



09-06-2020

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ: Πράσινη Συμφωνία για την Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης

Είναι γνωστό ότι ο σταδιακός περιορισμός της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και η προστασία του περιβάλλοντος στο βραχυπρόθεσμο μέλλον αποτελούν προτεραιότητα των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σιγά σιγά όλες οι χώρες προσαρμόζουν τις νομοθεσίες τους ώστε να χτίσουν το έδαφος για την είσοδο στη νέα εποχή της ηλεκτροκίνησης. Όπως αποδεικνύεται όμως, στην Ελλάδα κάποιοι κατάφεραν "εν μια νυκτί" στο όνομα της προστασίας του περιβάλλοντος να χρησιμοποιήσουν δήθεν την ηλεκτροκίνηση ως πρόσχημα για να δικαιολογήσουν ένα τεραστίων διαστάσεων "deal" που θα κάνει πλουσιότερους κατά μερικά εκατομμύρια ευρώ μερικούς μετρημένους στα δάχτυλα επιχειρηματίες, με τις ευλογίες και τις επιδοτήσεις του κράτους, δηλαδή του Έλληνα φορολογούμενου.

Η ηλεκτροκίνηση πράγματι αποτελεί την λιγότερο επιβλαβή για το περιβάλλον μορφή οδικών μετακινήσεων η οποία καταγράφει αυξημένους ρυθμούς ανάπτυξης παγκοσμίως, ειδικά σε χώρες με υγιή οικονομία και υψηλά κατά κεφαλήν εισοδήματα. Προφανώς σε χώρες όπως η Γερμανία, η Γαλλία κ.α., υπάρχουν ήδη οι κατάλληλες συνθήκες ώστε οι πολίτες τους να αγοράζουν ηλεκτροκίνητα οχήματα, αφού υπάρχουν τόσο οι υποδομές για να στηρίξουν την ηλεκτροκίνηση όσο και η οικονομική δυνατότητα των πολιτών να προμηθευτούν ένα ηλεκτροκίνητο μοντέλο.

Στην Ελλάδα ο Υπουργός Περιβάλλοντος με περίσσια υπερηφάνεια ανακοίνωσε την επιδότηση ηλεκτρικών αυτοκινήτων για ιδιώτες και επαγγελματίες αλλά και ιδιοκτήτες ταξί, ωστόσο ξέχασε ή μάλλον απέφυγε να αναφέρει πως στην Ελλάδα δεν υπάρχει η παραμικρή υποδομή για να μπορέσει να στηριχθεί η ηλεκτροκίνηση αυτή τη στιγμή. Παράλληλα πάνω από 5 εκατομμύρια Έλληνες κυκλοφορούν με παλιά ή πολύ παλιά αυτοκίνητα και φυσικά ουδείς εξ αυτών έχει την οικονομική δυνατότητα να αγοράσει ένα καινούριο αυτοκίνητο, ακόμα και αν δεν είναι ηλεκτρικό, όπως άλλωστε αυτό αποτυπώνεται στον αριθμό πωλήσεων καινούριων οχημάτων σε ιδιώτες τα τελευταία 10 χρόνια της κρίσης και πόσο μάλλον τώρα εν μέσω της πανδημίας.

Την ίδια ώρα λοιπόν που ο κλάδος του αυτοκινήτου συνολικά, καινούριου και μεταχειρισμένου βρίσκεται σε δεινή θέση και εδώ και μήνες μέσω των κλαδικών φορέων του "κρούει τον κώδωνα του κινδύνου" για τη βιωσιμότητα χιλιάδων επιχειρήσεων και εργαζόμενων σε αυτόν, η Κυβέρνηση φαίνεται να μην έχει απολύτως καμία επαφή με την πραγματικότητα και να ανακοινώνει "μετά βαΐων και κλάδων" μέτρα για πράγματα που θα γίνουν σε10 χρόνια και αν... Απορούμε αν αυτές οι κινήσεις γίνονται από απλή άγνοια και πολιτική ανεπάρκεια ή για πολύ συγκεκριμένους λόγους... Ποντάρουμε στο δεύτερο και με τα δυο χέρια...

