

Δημήτρης Πάτσιος, ΣΕΑΑ: Η αγορά αυτοκινήτου γίνεται σταδιακά πιο «πράσινη»

2024/07/15 11:38 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Στην άνοδο των ταξινομήσεων της εγχώριας αγοράς αυτοκινήτου και στην περαιτέρω διεύδυση των ηλεκτρικών οχημάτων αναφέρεται ο **Δημήτρης Πάτσιος, Γενικός Διευθυντής του ΣΕΑΑ (Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων)**, υπογραμμίζοντας παράλληλα ότι η ανανέωση του στόλου των επαγγελματικών αυτοκινήτων και του κυκλοφοριακού προβλήματος απαιτεί ολιστικές παρεμβάσεις.

-Πως κινούνται οι ταξινομήσεις αυτοκινήτων, φορτηγών και λεωφορείων; Ποια είναι η εικόνα της λιανικής αγοράς και ποια του leasing;

-Η ανάπτυξη στην οικονομία οδήγησε θετικά την αγορά οχημάτων το 2023 και συνεχίζει να έχει θετικά αποτελέσματα τους πρώτους μήνες του 2024.

Ειδικότερα, στα επιβατικά η αγορά κατέγραψε αύξηση 27,7% το 2023 και «τρέχει» με θετικό πρόσημο 18% στις αρχές του 2024.

Για τα ελαφρά φορτηγά το 2023, η αύξηση ήταν 5,%, για τα μεσαία και βαρέα 7,6%, ενώ στα λεωφορεία διαπιστώθηκε μια υποχώρηση 3,5%.

Η αγορά των ηλεκτρικών θα συνεχίσει την ανοδική πορεία, καθώς έχουν πολλαπλασιαστεί τα δημόσια σημεία φόρτισης, το πρόγραμμα επιδοτήσεων αναμένεται να παραταθεί και τέλος -μέσω test drives και ενημέρωσης- οι καταναλωτές διαπιστώνουν ότι ήδη στην πόλη το BEV αυτοκίνητο είναι συμφέρον από κάθε άποψη

Όσον αφορά στην κατανομή σε ιδιωτικές και εταιρικές πωλήσεις, για τα ΙΧ επιβατικά, η αγορά το 2023 κατανεμήθηκε ως εξής: 42,3% σε φυσικά πρόσωπα και 57,7% σε νομικά πρόσωπα.

Η πλειοψηφία των εταιρικών πωλήσεων, που «κερδίζουν έδαφος» τα τελευταία

χρόνια, οφείλεται αφενός στην πρόοδο του leasing και αφετέρου στις αυξημένες ανάγκες αυτοκινήτων RAC.

-Η Ελλάδα διαθέτει, δυστυχώς, το γηραιότερο στόλο αυτοκινήτων, φορτηγών και λεωφορείων στην ΕΕ. Τι πρέπει να αλλάξει;

-Δυστυχώς, η Ελλάδα είναι «πρώτη από το τέλος» στην ΕΕ από πλευράς παλαιότητας



μέση ηλικία υποδεικνύει π.χ. ότι περίπου το 55% των φορτηγών είναι ηλικίας άνω των 20 ετών ή και ότι 20% των επιβατικών είναι ηλικίας 30 ή περισσότερων ετών...

Οι συνέπειες της γήρανσης είναι δραματικές, με επιβάρυνση του αέρα στις πόλεις, περιορισμένη οδική ασφάλεια και αύξηση της κυκλοφορίας, εξαιτίας συχνών βλαβών. Το εσωτερικό κόστος για την οικονομία είναι τεράστιο και δυστυχώς πολλά παλαιά αυτοκίνητα κυκλοφορούν χωρίς να έχουν δεχθεί έλεγχο ΚΤΕΟ ή ακόμη και να είναι ασφαλισμένα.

-Ποια είναι η διείσδυση της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα; Υπολείπεται του ευρωπαϊκού μέσου όρου;

-Η αγορά των ηλεκτρικών οχημάτων στην Ελλάδα ουσιαστικά ενεργοποιήθηκε το 2020, χάρη σε ένα σύνολο φορολογικών κινήτρων και επιδοτήσεων. Στα επιβατικά, η διείσδυση των αμιγώς ηλεκτρικών από 0,2% το 2019 έφθασε στο 4,7% το 2023, ενώ με αθροισμένα τα plug-in υβριδικά, το ποσοστό αυτοκινήτων «πρίζας» στην αγορά καινούργιων έφθασε το 11,3%, όταν στην ΕΕ το αντίστοιχο ποσοστό ήταν 22,3%.



Η αγορά

των ηλεκτρικών θα συνεχίσει την ανοδική πορεία, καθώς έχουν πολλαπλασιαστεί τα δημόσια σημεία φόρτισης, το πρόγραμμα επιδοτήσεων αναμένεται να παραταθεί και τέλος -μέσω test drives και ενημέρωσης- οι καταναλωτές διαπιστώνουν ότι ήδη στην πόλη το BEV αυτοκίνητο είναι συμφέρον από κάθε άποψη.

-Το κυκλοφοριακό πρόβλημα ολοένα και εντείνεται στις μεγάλες πόλεις. Έχει ο ΣΕΑΑ καταθέσει προτάσεις;

-Το κυκλοφοριακό πρόβλημα απασχόλησε όλες τις ευρωπαϊκές πόλεις τα προηγούμενα χρόνια, σε συνδυασμό με τη ρύπανση που προκαλούν τα παλαιά οχήματα. Για παράδειγμα, το 2020 στην Ισπανία αποφασίστηκε ότι κάθε πόλη άνω των 50.000 κατοίκων πρέπει από το 2024 - 2025 να έχει μια ζώνη «χαμηλών εκπομπών», αλλά και οι δημόσιοι χώροι στάθμευσης να χρεώνουν λιγότερα τα νεότερα/καθαρότερα αυτοκίνητα.

Στην **Ελλάδα δυστυχώς συμβαίνει το αντίθετο**, καθώς ο «πράσινος δακτύλιος» αστυνομεύεται περιορισμένα, οι πολίτες διατηρούν τα παλαιά αυτοκίνητα ώστε να λύνουν το πρόβλημα των «μονών - ζυγών» και οι περιορισμοί κυκλοφορίας για τα βαρέα οχήματα άνω των 25 ετών καταργήθηκαν προ έτους.

Ο ΣΕΑΑ έχει προτείνει να θεσπιστεί ετήσιο sticker εισόδου στην πόλη, αντί των «μονών - ζυγών», κόστους 40 - 140 ευρώ, αναλόγως της αντιρρυπαντικής τεχνολογίας και σε κάθε περίπτωση τα καθόλου ευκαταφρόνητα έσοδα από τα τέλη κυκλοφορίας να αξιοποιηθούν επιτέλους προς υποστήριξη των ιδιοκτητών παλαιών οχημάτων που επιθυμούν να αντικαταστήσουν με ένα νέο.

Ο συνδυασμός κινήτρων και αντικινήτρων κυκλοφορίας για τα νεότερα και παλαιότερα οχήματα είναι αυτός που θα δώσει λύση στο πρόβλημα, που πλέον είναι

τεράστιο.

*Αναδημοσίευση από την «**Ανασκόπηση Υποδομών και Μεταφορών 2023 - itr 2023**» που συνεκδίδουν οι ιστοσελίδες yrodomes.com και metaforespess.gr.