

Πως ξεκίνησε η νέα δεκαετία στην ελληνική αγορά αυτοκινητήτου

Άρθρο του Μιχάλη Μάρκου, MBA Διευθυντικό Στέλεχος-Σύμβουλος Επιχειρήσεων & Καθηγητής Διοίκησης Επιχειρήσεων/Marketing*

Το 2020 ήταν μια ιδιαίτερη δύσκολη χρονιά (για όλον τον κόσμο) λόγω του κορονοϊού και του lock down που επιβλήθηκε και επηρέασε δραματικά τις εμπορικές δραστηριότητες πολλών τομέων στην ελληνική οικονομία.

Μέσα σε αυτό το κλίμα, η ελληνική αγορά αυτοκινητήτου δεν μπορούσε να μην επηρεαστεί από αυτές τις πρωτόγνωρες υγειονομικές καταστάσεις και το 2020 έκλεισε με πτώση -29,03%, πέφτοντας πάλι σε πενταψήφιο αριθμό ταξινομήσεων, φτάνοντας τις 80.977 πωλήσεις.

Κύριο χαρακτηριστικό της συγκεκριμένης χρονιάς ήταν η σχεδόν πλήρης κατάρρευση της αγοράς τους μήνες Μάρτιο, Απρίλιο και Μάιο με κάθετη πτώση των πωλήσεων κατά -70% (10.674 πωλήσεις το 2020 σε σχέση με 35.653 πωλήσεις το 2019), σε μια περίοδο που είναι ιδιαίτερα αυξημένες οι πωλήσεις RAC/LTR. Ενδεικτικά, τον Απρίλιο του 2020, η πτώση των πωλήσεων ήταν της τάξης του -80,2% οδηγώντας 24 εταιρείες (σε σύνολο 39) να έχουν διψήφιες(!) πωλήσεις αυτοκινητών τον συγκεκριμένο μήνα.

Με αυτά τα δεδομένα που επικράτησαν στην αγορά, είναι λογικό ότι σχεδόν όλες οι εταιρείες είχαν μείωση πωλήσεων σε σχέση με το 2019. Πιο συγκεκριμένα, οι πρώτες 10 εταιρείες του 2020, είδαν τις πωλήσεις τους να συρρικνώνονται κατά μέσο όρο -28,67% (σε σχέση με το 2019). Την μεγαλύτερη πτώση σε αυτήν την χρονιά την είχε η FIAT που είδε τις πωλήσεις της να συρρικνώνονται κατά -61,28% (από 7.319 πωλήσεις το 2020 σε 2.834 πωλήσεις το 2019). Μάλιστα είναι η πρώτη φορά από το 2005 όπου η εταιρεία βρίσκεται εκτός top-10 της ελληνικής

αγοράς, καταλαμβάνοντας την χειρότερη θέση της (13η) εδώ και 20 χρόνια. Το 2005 είχε καταλάβει την 12η θέση ενώ το 2006 είχε καταλάβει την 11η θέση. Από τότε έως και το 2019 βρισκόταν ανελλιπώς στο top 10 των πωλήσεων στην ελληνική αγορά.

Άλλη μια εταιρεία που είδε τις πωλήσεις της να μειώνονται σημαντικά το 2020 ήταν η SEAT με μείωση -48,43%, ενώ την μεγαλύτερη μείωση πωλήσεων (ποσοστιαία) σημείωσε η SMART (-95,43%).

Από αυτή την σημαντική μείωση των πωλήσεων σε σχεδόν όλες τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο, υπήρχαν μόνο 3 (τρεις) που επέδειξαν θετικό πρόσημο και κατάφεραν να αυξήσουν τις πωλήσεις τους σε σχέση με το 2019. Την μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση πωλήσεων είδε η TESLA καταφέροντας να πουλήσει 20 περισσότερα αυτοκίνητα σε σχέση με το 2019 (2 με 22 το 2020), σημειώνοντας μια αύξηση +1000%.

