

## **«Είμαστε υπέρ της ηλεκτροκίνησης, όμως να δούμε κατά πόσον εξυπηρετείται και προωθείται η ηλεκτροκίνηση με αυτό το ν/σ», τόνισε η Π. Πέρκα**

2020/07/15 11:01 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Η βουλευτής Φλώρινας και αναπληρώτρια τομεάρχης Μεταφορών της Κ.Ο. του ΣΥΡΙΖΑ, Θεοπίστη (Πέτη) Πέρκα τοποθετήθηκε στη Διαρκή Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου για το νομοσχέδιο «Πρώθηση της ηλεκτροκίνησης», στις 13.7.2020.

Στην τοποθέτησή της, η κα. Πέρκα τόνισε ότι η διείσδυση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων πρέπει να ξεκινάει πρώτα από τα δημόσια μέσα μεταφοράς, μετά στα εταιρικά οχήματα, όπως είναι φορτηγά και ταξί και μετά στους ιδιώτες, υποστηρίζοντας ότι «η επιδότηση για την αγορά ηλεκτρικού αυτοκινήτου, τώρα, στην εποχή που βρισκόμαστε δεν αφορά τον μέσο Έλληνα πολίτη».

### **Η τοποθέτηση της Πέτης Πέρκα στο νομοσχέδιο για την ηλεκτροκίνηση**

Η αυταρχική διαδικασία νομοθέτησης της Κυβέρνησης, που εισάγει νομοσχέδιο την Παρασκευή το βράδυ στις 23:15 και ζητάει να συζητηθεί στην αρμόδια Επιτροπή της Βουλής τη Δευτέρα πρωί, είναι απαράδεκτη και κυρίως για τους Βουλευτές της Περιφέρειας. Όταν είσαι στη Φλώρινα το Σάββατο και έχεις τη Δευτέρα νομοσχέδιο καταλαβαίνετε ότι είναι πάρα πολύ δύσκολο. Ένα είναι αυτό.

Ένα δεύτερο σχόλιο αφορά την ουσία της κοινοβουλευτικής διαδικασίας. Θέλω να πω ότι πρέπει να αντιμετωπίσετε την Αντιπολίτευση, ως αρωγό, που μπορεί να βοηθήσει και στα νομοθετήματα που φέρνετε.

Όσο πιο πολύ χρόνο έχουμε τόσο περισσότερο θα συνεισφέρουμε σε μια παραγωγική κουβέντα. Είναι λάθος να περιφρονείτε την κοινοβουλευτική διαδικασία και τον ρόλο της αντιπολίτευσης. Είπε και ο Εισηγητής της συμπολίτευσης ότι δεν θα το διαπραγματευτούμε. Να το διαπραγματευτείτε, γιατί η διαπραγμάτευση είναι προς όφελος του ελληνικού λαού.

Θα ξεκινήσω από τα θετικά, κύριε Υπουργέ. Βλέπω, για πρώτη φορά, σε νομοσχέδιο να λαμβάνεται υπόψη η δυτική Μακεδονία και η απολιγνιτοποίηση. Θεωρώ ότι είναι

ένα θετικό βήμα η παροχή κινήτρων για την προσέλκυση επενδύσεων στις λιγνιτικές περιοχές της Δυτικής Μακεδονίας και της Μεγαλόπολης για μονάδες παραγωγής φορτιστών, εξαρτημάτων, μπαταριών κλπ. Δεν μπορώ να εκτιμήσω ότι είναι και γενναίο. Αλλά, σε κάθε περίπτωση, είναι επιτακτικό να ξεκινήσετε να σκέπτεστε την Περιφέρεια της Δυτικής Μακεδονίας. Ελπίζω βέβαια ότι δεν θα χρησιμοποιηθούν τα λεφτά της απολιγνιτοποίησης για την χρηματοδότηση των 100 εκατομμύρια ευρώ για την επιδότηση της ηλεκτροκίνησης.

Συνεχίζω, λέγοντας ότι, προφανώς σε ότι αφορά στην ευρωπαϊκή πολιτική τονίζω ότι, συμφωνούμε με το στόχο της κλιματικής ουδετερότητας για το 2050.

Στηρίζουμε την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και την Ευρωπαϊκή Στρατηγική Κινητικότητας Χαμηλών Ρύπων. Επομένως, είμαστε υπέρ της ηλεκτροκίνησης.

Το θέμα είναι να δούμε κατά πόσον εξυπηρετείται και προωθείται από το νομοσχέδιο που έχετε καταθέσει.

Είπαμε και στην αρχή ότι θέλουμε να συμμετέχουμε σε όλα. Το να μας ειδοποιείτε εγκαίρως και να προετοιμαζόμαστε, νομίζω ότι, είναι προς το συμφέρον του τελικού αποτελέσματος, γιατί μπορεί να συνεισφέρουμε με τις προτάσεις μας.