Το κερασάκι στην τούρτα είναι ότι παράλληλα με τα μέτρα επιδότησης καινούριων (και μόνο καινούριων) ηλεκτρικών αυτοκινήτων, ανακοινώθηκε και η καθολική απαγόρευση εισαγωγής μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οδηγίας EURO 3 και πίσω και η επιβολή "Περιβαλλοντικού Τέλους" της τάξης των 4.000 ευρώ για αυτοκίνητα EURO 4 κάνοντας και για αυτά ουσιαστικά απαγορευτική την εισαγωγή τους. Παράλληλα είναι γνωστό ότι η εισαγωγή αυτοκινήτων EURO 5 και EURO 6 ήδη από τη σχετική νομοθεσία του 2016 είναι από αρκετά δύσκολη έως παντελώς ασύμφορη στις περισσότερες περιπτώσεις ενώ και οι υποσχέσεις της Κυβέρνησης εδώ και μήνες

για τον εξορθολογισμό του τρόπου φορολόγησης έχει μείνει στα χαρτιά, καθιστώντας ουσιαστικά την εισαγωγή αυτοκινήτου κάθε οδηγίας απαγορευτική! Αυτό που επί δεκαετίες επιδίωκαν οι εισαγωγείς αντιπρόσωποι και δεν κατάφεραν μέσω των Υπουργείων Μεταφορών και Οικονομικών, το κατάφερε σε μερικές μέρες το Υπουργείο Περιβάλλοντος!! Μιλάμε για κατόρθωμα!

Ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας άλλωστε δε γίνεται να μην γνωρίζει τι σημαίνουν όλα αυτά, καθότι ο ίδιος ξεκαθάρισε ότι οι Έλληνες θα μπορούν πλέον να αποκτήσουν μεταχειρισμένο μόνο από την εγχώρια αγορά, κάτι που δεν έχει συμβεί ποτέ στην Ελλάδα ούτε επί δικτατορίας!!! Εν ολίγοις αναγκάζει τον καταναλωτή να στραφεί μόνο σε εγχώρια αυτοκίνητα στοχοποιώντας ευθέως όλη την επιχειρηματική κοινότητα εμπόρων που ασχολείται με την εισαγωγή από χώρες της ΕΕ. Φυσικά θα γνωρίζει ότι αυτό δημιουργεί συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού τη στιγμή που στο εγχώριο αυτοκίνητο δεν επιβάλλονται ανάλογοι δασμοί, ούτε καν για τα πολύ παλιά οχήματα, ενώ σίγουρα αντιλαμβάνεται ότι τα μέτρα αυτά είναι κατά παράβαση κάθε έννοιας κοινοτικού δικαίου!

Θα γνωρίζει θεωρούμε ο κ. Χατζηδάκης ποιοι διαθέτουν τη συντριπτική πλειοψηφία των συνολικών διαθέσιμων εγχώριων μεταχειρισμένων στην ιδιοκτησία τους. Θα γνωρίζει υποθέτουμε ποια συμφέροντα εξυπηρετούνται από την απαγόρευση της εισαγωγής μεταχειρισμένων στη χώρα μας, από τα χιλιάδες λουκέτα που θα ακολουθήσουν αναπόφευκτα και κατ' επέκταση την παγίωση μονοπωλιακής αγοράς στο χώρο του αυτοκινήτου.

Ξέχασε όμως ο Υπουργός Περιβάλλοντος αλλά και οι συναρμόδιοι Υπουργοί να αναφέρουν και τις άμεσες επιπτώσεις που θα έχει η εφαρμογή των εξαγγελιών της Κυβέρνησης στον Έλληνα καταναλωτή. Για να τον βγάλουμε από τη δύσκολη θέση ενημερώνουμε εμείς τον Έλληνα καταναλωτή, ότι από την στιγμή που θα διακοπεί η εισαγωγή, οι τιμές των εγχώριων μεταχειρισμένων ακόμα και παλαιότερων θα εκτοξευτούν, ελλείψει ανταγωνισμού! Κατά συνέπεια η συντριπτική πλειοψηφία των Ελλήνων ιδιοκτητών ΙΧ που δεν έχει πρόχειρα ...28.000-35.000 ευρώ για να προμηθευτεί καινούριο ηλεκτρικό αυτοκίνητο θα αναγκαστεί να συνεχίσει να κυκλοφορεί με το πολύ παλιό αυτοκίνητο του ή στην καλύτερη με ηλεκτρικό πατίνι που είναι και φθηνότερο και είναι και της μόδας.