Η 2η εταιρεία που είδε αύξηση στις πωλήσεις της είναι η Jeep η οποία διπλασίασε τις ταξινομήσεις της (από τις 593 το 2019 έφτασε στις 912 το 2020), έχοντας μια αύξηση +53,79%, ενώ η 3η (και τελευταία) που είδε αύξηση των πωλήσεων της ήταν η LAND ROVER με 365 πωλήσεις (σε σχέση με τις 319 του 2019), συνεχίζοντας μάλιστα την ανοδική της πορεία για 9η συνεχή χρονιά (από το 2012).

Πώς έκλεισε η αγορά το 2020

Πρωταθλήτρια πωλήσεων για 8η συνεχή χρονιά αναδείχθηκε η Toyota με 10.263 αυτοκίνητα και ποσοστό 12,7% (12.581 και 11% το 2019). Στη 2η θέση τερμάτισε η Peugeot με 7.925 αυτοκίνητα και ποσοστό 9,8% (9.827 και 8,6% το 2019), με την VW να συμπληρώνει την 3η θέση με 6.890 αυτοκίνητα και ποσοστό 8,5% (9.463 και 8,3% το 2019). Τη δεκάδα συμπληρώνουν η Hyundai (5.224 πωλήσεις), η Opel (5.050 πωλήσεις), η Nissan (4.857 πωλήσεις), η Citroën (3.818 πωλήσεις), η Suzuki (3.697 πωλήσεις), η Mercedes-Benz (3.606 πωλήσεις) και η Renault

(3.251 πωλήσεις).

Στις premium μάρκες πρώτη αναδείχθηκε η Mercedes-Benz (3.606 πωλήσεις), ακολουθούμενη από την BMW (3.158 πωλήσεις), την Audi (2.697 πωλήσεις) και τη Volvo (1.467 πωλήσεις).

Αισθητά μικρότερες επιδόσεις στην πολυτελή κατηγορία σημείωσαν η Jaguar (89 πωλήσεις), η Lexus (88 πωλήσεις), ενώ η Porsche διατήρησε σχεδόν τις ίδιες πωλήσεις με το 2019 (108 vs 106). Τέλος, αξιοσημείωτο είναι ότι εν μέσω πανδημίας (και Lock Down) ταξινομήθηκαν 4 Bentley, μια Maserati και ταξινομήθηκε το πρώτο αυτοκίνητο της Cupra.

Πίνακας 1. Top-30 εταιρειών σε ταξινομήσεις στην Ελληνική Αγορά για το 2020

Πίνακας 1. Top-30 εταιρειών σε ταξινομήσεις στην Ελληνική Αγορά για το 2020

A/A	ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗΣ	ΠΩΛΗΣΕΙΣ 2020	ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ 2020	ΠΩΛΗΣΕΙΣ 2019	Δ% 2020 vs 2019
1	TOYOTA	10263	12,7%	12581	-18,42%
2	PEUGEOT	7925	9,8%	9827	-19,35%
3	VOLKSWAGEN	6890	8,5%	9463	-27,19%
4	HYUNDAI	5224	6,5%	7921	-34,05%
5	OPEL	5050	6,2%	7413	-31,88%
6	NISSAN	4857	6,0%	6322	-23,17%
7	CITROEN	3818	4,7%	6963	-45,17%
8	SUZUKI	3697	4,6%	6504	-43,16%
9	MERCEDES	3606	4,5%	4524	-20,29%
10	RENAULT	3251	4,0%	4279	-24,02%
11	SKODA	3216	4,0%	3993	-19,46%
12	BMW	3158	3,9%	3394	-6,95%
13	FIAT	2834	3,5 %	7319	-61,28%
14	FORD	2794	3,5%	3886	-28,10%
15	AUDI	2697	3,3%	4020	-32,91%
16	KIA	2410	3,0%	3215	-25,04%
17	DACIA	1634	2,0%	1834	-10,91%
18	SEAT	1621	2,0%	3143	-48,43%
19	MINI	1614	2,0%	1767	-8,66%
20	VOLVO	1476	1,8%	1851	-20,26%
21	JEEP	912	1,1%	593	53,79%
22	MITSUBISHI	443	0,5%	505	-12,28%
23	HONDA	401	0,5%	651	-38,40%
24	LAND ROVER	365	0,5%	319	14,42%
25	MAZDA	212	0,3%	324	-34,57%
26	ALFA ROMEO	194	0,2%	293	-33,79%
27	PORSCHE	106	0,1%	108	-1,85%
28	JAGUAR	89	0,1%	126	-29,37%
29	LEXUS	88	0,1%	91	-3,30%
30	SUBARU	39	-	60	-35,00%

