

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΛΑ΄

Τετάρτη 23 Νοεμβρίου 2016 (απόγευμα)

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 2027, 2043
2. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το Γυμνάσιο Λιβανάτων Φθιώτιδος και το 1ο Σχολείο Δεύτερης Ευκαιρίας Κορυδαλλού, σελ. 2039, 2052
3. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 2027, 2028, 2033, 2039, 2040, 2045, 2052, 2053, 2055

B. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Συζήτηση επί της αρχής του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Οκτωβρίου 2014 για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, απλοποίηση διαδικασίας αδειοδότησης και άλλες διατάξεις παροχής καυσίμων και ενέργειας και λοιπές διατάξεις», σελ. 2027 -2057

2. Κατάθεση Εκθέσεως Διαρκούς Επιτροπής:

Η Διαρκής Επιτροπή Δημόσιας Διοίκησης, Δημόσιας Τάξης και Δικαιοσύνης καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Διοικητικής Ανασυγκρότησης: «Ενιαίο Σύστημα Κινητικότητας στη Δημόσια Διοίκηση και την Τοπική Αυτοδιοίκηση, υποχρεώσεις των προσώπων που διορίζονται στις θέσεις των άρθρων 6 και 8 του ν. 4369/2016, ασυμβίβαστα και πρόληψη των περιπτώσεων σύγκρουσης συμφερόντων και άλλες διατάξεις», σελ. 2057

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ Γ. , σελ. 2047 - 2057
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ. 2027 - 2047

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

A. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ Γ. , σελ. 2052, 2053, 2055
ΖΑΡΟΥΛΙΑ Ε. , σελ. 2027
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ Χ. , σελ. 2027
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ. 2027, 2028, 2033, 2039, 2040, 2045
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ. 2027, 2039, 2040, 2052, 2055
ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ Ε. , σελ. 2039, 2040, 2052

B. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:

ΑΜΥΡΑΣ Γ. , σελ. 2042, 2043
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. του Αχ. , σελ. 2033
ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ Α. , σελ. 2056
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ Χ. , σελ. 2046
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ. 2053, 2055
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ Γ. , σελ. 2043
ΜΑΝΙΑΤΗΣ Ι. , σελ. 2037, 2040
ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ Γ. , σελ. 2048
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ Η. , σελ. 2043, 2047
ΣΑΡΙΔΗΣ Ι. , σελ. 2045
ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ Ι. , σελ. 2035
ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ Κ. , σελ. 2032, 2033, 2042
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ. 2027, 2028, 2039, 2040, 2043, 2048, 2052, 2053, 2055
ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ Ε. , σελ. 2040, 2053
ΤΖΕΛΕΠΗΣ Μ. , σελ. 2055

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

ΑΝΤΩΝΙΟΥ Μ. , σελ. 2055

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΖ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΛΑ'

Τετάρτη 23 Νοεμβρίου 2016 (απόγευμα)

Αθήνα, σήμερα στις 23 Νοεμβρίου 2016, ημέρα Τετάρτη και ώρα 17.06', συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του ΣΤ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 23-11-2016 εξουσιοδότηση του Σώματος επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προέδρου τα Πρακτικά της Α' συνεδριάσεώς του, της Τετάρτης 23 Νοεμβρίου 2016 (πρωί), σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Εναρμόνιση της νομοθεσίας με την Οδηγία 2014/17/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4ης Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με τις συμβάσεις πίστωσης για καταναλωτές για ακίνητα που προορίζονται για κατοικία και την τροποποίηση των Οδηγιών 2008/48/ΕΚ και 2013/36/ΕΕ και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1093/2010, και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Οικονομικών».

Εισερχόμαστε στη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ενσωμάτωση στην Ελληνική Νομοθεσία της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Οκτωβρίου 2014 για την ανάπτυξη Υποδομών Εναλλακτικών καυσίμων, απλοποίηση διαδικασίας, αδειοδότησης και άλλες διατάξεις πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας, και λοιπές διατάξεις».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίαση της 18ης Νοεμβρίου 2016 τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε δύο συνεδριάσεις. Στη σημερινή μας συνεδρίαση θα συζητηθεί το νομοσχέδιο επί της αρχής.

Να ξεκινήσουμε, δίνοντας τον λόγο στον εισηγητή της Πλειοψηφίας, τον κ. Κωνσταντίνο Σπαρτινό. Κύριε Σπαρτινέ, έχετε τον λόγο.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο επί της διαδικασίας.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ορίστε, κυρία Ζαρούλια, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ: Διαφωνούμε με τη διαδικασία του επείγοντος, μιας και το ζήτημα των εναλλακτικών καυσίμων είναι μεγάλης στρατηγικής, εθνικής και οικονομικής σημασίας. Θα έπρεπε να συζητηθεί στη Βουλή των Ελλήνων με την τακτική διαδικασία και κατόπιν μακροχρόνιας διαβούλευσης με όλους τους

εμπλεκόμενους φορείς.

Επίσης, θεωρούμε πως θα πρέπει να αναπτυχθεί ένα εθνικό σχέδιο στον τομέα αυτό, προκειμένου η Ελλάδα να είναι αυτάρκης σε ζητήματα ενέργειας, βλέπε κοιτάσματα υδρογονανθράκων.

Επιπροσθέτως, κυρίως δεν συμφωνούμε, διότι η ενσωμάτωση έτοιμων οδηγιών από την Ευρωπαϊκή Ένωση αντίκειται στα περί ελεύθερης αυτοδιάθεσης των εθνών και καταστρατηγεί την εθνική κυριαρχία της χώρας μας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Επιτρέψτε μου να πω, όχι μόνο απευθυνόμενος σε εσάς, αλλά σε ολόκληρο το Σώμα, ότι τα κόμματα, οι Κοινοβουλευτικές Ομάδες τοποθετήθηκαν στη Διάσκεψη των Προέδρων ως προς τον χαρακτήρα του επείγοντος του συγκεκριμένου νομοσχεδίου. Αυτό είναι το πρώτο.

Δεύτερον, το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, ενώ έχει τον χαρακτήρα του επείγοντος, χαρακτηρίστηκε ως επείγον, θα συζητηθεί στην Ολομέλεια σε δύο συνεδριάσεις, όπως είναι δηλαδή μια τακτική διαδικασία. Οφείλω να το καταθέσω αυτό στο Σώμα, για να γνωρίζετε εσείς, αλλά και για να γνωρίζουν αυτοί που μας ακούν.

Το δεύτερο όντως έχει να κάνει με τον περιορισμό των συνεδριάσεων στην αντίστοιχη επιτροπή που συζητήθηκε το νομοσχέδιο, που έγινε σε τρεις συνεδριάσεις αντί για τέσσερις, όπως είναι σε τακτική βάση. Αυτό το αναφέρω, για να καταγραφεί στα Πρακτικά. Βεβαίως, καταγράφηκε και η άποψή σας, όπως και η άποψη όλων των Κοινοβουλευτικών Ομάδων, ειδικά στη Διάσκεψη των Προέδρων, σε ό,τι αφορά τον χαρακτήρα του επείγοντος, όχι μόνο του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, αλλά και των επόμενων που θα έρθουν τις επόμενες μέρες.

ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Και η αρμόδια επιτροπή αποφάνθηκε για το χαρακτήρα του επείγοντος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ναι, έχετε δικίο. Και η επιτροπή δέχθηκε κατά πλειοψηφία τον χαρακτηρισμό του επείγοντος και τη συζήτηση του νομοσχεδίου με τον χαρακτηρισμό του επείγοντος. Δεν έχουμε καμμία διαφωνία σε αυτό.

Τον λόγο έχει ο κ. Σπαρτινός.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Μπορώ να έχω τον λόγο, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Για τι ακριβώς, κύριε Υπουργέ;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Για μια τροπολογία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Σας ακούμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα την καταθέσω, αν συμφωνούν οι εκπρόσωποι των κομμάτων. Αν δεν συμφωνούν δεν θα την καταθέσω, θα πάει σε άλλο

νομοσχέδιο. Όμως, θεωρώ ότι θα διευκολύνει πολλούς συμπολίτες μας οι οποίοι έχουν πληγεί από φυσικές καταστροφές, δηλαδή από πλημμύρες, σεισμούς και όλα τα υπόλοιπα φυσικά φαινόμενα.

Όταν εγκρίνουν και το Υπουργείο Υποδομών αλλά και το Οικονομίας και Οικονομικών τις αποζημιώσεις τους, τους ζητείται φορολογική και ασφαλιστική ενημερότητα. Είναι προφανές ότι πάρα πολλοί από αυτούς τους πολίτες, λόγω της κατάστασης, δεν μπορούν να την προσκομίσουν. Αν συμφωνούν οι εκπρόσωποι των κομμάτων -την έχω εδώ, να σας διανεμηθεί- να την καταθέσω. Αν δεν συμφωνείτε, να την πάμε σε κάποιο νομοσχέδιο

σε κανονικό άρθρο.

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Καλώς, κύριε Υπουργέ. Θα διανεμηθεί στις Κοινοβουλευτικές Ομάδες, στους εισηγητές, και θα λάβουν γνώση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Επίσης, έχω καταθέσει από χθες στην επιτροπή τις νομοτεχνικές βελτιώσεις. Τις καταθέτω και πάλι στα Πρακτικά.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστος Σπίρτζης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:



ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ



ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ «ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2014/94/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 22ας ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 2014 ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ, ΑΠΛΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ, ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»

1. Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 5 του **άρθρου 4** αντικαθίσταται ως ακολούθως: «Η από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας εγκαθίσταται κατά προτεραιότητα σε λιμένες του κεντρικού δικτύου του ΔΕΔ-Μ και σε άλλους λιμένες, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, εκτός εάν δεν υπάρχει ζήτηση και το κόστος είναι δυσανάλογο προς τα οφέλη, μεταξύ των οποίων και τα περιβαλλοντικά οφέλη».
2. Το **άρθρο 13** αναδιατυπώνεται και αντικαθίστανται ως ακολούθως:
«Οι παραχωρήσεις της χρήσης χώρων της Ζώνης Λιμένα για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων της παρ. 1 του άρθρου 2 του παρόντος νόμου διέπονται και διενεργούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 24 του ν. 2971/2001 (Α' 285), όπως ισχύουν. Για την αδειοδότηση της εκτέλεσης έργων στο πλαίσιο ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε ζώνες λιμένων εφαρμόζονται οι σχετικές διατάξεις των ν. 2971/2001 (Α' 285) και ν. 4150/2013 (Α' 102), όπως ισχύουν.»
3. Στην περ. ζ) της εσωτερικής παρ. 1 του **άρθρου 14** τα εδάφια ζη, ζθ και ζι αναριθμούνται στο ορθό ζζ, ζη και ζθ αντίστοιχα.
4. Στην περ. α) της εσωτερικής παρ. 3 του **άρθρου 15** η φράση «30 €» αντικαθίσταται με τη φράση «τριάντα (30) ευρώ».
5. Στην παράγραφο 2 του **άρθρου 21** προστίθενται στο τέλος εδάφια ως εξής:
«Για την παρακολούθηση της πληρότητας και της ισχύος των ανωτέρω στοιχείων αρμόδια είναι η Διεύθυνση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στην οποία τηρείται το μητρώο. Σε περίπτωση που διαπιστώνεται ότι τα στοιχεία του μητρώου δεν είναι ενημερωμένα ή σε ισχύ, εφαρμόζονται, κατά περίπτωση, οι διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου 18 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303) ή της παραγράφου 6 του άρθρου 18 του β.δ. 465/1970 (Α' 150) ή της παραγράφου 5 του άρθρου 26 του π.δ. 595/1984 (Α' 218), όπως αντικαθίστανται με το παρόν και ισχύουν, κατόπιν ενημέρωσης της αδειοδοτούσας αρχής από την υπηρεσία στην οποία τηρείται το μητρώο.»
6. Στην παρ. 5 του **άρθρου 21** η φράση «το Τμήμα Εγκαταστάσεων Εξυπηρέτησης Οχημάτων της Διεύθυνσης» αντικαθίσταται από τη φράση «τη Διεύθυνση».
7. Στην περ. δ) της εσωτερικής παρ. 3 του **άρθρου 25** μετά τη λέξη «πιστοποιητικά» διαγράφεται η λέξη «συμμόρφωσης».
8. Στο **άρθρο 25** μετά τη φράση «Πριν την έναρξη των εργασιών ακολουθείται η διαδικασία της παρ. 4 του άρθρου 18 των υπ' αριθμ. 1224/1981 Π.Δ. (Α' 303) ή 465/1970 Β.Δ. (Α' 150) κατά περίπτωση, όπως ισχύει» (σελ. 117) προστίθεται εδάφιο ως ακολούθως: «Σε περίπτωση κατά την οποία ζητηθούν από την αρμόδια υπηρεσία συμπληρωματικά στοιχεία, αυτά θα πρέπει να

προσκομίστούν εντός προθεσμίας δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης των ελλείψεων στον ενδιαφερόμενο, διαφορετικά η αίτηση απορρίπτεται. Κατά το ανωτέρω διάστημα θεωρείται ότι το πρατήριο συνεχίζει τη λειτουργία του με την υφιστάμενη άδεια λειτουργίας.».

- 9.** Στο άρθρο 25 μετά τη φράση «Σε περίπτωση επανυποβολής, έπειτα από σχετική έγγραφη ειδοποίηση της Υπηρεσίας εντός του διαστήματος των τριάντα (30) ημερών, η άδεια λειτουργίας εκδίδεται εντός διαστήματος δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία επανυποβολής.» (σελ. 119) προστίθεται εδάφιο ως ακολούθως: «Σε περίπτωση κατά την οποία ζητηθούν από την αρμόδια υπηρεσία συμπληρωματικά στοιχεία, αυτά θα πρέπει να προσκομίστούν εντός προθεσμίας δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία κοινοποίησης των ελλείψεων στον ενδιαφερόμενο, διαφορετικά η αίτηση απορρίπτεται. Κατά το ανωτέρω διάστημα θεωρείται ότι το πρατήριο συνεχίζει τη λειτουργία του με την υφιστάμενη άδεια λειτουργίας.».
- 10.** Στην εσωτερική παρ. Α10 του άρθρου 29 προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως εξής:
«Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται με την παράλληλη τήρηση της αρχής της επαγγελματικής ελευθερίας του άρθρου 1 του Ν.3919/2011».
- 11.** Στο έκτο εδάφιο της εσωτερικής παραγράφου Α6 του άρθρου 29, η φράση «Η Επιτροπή υποχρεούται να παραδώσει το σχέδιο πρότασης στους συναρμοδίους Υπουργούς εντός έξι (6) μηνών από τη συγκρότησή της», αντικαθίσταται με τη φράση: «Η Επιτροπή υποχρεούται να παραδώσει το σχέδιο πρότασης στους συναρμοδίους Υπουργούς εντός πέντε (5) μηνών από τη συγκρότησή της».
- 12.** Στην παράγραφο 2 των άρθρων 14 και 17, μετά το εδάφιο «Στην περίπτωση επανυποβολής έπειτα από σχετική έγγραφη ειδοποίηση της Υπηρεσίας η άδεια ίδρυσης εκδίδεται εντός διαστήματος δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία επανυποβολής.», προστίθεται εδάφιο ως εξής:
«Στην περίπτωση που το διάστημα των τριάντα (30) εργασίμων ημερών, παρέλθει, χωρίς η αδειοδοτούσα Υπηρεσία να εγκρίνει ή να απορρίψει το αίτημα, ο ενδιαφερόμενος θεωρείται ότι έχει νομίμως ιδρύσει την επιχείρηση του πρατηρίου χωρίς κανένα πρόσθετο περιορισμό. Επίσης, ο ενδιαφερόμενος, στη περίπτωση της ανωτέρω σιωπηρής έγκρισης, δύναται να ζητήσει σχετική βεβαίωση από την αδειοδοτούσα Αρχή, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 10 του ν. 3230/2004 (Α' 44).»
- 13.** Στην παράγραφο 2 των άρθρων 15 και 18, μετά το εδάφιο «Στην περίπτωση που μετά το πέρας των τριάντα (30) εργασίμων ημερών, απαιτηθεί επανυποβολή κάποιων εκ των δικαιολογητικών, η άδεια λειτουργίας εκδίδεται εντός διαστήματος δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία επανυποβολής.», προστίθεται εδάφιο ως εξής:
«Στην περίπτωση που το διάστημα των τριάντα (30) εργασίμων ημερών, παρέλθει, χωρίς η αδειοδοτούσα Υπηρεσία να εγκρίνει ή να απορρίψει το αίτημα, ο ενδιαφερόμενος θεωρείται ότι έχει νομίμως λειτουργήσει την επιχείρηση του πρατηρίου χωρίς κανένα πρόσθετο περιορισμό. Επίσης, ο ενδιαφερόμενος, στη περίπτωση της ανωτέρω σιωπηρής έγκρισης, δύναται να ζητήσει σχετική βεβαίωση από την αδειοδοτούσα Αρχή, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 10 του ν. 3230/2004 (Α' 44).»
- 14.** Στο τέλος της παραγράφου 2 των άρθρων 14, 15, 17 και 18, προστίθεται εδάφιο ως εξής:
«Στην περίπτωση σιωπηρής έγκρισης, η αδειοδοτούσα αρχή διαβιβάζει όλα τα δικαιολογητικά για έλεγχο στο Τμήμα Εγκαταστάσεων Εξυπηρέτησης Οχημάτων της Διεύθυνσης Ελέγχου Οχημάτων και Εγκαταστάσεων της Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.»

- 15.** Στην παράγραφο 2 των άρθρων 16 και 20, μετά το εδάφιο «Στην περίπτωση που μετά το πέρας των δεκαπέντε εργασίμων ημερών, απαιτηθεί επανυποβολή κάποιων εκ των δικαιολογητικών, η άδεια λειτουργίας εκδίδεται εντός διαστήματος πέντε (5) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία επανυποβολής.», προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Στην περίπτωση που το διάστημα των δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών, παρέλθει, χωρίς η αδειοδοτούσα Υπηρεσία να εγκρίνει ή να απορρίψει το αίτημα, ο ενδιαφερόμενος θεωρείται ότι έχει νομίμως λειτουργήσει την επιχείρησή του πρατηρίου χωρίς κανένα πρόσθετο περιορισμό. Επίσης, ο ενδιαφερόμενος, στη περίπτωση της ανωτέρω σιωπηρής έγκρισης, δύναται να ζητήσει σχετική βεβαίωση από την αδειοδοτούσα Αρχή, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του άρθρου 10 του ν. 3230/2004 (Α' 44).»

- 16.** Στην παράγραφο 2 των άρθρων 16 και 20, μετά το εδάφιο «Η μη έγκαιρη διεκπεραίωση εντός των παραπάνω προθεσμιών συνιστά αυτοτελές πειθαρχικό παράπτωμα κατά των υπαιτίων προϊσταμένων και υπαλλήλων, το οποίο επιφέρει πειθαρχική ποινή προστίμου ποσού αντίστοιχου αποδοχών τριών (3) μηνών.», προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Στην περίπτωση σιωπηρής έγκρισης, η αδειοδοτούσα αρχή διαβιβάζει όλα τα δικαιολογητικά για έλεγχο στο Τμήμα Εγκαταστάσεων Εξυπηρέτησης Οχημάτων της Διεύθυνσης Ελέγχου Οχημάτων και Εγκαταστάσεων της Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.»

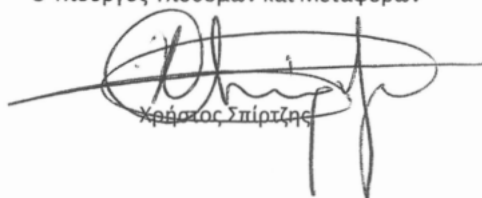
ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΣΤΗΝ ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΣΚΕΨΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 29

- 17.** Ακολούθως στην αιτιολογική έκθεση επί της παραγράφου Α10 του άρθρου 29 προστίθεται μετά το τέλος του εδαφίου, εδάφιο ως εξής: «Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου κατά τη ρητή μνεία του νομοθέτη αποβλέπουν να εφαρμόζονται παραλλήλως με την τήρηση της Συνταγματικής αρχής της επαγγελματικής ελευθερίας του άρθρου 5 του Συντάγματος και του άρθρου 1 του Ν.3919/2011».