Το να αυξάνεις μόνο τη ζήτηση, δηλαδή με επιδοτήσεις στα ηλεκτρικά οχήματα και να μην παίρνεις άλλα παράλληλα μέτρα, δεν είναι αποτελεσματικό. Είναι μια αποσπασματική κίνηση, η οποία δεν θα φέρει αυτό το επιθυμητό αποτέλεσμα. Και το λέω αυτό και σε σχέση με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ) που θα έπρεπε παράλληλα να προχωρούν -και δεν το βλέπουμε αυτό-, αλλά, κυρίως με την ανανέωση του γερασμένου στόλου, που όλοι πολύ καλά ξέρουμε ότι έχει αυτή η χώρα.

Σχετικά με την απαγόρευση στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα: Κοιτάξτε, η αλήθεια είναι ότι έχουμε έναν γερασμένο στόλο, από τη μια μεριά. Και από την άλλη, έχουμε μία αγορά, η οποία πρέπει να ρυθμιστεί και, βεβαίως, δεν πρέπει να γίνει με άδικο και βίαιο τρόπο. Ισχύει και για την ηλεκτροκίνηση αυτό.

Όταν, δηλαδή, τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα EURO 1, EURO 2, EURO 3, τα απαγορεύεις, αλλά, συγχρόνως, επιτρέπεις τα εγχώρια εδώ κάτι γίνεται.

Δικαίως, διαμαρτύρονται οι επαγγελματίες του χώρου, γιατί δεν μπορεί να έχεις άλλα μέτρα και άλλα σταθμά. Χώρια το ότι αυτό αντίκειται και σε ευρωπαϊκούς Κανονισμούς για την προστασία της ενιαίας εσωτερικής αγοράς και βεβαίως στο άρθρο 110 της Συνθήκης Λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. φαντάζομαι ότι, πολύ σύντομα, θα δούμε και κάποιο πρόστιμο. Δεν μπορούμε να το κατανοήσουμε και θέλουμε μια απάντηση σε αυτό. Γιατί γίνεται αυτό;

Αντίθετα, επειδή τα 100 εκατομμύρια ευρώ αντιστοιχούν σε 1.700 περίπου

αυτοκίνητα -γιατί έχει και άλλα οχήματα εντέλει-, καταλαβαίνετε κι εσείς ότι το περιβαλλοντικό αποτύπωμα του νομοσχεδίου τελικά είναι πολύ χαμηλό. Άρα στο μέρος που αφορά στην περιβαλλοντική επίπτωση από τις μεταφορές, το νομοσχέδιο δεν είναι ουσιαστικό.

Οι οδικές μεταφορές είναι πραγματικά πολύ επιβαρυντικές για το περιβάλλον αλλά η ηλεκτροκίνηση πρέπει να πάει και στα άλλα μέσα μεταφοράς.

Το νομοσχέδιο είναι ταξικά προσανατολισμένο. Η επιδότηση για την αγορά ηλεκτρικού αυτοκινήτου, τώρα, στην εποχή που βρισκόμαστε δεν αφορά τον μέσο Έλληνα πολίτη. Δεν είναι εύκολο να πάει να αγοράσει κάποιος ηλεκτρικό αυτοκίνητο. Είναι πολύ πιο ακριβά από τα συμβατικά αυτοκίνητα. Και βεβαίως, παραλείψατε να επιδοτείτε και τα μεταχειρισμένα ηλεκτρικά οχήματα.

Λέμε, λοιπόν, γιατί δεν επιδοτούνται και τα αυτοκίνητα EURO 5 και 6, με όλες τις μορφές καυσίμου, ακόμα και Euro 4 με φυσικό αέριο ή υγραέριο έτσι ώστε να αλλάξει σταδιακά το σύνολο των Ι.Χ. στην Ελλάδα με πιο νέα και λιγότερο ρυπογόνα.

Θα συμφωνήσω με την GREENPEACE και την WWF που λένε ότι για να έχουμε πραγματικά μια ολοκλήρωση του σχεδίου της ηλεκτρονίκησης, κάποια στιγμή πρέπει να πούμε ότι τα αυτοκίνητα εσωτερικής καύσης, τα Μ.Ε.Κ., θα πρέπει να σταματήσουν. Πάντα βέβαια με το απαιτούμενο χρονικό διάστημα για να προσαρμοστεί η αγορά.

Θα δοθεί το κατάλληλο μήνυμα στην αγορά επισπεύδοντας τη μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση. Όσοι διαθέτουν την οικονομική δυνατότητα θα τα αγοράσουν μόνοι τους. Έτσι οι επιδοτήσεις θα χρησιμοποιηθούν πιο δίκαια και αποδοτικά για τους πιο αδύναμους, οικονομικά.