Όσον αφορά τα δημοφιλεστέρα μοντέλα αυτοκινήτων που πουλήθηκαν το 2020, το Toyota Yaris, για ακόμα μία χρονιά, βρέθηκε στην πρώτη θέση των ταξινομήσεων καινούργιων αυτοκινήτων στην Ελλάδα. Να υπενθυμίσουμε, ότι είναι Νο1 στην Ελλάδα συνεχόμενα, από το 2013 έως το 2020. Το δημοφιλές μικρό ιαπωνικό αυτοκίνητο έφτασε το 2020 τις 4.531 ταξινομήσεις, πολύ μπροστά από το δεύτερο Nissan Qashqai (3.091). Στην τρίτη θέση τερμάτισε το Opel Corsa (2.793), ενώ το Peugeot 208 πραγματοποίησε 2.741 ταξινομήσεις, καταλαμβάνοντας την 4η θέση. Στην 5η θέση βρίσκεται το Renault Clio με 2.348 πωλήσεις, στην 6η θέση βρίσκεται το Volkswagen Polo με 1.976 ταξινομήσεις και στην 7η θέση βρίσκεται το Citroen C3 έχοντας μόλις 1 αυτοκίνητο λιγότερο από το VW Polo (1.975 ταξινομήσεις). Στις τελευταίες 3 θέσεις της δεκάδας, βρίσκονται 3 μοντέλα της Toyota (πρώτη φορά για τα ελληνικά δεδομένα να βρίσκονται 4 μοντέλα μιας εταιρείας στο top-10 των πωλήσεων), με το C-HR να καταλαμβάνει την 8η θέση (1.922 ταξινομήσεις), το Corolla την 9η θέση με 1.790 ταξινομήσεις, και το AYGO με 1.743 πωλήσεις.

Πίνακας 2. Τα πρώτα 10 μοντέλα αυτοκινήτων σε ταξινομήσεις στην Ελληνική Αγορά για το 2020

Πίνακας 2. Τα πρώτα 10 μοντέλα αυτοκινήτων σε ταξινομήσεις στην Ελληνική Αγορά για το 2020

A/A	ΜΟΝΤΕΛΟ	ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΙΣ	A/A	ΜΟΝΤΕΛΟ	ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΕΙΣ
1.	Toyota Yaris	4.531	6.	Volkswagen Polo	1.976
2.	Nissan Qashqai	3.091	7.	Citroen C3	1.975
3.	Opel Corsa	2.793	8.	Toyota C-HR	1.922
4.	Peugeot 208	2.741	9.	Toyota Corolla	1.790
5.	Renault Clio	2.348	10.	Toyota AYGO	1.743

Πηγή: www.seaa.gr

Σε θέματα αμαξώματος, το 2020, οι αγοραστές επέλεξαν την κατηγορία των SUV που απέσπασε το μεγαλύτερο κομμάτι της αγοράς με ποσοστό 45,78%. Τα μικρά απέσπασαν ένα ποσοστό 29,2% και τα μικρομεσαία ένα ποσοστό 12,2%. Τέλος, ως καύσιμο, προτιμήθηκε η βενζίνη έναντι των πετρελαίου το 2020, με το 53,17% των νέων επιβατικών που πουλήθηκαν να χρησιμοποιούν ως

καύσιμο τη βενζίνη, έναντι 65,14% το 2019. Πετρελαιοκίνητα ήταν το 27,47% των καινούργιων επιβατικών που πωλήθηκαν στη διάρκεια του 2020 από 26,6% το 2019. Αυξημένο είναι και το μερίδιο των ηλεκτρικών αυτοκινήτων μιας και πωλήθηκαν 2.135 αυτοκίνητα έναντι 480 οχημάτων το 2019 με αποτέλεσμα η αγορά να καταγράφει μια εντυπωσιακή άνοδο +344%, ενώ οι ταξινομήσεις αυτοκινήτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα, κατέγραψαν πτώση -23,7% το 2020 καθώς διατέθηκαν 1.780 αυτοκίνητα έναντι 2.333 οχημάτων το 2019.

