

ΣΕ ΚΑΜΙΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΠΕΘΑΝΕΙ ΤΟ ΝΤΙΖΕΛ

Μέσο: REAL NEWS_DRIVE

Ημ. Έκδοσης: . . . 1/6/2019 Ημ. Αποδελτίωσης: . . 20/5/2019

Σελίδα: 30



Συνέντευξη Γιώργος Βασιλάκης

Σε καμία περίπτωση δεν έχει πεθάνει το ντίζελ

Του Θεοδωρή Τσίκα, φωτογραφίες: Φωτεινή Πίμπα

ΟΝΤΑΣ ΣΤΟ ημίνο του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων τα τελευταία (ουκ ολίγα) χρόνια, ο Γιώργος Βασιλάκης έχει βάλει τη δική του σφραγίδα στο Σύνδεσμο.

Δεν έχει να κάνει με νούμερα και πωλήσεις, αλλά κυρίως έχει να κάνει με υιοθέτηση πολιτικών που κινούνται πέρα από το «πουλάω λαμαρίνα». Πολιτικές που έχουν να επιδείξουν μια ευαισθησία στο περιβάλλον, στην ασφάλεια, στη δημόσια υγεία, σε προτάσεις που έχουν να κάνουν με την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής.

Ο ΣΕΑΑ -με τη συμβολή όλων των μελών του- έχει καταθέσει κατά καιρούς προτάσεις πρωτοποριακές που ξεφεύγουν από το στενό εμπορικό πλαίσιο και στοχεύουν σε σύγχρονες πόλεις με βιώσιμη κινητικότητα. Κι αυτό είναι αναμφισβήτητο μια μεγάλη επιτυχία.

Μοιραία λοιπόν και με βάση όλα τα παραπάνω, **μια συζήτηση με τον Γιώργο Βασιλάκη ξεκινά από τις νέες τεχνολογίες. Αυτές που παντρεύουν την αυτοκίνηση με το περιβάλλον. Με την ηλεκτροκίνηση.**

Καταρχήν πρέπει να πω ότι πιστεύω στην ηλεκτροκίνηση. Μου αρέσει και θεωρώ ότι είναι μια τεχνολογία που έχει μέλλον και η οποία δεν είναι αυτό που θα λέγαμε «φούσκα» ή «μύδα».

Αυτή τη στιγμή και με δεδομένο ότι ο μέσος όρος των ρυθμών πρέπει να πέσει, η Ευρώπη φαίνεται να την έχει περισσότερο ανάγκη από την Ελλάδα. Στη χώρα μας τα καινούργια αυτοκίνητα που πωλούνται είναι στην πλειονότητά τους μικρού κυβισμού και άρα λιγότερο ρυπογόνα.

Ωστόσο κι εδώ τη χρειαζόμαστε. Και εμείς ως Σύνδεσμος είμαστε διατεθειμένοι να δουλέψουμε σκληρά για να την εισάγουμε στην αγορά μας. Το περιβάλλον είναι αρκετά ευνοϊκό, δεδομένου ότι οι αποστάσεις που διανύουμε είναι σημαντικά μικρότερες από αυτές της Ευρώπης. Οπότε, αν τοποθετήσουμε φορτιστές σε κρίρια σημεία, η ηλεκτροκίνηση

μπορεί να αναπτυχθεί.

Να σημειώσουμε στο σημείο αυτό πως στη χώρα μας, η ρύπανση στα μεγάλα αστικά κέντρα είναι ένα τεράστιο πρόβλημα που έχει να κάνει με την ποιότητα ζωής και την υγεία γενικότερα. Στα χρόνια της κρίσης πήγαμε πολύ πίσω και αυτό πλέον έχει γίνει κατανοητό από την πολιτεία.

Άρα μήπως πρέπει να αρχίσουμε από τα αστικά κέντρα; Μήπως πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς ή στα ταξί για παράδειγμα;

Τα ταξί είναι ένας τομέας στον οποίο έχουν ληφθεί κατά καιρούς πολλές λάθος αποφάσεις. Το γεγονός ότι δεν βοηθήθηκε ο κλάδος να ανανεώσει το στόλο του, μακροπρόθεσμα θα δημιουργήσει προβλήματα: Θα δημιουργηθεί ανάγκη για μια «βίαιη»



ανανέωση του στόλου. Εκτός αν το κράτος βρει τον τρόπο μέσω επιδοτήσεων να βοηθήσει προς αυτήν την κατεύθυνση. Σε γενικές γραμμές πάντως, η ηλικία του στόλου των αυτοκινήτων είναι ένα μεγάλο πρόβλημα. Και αυτό ισχύει και για τα λεωφορεία αλλά και για τα φορτηγά, ειδικά τα βαρέα.