Στο πλαίσιο της ηλεκτροκίνησης και της απανθρακοποίησης των μεταφορών, η ανανέωση του στόλου των λεωφορείων σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο.

Γι' αυτό και είναι οξύμωρο το γεγονός ότι η Κυβέρνηση ανακοινώνει με τυμπανοκρουσίες πολιτικές προώθησης της ηλεκτροκίνησης, ενώ παράλληλα, εδώ και ένα χρόνο δεν έχει κάνει το παραμικρό στην κατεύθυνση της αντικατάστασης των ρυπογόνων λεωφορείων με νέας τεχνολογίας οχήματα.

Θα θυμίσω τον διαγωνισμό για τα λεωφορεία της Θεσσαλονίκης που είχε ετοιμάσει ο ΣΥΡΙΖΑ, που προβλεπόταν 190 ηλεκτρικά λεωφορεία με δικαίωμα για άλλα 130. Δεν έχει γίνει τίποτα ένα χρόνο.

Η διείσδυση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων πρέπει να ξεκινάει πρώτα από τα δημόσια μέσα μεταφοράς, πάμε στα εταιρικά οχήματα, πάμε στις μεγάλες ομάδες,

όπως είναι φορτηγά και ταξί και μετά θα έρθουν οι ίδιοι ιδιώτες να ανανεώσουν το στόλο, εφόσον μπορούν και εφόσον τα κίνητρα είναι αρκετά.

Παράλληλα, η παροχή κινήτρων σε Φορτηγά Ιδιωτικής Χρήσης/Φορτηγά Δημόσιας Χρήσης, θα συμβάλει και στην ανάπτυξη των city logistics, τα οποία υποστηρίζουμε.

Σε ότι αφορά, επιγραμματικά, για τις πιάτσες των ταξί, θα μπορούσαμε να βάλουμε ένα ποσοστό να έχουν, τουλάχιστον, 20% των ταξί ηλεκτρικά.

Για τις θέσεις στάθμευσης για κατοίκους, έχει διορθωθεί από το κείμενο της δημόσιας διαβούλευσης, όμως θέλει και άλλη βελτίωση. Ακούστε να δείτε, είπαμε ότι σωστά να προωθηθεί η ηλεκτροκίνηση, αλλά «δεν πάμε πίσω» στις πολιτικές στάθμευσης και της διαχείριση της στάθμευσης.

Δηλαδή, οι θέσεις στάθμευσης κατοίκου είναι πολύ σοβαρό μέτρο, γιατί είπαμε ότι χρειάζεται και στρατηγικός σχεδιασμός για τις μεταφορές.

Πόσο μάλλον όταν στη διαχείριση της στάθμευσης πλέον (αλλά και στο πλαίσιο εκπόνησης «Σχέδιου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.), οι θέσεις στάθμευσης επαναφόρτισης Η/Ο θα αποτελέσουν ίσως την κρισιμότερη παράμετρο σχεδιασμού στην επιτυχία της «ορθής» διαχείρισης της στάθμευσης.

Πρέπει να εξαιρεθούν της απαγόρευσης εισαγωγών τα αυτοκίνητα ιστορικού ενδιαφέροντος, οι λεγόμενες αντίκες τα οποία κάνουν πολύ λίγα χιλιόμετρα, δεν το συζητάμε.

Επίσης, υπάρχουν εταιρείες οι οποίες παράγουν ιδιαίτερα αυτοκίνητα και χρησιμοποιούν μεταχειρισμένα αυτοκίνητα ως πρώτη ύλη και ζητούν να επιτρέπεται η εισαγωγή euco 1,2,3 ως πρώτη ύλη στην παραγωγική τους αλυσίδα και όχι για κίνηση.

Βεβαίως, δεν υπάρχει πρόβλεψη για απαγόρευση εξαγωγής των ηλεκτρικών οχημάτων που αγοράστηκαν με επιδότηση. Αυτό, νομίζω ότι μάλλον διέφυγε.

Επίσης, να τονίσω, ως συγκοινωνιολόγος, πολιτικός μηχανικός, πρώην Γραμματέας Μεταφορών και Αναπληρώτρια Τομεάρχης Μεταφορών, ότι η ηλεκτροκίνηση είναι ένα θέμα που άπτεται πάρα πολύ της κινητικότητας, και επομένως του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που θα έπρεπε να είναι το αρμόδιο Υπουργείο.

Στο νομοσχέδιο αυτό αρμόδιο Υπουργείο είναι το Υπουργείο Περιβάλλοντος (δημιουργούνται και νέες διοικητικές δομές) ενώ στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών θα τηρείται το Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης (Μ.Υ.Φ.Α.Η.).