Πίνακας 3. Ταξινομήσεις Αυτοκινήτων ανά καύσιμο για το 2020, στην Ελληνική αγορά

Πίνακας 3. Ταξινομήσεις Αυτοκινήτων ανά καύσιμο για το 2020, στην Ελληνική αγορά

Τύπος Καυσίμου/Ενέργειας	2020	2019	Δ% 2020 vs 2019
Βενζίνη	43060	74339	-42,1%
Πετρέλαιο	22251	30356	-26,7%
Υβριδικά (HEV)	11751	6601	+78,0%
Εναλλακτικής Ισχύος (APV)	1780	2333	-23,7%
Ηλεκτρικά Φορτιζόμενα (ECV)	2135	480	+344,8%

Πηγή: www.seaa.gr

Το στοίχημα της ηλεκτροκίνησης για την νέα δεκαετία

Στην αρχή της τωρινής δεκαετίας (2020-29) το μεγαλύτερο στοίχημα για τον κλάδο του αυτοκινήτου είναι η επιτυχής μετάβαση της αγοράς στην νέα εποχή της ηλεκτροκίνησης. Η ηλεκτροκίνηση (μαζί με την αυτόνομη οδήγηση) θεωρούνται τα next big things στον χώρο της αυτοκινητοβιομηχανίας. Το χαμηλότερο λειτουργικό κόστος, η οικονομία στα τέλη κυκλοφορίας, η ελευθερία κίνησης μέσα στον δακτύλιο μεγάλων πόλεων και η φιλική προς το περιβάλλον τεχνολογία στρέφουν όλο και περισσότερο τις αυτοκινητοβιομηχανίες, τα κράτη και τους καταναλωτές προς αυτή την κατεύθυνση. Βέβαια σημαντική παράμετρος προς αυτή την κατεύθυνση (για την περιοχή της Ευρώπης) είναι η πολιτική της Ε.Ε. για την κλιματική αλλαγή, που έχει θέσει ως στόχο τη δραστική μείωση των εκπομπών καυσαερίων των αυτοκινήτων έως το 2030.

Μέσα σε αυτό το μακροπεριβάλλον που έχει δημιουργηθεί, η κυβέρνηση της ΝΔ, με πρόσφατο σχέδιο για την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα, έθεσε σαν στόχο, το 2030, 1 στα 3 αυτοκίνητα που θα τίθενται σε κυκλοφορία, να είναι ηλεκτρικά. Μάλιστα με το νέο πρόγραμμα «Κινούμαι Ηλεκτρικά», η κυβέρνηση επιδοτεί (ως ένα ποσό) ιδιώτες και επιχειρήσεις για την αγορά ή την μίσθωση ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Με την έναρξη της πλατφόρμας “ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ” από τα τέλη του Αυγούστου (2020) έως και τον Φεβρουάριο (2021) οι αιτήσεις για επιδότηση ηλεκτρικού οχήματος έχουν σημειώσει αυξημένη κινητικότητα (κοντά στις 10500 αιτήσεις) και έχουν απορροφηθεί περισσότερα από 9.000.000 €. Την μερίδα του λέοντος έχουν οι αιτήσεις για τα ηλεκτρικά ποδήλατα (8000 περίπου αιτήσεις με ποσοστό 76,1%), ενώ οι αιτήσεις για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι ακόμα πολύ λίγες (700 περίπου αιτήσεις με ποσοστό 6,5%).

Στο εξωτερικό, η ηλεκτροκίνηση βρίσκεται σε πολύ καλό επίπεδο, ακολουθώντας ανοδική πορεία. Το 2020, τα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα αποτελούσαν το 11,9% των συνολικών πωλήσεων επιβατικών αυτοκινήτων σε ολόκληρη την Ε.Ε., από 5,7% το 2019. Τα ηλεκτρικά φορτιζόμενα οχήματα σημείωσαν παρόμοια αύξηση της ζήτησης πέρυσι, αντιπροσωπεύοντας το 10,5% όλων των νέων ταξινομήσεων αυτοκινήτων στην Ε.Ε., σε σύγκριση με 3,0% το προηγούμενο έτος.