- 18.** Ακολούθως στην αιτιολογική έκθεση επί της παραγράφου Α6 του άρθρου 29, η φράση «Ορίζεται ότι υποχρεούται να παραδώσει το σχέδιο πρότασης για έκδοση του Π.Δ/γματος εντός έξι (6) μηνών από τη συγκρότησή της,...» αντικαθίσταται με τη φράση «Ορίζεται ότι υποχρεούται να παραδώσει το σχέδιο πρότασης στους συναρμοδίους Υπουργούς εντός πέντε (5) μηνών από τη συγκρότησή της, ...».

Αθήνα 23.11.2016

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών



Χρήστος Σπυρίτζης

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Θα δώσουμε τον λόγο για τρίτη φορά στον κ. Σπαρτινό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, νομίζω πως μετά κι από την ουσιαστική συζήτηση που έγινε στις συνεδριάσεις της επιτροπής, όπως και στην ακρόαση των φορέων, όπου φάνηκε μια ευρύτατη θετική τοποθέτηση απέναντι σε αυτό το σχέδιο νόμου, αυτό, λοιπόν, το σχέδιο νόμου που σήμερα συζητάμε μπορεί να διαμορφώσει, πιστεύουμε, ένα πολύ διαφορετικό, βελτιωμένο τοπίο στην αγορά εναλλακτικών καυσίμων, στις διαδικασίες αδειοδότησης των πρατηρίων καυσίμων και μορφών ενέργειας, καθώς επίσης και σε ζητήματα που αφορούν το καθεστώς διέλευσης βαρέων επαγγελματικών οχημάτων από το περιφερειακό δίκτυο της χώρας.

Επίσης, η πολύ σημαντική πρωτοβουλία για τα επαγγελματικά δικαιώματα και την πρόσβαση στο επάγγελμα των διπλωματούχων μηχανικών έρχεται για να καλύψει ουσιαστικά ένα νομικό αλλά, θα έλεγα, και ηθικό κενό απέναντι στους αποφοίτους πολυτεχνικών σχολών που για δεκαετίες ήσαν στον αέρα.

Οι ρυθμίσεις του πρώτου κεφαλαίου του σχεδίου νόμου, αποσκοπούν στην ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Αποτελούν ενσωμάτωση της οδηγίας 2014/94, με την οποία επιχειρείται να ελαχιστοποιηθεί η εξάρτηση από το πετρέλαιο και τα συμβατικά καύσιμα, ώστε να περιοριστούν οι επιπτώσεις στο περιβάλλον από τον τομέα των μεταφορών. Μέσω της ενσωμάτωσης αυτής στην εθνική νομοθεσία καθορίζονται οι ελάχιστες προδιαγραφές για τη δημιουργία υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, περιλαμβανομένων των σημείων επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς και των σημείων ανεφοδιασμού φυσικού αερίου και υδρογόνου.

Ειδικότερα, προχωράμε σε ένα σχετικό με αυτά εθνικό πλαίσιο πολιτικής, με βάση την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και της μελλοντικής εξέλιξης της αγοράς, τη λήψη μέτρων για την επίτευξη των εθνικών σκοπών και στόχων, τη δημιουργία προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με συμπιεσμένο φυσικό αέριο και την αξιολόγηση για εγκατάσταση σημείων ανεφοδιασμού με υδροποιημένο φυσικό αέριο σε λιμάνια και σημεία ανεφοδιασμού ηλεκτρικής ενέργειας σε αεροδρόμια.

Για τις ρυθμίσεις αυτές προβλέπεται η δυνατότητα διαβούλευσης με άλλα κράτη-μέλη, ενώ λαμβάνονται υπ' όψιν οι ανάγκες των τοπικών και περιφερειακών αρχών, καθώς και οι ανάγκες όλων των μέσων μεταφοράς, για τα οποία η πρόσβαση σε εναλλακτικά καύσιμα ήταν μέχρι τώρα περιορισμένη.

Η σταδιακή αντικατάσταση των οχημάτων που κινούνται με συμβατικά καύσιμα θα συμβάλει στη μείωση της κατανάλωσης των συμβατικών υγρών καυσίμων, στη μείωση εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, καθώς και στον περιορισμό της ηχορύπανσης, αναβαθμίζοντας έτσι το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής των πολιτών.

Εξειδικεύονται μέτρα για τον εφοδιασμό με ηλεκτρική ενέργεια, υδρογόνο και φυσικό αέριο στις μεταφορές, ενώ καθορίζονται και χρονοδιαγράμματα ύπαρξης ικανού αριθμού σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού σταδιακά για το 2020, το 2025, το 2030, ανά περίπτωση.

Η ηλεκτροκίνηση ιδιαίτερα παρέχει τη δυνατότητα να αυξηθεί η ενεργειακή απόδοση των οχημάτων και συμβάλλει και αυτή στη μείωση των εκλυόμενων ρύπων, όπως του διοξειδίου του άνθρακα, που οφείλονται στις μεταφορές.

Η πολιτεία, με βάση το σχέδιο νόμου, έχει υποχρέωση να ενημερώνει τους χρήστες για τις υπάρχουσες υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, σύμφωνα με διατάξεις πιστοποίησης και επισημάνσης με ευρωπαϊκά ή εθνικά πρότυπα. Η ενημέρωση δεν περιορίζεται μόνο σε τεχνικές προδιαγραφές, αλλά επεκτείνεται και στην τιμή και στη σύγκριση των σχετικών τιμών των εναλλακτικών καυσίμων.

Υπάρχει ακόμα πρόβλεψη για μέτρα στήριξης της εναλλακτικής αγοράς, μέτρα νομοθετικά, ρυθμιστικά και διοικητικά, καθώς επίσης και κίνητρα οικονομικής φύσης, ενώ γίνεται αναφορά και στην ανάγκη ενσωμάτωσης στον δημόσιο προϋπολογισμό κονδυλίων για τη στήριξη της έρευνας και της ανάπτυξης όσον

αφορά τα εναλλακτικά καύσιμα.

Δράσεις τέτοιου προσανατολισμού έχουν ήδη ξεκινήσει από επιχειρηματικούς φορείς σε συνεργασία και με ερευνητικά ιδρύματα. Μέσω των δράσεων που προβλέπονται τόσο στον αναπτυξιακό νόμο, σχετικά με τα βιοκαύσιμα αλλά και στις εξειδικεύσεις του ΕΣΠΑ, οι δράσεις αυτές θα αποδώσουν πολύ περισσότερο μέσα σ' ένα νέο, ολοκληρωμένο, συνεκτικό, αποδοτικό και προωθητικό πλαίσιο γι' αυτά τα νέα εναλλακτικά καύσιμα, τα οποία, όπως όλοι παραδέχονται, έχουν πολύ θετική επίδραση στην αγορά, στο περιβάλλον και στην ασφάλεια των πολιτών.

Στο τελευταίο τμήμα του πρώτου κεφαλαίου προσαρμόζονται οι διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας, ώστε να επιτευχθεί η πλήρης ενσωμάτωση της οδηγίας στο νέο περιβάλλον της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων, ενώ μέσω ΚΥΑ και προεδρικών διαταγμάτων θα οριστούν επιμέρους ζητήματα, όπως όροι και προϋποθέσεις για τις άδειες άσκησης του επαγγέλματος των τεχνικών καυσίμων και οχημάτων και επέκτασης του αντικειμένου εργασιών των συνεργείων.

Ορίζεται ρητά πως οι παραχωρήσεις στις χρήσεις χώρων σε ζώνες λιμένα για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και η εκτέλεση των αναγκαίων έργων συνεχίζουν να γίνονται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία για την αδειοδότηση έργων σε οργανισμούς λιμένων.

Στον τομέα της οικονομίας μετά τις παραπάνω ρυθμίσεις αναμένεται η ενίσχυση των σχετικών κλάδων, καθώς και η ενίσχυση της απασχόλησης με τη θέσπιση νέων επαγγελματικών ειδικοτήτων στον τομέα της επισκευής και συντήρησης οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα.

Το δεύτερο κεφάλαιο κινείται σε μια λογική απλοποίησης των αδειοδοτήσεων ίδρυσης, λειτουργίας και αλλαγής δικαιούχου για τα εντός και εκτός σχεδίου πόλεως ή κατοικημένων περιοχών πρατήρια υγρών καυσίμων, υγραερίου ή μικτών πρατηρίων.

Καθορίζονται επακριβώς τα δικαιολογητικά, που είναι απαραίτητα για την αδειοδότηση μιας τέτοιας εγκατάστασης. Επιπλέον, ορίζεται αυστηρή προθεσμία για τον έλεγχο των δικαιολογητικών: τριάντα μέρες συν δεκαπέντε επιπλέον σε περίπτωση ελλείψεων. Καθορίζονται κυρώσεις σε βάρος της διοίκησης για αδικαιολόγητες καθυστερήσεις και χτες στην επιτροπή ο Υπουργός δέχθηκε προτάσεις φορέων για αυτόματη αδειοδότηση μετά τις τριάντα μέρες, αν δεν υπάρξει τοποθέτηση από τη δημόσια διοίκηση, χωρίς βέβαια αυτό να αναιρεί τις ευθύνες των δημοσίων λειτουργιών, που είναι υπεύθυνοι γι' αυτήν την καθυστέρηση. Ταυτόχρονα, καθορίζονται και λόγοι ανάκλησης ή αναστολής της άδειας, αν για οποιονδήποτε λόγο δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις, κάτω από τις οποίες η άδεια αυτή έχει χορηγηθεί.

Η απλοποίηση των διαδικασιών επιτυγχάνεται με την αντικατάσταση της αυτοψίας για την καταλληλότητα της θέσης οικοπέδου ή γηπέδου, καθώς και της απόφασης έγκρισης κυκλοφοριακής σύνδεσης των εκτός ρυμοτομικού σχεδίου πρατηρίων από υποβολή δήλωσης ιδιότης μελετητή μηχανικού, τον οποίον βαρύνει και η σχετική ευθύνη.

Μέρος της συνολικής επικαιροποίησης των απαραίτητων παραστατικών αποτελεί και η μέριμνα για την περίπτωση ύπαρξης αρχαιολογικών χώρων εντός της οριζόμενης ακτίνας εκατό μέτρων από τα πρατήρια.

Επιπλέον, επιχειρείται η περαιτέρω απεμπλοκή από συχνά αχρείαστες γραφειοκρατικές διαδικασίες με τη μετατροπή της ισχύος μιας άδειας λειτουργίας πρατηρίου υγραερίου ή μικτού από δεκαετή σε αορίστου χρόνου, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι οι έλεγχοι δεν θα λαμβάνουν χώρα.

Επίσης, δημιουργείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για πρώτη φορά ένα ψηφιακό μητρώο των λειτουργούντων πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας, στο οποίο θα περιλαμβάνονται κάθε είδους πρατήρια παροχής καυσίμων δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης για τον καλύτερο έλεγχο και την εποπτεία της αγοράς.

Έτσι, η πρωτοβουλία για τον έλεγχο περνά στη διοίκηση, η οποία μπορεί εύκολα να παρακολουθεί τα πιστοποιητικά και τον χρόνο κατά τον οποίο θα προβεί αυτεπάγγελτα σε έλεγχο.

Η ασφάλεια των πολιτών, η προστασία του δημοσίου συμφέ-

ροντος και η προστασία του περιβάλλοντος παραμένει πρώτη προτεραιότητα. Αυτό επιβεβαιώνεται και στο τρίτο κεφάλαιο του σχεδίου νόμου, το οποίο περιέχει επιμέρους ρυθμίσεις για τα πρατήρια καυσίμων και ενέργειας γενικότερα, δεδομένης της εξέλιξης της τεχνολογίας και του χρησιμοποιούμενου εξοπλισμού.

Επαναπροσδιορίζονται οι προδιαγραφές των βαλβίδων εξαερισμού, πίεσης και υποπίεσης των υπόγειων δεξαμενών. Τα όρια πίεσης βοηθούν στη μεγαλύτερη ακρίβεια και του συστήματος εισροών-εκροών, με θετικό αποτέλεσμα στην εξάλειψη του λαθρεμπορίου.

Επιτρέπεται η εγκατάσταση μεικτού διανομέα υγραερίου και υγρών καυσίμων σε μεικτά πρατήρια από το ίδιο σημείο εξυπηρέτησης, ενώ καταργείται η υποχρέωση της απόστασης πέντε μέτρων ανάμεσα στις συσκευές διανομής υγραερίου και των αντλίων βενζίνης και πετρελαίου.

Ως υπεύθυνος λειτουργίας του πρατηρίου ορίζεται ο εκμεταλλευτής ή φυσικό πρόσωπο που ορίζεται από αυτόν, με βάση συγκεκριμένες προϋποθέσεις. Η ρύθμιση αυτή είναι συνολική και ενιαία, δίνοντας τέλος στον πολυκερματισμό των διαφορετικών καθεστώτων, τσεσάδων τον αριθμό, κάτω από τα οποία λειτουργούσε ένα πρατήριο νόμιμα μέχρι σήμερα.

Επίσης, δίνεται η δυνατότητα να συνεχίσουν τη λειτουργία τους τα πρατήρια υγρών καυσίμων που λειτουργούν στα υπόγεια κτηρίων με ορόφους, εφόσον προβούν σε αλλαγές, ώστε να καλύψουν συγκεκριμένες προϋποθέσεις ασφαλείας.

Υπενθυμίζουμε πως σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις οι επιχειρήσεις αυτές θα έπρεπε να κλείσουν στο τέλος του 2017. Μιλάμε για χίλια πεντακόσια περίπου από τα πέντε χιλιάδες πρατήρια. Έπρεπε να ληφθεί μέριμνα, γιατί είναι ένα μεγάλο κομμάτι του κλάδου αυτού και δεν μπορεί κανείς να το παραγνωρίσει. Βεβαίως, οι πρόσθετες προδιαγραφές που θα πρέπει να καλύπτονται είναι αυστηρές προς το συμφέρον της δημόσιας ασφαλείας, τη διατήρηση θέσεων εργασίας και την προστασία του περιβάλλοντος.

Επίσης, οι εσωτερικές αποστάσεις ασφαλείας μπορεί να μειωθούν στα δύο μέτρα, εφόσον και πάλι πληρούνται αυστηρές πρόσθετες προϋποθέσεις με βάση διεθνή και εθνικά πρότυπα. Όταν δεν τηρούνται οι προϋποθέσεις προληπτικών και κατασταλτικών μέτρων γίνεται προφανώς ανάκληση της άδειας λειτουργίας, προσωρινά ή και οριστικά.

Τέλος, το τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο περιέχει δύο άρθρα με πολύ σημαντικές ρυθμίσεις. Το πρώτο από αυτά, το άρθρο 28, αφορά την απαγόρευση διέλευσης βαρέων οχημάτων, άνω των τριεξώνων τόνων στο οδικό δίκτυο που χρησιμοποιείται παρπλεώς των αυτοκινητοδρόμων.

Με τον τρόπο αυτόν, αποσαφηνίζονται οι διατάξεις του ν.4388/2016, ενώ παράλληλα ορίζονται οι εξαιρέσεις από την απαγόρευση, ώστε αυτή να λειτουργεί ουσιαστικά για τους λόγους για τους οποίους θεσπίζεται, δηλαδή της οδικής ασφαλείας, της αποτροπής της επιβάρυνσης και υποβάθμισης του οικιστικού περιβάλλοντος και της έντονης καταπόνησης και φθοράς του οδοστρώματος.

Ειδικά για το ζήτημα της οδικής ασφαλείας, αξίζει να σημειώσουμε πως τα ατυχήματα κατά τα έτη 2013-2015 ανέρχονταν από περίπου εντεκάμισι χιλιάδες μέχρι δώδεκα χιλιάδες τον χρόνο. Από αυτά γύρω στα επτακόσια πενήντα με οκτακόσια ήταν θανατηφόρα. Πρέπει όμως να σημειώσουμε ότι μόλις το 9% από αυτά έλαβε χώρα στους αυτοκινητόδρομους.

Σε μεγάλο ποσοστό τα ατυχήματα αυτά οφείλονται στην ταυτόχρονη διέλευση μεγάλου αριθμού βαρέων και ιδιωτικής χρήσης οχημάτων από τα οδικά δίκτυα με προδιαγραφές παρελθόντων δεκαετιών.

Τα πρόστιμα ορίζονται και αυτά από την αντικανονική χρήση του δικτύου. Θα καθοριστούν με προεδρικό διάταγμα, έως την έκδοση του οποίου θα είναι 1000 ευρώ με ταυτόχρονη κινητοποίηση του οχήματος.

Τα πρόστιμα θα κατευθυνθούν σε ΚΑΕ του προϋπολογισμού και προορίζονται για την κάλυψη των δαπανών για τη βελτίωση του οδικού δικτύου, την υλικοτεχνική υποδομή της Υπηρεσίας Οδικών Τελών και της Ελληνικής Αστυνομίας.

Τα αναλογικά δόδια είναι ένα σωστό μέτρο που πρέπει να εφαρμοστεί το συντομότερο για να ελαφρυνθούν οι μεταφορείς, όπως και τα εκπαιδευτικά προγράμματα διοδίων, όπως δεσμεύτηκε και ο ίδιος ο Υπουργός στην επιτροπή ότι θα προχωρήσει αυτή τη διαδικασία σε συνεργασία με τους συλλόγους των μεταφορέων, οι οποίοι σήμερα σχεδόν αποκλειστικά χρησιμοποιούν το παράπλευρο δίκτυο.

Είναι πολύ θετικό πως οι ρυθμίσεις που εισάγονται έχουν προκύψει μετά από διαβούλευση με όλους τους εμπλεκόμενους, ώστε το αποτέλεσμα να αντικατοπτρίζει τις δικές τους ανάγκες και απαιτήσεις.

Τέλος, στο τελευταίο άρθρο υπάρχει η δρομολόγηση ρύθμισης των επαγγελματικών δικαιωμάτων των διπλωματούχων μηχανικών. Έρχεται με το άρθρο 29 μια νομοθετική πρωτοβουλία για ενιαία διαδικασία καθορισμού της πρόσβασης στο επάγγελμα και τα επαγγελματικά δικαιώματα και για τις δεκατρείς ειδικότητες των μηχανικών που σήμερα αποφοιτούν από ελληνικές πολυτεχνικές σχολές. Η διαδικασία αυτή διέπεται από διαφάνεια και συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων μερών. Για πρώτη φορά θα καθίσουν στο ίδιο τραπέζι το Τεχνικό Επιμελητήριο, τα πανεπιστήμια-πολυτεχνεία, οι κλαδικοί σύλλογοι μηχανικών και τα συναρμόδια Υπουργεία.

Στόχος είναι η αντιμετώπιση του μεγάλου προβλήματος της πολυνομίας και η αποσαφήνιση του πλαισίου των δραστηριοτήτων των διπλωματούχων μηχανικών κατά τέτοιο τρόπο ώστε να υπηρετείται το δημόσιο συμφέρον και η ασφάλεια των κατασκευών και των υποδομών της χώρας μαζί με την κατοχύρωση του ίδιου του επαγγέλματος.

Οι ρυθμίσεις για τα επαγγελματικά δικαιώματα των μηχανικών, αλλά και για τις επιμορφώσεις των τεχνιτών που περιλαμβάνονται σε προηγούμενο άρθρο αυτού του σχεδίου νόμου, αποτελούν προσπάθειες ρύθμισης της αγοράς και όχι το αντίθετο. Σε μια φιλελεύθερη απορρύθμιση είχε οδηγήσει το γεγονός πως ταυτόχρονα θα μπορούσαμε να πούμε ότι λίγο-πολύ όλοι κάνουν τα πάντα και κάποιος δεν κάνουν τίποτα. Οι σπουδές του κάθε ανθρώπου θα πρέπει να μπορούν να του δώσουν τα εργαλεία για την εργασία του και αυτό είναι ένα πολιτικό, κοινωνικό και ηθικό ζήτημα που δεν μας αφήνει αδιάφορους και θέλουμε να το επιλύσουμε.