Την ίδια ώρα που κράτη της ΕΕ με απείρως καλύτερα εχέγγυα και υποδομές παρέχουν στους πολίτες τους επιδοτήσεις ώστε να αντικαταστήσουν το παλιό τους μεταχειρισμένο με ένα νεότερης τεχνολογίας, λιγότερο ρυπογόνο και πιο ασφαλές, στη χώρα μας φέρνουμε τον καταναλωτή σε αδιέξοδο. Ως αποτέλεσμα, και δεδομένου ότι τα καλά εγχώρια αυτοκίνητα ιδιωτών σπανίζουν, αφού οι πωλήσεις καινούργιων σε ιδιώτες είναι ελάχιστες τα τελευταία 10 χρόνια, η αγορά του μεταχειρισμένου θα γεμίσει από πανάκριβα και κατά τεκμήριο ταλαιπωρημένα αυτοκίνητα που προέρχονται από μεγάλες εταιρείες ενοικίασης ή στην καλύτερη περίπτωση οχήματα Leasing. Εντελώς τυχαία βέβαια οι περισσότερες από αυτές τις εταιρείες είναι γερά δεμένες στο άρμα των γνωστών εισαγωγικών ομίλων ή είναι θυγατρικές τους...

Είναι δυνατόν η Πολιτεία να μην γνωρίζει ότι εκατομμύρια Έλληνες ζουν με το βασικό μισθό κοντά στα 600 ευρώ, ότι εκατομμύρια υπάλληλοι τελούν υπό αναστολή σύμβασης εργασίας ή έχουν/πρόκειται να απολυθούν την ίδια στιγμή που ανακοινώνει μέτρα επιδότησης για αυτοκίνητα που κοστίζουν πάνω από 28.000 ευρώ κατ' ελάχιστο; Σε ποιους απευθύνεται το μέτρο; Στους προνομιούχους; Ο μέσος Έλληνας δηλαδή δεν δικαιούται να έχει ένα αξιοπρεπές αυτοκίνητο; Δε γνωρίζει η Πολιτεία πόσοι Έλληνες έχουν πράγματι τη δυνατότητα να αγοράσουν ένα τέτοιο αυτοκίνητο; Μήπως θα ήταν πιο λογικό ένα μέρος των 100 εκατ. ευρώ που προορίζεται για την ηλεκτροκίνηση να δινόταν στους εκατομμύρια Έλληνες ιδιοκτήτες παλαιών αυτοκινήτων ώστε να αντικαταστήσουν τα οχήματά τους με νεότερα μεταχειρισμένα, αφού

άλλωστε κάτι τέτοιο θα ωφελούσε περισσότερο το περιβάλλον άλλα και την οικονομία; Μήπως προτίθεται κάποιος να μας εξηγήσει γιατί δεν πριμοδοτούνται και τα μεταχειρισμένα ηλεκτρικά οχήματα άλλα μόνο τα καινούργια; Τα μεταχειρισμένα ηλεκτρικά ρυπαίνουν περισσότερο; Πόση υποκρισία πια;

Είναι δυνατόν οι εμπνευστές των εξαγγελιών να μην γνωρίζουν ότι τα σχέδια τους έρχονται σε πλήρη παράβαση του Άρθρου 110 της Συνθήκης Λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης το οποίο και παραθέτουμε αυτολεξεί : **"Κανένα κράτος μέλος δεν επιβάλλει άμεσα ή έμμεσα στα προϊόντα άλλων κρατών μελών εσωτερικούς φόρους οποιασδήποτε φύσεως, ανωτέρους από εκείνους που επιβαρύνουν άμεσα ή έμμεσα τα ομοειδή εθνικά προϊόντα. Κανένα κράτος μέλος δεν επιβάλλει στα προϊόντα των άλλων κρατών μελών εσωτερικούς φόρους, η φύση των οποίων οδηγεί έμμεσα στην προστασία άλλων προϊόντων"**. Είναι δυνατόν να μη γνωρίζει ένας Υπουργός Περιβάλλοντος χώρας μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης ότι από την απόφαση του ΔΕΚ της 07/04/2011, υπόθ. C-402/09, υπάρχει ήδη δεδικασμένο κατά της Ρουμανίας που αναφέρει ρητά ότι απαγορεύεται η επιβολή φόρου λόγω ρύπανσης σε βάρος εισαγόμενων αυτοκινήτων εφόσον αυτό λειτουργεί αποτρεπτικά για την αγορά τους χωρίς να υπάρχουν ανάλογα αποτρεπτικά μέτρα για τα αντίστοιχα εγχώρια;