Στην Ελλάδα, η ηλεκτροκίνηση -ακόμη- βρίσκεται ακόμα σε νηπιακό στάδιο. Το 2020 πουλήθηκαν 2.135 ηλεκτρικά αυτοκίνητα έναντι 480 οχημάτων το 2019 με αποτέλεσμα η αγορά να καταγράφει άνοδο +344%. Συνολικά πουλήθηκαν πάνω από 15.500 αυτοκίνητα (ηλεκτρικά και plug-in υβριδικά ηλεκτρικά μοντέλα) σε σχέση με τα 9.414 αυτοκίνητα που πουλήθηκαν το 2019 (μια αύξηση +66,41%). Η πλειονότητα όμως αυτών των πωλήσεων ήταν οι λεγόμενες εταιρικές πωλήσεις σε ποσοστό πάνω από το 70%.

Αρκετές έρευνες έχουν αναδείξει ότι το καταναλωτικό κοινό έχει ακόμα ενδοιασμούς για την αγορά κάποιου ηλεκτρικού αυτοκινήτου με κυριότερους λόγους να είναι η υψηλή τιμή των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, η μη ύπαρξη δελεαστικότερων

οικονομικών/φορολογικών κινήτρων, η έλλειψη περισσότερων διαθέσιμων μοντέλων, η περιορισμένη αυτονομία τους, και η ανύπαρκτη υποδομή φορτιστών/ταχυφορτιστών.

Για να μπορέσει να αναπτυχθεί περαιτέρω η ηλεκτροκίνηση στη χώρα μας, θα πρέπει πέρα από τις υποδομές, η πολιτεία/κράτος να προχωρήσει στη λήψη μιας σειράς επιπρόσθετων μέτρων που θα προωθήσουν την ηλεκτροκίνηση και θα δίνουν κίνητρα -όχι μόνο οικονομικά- στους πολίτες για να στραφούν σε αυτήν την τεχνολογία μέσα στην δεκαετία που διανύουμε.

Η Ανάπτυξη Δικτύου Φορτιστών σε όλη την Ελλάδα πρέπει να είναι ο πρώτος πυλώνας στήριξης για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα. Οπότε ακρογωνιαίος λίθος επιτυχίας της ηλεκτροκίνησης, είναι η ανάπτυξη ενός *effective, efficient & connected* δικτύου φορτιστών σε όλη την ελληνική επικράτεια. Η ανάπτυξη του δικτύου φορτιστών είναι το λεγόμενο *turning point* για να προωθηθεί η ηλεκτροκίνηση στην ελληνική αγορά.

Στην Ευρώπη έως ένα εκατομμύριο δημόσιοι σταθμοί φόρτισης θα χρειαστούν έως το 2024 και τρία εκατομμύρια έως το 2029 προκειμένου να μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες των ιδιοκτητών ηλεκτροκίνητων οχημάτων την στιγμή που επί του παρόντος μετά βίας ξεπερνούν τις 200.000.

Στην Ελλάδα θα πρέπει να χορηγηθούν κίνητρα εγκατάστασης και λειτουργίας φορτιστών/ταχυφορτιστών σε όλο το εθνικό δίκτυο σε ενδιαφερόμενους επιχειρηματίες ή σε φορείς των ΟΤΑ με τη μορφή επιδότησης στα πλαίσια ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών προγραμμάτων και να θεσπιστεί ειδικό τιμολόγιο παροχής ηλεκτρικής ενέργειας για τη λειτουργία τους. Θα πρέπει να υπάρξει πιο στενή συνεργασία κράτους με τις περιφέρειες και τις δημοτικές αρχές, θα πρέπει να δημιουργηθούν επαρκείς εγκαταστάσεις φορτιστών σε όλες τις πόλεις, να εγκατασταθούν ταχυφορτιστές σε όλες τις βασικές εθνικές οδικές αρτηρίες (τουλάχιστον ανά 100 χλμ), θα πρέπει να υπάρξουν σε κεντρικά/κομβικά σημεία υψηλού ενδιαφέροντος σε συνδυασμό με το δίκτυο δημόσιων μεταφορών (λιμάνια, αεροδρόμια, σταθμοί μετρό, ΚΤΕΛ, ΟΣΕ, κτλ) και να