Τέλος, σχετικά με την τροπολογία που έφερε τώρα ο Υπουργός, νομίζω ότι είναι απόλυτα δικαιολογημένη και προτείνουμε να γίνει και αυτή αποδεκτή.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Σπαρτινό.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής. Μέχρι να ανέβει στο Βήμα ο κ. Καραμανλής, υπενθυμίζω στο Σώμα ότι με το πέρας της ομιλίας του κ. Καραμανλή λήγει και ο χρόνος δυνατότητας εγγραφής στον κατάλογο των ομιλητών.

Ορίστε, κύριε Καραμανλή.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, να ξεκινήσουμε από την τροπολογία για την οποία θέλουμε να κάνουμε μερικά σχόλια, γιατί νομίζουμε ότι χρήζει βελτίωσης. Εννοείται ότι έχουμε κάθε καλή διάθεση να βοηθήσουμε όλους τους συμπολίτες μας οι οποίοι έχουν πληγεί από φυσικές καταστροφές, όμως καλό είναι, κύριε Υπουργέ, να μας πείτε τι εννοείτε όταν λέτε «φυσικές καταστροφές». Εννοούμε μόνο τους σεισμόπληκτους; Εννοούμε τις πλημμύρες;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όλα, όλα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Καλό είναι να το διαπιστώσουμε και να το διατυπώσουμε αυτό.

Να μας πείτε τι εννοούμε όταν λέμε «στεγαστική συνδρομή». Εδώ χρειαζόμαστε μία διατύπωση. Το ίδιο και για τον χρόνο ισχύος. Λέτε ότι θα ισχύει από τη δημοσίευσή της στο Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, αλλά από τότε θα πάρει; Νομίζω ότι είναι αρκετά σημαντικό αυτό.

Επίσης, όταν μιλάμε για πιστωτικά ιδρύματα ή άλλους τρίτους, όταν λέμε να συμψηφίζονται οι οφειλές προς το δημόσιο και τα ασφαλιστικά ταμεία, το καταλαβαίνουμε αυτό και συμφωνούμε, αλλά όταν λέτε «πιστωτικά ιδρύματα ή άλλους τρίτους», νομίζω ότι αυτό μπορεί να δημιουργήσει μερικά προβλήματα. Για ποίους «άλλους τρίτους» μιλάμε; Εδώ μπορεί να υπάρχουν δύο μέρη τα οποία είναι δύο ιδιώτες οι οποίοι έχουν μία διαφορά ή μία οικονομική συναλλαγή. Αυτό νομίζω ότι πρέπει να το δούμε και θα επιφυλαχθούμε μέχρι αύριο για να σας απαντήσουμε.

Αναφορικά με το νομοσχέδιο, η συζήτηση σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την ανάγκη χρησιμοποίησης εναλλακτικών καυσίμων όλοι ξέρουμε ότι δεν είναι μία καινούργια συζήτηση. Είναι μία πολιτική που όλοι γνωρίζουμε ότι είχε ταχθεί στη στρατηγική για την Ευρώπη του 2020, όπως και σε μία πιο εξειδικευμένη μορφή στη «Λευκή Βίβλο» της Κομισιόν. Ήδη από το 2011 έχει γίνει μείνεια για την εκπόνηση ενός χάρτη πορείας για ένα ενιαίο χώρο μεταφορών στην Ευρώπη, για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών.

Σύμφωνα λοιπόν με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το πρόβλημα εντοπίζεται τόσο στην έλλειψη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων όσο και στην έλλειψη κοινών τεχνικών προδιαγραφών και αυτό ακριβώς είναι που αποτελεί και το σημαντικότερο εμπόδιο τα τελευταία χρόνια για την εισαγωγή εναλλακτικών καυσίμων, τόσο στην αγορά όσο και στην αποδοχή τέτοιων μορφών εναλλακτικών καυσίμων από τους καταναλωτές.

Η υπό ενσωμάτωση με το παρόν νομοσχέδιο οδηγία έρχεται και δίνει όντως μία λύση σε αυτό το πρόβλημα. Διασφαλίζει δηλαδή τη δημιουργία υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και την εφαρμογή κοινών τεχνικών προδιαγραφών σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Με αυτόν τον τρόπο θα διευκολυνθεί το έργο των δυνάμεων της αγοράς και θα ευνοηθεί με την παρούσα πρωτοβουλία η οικονομική ανάπτυξη στην Ευρώπη. Υπό τη λογική αυτή το νομοσχέδιο εναρμονίζει την εσωτερική μας έννομη τάξη με αυτές τις επιταγές, δηλαδή τις ευρωπαϊκές επιταγές.

Στο πρώτο κεφάλαιο οικοδομείται ένα εθνικό πλαίσιο πολιτικής για την ανάπτυξη των εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών και την υλοποίηση των σχετικών υποδομών που συμμορφώνονται με τις ευρωπαϊκές νομοθεσίες.

Στο κείμενο του νομοσχεδίου άλλωστε υπάρχουν προβλέψεις για τον εφοδιασμό με ηλεκτρική ενέργεια των μεταφορικών μέσων στο άρθρο 4, για τον εφοδιασμό με υδρογόνο στο άρθρο 5 και την πρόβλεψη στο άρθρο 6 για τον εφοδιασμό με φυσικό αέριο.

Παράλληλα, με τα άρθρα 9 έως 13, επιτυγχάνεται ο καθορισμός των ελάχιστων προδιαγραφών για τη δημιουργία υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, περιλαμβανομένων άλλωστε και σημείων επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων και των σημείων ανεφοδιασμού φυσικού αερίου τόσο του LNG όσο και του CNG και υδρογόνου. Τέλος, καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές για την επαναφόρτιση, τα σημεία ανεφοδιασμού και ο τρόπος πληροφόρησης των καταναλωτών.

Το νομοσχέδιο όμως δεν μένει απλά στην εναρμόνιση με την ευρωπαϊκή οδηγία. Κάνει και ένα βήμα παραπάνω και προχωρά σε μία προσπάθεια απλοποίησης της διαδικασίας αδειοδότησης των πρατηρίων.

Οι ρυθμίσεις αυτές καταγράφονται στο δεύτερο κεφάλαιο, στα άρθρα 14 έως 21. Κρίνονται απαραίτητες γιατί αποσκοπούν τελικά στη μείωση των διοικητικών βαρών και του διοικητικού κόστους, βοηθούν την αγορά και δημιουργούν σαφείς διαδικασίες για τη χορήγηση των αδειών.

Τελικά, κύριοι Βουλευτές, αποτελεί θετικό στοιχείο να βλέπουμε επιτέλους την Κυβέρνηση της Αριστεράς να ενστερνίζεται τις επισημάνσεις του ΟΟΣΑ σχετικά με το περιβάλλον και της άδειας εμπορίας, οι οποίες έχουν καταγραφεί στην έκθεση του ΟΟΣΑ στο τέλος του έτους 2014.

Στο τρίτο κεφάλαιο και πιο συγκεκριμένα στα άρθρα 22 ως 27, το νομοσχέδιο εισάγει μια σειρά διατάξεις με την οποία επιτυγχάνεται η αυστηροποίηση των προϋποθέσεων ασφαλείας για τη λειτουργία των πρατηρίων. Με το άρθρο 25 προβλέπεται η διατήρηση των υφιστάμενων, καθώς και η αδειοδότηση νέων πρα-

τηρίων υγρών καυσίμων που λειτουργούν σε ισόγεια κτηρίων.

Προϋπόθεση για να λειτουργούν τέτοια πρατήρια σε ισόγεια κτηρίων αποτελεί η εγκατάσταση και λειτουργία συστήματος ατμών STAGE II, μονίμου συστήματος ανίχνευσης υδρογονανθράκων, σύνταξη μελέτης και σχεδιαγράμματος από αρμόδιο μηχανικό, βάσει ευρωπαϊκών προτύπων, για αντιαεκρηκτική προστασία και νέο πιστοποιητικό πυροπροστασίας το οποίο θα ανανεώνεται ανά τριάντα έξι μήνες.

Στη συζήτηση που είχαμε με τους φορείς κατά τη χθεσινή συνεδρίαση, με ενδιαφέρον ακούσαμε τις παρατηρήσεις των Ομοσπονδιών Βενζινοπωλών και Πρατηριούχων Υγρών Καυσίμων.

Αντιλαμβανόμαστε εμείς, ως Αξιωματική Αντιπολίτευση, πλήρως τις ενστάσεις που διατύπωσαν αναφορικά με το υψηλό κόστος που θα κληθούν να καλύψουν, προκειμένου τα πρατήριά τους να πληρούν τις προδιαγραφές ασφαλείας, γιατί σε μια δύσκολη οικονομική περίοδο, σε μια περίοδο κρίσης για όλους τους επαγγελματίες, αυτό σημαίνει μια σημαντική επιβάρυνση και μάλιστα σε ένα σύντομο χρονικό διάστημα, αυτό του ενός έτους. Καταλαβαίνουμε ότι αυτό δημιουργεί προβλήματα, ακόμα και αν αφορά σε ζητήματα ασφαλείας.

Ενδεχομένως, λοιπόν, η Κυβέρνηση και το αρμόδιο Υπουργείο θα μπορούσαν να εξετάσουν κάποιες εναλλακτικές πιθανότητες ένταξης των πρατηριούχων σε προγράμματα ευρωπαϊκής χρηματοδότησης.

Στο νομοσχέδιο, όμως, έχουν εισαχθεί και άλλες δύο διατάξεις:

Το άρθρο 28 απαγορεύει την κυκλοφορία των οχημάτων άνω των τριεσήμισι τόνων στο λεγόμενο «παράπλευρο οδικό δίκτυο». Και γι' αυτό το άρθρο υπήρξαν αντιδράσεις από τους αρμόδιους φορείς, αντιδράσεις που άπτονται κυρίως του κινδύνου αύξησης του κόστους μεταφοράς. Έπειτα από πρόταση και της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, ο κύριος Υπουργός δεσμεύτηκε ότι την ερχόμενη εβδομάδα θα συναντηθεί με τα σωματεία των επαγγελματιών και με τους παραχωρησιούχους, αλλά και θα προτείνει τη δημιουργία εκπαιδευτικών προγραμμάτων για τους οδηγούς αυτούς, έτσι ώστε να μην έχουμε αύξηση του κόστους μεταφοράς.

Θα παρακολουθήσουμε, λοιπόν, με ενδιαφέρον τις εξελίξεις, που ελπίζουμε να μην μείνουν μόνον στο επίπεδο των πολιτικών δεσμεύσεων αλλά να μετεξελιχθούν και σε πράξεις.

Και περνάμε στο άρθρο 29, τη διάταξη που ρυθμίζει, δηλαδή, το επάγγελμα του μηχανικού.

Θυμίζω ότι τα επαγγελματικά δικαιώματα των μηχανικών καθορίζονται, όπως όλοι γνωρίζουμε, με τον ν.4663/1930. Έκτοτε έχουν γίνει πολλές αλλαγές στην επιστήμη του επαγγέλματος του μηχανικού και αρκετές φορές αρκετές κυβερνήσεις έκαναν προσπάθεια επανακαθορισμού των επαγγελματικών δικαιωμάτων του μηχανικού. Άλλωστε με τον ν.4254/2014 και συγκεκριμένα με την υποπαράγραφο 1γ η προηγούμενη κυβέρνηση έκανε προσπάθειες να φέρει αναγκαίες ρυθμίσεις για το επάγγελμα τόσο του πολιτικού μηχανικού όσο του αρχιτέκτονα και του τοπογράφου.

Με την αλλαγή που φέρνει το παρόν νομοσχέδιο στο άρθρο 29 η Κυβέρνηση στην ουσία καθορίζει από ποιους επιτρέπεται να ασκείται το επάγγελμα του μηχανικού. Παράλληλα αυτό που κάνει είναι να συγκροτήσει ενιαία επιτροπή επένδυσης σχεδίου πρότασης για σχέδιο προεδρικού διατάγματος, που θα ρυθμίζει συνολικά το επάγγελμα του μηχανικού και για τις δεκατρείς ειδικότητες.

Σύμφωνα με την παράγραφο 6 η επιτροπή αυτή θα πρέπει να υποβάλει την έκθεσή της στους επόμενους έξι μήνες. Χθες στην επιτροπή ο κύριος Υπουργός ανέφερε ότι θα μειώσει τον χρόνο αυτόν σε πέντε μήνες. Αναμέναμε να δούμε –και είδαμε σήμερα– τη σχετική κατάσταση της νομοτεχνικής βελτίωσης.

Με το δεδομένο, λοιπόν, της συγκρότησης αυτής της επιτροπής, καλό θα ήταν να διευκρινίσει η Κυβέρνηση ποιες είναι οι κατευθύνσεις στις οποίες θα κινηθεί αυτή η επιτροπή. Από την πλευρά μας ζητάμε κριτήρια σύγχρονα, κοινωνικά και επιστημονικά.

Όλοι γνωρίζουμε ότι ο κλάδος των μηχανικών σήμερα έχει υποστεί λόγω της κρίσης ένα τεράστιο πλήγμα με εκατοντάδες μηχανικούς να διαγράφονται από το ΤΕΕ και να μεταναστεύουν

στο εξωτερικό.

Σημειώνουμε, λοιπόν, ότι το ΤΕΕ αποτελεί έναν κρίσιμο παράγοντα για τη χαρτογράφηση και την αναγκαιότητα του επαγγελματός του μηχανικού και των επαγγελματικών δικαιωμάτων των ειδικοτήτων των μηχανικών.

Τέλος, σε ό,τι αφορά το εν λόγω άρθρο, νομίζω ότι θα πρέπει να αναφερθούμε και σε κάτι παραπάνω.

Κατά τη χθεσινή συνεδρίαση της επιτροπής νομίζω ότι ξεκίνησε μια εποικοδομητική συζήτηση αναφορικά με την εξίσωση των επαγγελματικών δικαιωμάτων του μηχανικού του πανεπιστημιακού τομέα με τους μηχανικούς είτε του τεχνολογικού τομέα είτε με τους μηχανικούς που έχουν σπουδάσει, όπως είχε πει ο κύριος Υπουργός, σε πανεπιστημιακά ιδρύματα στο εξωτερικό. Καλό είναι η Κυβέρνηση να μας πει τις σκέψεις της επί του εν λόγω θέματος ανεξάρτητα από το πού θα κινηθεί η επιτροπή. Θεωρούμε σωστό και λογικό να γνωρίζουμε όλοι τη θέση της Κυβέρνησης όχι με γενικόλογό τρόπο, αλλά συγκεκριμένα επί του θέματος της εξίσωσης των επαγγελματικών δικαιωμάτων και είμαστε και εμείς έτοιμοι να κάνουμε τις προτάσεις μας.

Κύριε Πρόεδρε, το παρόν νομοσχέδιο κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση γιατί απλά θεσπίζει το αυτονόητο. Εναρμονίζει την εσωτερική έννομη τάξη με μία ευρωπαϊκή οδηγία. Θεσπίζει διατάξεις, που αποτελούν μέρος συστάσεων του ΟΟΣΑ, ενός οργανισμού που βρέθηκε στο στόχαστρο του ΣΥΡΙΖΑ όταν ήταν αντιπολίτευση και οι συστάσεις του οποίου πολεμήθηκαν, ενώ τώρα φαίνεται ότι τρέχετε ασθμαίνοντας να υλοποιήσετε αυτές τις προτάσεις.

Και το παρόν νομοσχέδιο εισάγει προδιαγραφές ασφαλείας που ισχύουν άλλωστε και στην πλειονότητα των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Παράλληλα, η αλήθεια είναι ότι ορισμένες διατάξεις συγκέντρωσαν και αρκετές αντιδράσεις. Ο κύριος Υπουργός στη συζήτηση στην επιτροπή έδειξε να αντιλαμβάνεται αυτές τις ενστάσεις και δεσμεύτηκε ότι θα προβεί σε βελτιώσεις. Αυτό που απαιτείται είναι να δούμε αν η Κυβέρνηση θα μείνει για άλλη μια φορά, όπως μας έχει συνηθίσει, στα λόγια ή θα κάνει πράξη και θα εφαρμόσει τις δεσμεύσεις της.

Σε κάθε περίπτωση, αυτό που γίνεται σε όλους μας αντιληπτό είναι ότι η Κυβέρνηση κινείται με καθυστέρηση. Αυτό το βλέπουμε και από το παρόν νομοσχέδιο, διότι αποτελεί μία οδηγία η οποία στις 15 Νοεμβρίου ήταν η καταληκτική ημερομηνία που η Κυβέρνηση παρουσίασε το νομοσχέδιο στην επιτροπή, αλλά το βλέπουμε και σε ένα άλλο επίκαιρο θέμα των ημερών που απαιτείται των αρμοδιοτήτων του Υπουργού και αυτό έχει να κάνει με τις στάσεις εργασίας των εργαζομένων στα μέσα σταθερής τροχιάς.

Η Κυβέρνηση όφειλε, για παράδειγμα, εδώ και δύο χρόνια να έχει ολοκληρώσει το σχέδιο αναδιοργάνωσης του ΟΑΣΑ. Ένα σχέδιο το οποίο είχε ξεκινήσει να υλοποιείται από την προηγούμενη κυβέρνηση και από την προηγούμενη διοίκηση του οργανισμού. Αντ' αυτού, δυστυχώς, είδαμε την Κυβέρνηση επί δύο χρόνια να επιλέγει την απραξία και έχουμε οδηγηθεί σε μια θλιβερή κατάσταση.

Ο ελληνικός λαός, όμως, δεν έχει την πολυτέλεια να χάσει και άλλο χρόνο. Όχι, λοιπόν, και άλλος χαμένος χρόνος. Έχουμε χάσει ήδη δύο χρόνια από τα πιασμένα μας.

Κύριε Πρόεδρε, η Νέα Δημοκρατία θα ψηφίσει επί της αρχής το νομοσχέδιο και θα καταθέσει τη θέση της επί των άρθρων στην αιριανή ψηφοφορία.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Καραμανλή.

Και συνεχίζουμε, δίνοντας τον λόγο στον κ. Σαχινίδη, ειδικό αγορητή της Χρυσής Αυγής.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ο Λαϊκός Σύνδεσμος-Χρυσή Αυγή δηλώνει ότι θα καταψηφίσει το παρόν σχέδιο νόμου επί της αρχής και θα το αιτιολογήσουμε.

Δηλώνουμε την πλήρη μας αντίθεση σε οδηγίες που αποτελούν εναρμονίσεις σε ευρωπαϊκές νομοθεσίες. Και αυτό, διότι οι πολιτικές που ασκεί η Ευρωπαϊκή Ένωση στα κράτη μέλη της

δεν εξυπηρετούν τα συμφέροντα των εθνικών κρατών, αλλά αυτά του διεθνούς τραπεζικού συστήματος και των γνωστών-αγνώστων.

Επίσης, ένας ακόμα λόγος που θα καταψηφίσουμε επί της αρχής είναι ότι τα άρθρα 14 ως και 28 αποτελούν μνημονιακές υποχρεώσεις και έχουμε δηλώσει επανειλημμένα εντός της Αίθουσας του Κοινοβουλίου ότι οτιδήποτε έρχεται και είναι μνημονιακή υποχρέωση η Χρυσή Αυγή θα το καταψηφίζει.

Γίνεται αναφορά στο παρόν σχέδιο νόμου για εθνικό πλαίσιο πολιτικής. Δηλαδή, ποιο είναι; Επίσης, αναφέρεται ικανός αριθμός σημείων ανεφοδιασμού LNG. Το ήδη κορεσμένο λιμάνι του Πειραιά θα διαθέτει σταθμό, κύριε Υπουργέ; Θα υπάρξει κάποια ειδική μελέτη για το λιμάνι του Πειραιά; Και ποια είναι, αλήθεια, η άποψη της «COSCO» πάνω σε αυτό;

Καταθέτω στα Πρακτικά σχετική ερώτηση με αριθμό 247 και ημερομηνία 25-2-2015, την οποία είχε κάνει η Χρυσή Αυγή και συγκεκριμένα, ο συναγωνιστής Κούζηλος Νικόλαος, όπου έχει επισυναφθεί και η απάντηση του τότε Υπουργού κ. Δρίτσα.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ιωάννης Σαχινίδης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Άλλο ένα ερώτημα που προκύπτει είναι αν θα μειωθεί ο ενιαίος φόρος κατανάλωσης στο φυσικό αέριο. Μόνο έτσι θα μπορούσαμε να επιτύχουμε την ανάπτυξη. Με τη φορολογία στα ύψη δεν μπορούμε να ελπίζουμε και σε πάρα πολλά.