Αλήθεια, πώς θα μπορούσε κάποιος να φέρει την ηλεκτροκίνηση στα ταξί;

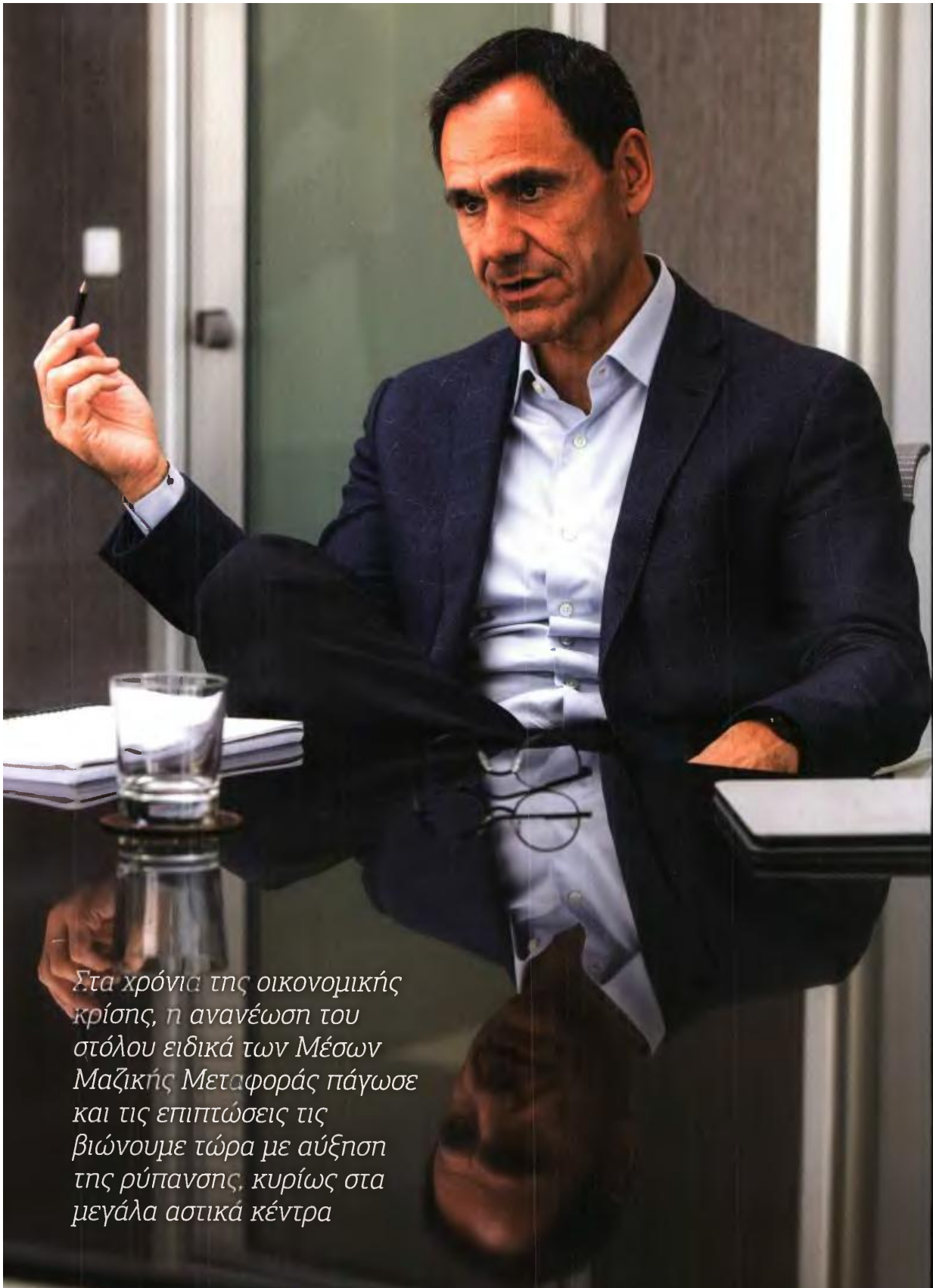
Καταρχήν με κίνητρα αντικατάστασης. Θα μπορούσε για παράδειγμα ο επαγγελματίας να απαλλαγεί από την καταβολή ΦΠΑ. Αλλά αυτό δεν φτάνει. Αν δημιουργούσαμε σε κρίρια σημεία των πόλεων σταθ-

