

Οι 5 βασικοί άξονες του νομοσχεδίου για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Το ύψος των επιδοτήσεων σε ιδιώτες και επιχειρήσεις

2020/07/14 10:56 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

«Το [νομοσχέδιο για την ηλεκτροκίνηση](#) είναι ένα πράσινο νομοσχέδιο που προάγει έναν οικολογικό τρόπο μετακίνησης», δήλωσε ο υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Κωστής Χατζηδάκης, μιλώντας ενώπιον της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου της Βουλής, όπου ξεκίνησε η συζήτησή του.

Στη συνέχεια, ο ίδιος ανέλυσε τους πέντε βασικούς του άξονες ως εξής:

- 1.** Παροχή κινήτρων για την αγορά ηλεκτρικών ΙΧ, δικύκλων και ποδηλάτων που φτάνουν στο 15% της αξίας του αυτοκινήτου (με “οροφή” τα 5.500 ευρώ), το 20% της αξίας του δικύκλου και το 40% της αξίας του ποδηλάτου.
- 2.** Παροχή κινήτρων για την δημιουργία υποδομών φόρτισης, ώστε να καλυφθεί το δίκτυο των Εθνικών Οδών έως το τέλος του 2021. Όπως τόνισε ο κ. Χατζηδάκης, οι εισαγωγείς ΙΧ έχουν δεσμευθεί για 1.200 σημεία φόρτισης έως το 2021, ενώ πρωτοβουλίες θα αναλάβουν και οι Δήμοι για χωροθέτηση δημόσια προσβάσιμων φορτιστών. Σε ότι αφορά τα κτίρια, ο ίδιος τόνισε ότι προβλέπεται υποχρέωση τοποθέτησης για τα νέα, ενώ για τα παλαιά κτίρια προβλέπεται “μοντέλο” ανάλογο με αυτό που ακολουθείται για την εγκατάσταση λέβητα φυσικού αερίου στην πολυκατοικία, που δεν απαιτεί συναίνεση όλων των ιδιοκτητών.
- 3.** Ολοκληρωμένο πλαίσιο για τη λειτουργία της αγοράς της ηλεκτροκίνησης, αντί για τις αποσπασματικές ρυθμίσεις που υπήρχαν μέχρι τώρα, με σαφή τον ρόλο του ΔΕΔΔΗΕ και των υπόλοιπων φορέων. Σαφή αναφορά έκανε ο κ. Χατζηδάκης και στη Συμφωνία που υπέγραψαν 18 φορείς (εισαγωγείς ΙΧ, πάροχοι ηλεκτρικής ενέργειας κ.ά.) και στην οποία δεσμεύθηκαν ότι θα πράξουν ό,τι τους αναλογεί «για να περάσουμε από την θεωρία στην πράξη».
- 4.** Ενεργός ρόλος του Δημοσίου στις προμήθειες ηλεκτρικών αυτοκινήτων (το 25% των νέων ΙΧ που αποκτώνται θα πρέπει να είναι υποχρεωτικά ηλεκτρικά), αλλά και στην διεύθυνση ηλεκτρικών λεωφορείων στις αστικές συγκοινωνίες (με το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών να εποπτεύει το δεύτερο εγχείρημα).

5. Τέλος, κεντρικό ρόλο στο νομοσχέδιο καταλαμβάνουν τα αναπτυξιακά-φορολογικά κίνητρα για την παραγωγή φορτιστών, μπαταριών, ακόμα και ηλεκτρικών αυτοκινήτων στις λιγνιτικές περιοχές, κάτι που σηματοδοτεί ότι η κυβέρνηση ενδιαφέρεται για την παραγωγική διάσταση της ηλεκτροκίνησης.

«Δεν προάγουμε μόνο την βελτίωση των συνθηκών για το περιβάλλον, αλλά και δημιουργούμε μια νέα αγορά, έναν νέο τομέα της οικονομίας», είπε χαρακτηριστικά ο υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

«Δέχομαι ότι η πολιτική μας για την ηλεκτροκίνηση είναι ταξική γιατί πράγματι...αφορά τα ταξί», είπε χαρακτηριστικά ο κ. Χατζηδάκης, επισημαίνοντας ότι το νομοσχέδιο -μεταξύ άλλων- θεσπίζει **γενναιόδωρα κίνητρα για τη ανανέωση του γηρασμένου στόλου των ταξί.**

Διευκρίνισε ότι τα **μεταχειρισμένα ηλεκτροκίνητα ΙΧ έμειναν εκτός επιδότησης** γιατί αυτοί που έχουν ήδη αγοράσει τέτοια αυτοκίνητα έχουν υψηλά εισοδήματα.

Τέλος, εξήγησε ότι απαγορεύθηκε η εισαγωγή των παμπάλαιων μεταχειρισμένων ΙΧ τύπου Euro 1,2,3 για λόγους προστασίας του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας και επιβλήθηκε **περιβαλλοντικό τέλος 3.000 ευρώ στα μεταχειρισμένα εισαγόμενα ΙΧ Euro 4 (ηλικίας 11-12 ετών και πάνω) και 1.000 ευρώ στα εισαγόμενα ΙΧ Euro 5A (ηλικίας 8 ετών και άνω)** «επειδή τα αυτοκίνητα αυτά τα αφήνουν οι Γερμανοί, οι Βρετανοί και οι άλλοι Ευρωπαίοι -γιατί τα δικά μας ΙΧ είναι πολύ παλιότερα-, τα δίνουν μισοτιμής και στη συνέχεια στην αγορά των μεταχειρισμένων ζημιώνεται και ένας οποιοσδήποτε Έλληνας που έχει ένα αυτοκίνητο 5ετίας, 7ετίας που θέλει να πουλήσει και έχει να ανταγωνιστεί όλους αυτούς που εισάγουν μισοτιμής απέξω νοθεύοντας τον ανταγωνισμό και επιβαρύνοντας παράλληλα και το περιβάλλον».