Επίσης και γι' αυτό το θέμα, καταθέτω στα Πρακτικά σχετική ερώτηση που έχει καταθέσει η Χρυσή Αυγή με αριθμό 1135 και ημερομηνία 26-3-2015, η οποία, όμως –σας ενημερώνω, κυρίες και κύριοι Βουλευτές– δεν είχε απαντηθεί από τον τότε αρμόδιο Υπουργό και δεν είναι και η μόνη.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ιωάννης Σαχινίδης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επίσης, η τρόικα πιέζει την Ελλάδα για την πώληση ΔΕΠΑ-ΔΕΣΦΑ. Οπότε, εδώ ως χώρα χάνουμε το γεωπολιτικό πλεονέκτημα ώστε να καταστεί η Ρεβυθούσα κόμβος διανομής. Και καταθέτω και γι' αυτό στα Πρακτικά, επίσης, σχετική ερώτηση την οποία έχουμε υποβάλει με αριθμό 4321 και ημερομηνία 29-3-2016.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ιωάννης Σαχινίδης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Από ό,τι αντιλαμβάνεσθε, με αυτά που φέρνεται εσείς για ψήφιση στο παρόν σχέδιο νόμου, ως Λαϊκό Κίνημα – Χρυσή Αυγή έχουμε ασχοληθεί πολύ πριν από σας.

Πρακτικά, λοιπόν, με το παρόν σχέδιο νόμου δρομολογείται η επίτευξη των στόχων της αναπτυξιακής στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης «Ευρώπη 2020», η οποία σχετίζεται με την κλιματική αλλαγή και την ενέργεια. Επιπρόσθετα, μπορούμε να πούμε ότι συνάδει και συμπληρώνει την κύρωση της Συμφωνίας των Παρισίων για την κλιματική αλλαγή, η οποία είχε συναφθεί πριν από λίγο καιρό.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τις αρχές της οδηγίας και το άρθρο 1 του παρόντος, οι νομοθέτες φαίνεται ότι επιδιώκουν να αποφύγουν τον κατακερματισμό της εσωτερικής αγοράς λόγω της ασυντόνιστης εισαγωγής εναλλακτικών καυσίμων στην αγορά. Θα μπορούσε μια τέτοια πρόθεση να χαρακτηριστεί ως θετική, αλλά δεν μπορούμε να παραβλέψουμε το γεγονός ότι είμαστε ως χώρα υποχρεωμένοι να θεσπίσουμε εθνική πολιτική σύμφωνη προς την ενωσιακή νομοθεσία. Το ενωσιακό δίκαιο για ακόμα μια φορά υπερτερεί, δυστυχώς, έναντι του εθνικού.

Οφείλουμε, επίσης, να επιστημονούμε ότι οι ρυθμίσεις αποτελούν πλήρωση μνημονιακών υποχρεώσεων, σύμφωνα με το άρθρο 3 του ν.4336/2015, σχετικά με τη Σύμβαση Οικονομικής Ενίσχυσης από τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας για την Υλοποίηση της Συμφωνίας Χρηματοδότησης, δηλαδή το τρίτο μνημόνιο.

Εκτός, όμως, του ότι αποτελεί μνημονιακή υποχρέωση, φέρ-

νετε το παρόν νομοσχέδιο κυριολεκτικά, όπως και όλα τα υπόλοιπα, την τελευταία στιγμή, τη στιγμή που εκπνέει η προθεσμία εφαρμογής της οδηγίας από τα κράτη-μέλη και κυρίως τη στιγμή που η δεύτερη αξιολόγηση δεν φαίνεται να έχει κάποιο θετικό αποτέλεσμα.

Εις ό,τι αφορά τη σημαντική ενίσχυση της δραστηριότητας του κλάδου εμπορίας καυσίμων, η οποία και αναμένεται να επέλθει με την εφαρμογή του παρόντος, ήδη από το 2009, όπως είπαμε και στις επιτροπές, περισσότερα από τρεις χιλιάδες πρατήρια ανέστειλαν τη λειτουργία τους, ενώ οι πωλήσεις στην εγχώρια αγορά καυσίμων έχουν σημειώσει κατακόρυφη πτώση. Μια τέτοια κατάσταση είναι δύσκολο να ανατραπεί και χρειάζεται ειδικός σχεδιασμός για την αντιμετώπισή της. Σίγουρα, όμως, η υπέρμετρη αύξηση της φορολογίας, οι ειδικό φόροι που έχουν επιβληθεί και οι κεφαλαιακοί έλεγχοι συντείνουν προς την αντίθετη κατεύθυνση. Με την πάροδο, λοιπόν, του χρόνου φαίνεται ξεκάθαρα και η πρόθεση των κυβερνήσεων να νομοθετούν σύμφωνα με τις επιταγές των Ευρωπαίων, αλλά και να είναι υποτακτικοί τους μέσω του συνεχούς και κατ' επανάληψη ελέγχου εφαρμογής υποτιθέμενης εθνικής πολιτικής.

Είναι πασιφανές ότι έχουμε παραδοθεί άνευ όρων στα ξένα κέντρα αποφάσεων. Είναι θέμα ζωτικής σημασίας ένα κράτος να αναπτύσσει τη δική του εθνική πολιτική στα ζητήματα τα οποία το αφορούν και για κανένα λόγο δεν θα πρέπει να υιοθετεί τις ξένες εντολές και να δίνει αναφορά στους ξένους για την πρόοδο του ως ένας κακός μαθητής τον οποίο και έχουν βάλει τιμωρία.

Γίνεται αναφορά στο παρόν σχέδιο νόμου στην ηλεκτροκίνηση, η οποία σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως αναφέραμε πάλι στις επιτροπές, αναπτύσσεται ραγδαία. Στην Ελλάδα, όμως, τα στοιχεία δεν είναι τόσο ενθαρρυντικά. Μόλις το 2011 εγκαταστάθηκαν οι πρώτοι φορτιστές ηλεκτρικών αυτοκινήτων, ενώ το 2013 ξεκίνησαν οι πωλήσεις των ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Ωστόσο, ακόμα δεν είναι ευρέως γνωστοί ποιοι από τους σταθμούς φόρτισης είναι δημόσια προσβάσιμοι ή είναι ιδιωτικής χρήσης, ούτε τα τεχνικά χαρακτηριστικά τους, η εγκατεστημένη ισχύς, ο χρόνος φόρτισης και πολλά άλλα.

Συνεπώς είναι σημαντικό να υπάρξει μια οργάνωση, μια χαρτογράφηση, αν θέλετε, αυτών των στοιχείων, όπως επίσης και συνεργασία σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο για την υλοποίηση του εφοδιασμού με ηλεκτρική ενέργεια στον τομέα των μεταφορών. Σε αυτή την κατεύθυνση θα συμβάλουν καθοριστικά οι τομείς της έρευνας, της τεχνολογίας και της καινοτομίας, ενώ θέλουμε να πιστεύουμε ότι θα υπάρξουν περιβαλλοντικά, ενεργειακά και αναπτυξιακά οφέλη.

Ιδιαίτερα σημαντική, όμως, για μας θα είναι η συμβολή της επιχειρηματικότητας της ελληνικής αυτοκινητοβιομηχανίας, ένα θέμα το οποίο οι Βουλευτές της Χρυσής Αυγής έχουμε θέξει κατ' επανάληψη. Δυστυχώς, όμως, η Ευρωπαϊκή Ένωση θέτει μόνο εμπόδια σε κάθε επιχειρηματική απόπειρα που θα μπορούσε να οδηγήσει στην οικονομική ανάπτυξη και ανεξαρτησία της χώρας μας.

Πρέπει να σημειώσουμε επίσης ότι θεωρούμε αυτονόητη την υποχρέωση της πολιτείας ότι πρέπει να ενημερώνει τους χρήστες σχετικά με τις τιμές, τη γεωγραφική τοποθεσία των δημοσίων προσβάσιμων σημείων ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης εναλλακτικών καυσίμων.

Εδώ δίνεται η δυνατότητα παροχής εναλλακτικών καυσίμων σε τροχοφόρα οχήματα. Η Ελλάδα παράγει ήδη βιοκαύσιμα, τα οποία, όμως, δεν μπορούσαν να διατεθούν σε τροχοφόρα οχήματα και η χρήση τους ήταν περιορισμένη, με ανάλογο περιορισμό και στην παραγωγή και την απώλεια θέσεων εργασίας, τόσο στη βιομηχανία βιοκαυσίμων όσο και στους συνεργαζόμενους κλάδους, όπως στην καλλιέργεια ενεργειακών φυτών, τη συλλογή κ.λπ..

Επίσης, στο άρθρο 11 ορίζεται ότι θα καθοριστούν σε λιμένες και τουριστικές μαρίνες χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, πρατηρίων εφοδιασμού υγρών καυσίμων, υγραερίου, υγροποιημένου φυσικού αερίου, το γνωστό LNG, καθώς και η από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας και από πλώτα μέσα.

Το Κεφάλαιο Β' περιλαμβάνει την απλοποίηση της διαδικασίας

χορήγησης αδειάς, ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων και πρατηρίου υγραερίου ή μεικτού πρατηρίου, καθώς και τη διαδικασία αλλαγής δικαιούχου αδειάς λειτουργίας των παραπάνω πρατηρίων. Σύμφωνα, λοιπόν, με τις διατάξεις από τα άρθρα 14 έως 20, εμπεριέχονται τα εξής:

Θεσπίζεται μέγιστος χρόνος αδειοδότησης τριάντα εργάσιμων ημερών για τη χορήγηση αδειάς ίδρυσης, υπό την υποβολή πλήρους φακέλου δικαιολογητικών. Θεσπίζεται σωπητήρ έγκριση, σύμφωνα με την οποία εάν παρέλθει το διάστημα των τριάντα ημερών χωρίς η αδειοδοτούσα αρχή και υπηρεσία να εγκρίνει ή να απορρίψει το αίτημα, ο ενδιαφερόμενος να θεωρείται ότι νομίμως έχει ιδρύσει την επιχείρηση του πρατηρίου, χωρίς κανένα πρόσθετο περιορισμό.

Επίσης, καταργείται η αυτοψία καταλληλότητας θέσης οικοπέδου που διενεργείται από τις αρμόδιες υπηρεσίες μεταφορών και επικοινωνιών και αντικαθίσταται με την υποβολή υπεύθυνης δήλωσης του ιδιώτη μελετητή μηχανικού του υπό αδειοδότηση πρατηρίου.

Η κατάργηση, λοιπόν, της αυτοψίας δεν είναι θέμα διοικητικού βάρους. Κατ' αυτόν τον τρόπο διασφαλιζόταν η αντικειμενικότητα και περιοριζόταν η αυθαιρεσία, όσο αυτό βέβαια ήταν δυνατό. Είναι, όμως, δυνατόν να αντικαθίσταται από μια απλή βεβαίωση μηχανικού; Δεδομένης της οικτρής κατάστασης, στην οποία έχουν περιέλθει οι μηχανικοί, δεν θα είναι καθόλου δύσκολο να βρεθούν ορισμένοι οι οποίοι θα δώσουν ψευδείς βεβαιώσεις.

Προβλέπονται, βεβαίως, ποινικά και πειθαρχικά μέτρα για τους παραβάτες, αλλά η ελεγκτική διαδικασία για την πιστοποίηση της παράβασης άποψή μας είναι ότι δεν είναι επαρκής. Ακόμη και κατόπιν των νομοτεχνικών βελτιώσεων, η σωπητήρ έγκριση παραμένει σε ισχύ και ο έλεγχος αναμένεται να διενεργηθεί από το Τμήμα Εγκαταστάσεων και Εξυπηρέτησης Οχημάτων της Διεύθυνσης Ελέγχου Οχημάτων και Εγκαταστάσεων της Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, σε δεύτερο φυσικά επίπεδο. Ακόμα, όμως, και έτσι, δεν υπάρχει καμμία διοικητική ελάφρυνση, πέρα από την αποσίωση παράνομων αδειών λειτουργίας.

Μέχρι τώρα αντιμετωπίζαμε αυτήν την παθολογία του υπέρμετρου γραφειοκρατικού συστήματος, αλλά από εδώ και πέρα περνάμε στο άλλο άκρο, όπου θα δίδονταν σωρηδόν εγκρίσεις και άδειες λειτουργίας ουσιαστικά χωρίς έλεγχο.

Εις ό,τι αφορά το άρθρο 16, κατά το οποίο ο αιτών την άδεια λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων δεν θα πρέπει να έχει καταδικαστεί την τελευταία οκταετία για νοθεία ή λαθρεμπόριο καυσίμων, σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφέρουμε ότι η αναπισσόμενη αγορά της υγραεριοκίνησης έχει βρεθεί στο έλεος, δυστυχώς, του λαθρεμπορίου, με τα διαφυγόντα κέρδη για το δημόσιο να υπολογίζονται σε περίπου 13 εκατομμύρια ευρώ ετησίως.

Το λαθρεμπόριο και η διακίνηση νοθευμένων καυσίμων στην αγορά και στον κρατικό μηχανισμό αποτελούν τα ισχυρότερα κυκλώματα διαπλοκής, με μακροχρόνια δράση και ανυπολόγιστες επιπτώσεις στην οικονομία, στην εθνική ασφάλεια, στο περιβάλλον και τη δημόσια υγεία. Συνεπώς, το εν λόγω μέτρο, σε συνδυασμό και με τη λήψη μέτρων, θα πρέπει να δράσει προς την αυστηροποίηση του νομοθετικού πλαισίου, ούτως ώστε να παταχθούν μια και καλή όλα αυτά τα κυκλώματα.

Διατηρούμε κάποιες επιφυλάξεις για το άρθρο 21 και εις ό,τι αφορά το ψηφιακό μητρώο πρατηρίων, αναφορικά με τα στοιχεία που θα περιλαμβάνει και τη διασφάλισή τους. Προβλέπεται διασύνδεση με τα αντίστοιχα μητρώα που υπάρχουν στις λοιπές εμπλεκόμενες υπηρεσίες, αλλά τίθεται το ζήτημα της συνοχής και της διαλειτουργικότητας μεταξύ των συστημάτων.

Επίσης, ένα άλλο θέμα το οποίο χρήζει ιδιαίτερης επισήμανσης, είναι η αδειοδότηση νέων πρατηρίων σε ισόγεια πολυκατοικιών και κυρίως η συνέχιση λειτουργίας των υφισταμένων πρατηρίων υγρών καυσίμων πέραν της 10^{ης} Δεκεμβρίου του 2017.

Σε αυτήν την κατηγορία, στην τελευταία, ανήκουν τα πρατήρια «βόμβες», όπως έχουν χαρακτηριστεί, τα οποία φυσικά εγκυμονούν σοβαρούς κινδύνους σε περίπτωση πυρκαγιάς. Είχε δοθεί

προθεσμία επτά ετών για να μπορέσουν να απομακρυνθούν από τις υφιστάμενες θέσεις τους.

Τώρα η λειτουργία επεκτείνεται επ' αόριστον, χωρίς να λαμβάνεται υπ' όψιν το γεγονός ότι σε αυτά είχαν εκδηλωθεί πυρκαγιές και άλλα ατυχήματα θέτοντας σε κίνδυνο τις ζωές των ενοίκων.

Μάλιστα, σύμφωνα με στοιχεία τα οποία μας έχουν κοινοποιηθεί, η επανανομοθέτηση προσδιορισμού της πίεσης για τη βαλβίδα ατμοστεγάνωσης των δεξαμενών βενζίνης θα έχει μεταξύ άλλων αποτέλεσμα τη συνέχιση ύπαρξης κινδύνου καταστροφών από έκρηξη και πυρκαγιές σε βάρος κυρίως των ήδη υπαρχόντων τριακοσίων χιλιάδων πολιτών-χρηστών των υπερκευμένων χιλίων εξακοσίων πρατηρίων ορόφων, των οποίων προτείνεται η συνέχιση της λειτουργίας τους επ' αόριστον.

Επιπλέον, θα προστεθούν στον ήδη υπάρχοντα κίνδυνο και πολλές χιλιάδες νέοι χρήστες υπερκευμένων ορόφων και μάλιστα σε απεριόριστο αριθμό νέων πρατηρίων, όπως προτείνεται.

Τα παραδείγματα της Αγγλίας και της Βαλονίας, όπως έχουν αναφερθεί στο παρόν σχέδιο νόμου, δεν είναι αρκετά, κυρίες και κύριοι, για να μας πείσουν για την ενδεχόμενη θετική έκβαση της εφαρμογής της παρούσας διάταξης, εξαιτίας των κινδύνων που ελλοχεύουν, σε συνδυασμό και με την προβλεπόμενη μείωση και των εσωτερικών αποστάσεων ασφαλείας στα μικρά πρατήρια βενζίνης και υγραερίων.

Και εδώ σας είχα αναφέρει εντός της επιτροπής ότι όποτε θέλετε και όποτε σας βολεύει επικαλείστε τις νομοθεσίες της Αγγλίας. Και πριν από λίγες μέρες, σας είχα θέσει σε αντίστοιχη επιτροπή το τι ισχύει για τον διαχωρισμό φύλων στο Ηνωμένο Βασίλειο. Όμως, όπως ανέφερα και εκείνη την ημέρα, δεν ίδρωσε το αυτάκι κανενός μέσα σε αυτήν την Αίθουσα. Όποτε σας βολεύει λοιπόν, εναρμονίζετε και φέρνετε παραδείγματα τού τι ισχύει στις υπόλοιπες χώρες.

Στο άρθρο 27 δεν μπορούμε να συναινέσουμε στη διακινδύνευση ανθρωπίνων ζωών. Είναι ένα ζήτημα το οποίο επίσης πρέπει να εξεταστεί, καθώς στην πράξη αποδεικνύεται πως η τοποθέτηση ανιχνευτών δεν είναι αρκετή για να αποφευχθεί ένα ατύχημα, όπως ούτε οι αποστάσεις που έχουν οριστεί για τους συγκεκριμένους λόγους.

Υπήρξε μια αναφορά για τα δύο μέτρα. Όμως, εδώ, κύριε Υπουργέ, τίθεται ένα ερώτημα: Ποιος θα αναλάβει την ευθύνη σε περίπτωση που υπάρξει ατύχημα, ενώ έχουν ληφθεί τα προβλεπόμενα μέτρα, το οποίο θα μπορούσε όμως να μην είχε συμβεί αν δεν είχαν μειωθεί οι συγκεκριμένες αποστάσεις ασφαλείας;

Στο άρθρο 18 ορίζεται η ακινητοποίηση και η επιβολή προστίμου ύψους 1.000 ευρώ σε οδηγούς μηχανοκίνητων οχημάτων βάρους άνω των τριεξήμισι τόνων, τα οποία και παραβαίνουν την απαγόρευση διέλευσης οδικού δικτύου παραπλεύρως των αυτοκινητοδρόμων και των οδών ταχείας κυκλοφορίας.

(Στο σημείο αυτό χτυπάει προειδοποιητικά το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Τα έσοδα από τα οριζόμενα διοικητικά πρόστιμα θα αποδίδονται μεταξύ άλλων για τη βελτίωση του οδικού δικτύου. Εν τούτοις, η χρήση των παράπλευρων οδών δεν θα αποτραπεί μόνο από την επιβολή κάποιων κυρώσεων, δεδομένου ότι ακόμα και έτσι οι οδηγοί αποφεύγουν τις υπέρογκες χρεώσεις στον σταθμό διοδίων, τις οποίες συναντούν κατά μήκος όλου του κεντρικού οδικού δικτύου της χώρας.