ΣΕ ΚΑΜΙΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΠΕΘΑΝΕΙ ΤΟ ΝΤΙΖΕΛ

Μέσο: REAL NEWS_DRIVE

Ημ. Έκδοσης: . . . 1/6/2019 Ημ. Αποδελτίωσης: . . 20/5/2019

Σελίδα: 31



Στα χρόνια της οικονομικής κρίσης, η ανανέωση του στόλου ειδικά των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς πάγωσε και τις επιπτώσεις τις βιώνουμε τώρα με αύξηση της ρύπανσης, κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα

ΣΕ ΚΑΜΙΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΠΕΘΑΝΕΙ ΤΟ ΝΤΙΖΕΛ

Μέσο: REAL NEWS_DRIVE

Ημ. Έκδοσης: . . . 1/6/2019 Ημ. Αποδελτίωσης: . . 20/5/2019

Σελίδα: 32



Συνέντευξη

μούς στάθμευσης για ηλεκτροκίνητα ταξί με ταχυφοριτστές όπου θα μπορούσαν να παράκρουν μόνον αυτά, μια τέτοια κίνηση θα ήταν ένα πρόσθετο κίνητρο.

Πόσο έτοιμη είναι λοιπόν η πολιτεία να ακούσει καινοτόμες προτάσεις;

Οι ίδιοι που είναι υπεύθυνοι για τη μη ανανέωση του στόλου, οι ίδιοι είναι αυτοί που κατανόησαν το πρόβλημα και ανέθεσαν σε μια εταιρεία συμβούλων να κάνει μια μελέτη για την ανάπτυξη των μεταφορών με ορίζοντα από το 2027 έως το 2037. Η μελέτη χρηματοδοτήθηκε από την ΕΕ και ειλικρινά με εντυπωσίασε. Για παράδειγμα, μιλά για έναν πιο κεντρικό έλεγχο του τρόπου λειτουργίας των ΚΤΕΟ, για περιορισμούς στην εισαγωγή παλαιών τεχνολογίας μεταχειρισμένων, για κίνητρα και αντικίνητρα στην κυκλοφορία ρυπογόνων

όχι μόνον δεν υπήρχε αντικίνητρο για την κυκλοφορία τους, αλλά τολμώ να πω πως με τις πολιτικές που ακολουθήθηκαν όλα αυτά τα χρόνια, μάλλον κίνητρα τους έδιναν να μένουν στους δρόμους.

Υπάρχουν όμως στον πολίτη οι οικονομικές δυνατότητες να πάρει ένα καινούργιο αυτοκίνητο;

Δεν λέω ότι στα μεταχειρισμένα. Κάθε άλλο! Όμως υπάρχει διαφορά ανάμεσα σε ένα μεταχειρισμένο 4ετίας ή 5ετίας και ένα πολύ παλαιότερο. Αυτή τη στιγμή με 6.000-7.000 ευρώ παίρνεις ένα καλό μεταχειρισμένο. Αν όμως θέλεις με 1.000 ευρώ να πάρεις αυτοκίνητο... ε! αυτό, πρέπει να ξέρεις ότι είναι ρυπογόνο και δεν μπορείς να το κυκλοφορείς όπου θέλεις. Να θυμίσουμε πως το 2011 που απελευθερώθηκε η πετρελαιοκίνηση σε Αθήνα



Σε ό,τι αφορά στην πετρελαιοκίνηση περάσαμε από το ένα άκρο στο άλλο. Είναι τρελό το 50% των μεγάλων SUV που πωλούνται στην Ελλάδα να είναι βενζινοκίνητα

αυτοκινήτων, κ.τ.λ.

Αρα έχουμε μια βάση πάνω στην οποία μπορούμε να κινηθούμε και να καθορίσουμε τις επόμενες κινήσεις μας ως χώρα.

Υπάρχουν στη μελέτη προτάσεις που έχουν να κάνουν επίσης και με τον τομέα των μεταφορών. Ειδικά στα βαρέα φορτηγά, όπου το πρόβλημα είναι μεγάλο... Για συγκριτικούς εταιρειών μεταφορών, αλλά και για έξυπνα συστήματα αστικής κινητικότητας που είναι το μέλλον.

