣΟΥΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΟΧΗΜΑ ΣΗΜΕΡΑ

Οι επιδοτήσεις που δίνει η κυβέρνηση για την αγορά ενός ηλεκτρικού οχήματος είναι γενναίες και αναμένεται να βοηθήσουν ώστε να μπουν στην κυκλοφορία αρκετά νέα ηλεκτροκίνητα οχήματα στη χώρα μας, βγάζοντας την Ελλάδα από τις τελευταίες θέσεις στη σχετική λίστα της ΕΕ. Το όλο πρόγραμμα κινήτρων, ύψους 100 εκατ. ευρώ μόνο για την περίοδο 2020-2021 (θα ακολουθήσουν και άλλα αντίστοιχα πακέτα τα επόμενα χρόνια), προβλέπει εκτός από το όφελος στην αγορά ενός νέου ηλεκτρικού οχήματος,

όφελος και σε περίπτωση απόσυρσης ενός παλαιού αυτοκινήτου, αλλά και επιδότηση για τον φορτιστή. Ειδικότερα, τα κίνητρα είναι:

- Έκπτωση ίση με το 15% επί της λιανικής τιμής προ φόρων με ανώτατο όριο τα 50.000 ευρώ για την αγορά ή μίσθωση ηλεκτρικού αυτοκινήτου ή επαγγελματικού οχήματος. Το ανώτερο ποσό φθάνει τα 5.500 ευρώ.
- Έκπτωση ίση με το 25% επί της λιανικής τιμής προ φόρων για την αγορά ηλεκτρικού ταξί με ανώτατο ποσό τα 8.000 ευρώ ή ίση με το 15% επί της λιανικής τιμής προ φόρων για την αγορά plug-in



υβριδικού ταξί με ανώτατο ποσό τα 5.500 ευρώ.


- Έκπτωση ίση με το 20% επί της λιανικής τιμής προ φόρων για την αγορά ηλεκτρικού δικύκλου με «πλαφόν» τα 800 ευρώ.
- Έκπτωση ίση με το 40% επί της λιανικής τιμής προ φόρων για την αγορά ηλεκτρικού ποδηλάτου με ανώτατο όριο και πάλι τα 800 ευρώ.
- Έκπτωση ίση με το 15% επί της λιανικής τιμής προ φόρων για την αγορά ηλεκτρικού ή plug-in υβριδικού επαγγελματικού οχήματος με ανώτατο ποσό τα 5.500 ευρώ στα ηλεκτρικά και τα 4.000 ευρώ στα plug-in υβριδικά.
- Επιπλέον έκπτωση 1.000 ευρώ σε περίπτωση απόσυρσης παλαιού συμβατικού αυτοκινήτου και 400 ευρώ για την απόσυρση δικύκλου.
- Επιπλέον έκπτωση 2.500 ευρώ για την απόσυρση παλαιού οχήματος ταξί.
- Έκπτωση 500 ευρώ για την αγορά και την εγκατάσταση οικιακού φορτιστή.

Τα παραπάνω κίνητρα θα δοθούν για την αγορά 1.700 καινούργιων ηλεκτρικών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης, 1.500 ηλεκτρικών δικύκλων και 1.500 ηλεκτρικών ποδηλάτων, 1.000 ηλεκτρικών και plug-in υβριδικών ταξί, 6.000 ηλεκτρικών και plug-in υβριδικών εταιρικών οχημάτων (ΙΧ και επαγγελματικά), αλλά και 1.000 φορτιστών. Στόχος της κυβέρνησης είναι, εφόσον ξεπεραστούν τα παραπάνω νούμερα, να συνεχιστεί η επιδότηση για επιπλέον αριθμούς οχημάτων.

#### ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΩΝ ΦΟΡΤΙΣΤΩΝ

Εκτός από τα παραπάνω οικονομικά κίνητρα, το εθνικό σχέδιο για την ηλεκτροκίνηση περιλαμβάνει και τη δημιουργία ενός ευρύτερου δικτύου για την ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών φόρτισης. Τα σημεία αυτά θα βρίσκονται σε όλο το οδικό δίκτυο της χώρας, αλλά και σε ιδιωτικούς και κοινόχρηστους χώρους. Ειδικά για τις εθνικές οδούς, στόχος είναι μέχρι το 2021 οι βασικοί οδικοί άξονες να έχουν καλυφθεί πλήρως από φορτιστές για ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Παράλληλα, προβλέπονται φορολογικά κίνητρα στις επιχειρήσεις για την εγκατάσταση



Τα πρώτα βήματα για ένα πιο καθαρό περιβάλλον ανακοινώθηκαν από την πολιτεία περιλαμβάνοντας σημαντικά κίνητρα για την αγορά μοντέλων με μηδενικές εκπομπές ρύπων. 

φορτιστών μέσω παροχής υπεραποσβέσεων, ενώ το κόστος φόρτισης για τους εταιρικούς στόλους θα λογίζεται ως έξοδο, μειώνοντας το φορολογητέο αποτέλεσμα. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι και το γεγονός ότι σε κάθε νέο ή ανακαινιζόμενο κτίριο προβλέπεται η εγκατάσταση επαρκών σημείων φόρτισης, όπως επίσης και στα υφιστάμενα κτίρια σε βάθος τριετίας.

#### ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών θα λειτουργεί Μητρώο Υποδομών

και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης, όπου θα καταγράφονται όλες οι υποδομές επαναφόρτισης και οι σχετικοί φορείς. Το Μητρώο θα παρέχει στους χρήστες των ηλεκτροκίνητων οχημάτων στοιχεία όπως, π.χ., τη διαθεσιμότητα των σημείων, την τρέχουσα κατάσταση τους (αν είναι ελεύθερο ή κατειλημμένο), καθώς και την τιμή και τον τρόπο πληρωμής. Τέλος, ρυθμίζονται και η αδειοδότηση και η λειτουργία συνεργείων επισκευής και συντήρησης ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς και τα απαιτούμενα προσόντα για την άδεια ασκήσεως του επαγγέλματος τεχνίτη ηλεκτρικών οχημάτων. ■