Εδώ σας είχαμε προτείνει ότι δεν θα υπήρχε καν λόγος να υπάρχει αυτό το άρθρο, αν είχατε κάνει πράξη αυτό που είχε υποσχεθεί ο σημερινός Υπουργός Εθνικής Άμυνας, δηλαδή την επαναλειτουργία της γνωστής MOMA, η οποία θα μπορούσε και να αποκαταστήσει, αλλά και να φτιάξει όσους δρόμους κρίνεται χρήσιμο, με αποτέλεσμα να αποφεύγει ο Έλληνας πολίτης να καταβάλλει τεράστια ποσά, ούτως ώστε να διασχίσει την Ελλάδα απ' άκρου σε άκρο.

Τέλος, κλείνω λέγοντας πως θεωρούμε απαράδεκτο το άρθρο 29, το οποίο αφορά τις ρυθμίσεις επαγγέλματος μηχανικού, καθώς είναι αδιανόητο τα επαγγέλματα των διπλωματούχων μηχανικών – τα οποία απαριθμούνται σε εκατόν είκοσι πέντε χιλιάδες στο σύνολό τους – να τίθενται σε μια διάταξη ενός άσχετου

νομοσχεδίου, όπως το είχε επισημάνει άλλωστε και ο Πρόεδρος του ΤΕΕ κ. Στασινός στη χθεσινή ακρόαση των φορέων. Να σημειωθεί ότι δεν υπάρχει καμμία απολύτως πρόβλεψη για τα επαγγελματικά δικαιώματα των μηχανικών τεχνολογικής εκπαίδευσης.

Με την παρούσα διάταξη, λοιπόν, δεν επιτυγχάνεται άνοιγμα του επαγγέλματος αλλά κλείσιμο, καθώς χιλιάδες απόφοιτοι ΤΕΙ της χώρας αδυνατούν να ασκήσουν το επάγγελμά τους εξαιτίας της απουσίας του θεσμικού πλαισίου εδώ και δεκαετίες, χωρίς τα αρμόδια Υπουργεία να λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα.

Προβείτε, λοιπόν, στις απαραίτητες ενέργειες, ώστε να καταθέσετε ένα νομοσχέδιο το οποίο θα ρυθμίζει τα κατά καιρούς κενά στον νόμο αναφορικά με τα επαγγελματικά δικαιώματα των μηχανικών. Δημιουργείστε ένα επικαιροποιημένο ρυθμιστικό πλαίσιο το οποίο θα λύνει και δεν θα δημιουργεί περαιτέρω προβλήματα.

Σχετικά με τις διατάξεις που αφορούν τον ανεφοδιασμό των πλωτών μέσων και τα άλλα εναλλακτικά καύσιμα, θα αναφερθούμε αύριο.

Και σε ό,τι αφορά την τροπολογία η οποία έχει κατατεθεί, δηλώνουμε επιφύλαξη και θα τοποθετηθούμε αύριο στη συζήτηση επί των άρθρων και στην ψήφισή.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαρατάξης κ. Μανιάτης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Αγαπητοί συνάδελφοι, η σημερινή μέρα έχει τη δική της σημειολογία, είναι για άλλη μια φορά μια μέρα των κυβερνητικών αδιεξόδων: Αδιέξοδο στη διαπραγμάτευση με την τρόικα, έκλεισε όπως έχει κλείσει η δεύτερη αξιολόγηση, έχουν αφήσει το τελικό ραπόρτο οι εκπρόσωποι της τρόικας και περιμένουμε να δούμε τι θα γίνει τις επόμενες ημέρες, τον επόμενο μήνα, αλλά σε κάθε περίπτωση είναι απολύτως βέβαιο ότι δεν μιλάμε για θετικές εξελίξεις για τον ελληνικό λαό.

Έχουμε το δεύτερο αδιέξοδο που ήδη βρίσκεται σε κορύφωση, είναι το αδιέξοδο του μεταναστευτικού και προσφυγικού με τα νησιά του ανατολικού Αιγαίου να είναι στο όριο της έκρηξης. Η Χίος, η Σάμος, η Μυτιλήνη είναι νησιά τα οποία στενάζουν κάτω από την ανυπαρξία της Κυβέρνησης, ανυπαρξία κυβερνητικών πρωτοβουλιών, προκειμένου να ρυθμίσει ένα θέμα που θα μπορούσε σε μια σοβαρή ευρωπαϊκή χώρα να είχε ήδη ρυθμιστεί με πολύ πιο ανθρώπινο και πολύ πιο αποτελεσματικό τρόπο και για τους πρόσφυγες, αλλά και για τις τοπικές κοινωνίες.

Και έχουμε και το αδιέξοδο που ανεφάνη πια από χθες στο Κυπριακό, όπου σε αυτά προστίθεται και η προκλητική στάση του γείτονα Ερντογάν.

Μέσα σε όλα αυτά, η Κυβέρνηση προσπαθεί να λύσει τα δικά της πολιτικά και κοινωνικά αδιέξοδα και ευτυχώς, τουλάχιστον σε αυτήν την περίπτωση, στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο, δεν βλέπουμε πανηγυρισμούς από την Κυβέρνηση, γιατί θα μπορούσαν ακόμα και για την ενσωμάτωση μιας οδηγίας να πανηγυρίζουν. Τουλάχιστον, βλέπουμε χαμηλούς τόνους, ηρεμία και να περάσει αυτή η ενσωμάτωση, ώστε να δούμε τι θα κάνουμε την επόμενη μέρα.

Όμως, υπάρχει και μια ευκαιρία η οποία χάνεται. Ξέρετε, όπως έχει παρακολουθήσει σε άλλες χώρες την ενσωμάτωση τέτοιου είδους οδηγιών, βλέπει ότι δίνεται η ευκαιρία και η δυνατότητα στα εθνικά κοινοβούλια, να κάνουν μια ευρύτερη συζήτηση, μια συζήτηση επί θεμάτων στρατηγικής προστασίας περιβάλλοντος, εναλλακτικών μορφών ενέργειας, τρόπου αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής και, ταυτόχρονα, τρόπων συμμετοχής των εθνικών παραγωγικών δυνάμεων στο αντικείμενο της συζήτησης.

Εμείς ερχόμαστε εδώ για άλλη μια φορά με τον γνωστό μίζερο, καθυστερημένο, αποσπασματικό, αντιαναπτυξιακό τρόπο να ενσωματώνουμε απλώς μια οδηγία, όλα τα άρθρα που είχαν προβλεφθεί, άρθρα θετικά έτσι και αλλιώς, γιατί προβλέπουν τη χρήση φιλικών προς το περιβάλλον εναλλακτικών καυσίμων, χωρίς όμως καμμία περαιτέρω κίνηση, έτσι ώστε να δούμε πως μπορεί να διαμορφωθεί κάτι θετικότερο.

Ερχόμαστε, λοιπόν, να συζητήσουμε ένα θέμα έξω, μακριά από την αναγκαία εθνική στρατηγική και τον συνδυασμό μετα-

φορών ενέργειας, περιβάλλοντος και νέου παραγωγικού μοντέλου της χώρας, αυτό που έτσι και αλλιώς θα πρέπει να συνιστά το όραμα και την προοπτική για μια χώρα σαν την πατρίδα μας, το όραμα μιας κυκλικής οικονομίας, μιας οικονομίας που βασίζεται στο ανθρώπινο δυναμικό, βασίζεται στα συγκριτικά φυσικά πλεονεκτήματα και ασφαλώς βασίζεται και στη λήψη μέτρων για χρήση, επανάχρηση των ορυκτών πρώτων υλών. Και αυτή η ευκαιρία χαμένη.

Επιτρέψτε μου, όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να σημειώσω ιδιαίτερα τη χαμένη ευκαιρία, που έχει να κάνει με την ανυπαρξία μέτρων, προβλέψεων και σχεδιασμών, αναφορικά με την προστιθέμενη αξία και τις μοχλεύσεις κεφαλαίων, που θα μπορούσαν να υπάρχουν σε μια συνολικότερη αντιμετώπιση του συγκεκριμένου θέματος.

Αναφέρομαι πιο συγκεκριμένα στις ελληνικές επιχειρήσεις, τα ελληνικά πανεπιστήμια και τα ελληνικά μυαλά, που θα μπορούσαν σε αυτήν τη μετεξέλιξη των στόλων οχημάτων από στόλους, οι οποίοι χρησιμοποιούν παραδοσιακό καύσιμο πετρέλαιο και βενζίνη σε στόλους εναλλακτικών καυσίμων, θα μπορούσε εδώ να υπάρχει μια πολύ σημαντική και σοβαρή συμμετοχή της ελληνικής τεχνολογίας, του ελληνικού επιχειρείν, των ελληνικών πανεπιστημίων, των Ελλήνων ερευνητών, έτσι ώστε να μην είμαστε εισαγωγείς έτοιμων προϊόντων-αυτοκινήτων, αλλά να έχουμε συμμετάσχει, με τον έναν ή τον άλλο τρόπο, στη συμπαραγωγή, έστω και μέρους των νέων οχημάτων.

Το λέω αυτό γιατί πολλές άλλες χώρες έχουν καταφέρει και έχουν αξιοποιήσει αυτές τις δυνατότητες και με τον τρόπο αυτό είναι συμμετοχοί στο επαναστατικό γίγνεσθαι, στον τρόπο της αστικής και υπεραστικής μετακίνησης, αλλά και στον τρόπο της αστικής και υπεραστικής μεταφοράς προϊόντων μέσω φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής ή δημόσιας χρήσης.

Ερχόμενοι, όμως, να δούμε τις λεπτομέρειες του νομοσχεδίου, της ενσωμάτωσης διαπιστώνουμε και κάτι ακόμη, ότι η καθυστέρηση, κατά δύο χρόνια, ενσωμάτωση της οδηγίας από την ελληνική Κυβέρνηση για άλλη μια φορά έχει φέρει την κοινωνία και την αγορά πολύ πιο μπροστά από τις κυβερνητικές πρωτοβουλίες.

Θέλω να θυμίσω ότι το 2013 και το 2014 ήταν έτη σταθμοί, προκειμένου να εισαχθούν και να επεκταθούν τα εναλλακτικά καύσιμα. Αναφέρομαι κυρίως στη χρήση του CNG και τη χρήση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο ελληνικό οδικό δίκτυο.

Το CNG με τη χρήση και την πρωτοβουλία των δραστηριοτήτων της ΔΕΠΑ ήδη είχε προχωρήσει, είχε ανοίξει τα φτερά του, είχε δρομολογήσει διαδικασίες δημιουργίας πρατηρίων συμπιεσμένου φυσικού αερίου. Σήμερα που μιλάμε, η χώρα μας έχει ένα δίκτυο δέκα πρατηρίων, κατά μήκος κυρίως του εθνικού οδικού δικτύου. Μέσα στην επόμενη χρονιά περιμένουμε η ΔΕΠΑ, σε συνεργασία με τα ΕΛΤΑ, να δημιουργήσει άλλα είκοσι περίπου πρατήρια, που σημαίνει πια ότι η χρήση συμπιεσμένου φυσικού αερίου στα ΙΧ κυρίως αυτοκίνητα είναι μια διαδικασία η οποία τρέχει, εξαιρετικά φιλική προς το περιβάλλον και με προστιθέμενη αξία για ελληνικές επιχειρήσεις.

Το ίδιο είχε συμβεί και με την ηλεκτροκίνηση. Το 2013 έγιναν οι πρώτες προσπάθειες από τη ΔΕΗ. Και ξεκινήσαμε, εντάχθηκε η ΔΕΗ σε πρωτοποριακά προγράμματα χρήσης της ηλεκτρικής ενέργειας σε οχήματα ιδιωτικής χρήσης. Και άρχισαν να εγκαθίστανται και οι πρώτοι σταθμοί επαναφόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, στα γραφεία της ΔΕΗ και σε άλλα σημεία στην Κοζάνη και αλλαχού, προκειμένου να δει η εθνική οικονομία πώς αυτή η ιστορία μπορεί να τρέξει στην πραγματικότητα.

Το 2014 θεσμοθετήσαμε την πρώτη διαδικασία, στο πλαίσιο του ρυθμιστικού σχεδίου Αθήνας και Αττικής, πώς θα συγκροτούνται, θα δημιουργούνται, θα λειτουργούν και θα συντηρούνται οι σταθμοί επαναφόρτισης σε όλο το Λεκανοπέδιο αλλά και εκτός του Λεκανοπεδίου.

Είμαστε, λοιπόν, μπροστά σε μια εξέλιξη, η οποία έχει πάρει τον δρόμο της μόνη της, χωρίς να περιμένει κανενός είδους παρέμβαση.

Όμως, είχαν προηγηθεί και κάποια άλλα βήματα που έχει σημασία να τα αναφέρουμε. Το 2003, έναν χρόνο πριν τους Ολυμ-

πιακούς Αγώνες, η Αττική, η Αθήνα ήταν η πρώτη πρωτεύουσα της Ευρώπης με τον μεγαλύτερο στόλο αστικών λεωφορείων με χρήση συμπιεσμένου φυσικού αερίου και αυτό τότε ήταν -θεωρήθηκε, αλλά και ήταν- μια μεγάλη φιλοπεριβαλλοντική επανάσταση, ιδίως τα πάνω από εκατόν είκοσι πρώτα αστικά λεωφορεία, που μπήκαν σε κίνηση το 2003 ακολουθήθηκαν από δεκάδες απορριμματοφόρων από τους δήμους, οι οποίοι ενσωμάτωσαν τη χρηματοδότηση από ευρωπαϊκά, κοινοτικά προγράμματα, έτσι ώστε να έχουν απορριμματοφόρα φιλικά προς το περιβάλλον.

Είμαστε, λοιπόν, σε έναν καλό δρόμο. Αυτό είναι επαρκές; Η απάντηση είναι όχι, δεν είναι καθόλου επαρκές. Γιατί δεν θέλουμε να είμαστε ούτε απλοί χρήστες έτοιμων εισαγόμενων αυτοκινήτων με κινητήρα ηλεκτρικό ή κινητήρα φυσικού αερίου ούτε ταυτόχρονα θέλουμε να είμαστε εισαγωγείς πρώτης ύλης καυσίμου, δηλαδή εισαγωγής μόνο φυσικού αερίου.

Εδώ, λοιπόν, έρχεται η δεύτερη εθνική στρατηγική, που ήταν σε εξέλιξη και που δυστυχώς με ευθύνη της Κυβέρνησης καθυστερεί αδιανόητα για λόγους που είναι μη εξηγήσιμοι, η δυνατότητα η χώρα να παίξει έναν ρόλο ενεργειακού κόμβου, ενεργειακού hub στην ευρύτερη περιοχή. Και μέσα από αυτήν τη δυνατότητα να μπορούμε να έχουμε τη φτηνότερη πρώτη ύλη, φτηνότερο φυσικό αέριο μέσα από την υλοποίηση αγωγών φυσικού αερίου, που είναι σε εξέλιξη, αλλά και μέσα από την αναβάθμιση των υποδομών υδροποιημένου φυσικού αερίου.

Δεν θέλω να πω καμμία φράση παραπάνω, πλην των τίτλων για τους γνωστούς αγωγούς TAP, που απείχε και καταψήφισε και πολεμούσε η τότε Αντιπολίτευση και σημερινή Κυβέρνηση, για τον αγωγό East Med, που συνδέει τα κοιτάσματα φυσικού αερίου της Κύπρου με την Κρήτη, την Πελοπόννησο και την υπόλοιπη Δυτική Ευρώπη, μέσω Ιταλίας. Δεν θέλω να πω τίποτε για άλλες πρωτοβουλίες, όπως είναι ο ελληνοβουλγαρικός αγωγός. Όλα αυτά διαμορφώνουν ένα πλέγμα υποδομών που αναβαθμίζουν γεωστρατηγικά, γεωπολιτικά και γεωοικονομικά την πατρίδα μας.

Σε αυτά θα πρέπει να προσθέσουμε κάτι άλλο, που υπάρχει σε αυτή την καινούρια προσέγγιση, μια περιφερειακή διάσταση. Αναφέρομαι στην αναβάθμιση του σταθμού υδροποιημένου αερίου της Ρεβυθούσας, ο οποίος σταθμός με ένα κονδύλι, με μια επένδυση πάνω από 160 εκατομμύρια ευρώ διαμορφώνεται πια σε έναν συνολικό πυλώνα νέας τροφοδοσίας, όχι μόνο του εθνικού συστήματος φυσικού αερίου, αλλά ταυτόχρονα και των βορειότερων γειτόνων μας.

Σε αυτήν την κατεύθυνση, η μονάδα αυτή, που ελπίζουμε μέσα στο 2018 να έχει ολοκληρώσει την αναβάθμισή της -ήδη έχουμε ξεκινήσει από το 2013 και η πενταετία είναι ένα επαρκές χρονικό διάστημα για να ολοκληρωθεί το πρόγραμμα αυτό- όταν θα συνδυαστεί με την πλωτή μονάδα υδροποιημένου φυσικού αερίου της Αλεξανδρούπολης, που και αυτήν, όπως και όλα όσα προαναφέρα, την έχουμε εντάξει στα προγράμματα που χρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, δημιουργούν έναν δεύτερο πυλώνα υδροποιημένου φυσικού αερίου, που είναι μια νέα ελπίδα και προοπτική για την ενεργειακή οικονομία όλης της Ευρώπης.

Θυμίζω τούτο: Το υδροποιημένο φυσικό αέριο μέχρι πριν μια τριετία και πενταετία εθεωρείτο και ήτο πάνω από 40% ακριβότερο από το φυσικό αέριο που τροφοδοτούσε τους αγωγούς. Τώρα πια έχει φτάσει σε ένα σημείο που είναι εξίσου φτηνό και πιθανά με τη νέα παραγωγή, που υπάρχει στην Αυστραλία, στις Ηνωμένες Πολιτείες και τον Καναδά, να δούμε ως Ευρώπη και ως Ελλάδα τροφοδοσία με υδροποιημένο φυσικό αέριο σε τιμές που να είναι ίσως και πιο κάτω από την τιμή του φυσικού αερίου, που έρχεται μέσα από φυσικούς αγωγούς τροφοδοσίας.

Εδώ, λοιπόν, ενυπάρχει μια νέα αναπτυξιακή προοπτική για τη χώρα που σχετίζεται και με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Έχουμε τρεις επιμέρους επιλογές που θα πρέπει να τρέξει η χώρα. Η πρώτη επιλογή με το υδροποιημένο φυσικό αέριο είναι επιτέλους να προχωρήσουμε στην χρήση του υδροποιημένου φυσικού αερίου LNG στη ναυτιλία. Είναι η νέα εξέλιξη στη ναυτιλία.

Αυτήν τη στιγμή σε διεθνές επίπεδο υπάρχουν πάνω από εξήντα καράβια που μετακινούνται με υδροποιημένο φυσικό

αέριο και χτίζονται -μέσα στη χρονιά θα ολοκληρωθεί το χτίσιμό τους- άλλα εβδομήντα. Έχουμε, δηλαδή, μια στροφή της ναυτιλίας προς τη χρήση υδροποιημένου φυσικού αερίου. Αυτή ήταν η πρώτη υποπερίπτωση.

Δεύτερη υποπερίπτωση: Η χρήση του υδροποιημένου φυσικού αερίου στη βαριά μεταφορά, στα βαριά οχήματα, στα φορτηγά. Είναι μια διαδικασία που έχει ήδη εφαρμοστεί και υπάρχουν όλες οι προδιαγραφές ασφαλείας στην Ευρώπη. Εδώ, για μια χώρα σαν την Ελλάδα, με το ιδιαίτερο ανάγλυφο, έχει τη δική του ιδιαίτερη σημασία να αναπτυχθεί και ένας τέτοιος στόλος φορτηγών, βαρέων οχημάτων.

Το τρίτον έχει ίσως τη μεγαλύτερη σημασία από όλα. Πρόκειται για τη δυνατότητα που μας δίνεται μέσα από αποκεντρωμένα συστήματα τοπικών δικτύων διανομής φυσικού αερίου, που θα τροφοδοτούνται από υδροποιημένο φυσικό αέριο, να δημιουργήσουμε αποκεντρωμένα δίκτυα, σε περιοχές που είναι εξαιρετικά δύσκολο -για να μην πω απίθανο- να φτάσει αγωγός φυσικού αερίου.