Σε κάθε περίπτωση, ελπίζουμε από εδώ και στο εξής, η πολιτεία να είναι πιο συνεργάσιμη στην ανανέωση του στόλου των αυτοκινήτων γενικότερα. Έτσι θα μπορέσουμε να βάλουμε στην κυκλοφορία αυτοκίνητα νέας τεχνολογίας, ενώ παράλληλα θα αποσύρονται σιγά σιγά τα παλαιά ρυπογόνα. Αυτοκίνητα που

και Θεσσαλονίκη, αυτό έγινε για τα μοντέλα Euro5. Αλλά στη συνέχεια ποτέ δεν τηρήθηκε αυτή η προϋπόθεση, με αποτέλεσμα να κυκλοφορούν όλοι ανεξέλεγκτα παντού.

Η πρόταση να υπάρχει μια ετήσια επιβάρυνση ανάλογα τις προδιαγραφές εκπομπών ρύπων για όσους θέλουν να μπαίνουν στον Δακτύλο γιατί «πάγωσε»;

Ήταν μια πρόταση που ο Σύνδεσμος είχε καταθέσει: Ένα πάγιο τέλος από €20-80 το χρόνο για να μπορεί κάποιος, ανάλογα με το αυτοκίνητο που έχει, να κυκλοφορεί. Θα μπορούσε να λειτουργήσει και ως ένα αρχικό αντικίνητρο για τα παλαιά αυτοκίνητα. Προφανώς «σκόνταψε» και στο πολιτικό κόστος. Σε πολλές πόλεις του εξωτερικού πάντως υφίσταται ανάλογο μέτρο.

ΣΕ ΚΑΜΙΑ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΠΕΘΑΝΕΙ ΤΟ ΝΤΙΖΕΛ

Μέσο: REAL NEWS_DRIVE

Ημ. Έκδοσης: . . . 1/6/2019 Ημ. Αποδελτίωσης: . . 20/5/2019

Σελίδα: 33



Μια και μιλάμε για ρύπους και πετρελαιοκίνηση, πώς σχολιάζετε το γεγονός ότι οι πωλήσεις ντίζελ στην Ελλάδα έχουν μειωθεί σημαντικά τον τελευταίο χρόνο; Μήπως τελικά έρχεται το τέλος του ντίζελ;
Σε καμία περίπτωση! Είχαμε φτάσει στο σημείο να πουλάμε 64% πετρέλαιο! Ύστερα ο κόσμος φοβήθηκε για διάφορους λόγους που δεν είναι της παρούσης και τώρα πλέον, αφού περάσαμε από ένα στάδιο εξορθολογισμού, έχουμε περάσει στο άλλο άκρο.

Δηλαδή, ποιο είναι αυτό;
Στην αρχή πουλούσαμε αυτοκίνητα ντίζελ στις κατηγορίες μίνι και σουπερμίνι, στα μικρά δηλαδή αυτοκίνητα. Εκεί όπου οι σύγχρονοι κινητήρες βενζίνης είναι εξίσου οικονομικοί με τους ντίζελ. Αυτό βέβαια τώρα άλλαξε. Όταν όμως λέω ότι φτάσαμε στο

άκρο, ρυπαίνει πολύ λιγότερο όταν κινείται με ένα σύγχρονο πετρελαιοκινητήρα.

Ποια είναι λοιπόν μια λογική ποσόστωση, μια λογική «μοιρασά» ανάμεσα στα βενζινοκίνητα και τα πετρελαιοκίνητα;

Θα έλεγα ότι ένα λογικό ποσοστό για την Ελλάδα είναι το 30% των αυτοκινήτων να είναι πετρελαιοκίνητα, με δεδομένο ότι στη χώρα μας έχουμε πολλά μικρού κυβισμού αυτοκίνητα που όπως είπαμε δεν είναι ανάγκη να είναι ντίζελ.

Ποιος είναι ο «μαγικός αριθμός» πωλήσεων για να μπορέσουμε να πούμε πως αρχίζουμε να βγάζουμε εκτός κυκλοφορίας τα άνω της 15ετίας αυτοκίνητα;

Το θέμα της απόσυρσης των παλαιών αυτοκινήτων δεν έχει να κάνει τόσο με τις πωλήσεις όσο με τη θέσπιση αντικινήτρων για την κυκλο-

Είναι εφικτός αυτός ο στόχος;

Είναι! Με την προϋπόθεση να υπάρξει μια πολιτική και οικονομική σταθερότητα. Η σταδιακή ανάκαμψη της αγοράς σε σχέση με τα χρόνια που ήμασταν στο ζενίθ της κρίσης, είναι ένα θετικό σημάδι.