θεσπιστούν τροποποιήσεις στον γενικό οικοδομικό κανονισμό προκειμένου οι μελλοντικοί χώροι στάθμευσης πολυκατοικιών/οικοδομημάτων να προβλέπουν ηλεκτροπαροχές φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (μοντέλο παρόμοιο με αυτό του φυσικού αερίου).

Έως και σήμερα υπάρχουν περίπου 2.000 φορτιστές και υπάρχει η δέσμευση για το τέλος του 2021 οι εθνικές οδοί, οι βασικοί οδικοί άξονες της χώρας να έχουν καλυφθεί πλήρως από φορτιστές για ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Μάλιστα, σύμφωνα με πρόσφατες εξαγγελίες, το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, προγραμματίζει για το 2021 τη χωροθέτηση 10.000 σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στην επικράτεια ενώ με τα κονδύλια του Ταμείου Ανάκαμψης θα επιδιωχθεί η εφαρμογή προγράμματος επιδότησης για αγορά και εγκατάσταση φορτιστών.

Ένας δεύτερος πυλώνας στήριξης για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης θα πρέπει να είναι η ανανέωση (απόσυρση) του κυκλοφορούντος στόλου οχημάτων (πολύ παλαιών και ρυπογόνων) του κράτους (ΟΤΑ, Υπουργεία, Βουλή, Δημόσιες Υπηρεσίες/Οργανισμοί, ΝΠΔΔ, κτλ) με ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα. Το κράτος θα πρέπει να γίνει ο μεγαλύτερος αγοραστής ηλεκτροκινήτων αυτοκινήτων αυτή την περίοδο δείχνοντας το καλό παράδειγμα προς τους πολίτες. Το τι κάνει και πως πράττει το κράτος, επηρεάζει σε πολύ μεγάλο βαθμό και το πώς θα αντιδράσει και θα δράσει ο πολίτης. Όταν βλέπει απαρχαιωμένο στόλο κυκλοφορούντων οχημάτων στις Δημόσιες Υπηρεσίες/Οργανισμούς/Υπουργεία/ΟΤΑ, πως θα πειστεί ο ίδιος να πάει να αγοράσει ένα καινούργιο ηλεκτροκίνητο αυτοκίνητο;

Το κράτος θα πρέπει:

να αγοράσει/προμηθευτεί καινούργια αυτοκίνητα πόλης, αυτοκίνητα υπηρεσιακά, αυτοκίνητα υπουργικά, αυτοκίνητα βουλευτών, αστικών/υπεραστικών συγκοινωνιών, λεωφορεία, φορτηγά, απορριματοφόρα, και οτιδήποτε άλλο τροχοφόρο και θα πρέπει να είναι ηλεκτροκίνητο.

Ένας τρίτος πυλώνας ανάπτυξης της ηλεκτροκίνησης θα πρέπει να

είναι η απόσυρση των πολύ παλαιών και ρυπογόνων αυτοκινήτων (συμπεριλαμβανόμενων των ταξί και φορτηγών). Είναι γνωστό σε όλη την ΕΕ ότι έχουμε έναν από τους γηραιότερους και πιο ρυπογόνους στόλους οχημάτων στην Ελλάδα. Ο μ.ο. ηλικίας των κυκλοφορούντων οχημάτων ξεπερνά τα 15-16 έτη, αν και στην πραγματικότητα πρέπει να είναι ακόμα μεγαλύτερος ο μ.ο. ηλικίας. Βάση τελευταίας έρευνας (ACEA) ο μέσος όρος ηλικίας των «εγχώριων» επιβατικών οχημάτων είναι, τα 15,7 χρόνια, ενώ ακόμα πιο απογοητευτική είναι η εικόνα στις υπόλοιπες κατηγορίες οχημάτων που κυκλοφορούν στους δρόμους μας (στα van είναι 18,9 χρόνια, στα φορτηγά είναι 20,9 χρόνια και στα λεωφορεία 20,4 χρόνια). Ο δε στόλος ταξί είναι κοντά στις 8.000 αυτοκίνητα και ένα μεγάλο ποσοστό του έχει μ.ο. την 15ετία.