Μιλώ για όλη τη νησιωτική Ελλάδα, μιλώ για την Ήπειρο, μιλώ για την Αιτωλοακαρνανία, μιλώ για την Πάτρα, την Αχαΐα, μιλώ για την Ηλεία. Μιλώ για περιοχές, στις οποίες δεν τεκμηριώνεται, σε καμία περίπτωση, με βάση την κατανάλωση των νοικοκυριών και των τοπικών βιομηχανιών, να περάσει από εκεί αγωγός.

Εδώ, λοιπόν, η αναβάθμιση της Ρεβυθούσας, η ανάδειξη της χώρας σε κόμβο και πόλο εισαγωγής υδροποιημένου φυσικού αερίου ανοίγει τα φτερά της εθνικής οικονομίας και των τοπικών κοινωνιών, προκειμένου να διαμορφώσουμε ένα νέο ενεργειακό γίγνεσθαι για τις περιοχές αυτές, που λόγω ακριβώς της γεωγραφίας -νησιωτικότητας στη μια περιοχή και απομόνωση λόγω των ορεινών όγκων στην άλλη περιοχή- να μπορούν πράγματι να απολαύσουν τα οφέλη από το φυσικό αέριο.

Κύριε Πρόεδρε, δεν θα αναλώσω περισσότερο χρόνο για τα ζητήματα αυτά. Να πω μόνο τούτο, πριν κλείσω. Ήδη η Ευρώπη παρουσιάζει καθυστέρηση στην εισαγωγή αυτοκινήτων με χρήση φυσικού αερίου. Από τα είκοσι τρία εκατομμύρια οχήματα που κυκλοφορούν σε παγκόσμιο επίπεδο, η Ευρώπη οριακά ξεπερνά το ενάμισι εκατομμύριο με δύο εκατομμύρια οχημάτων με φυσικό αέριο, από τα οποία τα περισσότερα για λόγους ιστορικούς είναι στην Ιταλία. Όμως, ήδη η Ιταλία και η Γερμανία έχουν αρχίσει να δημιουργούν πάνω από χίλια σημεία φόρτωσης, δηλαδή, πάνω από χίλια πρατήρια που θα τροφοδοτήσουν.

Το δε μεγάλο σκάνδαλο των πετρελαιοκίνητων οχημάτων της «VOLKSWAGEN» έχει αρχίσει και στρέφει και αυτήν τη μεγάλη αυτοκινητοβιομηχανία στην άλλη μορφή που συζητούμε σήμερα, στα ηλεκτροκίνητα οχήματα. Έχουμε λοιπόν μια επανάσταση της εξέλιξης στην αυτοκινητοβιομηχανία. Εδώ, λοιπόν -επαναλαμβάνω για άλλη μια φορά- η εθνική οικονομία, η ελληνική τεχνολογία, η ελληνική επιχειρηματικότητα με ένα στρατηγικό σχέδιο, που οφείλει να διαμορφώσει η Κυβέρνηση μπορεί να παίξει τον δικό της ρόλο.

Τελειώνοντας, να πω ότι όσον αφορά το ζήτημα του άρθρου για τα πρατήρια, είναι προφανές ότι θέλουμε τις μέγιστες δυνατότες συνθήκες ασφαλείας, αλλά η Κυβέρνηση οφείλει να δει με ποιον τρόπο θα μπορούσαμε οικονομικά να ενισχύσουμε τους πρατηριούχους αυτούς. Θέλει ιδιαίτερη προσοχή το θέμα του παράπλευρου οδικού δικτύου που χρησιμοποιείται από τα ελληνικά φορτηγά άνω των τρεισήμισι τόνων. Σημειώνω ειδικά για τη Βόρειο Ελλάδα και τα αλλοδαπά φορτηγά, που μόνο διέρχονται από τη μία άκρη της χώρας έως την άλλη. Έχει μεγάλη σημασία, όμως, να δούμε πώς μπορούμε να προστατεύσουμε την καθημερινή ζωή και των ντόπιων πληθυσμών από την υπερφόρτωση του συγκεκριμένου οδικού δικτύου.

Τέλος, κύριε Υπουργέ, θα ήταν χρήσιμο να ενημερώσετε το Σώμα για το τι γίνεται με τις αστικές συγκοινωνίες. Σήμερα υπάρχει δημοσίευμα σε ημερήσια εφημερίδα ότι το αεροδρόμιο του Ελληνικού καθυστερεί για άλλους πολλούς μήνες επειδή το αμαξοστάσιο της ΕΘΕΛ, των οδικών συγκοινωνιών της ΟΣΥ, που θα έπρεπε ήδη να έχει μεταφερθεί και να αρχίσει να αποδίδεται, όχι μόνο δεν έχει μεταφερθεί, αλλά δεν έχει ακόμη εξευρεθεί ο χώρος στον οποίο θα μετακινηθεί.

Κατά συνέπεια, μια δράση του ελληνικού δημοσίου, μια υπο-

χρέωση της ελληνικής πολιτείας -έχετε βάλει υπογραφή γι' αυτό, ως Κυβέρνηση- που έπρεπε να την έχετε υλοποιήσει από τον Οκτώβριο, σήμερα αποκαλύπτεται ότι, όχι μόνο δεν έχει υλοποιηθεί, αλλά δεν έχει υπάρξει και καμμία προετοιμασία. Επειδή λοιπόν, δεν έχουμε καμμία διάθεση ως ελληνική κοινωνία να πληρώνουμε πρόστιμα και επιβαρύνσεις από τη μη ικανοποιητική λειτουργία των υπηρεσιών και της Κυβέρνησης, θέλουμε να μας ενημερώσετε σε ποιο στάδιο βρίσκονται οι αστικές συγκοινωνίες, σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας των λεωφορείων και των μέσων σταθερής τροχιάς, που βρίσκονται σε απεργιακές κινητοποιήσεις και σε ποιο σημείο βρισκόμαστε αναφορικά με την εγκατάσταση του αμαξοστασίου των οδικών συγκοινωνιών, προκειμένου να αρχίσει να αποδίδεται ο χώρος του Ελληνικού ως ένας μεγάλος επενδυτικός χώρος, προκειμένου να αλλάξει και η μορφή της Αθήνας για τα επόμενα χρόνια.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής των Ελλήνων, τριάντα εννέα μαθητρίες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το Γυμνάσιο Λιβανάτων Φθιώτιδος (πρώτο τμήμα).

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας, ο κ. Συντυχάκης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, σε σχέση με την τροπολογία που καταθέσατε, μας προκαλεί λίγο εντύπωση το γιατί εισάγεται ξαφνικά...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Έχει περάσει.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Εάν έχει περάσει και δεν έχει νόημα να συζητάμε, να μην το συζητάμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είναι λάθος η διατύπωση και δεν...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κύριε Υπουργέ, καταλαβαίνω ότι θέλετε να απαντήσετε, προκειμένου να διευκρινίσετε κάποια πράγματα. Αλλά επειδή δεν ακούστηκαν αυτά που είπατε ή να τα πείτε στο μικρόφωνο ή να τα κρατήσετε για να τα πείτε στην τοποθέτησή σας μετά.

Σας δίνω ένα λεπτό για να λυθεί το ζήτημα της ερώτησης ενδεχομένως και του ειδικού αγορητή, του κ. Συντυχάκη.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα τοποθετηθώ μετά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Καλώς.

Κύριε Συντυχάκη, συνεχίστε.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, να διευκρινίσουμε το εξής: Εάν υπάρχουν ασάφειες ή έχει ήδη κατατεθεί ή δεν ξέρω τι άλλο, είναι προτιμότερο να το διευκρινίσει τώρα, προκειμένου εμείς να τοποθετηθούμε εάν θέλουμε να εισαχθεί ή τι προβλήματα πιθανά εντοπίζουμε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κύριε Συντυχάκη, θέλετε να δώσετε τον λόγο στον Υπουργό;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αν μου επιτρέπετε, να πάρω τον λόγο για να διευκολυνθεί και η διαδικασία, γιατί έθεσε και η Νέα Δημοκρατία κάποια ερωτήματα.

Η τροπολογία αυτή δεν είναι της Κυβέρνησης. Εμείς είχαμε σκοπό αυτό το θέμα να το ρυθμίσουμε σε επόμενο σχέδιο νόμου που θα φέρουμε. Έχει περάσει από το Κοινοβούλιο, όμως, ως βουλευτική τροπολογία με μια διατύπωση, η οποία δεν εξυπηρετεί τον αντικειμενικό σκοπό της, δηλαδή οι άνθρωποι που πλήττονται από τις φυσικές καταστροφές, χωρίς ασφαλιστική και φορολογική ενημερότητα, να μπορούν να πάρουν τα χρήματά τους.

Αυτό που σας διανεμήθηκε σήμερα δεν είναι υπουργική τροπολογία, είναι βουλευτική τροπολογία. Μας την έδωσαν οι Βουλευτές που θέλουν να διορθώσουν αυτό που ψηφίστηκε για να δούμε μια σωστή διατύπωση. Για να κάνουμε εμείς αποδεκτό αυτό που ζήτησαν οι Βουλευτές του Κοινοβουλίου, θα πρέπει, κατά τη γνώμη μου, να συμφωνήσουν οι εκπρόσωποι των κομμάτων, γιατί εγώ δεσμεύτηκα ότι δεν θα κάνουμε καμμία τροπολογία δεκτή, δεν θα φέρουμε καμμία τροπολογία στην επιτροπή, όταν είχαμε τη συνεννόηση. Το λέω για να μην υπάρχει παρεξήγηση.

Αν θέλετε, για να ενημερώσω και τη Νέα Δημοκρατία στα ερωτήματα, από αυτά που έχουμε δει, είναι ότι φυσικές καταστροφές στο νόμο είναι μονοσήμαντα ορισμένες ποιες είναι. Είναι οι σεισμοί, είναι οι πλημμύρες, είναι οι πυρκαγιές. Όταν λέμε «συνδρομή», κι αυτό είναι μονοσήμαντα ορισμένο στο συγκεκριμένο νόμο. Δεν είναι η διάταξη που αφορά συγκεκριμένη θεομηνία. Είναι άλλο κανονιστικό πλαίσιο αυτό. Εδώ μιλάμε για τις γενικές διατάξεις. Γενικά, δηλαδή, όταν έχουμε αποζημίωση για φυσικές καταστροφές, σύμφωνα με τον νόμο που ισχύει, να μην απαιτείται ασφαλιστική ή φορολογική ενημερότητα. Αυτά τα χρήματα να πηγαίνουν σε αυτούς που τα δικαιούνται.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Κύριε Υπουργέ, αφορά...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Μανιάτη, το γράφει μέσα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Δεν είναι περιοριστική;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είναι περιοριστική, γιατί είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: ... (δεν ακούστηκε)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Συγγνώμη, κοιτάξτε. Έδωσα τον λόγο στον Υπουργό διακόποντας τον ειδικό αγορητή του Κομμουνιστικού Κόμματος. Προσπαθεί ο Υπουργός φιλότιμα να εξηγήσει τα της τροπολογίας, που –σημειωτέον– δεν έχει κατατεθεί επίσημα, παρά «ατύπως» έχει μοιραστεί στις Κοινοβουλευτικές Ομάδες, για να λάβουν γνώση επί της τροπολογίας, η οποία ενδεχομένως να κατατεθεί.

Αυτά είναι πρωτόγνωρα πράγματα. Συμπαθάτε με, κύριε Υπουργέ, αλλά είναι πρωτόγνωρα πράγματα. Ή καταθέτετε τροπολογία ή όχι. Τώρα καταθέτετε τροπολογία την οποία τη συζητούμε, με ενστάσεις κ.λπ..

Και κατά δεύτερον, αυτή η τροπολογία, όπως είπα, δεν έχει κατατεθεί, δεν έχει υπογραφή ακόμα και του Βουλευτή ή ομάδας Βουλευτών, όποιος επιθυμεί να την υπογράψει, δεν έχει έκθεση από το Λογιστήριο του Κράτους, δεν έχει τίποτα.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, καταλαβαίνω...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Με συγχωρείτε, έτσι θα πάμε τώρα; Δεν είναι διαδικασία αυτή!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Καταλαβαίνω το τυπικό της διαδικασίας που οφείλετε να περιφρουρήσετε, αλλά πριν κάνω δεκτή κάποια βουλευτική τροπολογία, θεωρώ λογικό, από τη στιγμή που έχω εγώ δέσμευση απέναντι στα κόμματα έτσι όπως συνεννοηθήκαμε για οποιαδήποτε τροπολογία, να τους έδω τη διατύπωση που οι ίδιοι οι Βουλευτές θέλουν να διορθωθεί, προκειμένου να πουν αν την αποδέχονται ή όχι. Αν είναι, αποσύρονται όλα αυτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Κύριε Υπουργέ, συγγνώμη, αλλά δεν αλλάζει τίποτα με αυτό. Ως Υπουργείο, ως Κυβέρνηση ή οι Βουλευτές ενδεχομένως καταθέτουν μια τροπολογία, που σημαίνει συγκεκριμένη άποψη, θέση αν θέλετε, για κάποιο θέμα. Το λέω γενικά, δεν το λέω για τη συγκεκριμένη.

Από τη στιγμή, λοιπόν, που ο Υπουργός, η Κυβέρνηση, το Υπουργείο κάνει δεκτή αυτή την τροπολογία και την εισάγει για συζήτηση, ανοίγει η συζήτηση επί της τροπολογίας και στην κοινοβουλευτική μας διαδικασία στην Ολομέλεια. Άρα, λοιπόν, προς τι όλο αυτό; Με συγχωρείτε, αλλά είναι πρωτόγνωρο. Εγώ τουλάχιστον δεν το έχω ξαναζήσει αυτό το πράγμα. Παρακαλώ πολύ να κατατεθεί επίσημα η τροπολογία.

Τελειώνω με αυτό: Μερμηνήστε όπως κατατεθεί επίσημα και κανονικά με βάση τον Κανονισμό η τροπολογία και βεβαίως, υπάρχει ο χρόνος να συζητηθεί είτε σήμερα είτε αύριο. Νομίζω

ότι με αυτό πρέπει να κλείσουμε και να συνεχίσει ο κ. Συντυχάκης.

Ορίστε, κύριε Συντυχάκη, έχετε τον λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Ξεκινώντας με τα όσα ειπώθηκαν...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Τώρα, κύριε Υπουργέ, διάλογο θα κάνουμε;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν καταθέτουμε καμμία τροπολογία. Αν θέλουν κάποιοι Βουλευτές, να την καταθέσουν.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Θεωρείται λήξαν, λοιπόν, απλώς έχει σημειολογική σημασία να πούμε από την πλευρά μας τουλάχιστον και επιβεβαιώνεται αν θέλετε και η επιφύλαξη μας ότι με απόλυτη προχειρότητα, με ασάφειες κατατίθεται μια βουλευτική τροπολογία, ανυπόγραφη με όλα όσα ειπώθηκαν, εν πάση περιπτώσει. Και από αυτή την άποψη δεν την κάνουμε δεκτή, εμείς τουλάχιστον.

Έχουμε καταθέσει, όμως, μια άλλη τροπολογία, που αφορά τους συμβασιούχους αορίστου χρόνου της εταιρείας «ΚΤΗΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.». Είναι τροποποιητική ρύθμιση. Ζητάμε να αντικατασταθεί το άρθρο 66 του ν. 4369/2016, με τον οποίον έχουν ήδη επανέλθει στην εργασία τους σε θέση αορίστου χρόνου μέρος των προσληφθέντων συμβασιούχων της εταιρείας, με τη συγκεκριμένη τροπολογία, η οποία έχει σκοπό να συμπεριλάβει όλους όσους είχαν τα ίδια εργασιακά χαρακτηριστικά και να αποκατασταθεί η ισονομία και να αποτραπεί η άνιση μεταχείριση μεταξύ των εργαζομένων, προσληφθέντων μέσω προκηρύξεων, στις εταιρείες «ΟΣΚ Α.Ε.» και «ΔΕΠΑΝΟΜ Α.Ε.» και πλέον «ΚΤΗΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.». Θεωρούμε ότι είναι μια αποκατάσταση που πρέπει να γίνει, γιατί αυτοί οι εργαζόμενοι καλύπτουν πάγιες λειτουργικές ανάγκες. Η εταιρεία έχει ανάγκη τις υπηρεσίες αυτών των εργαζομένων για εξειδικευμένο επιστημονικό προσωπικό. Μιλάμε για μηχανολόγους μηχανικούς, πολιτικούς μηχανικούς, αρχιτέκτονες. Το αντικείμενο είναι η σχολική στέγη και τα νοσηλευτικά ιδρύματα. Και νομίζουμε ότι με αυτήν τη ρύθμιση θα επιλυθούν προβλήματα λειτουργίας της συγκεκριμένης εταιρείας.

Σε σχέση τώρα με το παρόν νομοσχέδιο, με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και με τη διαδικασία του επείγοντος η Κυβέρνηση κλείνει τρεις σημαντικές δεσμεύσεις της προς την Ευρωπαϊκή Ένωση, στα πλαίσια της δεύτερης αξιολόγησης του τρίτου μνημονίου. Πρόκειται για απαιτήσεις του ΟΟΣΑ και του μεγάλου κεφαλαίου που αφορούν την ενσωμάτωση της οδηγίας 94/2014 για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και μεταφορών, απλοποίηση διαδικασίας αδειοδότησης, δεύτερον, διατάξεις απλοποίησης των διαδικασιών αδειοδότησης πρατηρίων υγρών καυσίμων, πρατηρίων υπαερίου και μικτών πρατηρίων και άλλες διατάξεις και, τρίτον, διατάξεις που αφορούν την απαγόρευση χρήσης του παράπλευρου των εθνικών δρόμων οδικού δικτύου από τα φορτηγά και ρυθμίσεις στα πλαίσια της απελευθέρωσης του επαγγέλματος των πολιτικών μηχανικών, αρχιτεκτόνων και τοπογράφων.

Η ενσωμάτωση αυτής της οδηγίας 94/2014 στην ελληνική νομοθεσία, όπως αποτυπώνεται στα άρθρα 1 έως 13, εντάσσεται στον βαθύ πυρήνα της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σχετίζεται με την κινητικότητα των ευρωπαϊκών μονοπωλιακών ομίλων για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας τους ικανότητας, έναντι ανάλογων επιδιώξεων των Ηνωμένων Πολιτειών και της Ρωσίας, με στόχο τη μείωση του ενεργειακού κόστους, προς όφελός τους. Επιζητούν να απεξαρτηθούν σταδιακά από το ρωσικό φυσικό αέριο και πετρέλαιο, να αναζητήσουν νέες πηγές προμήθειας ενεργειακών προϊόντων, να μειώσουν γενικά τη μεγάλη ενεργειακή τους εξάρτηση από τις εισαγωγές, η οποία συνιστά και τεράστια εκροή οικονομικών πόρων.

Τα σχέδια αυτά, κατά τη γνώμη μας, εντάσσονται στην περιβόητη «πράσινη οικονομία», παραπλανώντας έτσι τους λαούς ότι τάχα προστατεύεται το περιβάλλον, διασφαλίζεται μια φιλολαϊκή δέσφηση από την κρίση, ότι συμβάλλει στην κοινωνική ευημερία, χωρίς, βέβαια, συγκρούσεις με την εξουσία των μονοπωλίων.

Υπηρετούν, δηλαδή, ουσιαστικούς και προπαγανδιστικούς στόχους του κεφαλαίου σε διεθνές επίπεδο.

Με τον τρόπο αυτόν, λοιπόν, συσκοτίζεται η βασική αιτία που προκαλεί τα οξυμένα προβλήματα του περιβάλλοντος, που δεν είναι άλλη από την άναρχη ανάπτυξη με κριτήριο το καπιταλιστικό κέρδος, την εμπορευματοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πηγών: της γης, του νερού, της ενέργειας κ.α..

Τα ιμπεριαλιστικά κέντρα, βέβαια, ανησυχούν για το βάθος και τη διάρκεια της κρίσης. Αναζητούν διέξοδο ικανοποιητικής κερδοφορίας για τα υπερσυσσωρευμένα κεφάλαιά τους. Ενδιαφέρονται να επενδύσουν σε νέους κερδοφόρους κλάδους, όπως αυτός των εναλλακτικών καυσίμων, το υγραέριο, το πεπιεσμένο φυσικό αέριο και το υδροποιημένο φυσικό αέριο.