Κλείνοντας ποιο θα ονομάζατε ως το μεγαλύτερο πρόβλημα της αγοράς αυτή τη στιγμή;

Είναι πολλά... Αλλά θα έλεγα πως χρειάζεται να μπει μια τάξη στην αγορά των μεταχειρισμένων. Να μπουν αυστηροί κανόνες που θα τηρούνται. Ως Σύνδεσμος θα μπορούσαμε να πούμε πως η εισαγωγή ποιοτικών μεταχειρισμένων Ζετίας ή 4ετίας δεν μας συμφέρει διότι λειτουργεί ανταγωνιστικά προς τα καινούργια. Αλλά προς τιμήν όλων των μελών μας, ουδείς σκέφτεται έτσι.



άλλο άκρο, λέω πως δεν είναι φυσιολογικό το 50% των πωλήσεων στα μεγάλα SUV (κατηγορίες C, D και E) να είναι βενζινοκίνητα. Αυτό δεν βγάζει νόημα.

Σε αυτό η ευθύνη βαρύνει τους κατασκευαστές που με όσα έγιναν δημιούργησαν ένα αίσθημα ανασφάλειας στον καταναλωτή και έδωσαν το δικαίωμα σε πολιτικούς να κάνουν κινήσεις πολλές φορές παράλογες.

Όπως ο αποκλεισμός αυτοκινήτων από πολλές πώλεις στην Ευρώπη;

Ναι. Κάποιοι σοβαροί έβαλαν αποκλεισμούς σε παλαιά μοντέλα Euro 4, κάτι με το οποίο προσωπικά συμφωνώ. Κάποιοι άλλοι όμως έβαλαν στο στόχαστρο όλα τα πετρελαιοκίνητα. Δηλαδή τι νόημα έχει να αποκλείσεις τα Euro 6; Όλοι ξέρουμε ότι ένα βαρύ, μεγάλο

φορτά τους -με παράλληλη θέσπιση κινήτρων για την αντικατάστασή τους. Η πολιτεία έχει κατανοήσει αυτήν την αναγκαιότητα και μένει να δούμε πως και πότε θα προχωρήσει σε πράξεις συγκεκριμένες. Από εκεί και ύστερα, θα έλεγα πως 150.000 καινούργια αυτοκίνητα το χρόνο είναι ένας εφικτός στόχος, παράλληλα με τη μείωση των πωλήσεων των παλαιών μεταχειρισμένων. Ο Έλληνας καταναλωτής πρέπει να κατανοήσει πως, αγοράζοντας μεταχειρισμένο 10ετίας, κάποια στιγμή θα βρεθεί αντιμέτωπος με τα ίδια αντικίνητρα που βρίσκεται ο ευρωπαϊός κάτοχος ενός τέτοιου αυτοκινήτου.

Και πάλι όμως τα 150.000 αυτοκίνητα είναι λίγο σχετικά με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο. Μιλάμε δηλαδή για 15 αυτοκίνητα/1.000 κατοίκους όταν ο αντίστοιχος μέσος όρος στην Ευρώπη είναι 28 αυτοκίνητα/1.000 κατοίκους.

Η αλήθεια είναι πως ο Σύνδεσμος γενικότερα και ο πρόεδρος του ειδικότερα, μιλούν όλο και πιο συχνά για θέματα που ξεφεύγουν του στενού «συντεχνιακού» πλαισίου. Οι θέσεις τους για το περιβάλλον, τη βιώσιμη κινητικότητα, τη δημόσια υγεία και την ασφάλεια στις μεταφορές θα μπορούσαν να είχαν αλλάξει σε μεγάλο βαθμό το τοπίο αν είχαν εισακουστεί. Ωστόσο και, παρά τις όποιες δυσκολίες που επικεντρώνονται κυρίως σε πολιτικές «αγκυλώσεις» (αυτό είναι δική μας διαπίστωση), το γεγονός ότι εμπνέουν σε αυτές τις θέσεις είναι προς τιμήν τους. Κάτι που πιστώνεται και στην επιμονή του συγκεκριμένου ανθρώπου που έχει αναλώσει πάρα πολλές ώρες εργασίας και ενέργεια για να αλλάξει προς το καλύτερο την εικόνα ενός οργάνου όπως ο ΣΕΑΑ. **D**