Στην πραγματικότητα, υπάρχουν όμως πάρα πολλά (και ρυπογόνα) αυτοκίνητα 20ετίας που κυκλοφορούν στους δρόμους τα οποία αρκετά μπορεί να είναι άκρως επικίνδυνα λόγω της μηδαμινής συντήρησης τους (κυρίως λόγω της οικονομικής κρίσης). Επιπλέον το κόστος επισκευής τους είναι τις περισσότερες φορές είναι ασύμφορο μιας και η εμπορική τους απαξίωση στην αγορά των μεταχειρισμένων είναι αρκετά μεγάλη.

Η θέσπιση αντικινήτρων (πχ. με περιβαντολλογικό τέλος, με απαγόρευση κυκλοφορίας στο κέντρο των πόλεων, κοκ) για την κατοχή και χρήση παλιών (και ρυπογόνων) αυτοκινήτων θα ήταν μια σωστή κίνηση προς αυτή την κατεύθυνση. Η απόσυρση τέτοιων αυτοκινήτων θα είχε διπλό όφελος για το κράτος/πολιτεία. Πρωτίστως θα απαλλασσόταν από τέτοια ρυπογόνα και επικίνδυνα οχήματα και κατά δεύτερον λόγο, θα ανανέωνε το στόλο των κυκλοφορούντων οχημάτων με νέα μη ρυπογόνα και ασφαλή αυτοκίνητα. Με την απόσυρση παλιών αυτοκινήτων, η αγορά του αυτοκινήτου θα μπορούσε να ανακάμψει πιο σύντομα και να αυξήσει τις πωλήσεις των ηλεκτροκινήτων οχημάτων, μιας και θα ωθούσε τους καταναλωτές στην αγορά ενός καλύτερου, ασφαλέστερου, τεχνολογικά αρτιότερου και λιγότερου ρυπογόνου αυτοκινήτου.

Με πρόσφατη τροποποίηση, το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας βελτιστοποίησε κάποιες παροχές και παρέχει πλέον την δυνατότητα της αύξησης του ποσού για επιδότηση απόσυρσης ταξί, γίνεται η άρση της υποχρέωσης αγοράς ενός ηλεκτροκίνητου οχήματος στη λήξη της χρονομίσθωσης του, δίνεται αύξηση του αριθμού των επιδοτούμενων οχημάτων ανά εταιρεία, από 3 που είναι σήμερα σε 10, παρέχει την διευκόλυνση της δανειοδότησης των εταιριών για αγορά ηλεκτρικών οχημάτων με παροχή της δυνατότητας εκχώρησης της επιδότησης στην τράπεζα, και τέλος δίνεται η δυνατότητα ενίσχυσης ορισμένων κλάδων επιχειρήσεων όπως είναι οι εταιρίες ενοικίασης οχημάτων και τα ξενοδοχεία, για αγορά ηλεκτρικών ποδηλάτων.

Ένας τέταρτος πυλώνας στήριξης για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης θα πρέπει να είναι η περαιτέρω παροχή οικονομικών κίνητρων για τους ιδιώτες και επαγγελματίες που θέλουν να αγοράσουν ένα ηλεκτροκίνητο όχημα. Δυστυχώς, η κρίση την τελευταία δεκαετία επέφερε αλλαγές στις στάσεις και τις αξίες των Ελλήνων καταναλωτών, οι οποίοι έβλεπαν το αυτοκίνητο ως μέσο επίδειξης και νεοπλουτισμού. Μέσα σε αυτό το κλίμα, δόθηκε ένα γερό πλήγμα στην καταναλωτική πίστη, που ήδη βρίσκονταν σε οριακά επίπεδα αξιοπιστίας και ήταν ένα σημαντικό εργαλείο για τους καταναλωτές που ήθελαν να προβούν στην αγορά ενός νέου οχήματος αλλά δεν μπορούσαν να το αγοράσουν με μετρητά.