Ας θέσουμε, όμως, ορισμένα ερωτήματα:

Πρώτον, ποιος θα ωφεληθεί από την ενσωμάτωση αυτής της οδήγας; Ποιος θα ωφεληθεί από την ανάπτυξη των υποδομών σε λιμάνια, μαρίνες, αλλά και στην ξηρά, σε μετασκευές σε κινητήρες και μηχανές όλων των μέσων μεταφοράς και, μάλιστα, με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, όπως ορίζει η οδήγας; Και κυρίως, ποιος θα πληρώσει αυτές τις υποδομές; Οι μονοπωλιακοί όμιλοι είναι αυτοί που πριν από όλα δεν πρόκειται ναβάλουν ούτε ένα σεντ σε αυτή την ιστορία. Αντίθετα, αυτοί θα αποκομίσουν μεγάλα κέρδη. Αυτοί που θα την πληρώσουν θα είναι τα λαϊκά στρώματα, τα γνωστά υποζύγια, που θα κληθούν να πληρώσουν το κόστος των υποδομών.

Δεύτερον, κάποιοι θα ωφεληθούν και κάποιοι θα σβήσουν στον τομέα των μεταφορών. Τι θα γίνει με την απαξίωση στον τομέα των μεταφορικών μέσων; Ποιος θα πληρώσει τη νύφη; Μα, οι μικροί και οι αυτοαπασχολούμενοι θα υποστούν τις συνέπειες, βάζοντας λουκέτο.

Τρίτον, μήπως τα λαϊκά στρώματα θα έχουν φθηνότερα καύσιμα και πρόσβαση στα μεταφορικά μέσα;

Σε όλα αυτά τα ερωτήματα δεν θέλετε να απαντήσετε επί της ουσίας, γιατί αυτά τα μέτρα υπηρετούν τους στόχους των μονοπωλιακών ομίλων, που προσβλέπουν στη θωράκιση της ανταγωνιστικότητας και στο μέγιστο κέρδος.

Ούτε για το περιβάλλον ενδιαφέρονται. Από τη μία καταστρέφουν το περιβάλλον, αφού το κριτήριο δεν είναι η προστασία αλλά το κέρδος, δηλαδή δύο έννοιες που δεν συμβιβάζονται, και από την άλλη ποινικοποιούν την καταστροφή, την οποία θα κληθούν οι λαοί να την πληρώσουν, με πρόστιμα, με φόρους και με άλλους τρόπους.

Η «πράσινη οικονομία», λοιπόν, δεν είναι τίποτε άλλο από μια πρόταση διαχείρισης και αξιοποίησης των προβλημάτων του περιβάλλοντος, προς όφελος των στρατηγικών συμφερόντων του μεγάλου κεφαλαίου. Και η συγκεκριμένη οδήγας για τα εναλλακτικά καύσιμα δεν πηγάζει από κάποιο όψιμο ενδιαφέρον για το περιβάλλον και τις συνέπειες των κλιματικών αλλαγών. Εκπορεύεται από τον ανελήκτο ανταγωνισμό ιμπεριαλιστικών κέντρων και ισχυρών μονοπωλιακών ομίλων για τον έλεγχο των αγορών. Αντανακλούν την αξιοποίηση κάθε τεχνολογικής καινοτομίας, προς όφελος της καπιταλιστικής κερδοφορίας.

Με την ενσωμάτωση αυτής της ευρωπαϊκής Οδηγίας στην ελληνική νομοθεσία και την υποχρεωτική θέσπιση εθνικού πλαισίου πολιτικής αποτυπώνεται ανάγλυφα και η επιδίωξη της Κυβέρνησης να εξασφαλίσει την επενδυτική σιγουριά των μεγάλων επιχειρηματικών συμφερόντων και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της κερδοφορίας τους.

Επιδιώκει για λογαριασμό του εγχώριου κεφαλαίου, βιομηχανικού και εφοπλιστικού, την ανάδειξη της Ελλάδας σε ενεργειακό κόμβο της Νοτιοανατολικής Μεσογείου, προκειμένου να αυξήσει το ειδικό βάρος τους στην περιοχή. Ήδη έχει προετοιμάσει το έδαφος, μέσα από κίνητρα και φοροαπαλλαγές, διευκολύνσεις και απλοποιήσεις για τη fast track αδειοδότηση των επενδύσεων, που αφορούν στη δημιουργία και στη διαμόρφωση των κατάλληλων υποδομών.

Οι επιδιώξεις αυτές θα μεταφέρουν τα βάρη της κρίσης στις πλάτες των εργαζομένων. Οι συνθήκες εργασίας και οι εργασιακές σχέσεις στους κλάδους αυτούς δεν πρόκειται να αλλάξουν προς το καλύτερο. Θα παραμείνουν, και μάλιστα θα χειροτερεύουν ακόμα περισσότερο οι μαύρες εργασιακές σχέσεις και το

ελαστικό ωράριο, θα ενταθεί ο βαθμός εκμετάλλευσης των εργαζομένων και θα συμπιεστεί ακόμα περισσότερο η τιμή της εργατικής δύναμης μέχρις εξαθλίωσης, η δε λαϊκή οικογένεια δεν θα απαλλαγεί από την ενεργειακή φτώχεια, από τα ακριβά τιμολόγια και τα πανάκριβα μεταφορικά μέσα.

Κυρίες και κύριοι, οι επιδιώξεις αυτές σπρώχνουν τη χώρα βαθύτερα στους επικίνδυνους για τους λαούς ενδοϊμπεριαλιστικούς ανταγωνισμούς. Δεν είναι άσχετες αυτές οι επιδιώξεις με τον ιμπεριαλιστικό πόλεμο που μαίνεται στη Συρία, την εμπλοκή των Ηνωμένων Πολιτειών, του ΝΑΤΟ, της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της Ρωσίας για τον έλεγχο των πετρελαίων και των δρόμων περάσματος του φυσικού αερίου, με τις εξελίξεις στην Ουκρανία, την όξυνση των ανταγωνισμών ανάμεσα στις Ηνωμένες Πολιτείες και στη Γερμανία, ανάμεσα στον Ευρωατλαντικό Άξονα και τη Ρωσία.

Αυτές οι κινήσεις, οι επιδιώξεις, αντανακλούν και τις εξελίξεις στη χώρα μας στον ενεργειακό τομέα, τις προετοιμασίες ενίσχυσης της ασφάλειας τροφοδοσίας των μονοπωλίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ελλάδας με το φυσικό αέριο.

Με την επέκταση των υποδομών του σταθμού υδροποιημένου φυσικού αερίου στη Ρεβυθούσα συνολικού προϋπολογισμού σχεδόν 160 εκατομμυρίων ευρώ, με την ολοκλήρωση της οποίας θα αυξηθεί, τόσο ο αποθηκευτικός χώρος του σταθμού κατά 73% όσο και η δυναμικότητα αεριοποίησης, ο σταθμός της Ρεβυθούσας, στον οποίο αποθηκεύονται προσωρινά αυτές οι ποσότητες του LNG, επαναεριοποιούνται και τροφοδοτούν το δίκτυο του φυσικού αερίου, συγκαταλέγεται στους δεκατρείς αντίστοιχους σταθμούς υδροποιημένου φυσικού αερίου που λειτουργούν σήμερα σε όλον τον χώρο της Μεσογείου και της Ευρώπης.

Μάλιστα, ήδη η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εγκρίνει την οικονομική ενίσχυση εκατόν επτά εκατομμυρίων ευρώ από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, «ζεστό» χρήμα, που θα τσεπώσουν οι επιχειρηματικοί όμιλοι που θα αναλάβουν τα έργα μεταφοράς και διανομής του φυσικού αερίου.

Το μεγάλο κεφάλαιο, λοιπόν, προβλέποντας την ενισχυμένη σημασία του ρόλου της χώρας μας λόγω διαμετακομιστικής και γεωστρατηγικής σημασίας στην αγορά του LNG, καθώς και το γεγονός ότι στο άμεσο μέλλον η Ευρωπαϊκή Ένωση θα χρειαστεί μεγαλύτερες ποσότητες υδροποιημένου φυσικού αερίου από νέες πηγές για να ενισχύσει την περιβόητη ενεργειακή ασφάλεια και να μειωθεί η εξάρτησή της από το φυσικό αέριο, ενδιαφέρεται να δημιουργήσει ακόμα δύο τερματικούς σταθμούς υδροποιημένου φυσικού αερίου στη βόρεια Ελλάδα, έναν στη θαλάσσια περιοχή νοτίως της Αλεξανδρούπολης και έναν ακόμα στον κόλπο της Καβάλας.

Δεν είναι τυχαίο επίσης το επενδυτικό ενδιαφέρον, παράλληλα με τις βλέψεις των ευρωπαϊκών μονοπωλιακών ομίλων και των υπερατλαντικών ομίλων για την προώθηση φορτίων LNG στην Ευρώπη, παρ'όλο που οι εισαγωγές του αμερικανικού υδροποιημένου φυσικού αερίου και η διαδικασία επαναεριοποίησης μπορεί να στοιχίσουν έως και 30% περισσότερο. Έχει ήδη εκδηλωθεί ενδιαφέρον από αμερικανικό όμιλο για πώληση αμερικανικού φυσικού αερίου στην Ελλάδα και την ευρύτερη ζωτική περιοχή της νοτιοανατολικής Ευρώπης, αλλά και για συμμετοχή στην κατασκευή της σχεδιαζόμενης πλωτής εγκατάστασης υδροποιημένου φυσικού αερίου στην Αλεξανδρούπολη, με βλέψεις για πρόσβαση εκτός από την ελληνική αγορά και στη Βουλγαρία μέσω του ελληνοβουλγαρικού αγωγού και σε δεύτερη φάση στη Σερβία, στη Ρουμανία, στην Ουκρανία και στην Τουρκία.

Το ίδιο ενδιαφέρον έχουν και οι Έλληνες εφοπλιστές. Παίρνοντας το μήνυμα εδώ και καιρό, έχουν ήδη επιδοθεί σε παραγγελίες πλοίων τύπου LPG που ξεπερνούν τα τέσσερα δισεκατομμύρια δολάρια. Το πρώτο εξάμηνο του 2014 συνολικά οι Έλληνες εφοπλιστές παρήγγειλαν δεκαοκτώ πλοία κατηγορίας LPG και έπεται συνέχεια.

Μ' αυτόν τον τρόπο, λοιπόν, η Κυβέρνηση δίνει πράσινο φως στις πιέσεις, καθιστώντας τη χώρα μας πεδίο οξυτάτων ανταγωνισμών ευρωπαϊκών, υπερατλαντικών και ρωσικών επιχειρηματικών ομίλων για την εξασφάλιση τεράστιων κερδών, προσδοκώντας και τη συνολική αναβάθμιση για το εγχώριο κεφάλαιο.

Η Νέα Δημοκρατία, το ΠΑΣΟΚ και τα άλλα κόμματα του ευρω-

μονόδρομου βρίσκονται ακριβώς στο ίδιο πνεύμα, στην ίδια στρατηγική γραμμή με τη συγκυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ. Οι όποιες διαφωνίες και οι όποιοι διαγκωνισμοί μεταξύ τους έχουν να κάνουν με το ποιος προσφέρει τα περισσότερα κίνητρα και τη μεγαλύτερη κρατική χρηματοδότηση στο μεγάλο κεφάλαιο για πράσινες επενδύσεις μέσα από το νέο ΕΣΠΑ, τους αναπτυξιακούς νόμους, την αντιλαϊκή φορολογική μεταρρύθμιση. Στηρίζουν την πράσινη επιχειρηματικότητα, χρωματίζουν πράσινες τις αναδιαρθρώσεις στην ενέργεια, ευθυγραμμίζονται με τις ευρωπαϊκές οδηγίες.

Απ' όλους αυτούς τους σχεδιασμούς τα λαϊκά στρώματα της χώρας δεν έχουν να περιμένουν τίποτα. Αντίθετα, από το λεηλατημένο εισόδημά τους και τις τσέπες των λαών της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πληρωθούν όλα αυτά τα δισεκατομμύρια για τα κέρδη και την ενεργειακή επάρκεια των μονοπωλιακών ομίλων, ενώ για τους λαούς θα ενταθεί η ενεργειακή φτώχεια.

Σε σχέση με το δεύτερο και το τρίτο κεφάλαιο που αφορούν κλάδους των απασχολούμενων, βενζινάδων, ιδιοκτητών συνεργείων, επισκευαστών αυτοκινήτων και ιδιοκτητών φορτηγών, έχουμε να πούμε το εξής: Ικανοποιούνται εκκρεμείς συστάσεις του ΟΟΣΑ και με πρόσημα και πάλι την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, στο παρόν σχέδιο νόμου ενσωματώνονται διατάξεις που κατακερματίζουν τα επαγγελματικά δικαιώματα των επισκευαστών αυτοκινήτων, ενώ με πρόσχημα την αναγκαία απλοποίηση των διαδικασιών χορήγησης και αλλαγής των λαδίων πρατηρίων καυσίμων, γίνεται ένα ακόμα βήμα στη μεταφορά των αρμοδιοτήτων ελέγχου σε ιδιώτες.

Σε σχέση με τα άρθρα θα τοποθετηθούμε αύριο στην κατ' άρθρο συζήτηση. Δώστε μου ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε, για να πω το εξής:

Θα αναφερθώ πάλι στο τέταρτο κεφάλαιο, στο άρθρο 28, που αφορά την απαγόρευση της χρήσης παράπλευρου των εθνικών οδών οδικού δικτύου από τα φορτηγά. Επιβάλλεται η απαγόρευση χρήσης αυτού του οδικού δικτύου από φορτηγά άνω των τριετήτων τόνων, που συμπεριλαμβάνει επαγγελματικά αυτοκίνητα αυτοαπασχολούμενων, καθώς και μικρά φορτηγά δημόσιας χρήσης.

Η πολιτική της Κυβέρνησης έχει οδηγήσει, με κινδύνους για τη δική τους ασφάλεια, τους οδηγούς φορτηγών και με εξοντωτικά αλληπάλληλα διόδια, σε πάρα πολλά αδιέξοδα. Η πολιτική αυτή της Κυβέρνησης είναι που αύξησε, όπως και οι προηγούμενες, κατακόρυφα το κόστος των μεταφορών, ειδικά των πιο μικρών επαγγελματιών του κλάδου.

Κατά συνέπεια, για εμάς η λύση δεν μπορεί να δοθεί με απαγορεύσεις και πρόστιμα, που μόνο φορομπηχτική πολιτική συνιστούν. Η λύση θα μπορούσε να είναι η κατάργηση των διοδίων σε ένα ασφαλές και δημόσιο οδικό δίκτυο.

Για όλα τα υπόλοιπα, σε σχέση με το άρθρο 29, που, κατά τη γνώμη μας, είναι ιδιαίτερα σοβαρό και αφορά τα επαγγελματικά δικαιώματα πολιτικών μηχανικών, αρχιτεκτόνων και τοπογράφων, θα τοποθετηθούμε αύριο επί συγκεκριμένων ζητημάτων.

Αυτά, κύριε Πρόεδρε. Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Συνυψάκη.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής από το Ποτάμι, ο κ. Αμυράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν σχέδιο νόμου περιλαμβάνει μερικές πολύ σημαντικές διατάξεις και ρυθμίσεις γύρω από τη διάδοση ή την ανάγκη και προώθηση της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα, όπως επίσης και για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

Θα έλεγε κανείς ότι έχουμε αρχίσει να ανησυχούμε που συμφωνούμε τόσο πολύ και τόσο συχνά με τον κ. Σπίρτζη σε διάφορα σχέδια νόμου, αλλά εκεί θυμόμαστε ότι είναι ενσωμάτωση ευρωπαϊκών κειμένων, ευρωπαϊκών οδηγιών! Είναι, όμως, ευπρόσδεκτο και αυτό το βήμα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Έχει κι άλλα εκτός από την οδηγία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Βεβαίως, έχει κι άλλα.

Ο ενεργειακές πηγές, λοιπόν, είναι μια ευκαιρία να μιλήσουμε για το πώς βλέπουμε τον ενεργειακό βηματισμό της χώρας σε

σχέση και με την Ευρώπη και με τους γείτονες και με τις ανάγκες πάνω απ' όλα των Ελλήνων.

Ο κανόνας, λοιπόν, που εμείς τηρούμε, όταν προσεγγίζουμε ενεργειακά κείμενα ή άλλα στο Ποτάμι είναι ο εξής: Οι ενεργειακές πηγές που επιλέγουμε να προωθήσουμε, σαφέστατα καθορίζουν τις υποδομές στις οποίες θα επενδύσουμε. Επομένως, το κόστος των όποιων υποδομών, όσο μεγάλο ή μικρό κι αν είναι, δεν μπορεί παρά να αποσβεστεί με την εξασφάλιση μιας μακροπρόθεσμης λειτουργίας πάνω σε θεμέλια υγιή και σοβαρά.

Η Ελλάδα έχει ανάγκη –και δυστυχώς, δεν τα έχει καταφέρει– μια ενεργειακή πολιτική συμβατή με τη δημόσια υγεία, το περιβάλλον, την παραγωγική βάση και τις ανάγκες της παραγωγικής βάσης της χώρας –την αληθινή οικονομία που λέμε– και βεβαίως, θα πρέπει να συμβαδίζει με τις παγκόσμιες και ιδιαίτερα τις ευρωπαϊκές εξελίξεις, που είναι στην πρωτοπορία των ενεργειακών θεμάτων.

Στην Ευρώπη υπάρχει μία ενεργειακή μετατόπιση προς τις ΑΠΕ, τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Υπάρχουν σημαντικά κονδύλια που ήδη έχουν αρχίσει να διατίθενται, αλλά και άλλα που έρχονται. Γι' αυτό τώρα, περισσότερο από ποτέ, θα πρέπει η Ελλάδα να διαμορφώσει, επιτέλους, έναν μακροχρόνιο ενεργειακό σχεδιασμό για να αξιοποιήσει την αναπτυξιακή δυναμική στην Ευρώπη, αλλά και να πετύχει, όπως έχει δεσμευτεί, τους κλιματικούς της στόχους και να μην επωμιστεί το επιπλέον αντισταθμιστικό κόστος πληρωμής δικαιωμάτων εκπομπής αερίων ρύπων.

Πάμε λίγο να δούμε τι γίνεται με τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, τις ΑΠΕ στην Ευρώπη.

Η διείσδυση στο ενεργειακό ισοζύγιο ΑΠΕ στη Δανία φτάνει το 43%. Εκεί κυρίως, αξιοποιούν την αιολική ενέργεια και τη βιομάζα. Στην Ισλανδία και τη Νορβηγία η διείσδυση είναι 100%, γεωθερμία και υδροηλεκτρικά. Είναι, βεβαίως, προικισμένες από γεωθερμία αυτές οι χώρες. Και στην Ελλάδα έχουμε γεωθερμία, όμως την αφήνουμε αναξιοποίητη ή δεν είμαστε ακόμα έτοιμοι ψυχολογικά –δεν ξέρω γιατί– να ασχοληθούμε. Η Ισπανία έχει διείσδυση 31% των ΑΠΕ, η Πορτογαλία 20%, η Ιταλία και η Γαλλία 17% και οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής 13%.

Έχω ξαναπεί σ' αυτή την Αίθουσα και από αυτό το βήμα ότι εμένα με συναρπάζει το παράδειγμα ενός μικρού νησιού στη Δανία, του νησιού Σάμσο. Έχει πληθυσμό τεσσάρων χιλιάδων κατοίκων. Είναι δηλαδή ένα μικρομεσαίο, για τα ελληνικά δεδομένα, νησί. Αυτό το νησί είναι πράσινο ενεργειακά.

Τι έκαναν εκεί οι αγρότες; Έφτιαξαν συνεταιρισμούς, με τη βοήθεια της όποιας κυβέρνησής τους, αλλά και του τραπεζικού τομέα που εκεί είναι υγιής. Δανείστηκαν μερικά χρήματα, δηλαδή 6 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο και σε μία δεκαετία ήδη έχουν επενδύσει 60 εκατομμύρια ευρώ και έφτιαξαν δύο αιολικά πάρκα. Το ένα είναι offshore, μέσα στη θάλασσα και έχει δέκα ανεμογεννήτριες. Το άλλο είναι onshore, στην ακτή και έχει εννιά ανεμογεννήτριες. Τις εκμεταλλεύονται οι αγρότες.