Κύριε Υπουργέ, αναρωτιόμαστε για ποιο λόγο ο μοναδικός ανεξάρτητος και πανελλαδικός Σύνδεσμος Εμπόρων Εισαγωγέων Αυτοκινήτων Ελλάδος δεν κλήθηκε καν να καταθέσει τις απόψεις του στην "Πράσινη Συμφωνία για την Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης" την στιγμή που κλήθηκαν 19 άλλοι φορείς αρκετοί εκ των οποίων δεν έχουν καμία σχέση με την ηλεκτροκίνηση ή το αυτοκίνητο. Μήπως η φωνή του μέσου εμπόρου και του μέσου καταναλωτή τον οποίο εκπροσωπεί ο ΣΕΕΑΕ χαλάει το "θέατρο του παραλόγου" που στήνεται στην πλάτη του Έλληνα μικροεπιχειρηματία και φορολογούμενου;

Ενημερωθήκατε κ. Υπουργέ από τους αντίστοιχους Υπουργούς στα συναρμόδια Υπουργεία που έχουν συνεχή επαφή με το Σύνδεσμό μας ότι για τα πεπραγμένα της Πολιτείας στο χώρο του αυτοκινήτου τρέχει η καταγγελία του ΣΕΕΑΕ στην Κομισιόν και έρχεται λίαν συντόμως νέα καταδίκη της χώρας μας όπως το 2006; Είστε ενήμερος ότι τέτοια αντικοινοτικά μέτρα που παραβιάζουν την Ευρωπαϊκή Νομοθεσία είναι "βούτυρο στο ψωμί" των Ευρωπαϊκών Δικαστηρίων και τα πρόστιμα θα τα επιβαρυνθεί ο Έλληνας φορολογούμενος; Λογικά θα έπρεπε να είστε καλά ενημερωμένος σε τέτοια θέματα, αφού άλλωστε δεν είναι πολύ μακριά η περίοδος 1994-1997 που ως νεοεκλεγείς ευρωβουλευτής της ΝΔ επί κυβέρνησης ΠΑΣΟΚ στηρίξατε την τότε καταγγελία του ΣΕΕΑΕ στην ΕΕ για εφαρμογή αντικοινοτικών μέτρων στο χώρο του αυτοκινήτου...

Αναρωτιόμαστε αν ο κ. Πρωθυπουργός έχει πραγματική ενημέρωση για όλα αυτά και αν αναλογίζεται το πολιτικό κόστος που θα πάρει πάνω του τη στιγμή μάλιστα που λίαν συντόμως έρχονται δυσβάσταχτα πρόστιμα εκατομμυρίων ευρώ... Μήπως πια η χώρα πρέπει να σταματήσει να είναι συνέχεια το θύμα μεγαλοσυμφερόντων επιχειρηματικών ομίλων που μετρώνται στα δάχτυλα του ενός χεριού; Άλλωστε στο τέλος το λογαριασμό θα τον πληρώσει ο φορολογούμενος και το πολιτικό κόστος θα το υποστεί η Κυβέρνηση. Οι συγκεκριμένοι κύκλοι συμφερόντων θα βγουν αλώβητοι για άλλη μια φορά. Μήπως επιτέλους η Πολιτεία πρέπει να αρχίσει να λειτουργεί ως δίκαιος νομοθέτης με γνώμονα το γενικό συμφέρον και να μη μπαίνει συνέχεια το προσωπικό πολιτικό όφελος και η εξυπηρέτηση συγκεκριμένων "καρτέλ" πάνω από όλους και από όλα;