Πρέπει να δοθούν περαιτέρω φορολογικά και οικονομικά κίνητρα στον λιανικό/επαγγελματία πελάτη που θέλει να αγοράσει ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο. Πρέπει η πολιτεία να ενισχύσει το τραπεζικό σύστημα έτσι ώστε να μπορέσει να ξαναλειτουργήσει ο κλάδος της χρηματοδότησης του λιανικού εμπορίου, φυσικά για εκείνους τους ιδιώτες όπου τεκμηριώνεται η πιστοληπτική τους ικανότητα, επιτρέποντας παράλληλα την ανάπτυξη της αγοράς.

Ο λιανικός πελάτης (ο απλός ιδιώτης/επαγγελματίας) πρέπει να μπει στην εξίσωση της αγοράς ηλεκτρικού αυτοκινήτου, προσφέροντας του κίνητρα και φοροαπαλλαγές. Κίνητρα όπως η επιδότηση αγοράς ηλεκτροκίνητου αυτοκινήτου, η επιδότηση

αγοράς φορτιστή/ταχυφορτιστή, η απαλλαγή από κάθε είδους τέλος ή δασμό (ταξινόμησης, κυκλοφορίας, κλπ), εκτός του εισαγωγικού δασμού (όπου αυτός επιβάλλεται) και του ΦΠΑ (με προϋπόθεση να παραμείνει στην ιδιοκτησία του αγοραστή για min 5-7 έτη), η απαλλαγή από τα τέλη κυκλοφορίας, το ελεύθερο παρκάρισμα, η ελεύθερη κυκλοφορία σε δακτύλιο, η απόσυρση παλιού αυτοκινήτου είναι μερικά τα οποία θα συνεισφέρουν την τόνωση της συνολικής αγοράς αυτοκινήτου και θα κατευθύνουν τον κόσμο στην ηλεκτροκίνηση. Η λιανική πώληση πρέπει να τονωθεί ξανά για να υπάρξει ανάπτυξη στην αγορά των ηλεκτροκινήτων αυτοκινήτων.

Τέλος, ένας επιπλέον πυλώνας στήριξης για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα την δεκαετία αυτή είναι η προσέλκυση Ξένων Άμεσων Επενδύσεων ή/και οι συμπράξεις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ). Τα πρόσφατα παραδείγματα με την επένδυση της Next.e.GO Mobile SE για την δημιουργία ενός νέου εργοστασίου συναρμολόγησης ή/και κατασκευής ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων στην χώρα μας, όπως επίσης και το project της Αστυπάλαιας με την VW, δείχνουν τον δρόμο που πρέπει να ακολουθηθεί προς ένα ηλεκτροκίνητο μέλλον.

Η δεκαετία που μας πέρασε, έπληξε (λόγω οικονομικής κρίσης) την αγοραστική δύναμη των καταναλωτών, αλλά και επηρέασε την ψυχολογία τους, όσον αφορά την αγορά αυτοκινήτου. Δυστυχώς, και η καινούργια δεκαετία δεν ξεκίνησε με τους καλύτερους οιωνούς έχοντας όλη η ανθρωπότητα να αντιμετωπίσει την υγειονομική πανδημία με τον κορωνοϊό (Covid-19) που έχει βάλει σε κίνδυνο την οικονομική σταθερότητα όλου του κόσμου και έχει επηρεάσει σχεδόν όλες τις εμπορικές δραστηριότητες πολλών παραγωγικών κλάδων.

Σε αυτά τα νέα δεδομένα η διάδοση της ηλεκτροκίνησης δεν είναι απλή υπόθεση. Χρειάζεται το κράτος να σταθεί αρωγός και να αναλάβει ακόμα πιο ενεργό ρόλο, δείχνοντας τον δρόμο που πρέπει να ακολουθηθεί έτσι ώστε να υλοποιηθεί το όραμα του εξηλεκτρισμού και να κερδηθεί το στοίχημα που θέλει 1 στα 3 αυτοκίνητα το 2030 να είναι ηλεκτρικό.