Είναι δεσμευμένοι από τα δάνεια και τη συμφωνία με την κυβέρνηση, ένα ποσοστό των εσόδων των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας να πηγαίνει προς την αποπληρωμή των δανείων, να επανεπενδύεται στην περιοχή και μάλιστα εκεί φρόντισαν, αυτό που ακούγαμε να λέει ο κ. Τσίπρας, αλλά ακόμα δεν το έχει καταφέρει, να βάλουν δηλαδή στα συμβόλαιά τους με τις τράπεζες και με την κυβέρνηση τη λεγόμενη «ρήτρα ανάπτυξης». Όσο αναπτυσσόμαστε, τόσο περισσότερα χρήματα θα δίνουμε πίσω. Έβαλαν και ρήτρα απασχόλησης, ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του εργατικού δυναμικού θα προέρχεται από το νησί. Αυτό το νησί, λοιπόν, θάλλει.

Στο Ηνωμένο Βασίλειο, αντί να συγκρούονται με την Εκκλησία, αποφάσισαν να συνεργαστούν. Ακούστε, λοιπόν, αγαπητοί συνάδελφοι, τι συμφώνησαν εκεί. Τριετήμισι χιλιάδες βρετανικές εκκλησίες αποφάσισαν να φύγουν από τα ορκετά καύσιμα για τη θέρμανσή τους και τις άλλες ανάγκες τους και να πάνε, με τη βοήθεια της εκεί κυβέρνησης, στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Ήδη χίλιες εννιακόσιες είκοσι δύο καθολικές ενορίες λειτουργούν εξ ολοκλήρου με ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και πέραν της Καθολικής Εκκλησίας, εννιακόσια είκοσι σιτίτια και τοποθε-

οίες του Στρατού Σωτηρίας έκαναν τη μετάβαση στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Επίσης, εκατό στίπια της Συνέλευσης των Κουακέρων της Βρετανίας και εξακόσιες ενενήντα εννέα μεμονωμένες εκκλησίες από κάθε δόγμα προσχώρησαν –να το πούμε έτσι- στην πράσινη ανάπτυξη, στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Το καλύτερο, όμως, σας το φυλάω για το τέλος. Τα καμπαναριά στο Σόμερσετ του Ηνωμένου Βασιλείου ανακατασκευάζονται, ούτως ώστε να παρέχουν ευρυζωνικά δίκτυα προς τους αγρότες και τα χωριά. Βλέπετε, λοιπόν, πόσο προχωρημένοι είναι εκεί και η Εκκλησία και οι κυβερνήσεις τους; Τα αυτονόητα τα έχουν ήδη κατακτήσει και προχωρούν πια στην πρωτοπορία. Φανταστείτε ότι στα καμπαναριά των εκκλησιών έχουν βάλει πομπούς για Wi-Fi ευρυζωνικά δίκτυα.

Στη Δανία που με συναρπάζει, ακριβώς γιατί δεν έχουν πολλά πράγματα οι Δανοί -μια φλαταδούρα είναι- δεν έχουν ούτε το γεωφυσικό υπέροχο ανάγλυφο της χώρας μας ούτε τον δυναμισμό του Έλληνα κοσμοπολίτη, του ελληνικού μυαλού, αλλά είναι ρεαλιστές. Τι βγάζουν εκεί σε αφθονία; Άχυρο.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Το ίδιο βγάζουμε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Το ίδιο βγάζουμε και εδω, το ξέρω, και σε υπερπαραγωγή τα τελευταία χρόνια, φοβάμαι να πω.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Εδώ το τρώμε, όμως.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Εκεί, όμως, με το άχυρο δεν ταΐζουν τον κόσμο. Τι κάνουν με το άχυρο, κύριοι συνάδελφοι; Το κάνουν βιομάζα και το πουλάνε από 80 έως 100 ευρώ τον τόνο σε βιομηχανίες, σε σπίτια και έτσι το άχυρο, που εδω μας πήγε αρκετές δεκαετίες πίσω, εκεί θα έλεγα ότι, σε σχέση με μας, τους πηγαίνει αιώνες μετά.

Στην Ελλάδα, κύριοι συνάδελφοι, έχουμε 10.000.000 τόνους άχυρου και βιομάζας παραγωγή ετησίως. Πού είναι αυτό; Χαμένο. Ποια είναι τα βασικά προβλήματα που εμποδίζουν την ανάπτυξη και διείσδυση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στη χώρα μας; Οι καθυστερήσεις στις αδειοδοτήσεις των έργων, οι ασάφειες σε θέματα χωροταξικού σχεδιασμού. Η ελλιπής ενημέρωση των πολιτών –δεν το συζητάω- είναι στην πρώτη ατζέντα, αλλά όχι μόνο γι' αυτό και για τόσα άλλα.

Άλλο πρόβλημα είναι η καθυστέρηση των διασυνδέσεων, καθώς πολλά νησιά αποτελούν αυτόνομα δίκτυα. Επίσης, οι παραγωγοί ηλεκτρικής ενέργειας από ΑΠΕ παραμένουν απλήρωτοι και είναι έρμιαια των πολύμηνων καθυστερήσεων πληρωμών, πράγμα που οδηγεί τις επιχειρήσεις τους στα όρια της βιωσιμότητάς τους.

Η Ελλάδα, λοιπόν, αντί να βρίσκεται στην πρωτοπορία, βρίσκεται ασημαίνοντας στο τέλος, ουραγός.

Είχα καταθέσει μία ερώτηση με γενικό αριθμό 170, με την οποία ρωτούσα την παρούσα Κυβέρνηση για κάτι που εκκρεμούσε, βέβαια, από τις προηγούμενες κυβερνήσεις, τι γίνεται με το υβριδικό έργο -μισό υδροηλεκτρικό και μισό αιολικό- στην Ικαρία, μια μεγάλη επένδυση, με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση που ήδη είχε αρχίσει να τρέχει από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Το έργο αυτό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ρημάζει. Τα χρήματα και της Ευρώπης και της εθνικής συμμετοχής πάνε χαμένα, γιατί δεν ανοίγει ένας δρόμος για να συνδέσει το υδροηλεκτρικό έργο με τον κεντρικό δημόσιο δρόμο.

Σας το λέω, κυρίες Σπίρτζη, γιατί θέλω να δείξετε ενδιαφέρον. Οι Ικαριώτες, ειλικρινά σας το λέω, δέκα χρόνια τώρα έχουν να λένε για τα χαμένα λεφτά. Ελπίζω να κάνετε κάτι. Η «ΔΕΗ ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΕΣ Α.Ε.» μού είχε απαντήσει στην ερώτηση ότι στα τέλη του 2016 θα είχε ξεμπλοκαριστεί το έργο και θα είχε ολοκληρωθεί. Φευ!

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Είναι παράξενη η αίσθηση του χρόνου στην Ικαρία, γι' αυτό!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Είναι παράξενη η αίσθηση του χρόνου στην Ικαρία. Βεβαίως, αυτό είναι αλήθεια, αλλά σκοπός είναι εμείς να πάμε σε κάποιους άλλους ρυθμούς.

Αγαπητέ κύριε Υπουργέ, θέλω να σας θυμίσω, μιας και συζητάμε για τον τρόπο με τον οποίο θα μεταβούμε σε κάποια άλλη εποχή, αυτή των εναλλακτικών καυσίμων, ότι η Κυβέρνηση έχει μείνει πίσω -το λέω με ευγένεια- στο θέμα της καταπολέμησης

της λαθρεμπορίας καυσίμων.

Σας θυμίζω, αγαπητοί συνάδελφοι, ότι οι Υπουργοί της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, και στην πρώτη θητεία και στην παρούσα, υπόσχονταν – όχι τους τελευταίους μήνες, βέβαια- ένα δισεκατομμύριο ευρώ έσοδα από την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου καυσίμων. Μα, τι στο καλό είναι αυτοί οι λαθρέμποροι; Φαντομάδες είναι; Γιατί η ελληνική πολιτεία διαχρονικά δεν μπορεί να τους πιάσει;

Ξέρετε στο πρώτο εξάμηνο του 2016 πόσα λίτρα λαθραίου καυσίμου αμόλυβδης κατασχέθηκαν από τις τελωνειακές αρχές; Κρατηθείτε! Εξήντα λίτρα! Επειδή δεν έχω αυτοκίνητο, δεν ξέρω πόσα λίτρα χωράει ένα ντεπόζιτο αυτοκινήτου.

Ποιον φοβάται η ελληνική πολιτεία; Γιατί δεν βάζει σε πρώτη σειρά προτεραιότητας την καταπολέμηση της λαθρεμπορίας καυσίμων; Και πού είναι εκείνο το σύστημα εισροών-εκροών που θα ελέγχει τα πρατήρια; Χρόνια το ακούμε. Ούτε το γιοφύρι της Άρτας να ήταν!

Τελειώνοντας, θα σας πω ότι για τις τροπολογίες επιφυλασόμεθα. Θα τις μελετήσουμε αύριο. Ο κ. Καραμανλής είπε μερικά πολύ σημαντικά πράγματα, σε σχέση με τις διευκρινίσεις που και εμείς θέλουμε, δηλαδή μας κάλυψε με αυτά που είπε.

Κατά τα άλλα, θα ψηφίσουμε θετικά το νομοσχέδιο. Ελπίζω να γίνουμε λίγο σοφότεροι όλοι μας για το πώς οι ιερείς στην Αγγλία και πώς οι αγρότες στη Δανία αξιοποιούν τον δικό τους φυσικό πλούτο. Διότι και το άχυρο είναι φυσικός πλούτος, αρκεί να ξέρεις να το χρησιμοποιείς σωστά και να μην το πασάρεις σαν τροφή για το μυαλό.

Α, και τώρα που το θυμήθηκα, καταλήγοντας, κάντε κάτι για το λαθρεμπόριο καυσίμων.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Αμυρά και για την οικονομία του χρόνου.

Και πριν δώσω τον λόγο στον επόμενο ειδικό αγορητή, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, πενήντα μαθητές και μαθήτριες και τέσσερις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το Γυμνάσιο Λιβανάτων Φθιώτιδας (δεύτερο τμήμα).

Σας καλωσορίζουμε στη Βουλή.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων κ. Λαζαρίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητέ Γιώργο, τουλάχιστον η Ευρώπη μάς ενώνει.

Θέλω κι εγώ να καλωσορίσω τα παιδιά και να τους ευχηθώ καλή πρόοδο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο το οποίο συζητούμε θεσπίζει ένα νέο πλαίσιο πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, ενώ ορίζει τις τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία ανεφοδιασμού, τις αδειοδοτήσεις σχετικών συνεργειών, αλλά και την πιστοποίηση των ειδικών τεχνιτών, ενώ, όπως τόνισε και ο καθ' ύλην αρμόδιος Υπουργός, η χώρα μας καθίσταται η έκτη χώρα μεταξύ των είκοσι επτά που εναρμονίζεται με την ευρωπαϊκή οδηγία για την ανάπτυξη και διεύρυνση της αγοράς πέραν των πετρελαιοειδών. Η διεύρυνση της αγοράς αυτής επιβάλλεται από την αυξανόμενη ζήτηση, επιβεβαιώνοντας τον κανόνα πως προσφορά και ζήτηση είναι όροι αλληλένδετοι.

Αναφέρομαι στη ζήτηση για τους κινητήρες, που θα λειτουργούν με εναλλακτικά καύσιμα, η οποία παρουσιάζει παγκοσμίως αυξητικές τάσεις, ενώ το δίκτυο πρατηρίων επεκτείνεται με γοργούς ρυθμούς, για να εξυπηρετήσει τον αυξανόμενο αριθμό των καταναλωτών, επιβεβαιώνοντας αυτομάτως τις εξελίξεις στον χώρο της αεροκίνησης, τη στιγμή μάλιστα που οι αυτοκινητοβιομηχανίες κατασκευάζουν νέα μοντέλα -και επαγγελματικά και ΙΧ- τα οποία χρησιμοποιούν το φυσικό αέριο.

Για να κατανοήσουμε ακόμη καλύτερα την αναγκαιότητα για εισαγωγή των συζητούμενων ρυθμίσεων, αρκεί να αναφέρουμε

ένα σημαντικό στοιχείο. Στην ευρωπαϊκή και ελληνική αγορά κυκλοφορούν ΙΧ και επαγγελματικά CNG μοντέλα από όλες τις μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες, ενώ η γκάμα τους διευρύνεται συνεχώς με νέα μοντέλα.

Παρατηρούμε, λοιπόν, μια αλλαγή στην προτίμηση των καταναλωτών, η οποία επηρεάζεται από το γεγονός ότι το φυσικό αέριο κίνησης CNG θεωρείται το οικονομικότερο εναλλακτικό καύσιμο. Η τιμή του είναι περίπου 60% χαμηλότερη, σε σύγκριση με τη βενζίνη, 30% χαμηλότερη σε σύγκριση με το πετρέλαιο και περίπου 40% χαμηλότερη σε σύγκριση με το υγραέριο LPG.

Ακόμη, όμως, πιο χρήσιμα για την οικονομία, αλλά και το περιβάλλον αποτελούν στοιχεία μελέτης που αφορούν τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Ενώ, λοιπόν, σύμφωνα με μελέτες που έχουν γίνει, η χρήση του μαζούτ συνεχίζει να είναι η κύρια καύσιμη ύλη για τη ναυτιλία, θα σημειωθεί αύξηση στη διαφοροποίηση του μίγματος καυσίμου με το υδροποιημένο φυσικό αέριο LNG και προβλέπεται ότι θα αντιπροσωπεύει ποσοστό έως και 11% του καυσίμου ναυτιλίας ανοιχτής θαλάσσης.

Η αστάθεια των τιμών του πετρελαίου, το διαρκώς μεταβαλλόμενο ρυθμιστικό πλαίσιο και η προσδοκώμενη μεγάλη αύξηση του ναυτιλιακού μεταφορικού έργου είναι οι παράγοντες που αλλάζουν τις τάσεις και τις απαιτήσεις στον τομέα της ενέργειας και αποτελούν έναν καλό λόγο για τους πλοιοκτήτες να υιοθετήσουν τα εναλλακτικά καύσιμα ως κύρια πηγή κίνησης των στόλων τους.

Με δεδομένη, λοιπόν, τη στροφή που σημειώνεται παγκοσμίως στα εναλλακτικά καύσιμα, η χώρα μας πρέπει να κινηθεί γρήγορα, προκειμένου να ενεργοποιήσει άμεσα και έμμεσα εμπλεκόμενους κλάδους, τώνοντάς την απασχόληση στην κλάδο της ενέργειας, της βιομηχανίας και της κατασκευής αυτοκινήτων.

Πιο συγκεκριμένα, με τις διατάξεις του νομοσχεδίου επανακαθορίζεται η διαδικασία χορήγησης άδειας ίδρυσης, λειτουργίας και αλλαγής δικαιούχου άδειας λειτουργίας για πρατήριο υγρών καυσίμων, πρατήριο υγραερίου ή μικτού πρατηρίου, ενώ επικαιροποιούνται και τα σχετικά παράβολα.

Με το Κεφάλαιο Α' καθορίζονται οι ελάχιστες προδιαγραφές για τη δημιουργία υποδομών, περιλαμβανομένων των σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και των σημείων ανεφοδιασμού φυσικού αερίου LNG και CNG και υδρογόνου. Επιπλέον, ορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, καθώς και οι προδιαγραφές για τον τρόπο με τον οποίο θα γίνεται η πληροφόρηση των χρηστών.

Το Κεφάλαιο Β' είναι αυτό που μέσω των ρυθμίσεων προσπαθεί να υλοποιήσει την άνωθεν πολιτική, καθώς προωθεί την απλοποίηση της αδειοδότησης των πρατηρίων υγρών καυσίμων και την επιτάχυνση όλων των σχετικών διαδικασιών, εφαρμόζοντας παράλληλα και τις εκκρεμείς συστάσεις του ΟΟΣΑ σχετικά με το περιβάλλον και τις άδειες εμπορίας καυσίμων.

Επανακαθορίζεται, δηλαδή, η διαδικασία χορήγησης άδειας ίδρυσης και λειτουργίας και η διαδικασία αλλαγής δικαιούχου άδειας λειτουργίας για πρατήριο υγρών καυσίμων, πρατήριο υγραερίου ή μικτού πρατηρίου, ενώ επικαιροποιούνται και τα σχετικά παράβολα.

Στο Κεφάλαιο Γ' επαναπροσδιορίζονται οι προδιαγραφές των βαλβίδων εξερισμού πίεσης-υποπίεσης των υπόγειων δεξαμενών υγρών καυσίμων. Επίσης, επιτρέπεται η εγκατάσταση μικτού διανομέα υγραερίου και υγρών καυσίμων σε μικτά πρατήρια λιανικής διάθεσης υγρών καυσίμων και υγραερίου σε οχήματα, σύμφωνα με τις προβλεπόμενες προδιαγραφές.

Παράλληλα, καταργείται η υποχρέωση για τα μικτά πρατήρια της τήρησης απόστασης δέκα μέτρων, τουλάχιστον, μεταξύ των συσκευών διανομής υγραερίου και των αντλιών βενζίνης πετρελαίου, καθότι στόχος είναι η διατήρηση των πρατηρίων υγρών καυσίμων εντός των αστικών περιοχών, με την επιβολή κατάλληλων πρόσθετων μέτρων ασφαλείας, ούτως ώστε να συνεχίσουν και αυτά απρόσκοπτα τη λειτουργία τους.

Πιο συγκεκριμένα, επιτρέπεται επ' αόριστον, και μετά τη 10η Δεκεμβρίου 2017, η συνέχιση της λειτουργίας των υφιστάμενων πρατηρίων υγρών καυσίμων ή των σταθμών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, εξοπλισμένων με αντλίες υγρών καυσίμων, που λειτουργούν στα ισόγεια κτηρίων με ορόφους, στους οποίους

στεγάζονται οι οριζόμενες χρήσεις, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις.

Επιπρόσθετα, επιτρέπεται η αδειοδότηση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων ή νέων σταθμών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης, εξοπλισμένων με αντλίες υγρών καυσίμων, σε ισόγεια κτηρίων με ορόφους, στους οποίους στεγάζονται οι οριζόμενες χρήσεις, κατά τα οριζόμενα μέτρα.

Θα ήθελα να σταθώ στο θέμα της χρήσης του παράπλευρου οδικού δικτύου ή καλύτερα στην απαγόρευση του. Θα ήθελα εδώ να παρακαλέσω να γίνει μια διευκρίνιση. Όταν λέμε παράπλευρο εθνικό δίκτυο, εννοούμε και το εθνικό οδικό δίκτυο; Γιατί εδώ χρειάζεται και λίγη προσοχή.

Για παράδειγμα, στην υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση δεν υπάρχει κάτι αντίστοιχο. Στην Ιταλία, για παράδειγμα, είναι οι *autostrade*, οι αυτοκινητόδρομοι, αλλά υπάρχουν και οι υπόλοιποι δρόμοι, οι λεγόμενες *«strade statale»* ή *«superstrade»*. Έχουν τη δυνατότητα τα φορτηγά να χρησιμοποιούν όλους τους δρόμους. Δεν αποκλείεται κανένας δρόμος. Αν, βέβαια, επιλέξουν την *autostrada*, πληρώνουν τα διόδια.

Εδώ, βέβαια, έχουμε εμείς το πρόβλημα με το υψηλό αντίτιμο στα διόδια, με αποτέλεσμα να επιβαρύνεται υπερβολικά το κόστος των μεταφορών και αντίστοιχα αυτό να μεταφέρεται στο κόστος των προϊόντων, κάτι το οποίο αντιβαίνει σε αυτό που λέμε, στην προσπάθεια που κάνει η Κυβέρνηση για την ανάπτυξη. Εδώ, λοιπόν, σε αυτό το σημείο, χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή.

Εγώ πραγματικά χαιρετίζω την απόφαση του Υπουργού, που διάβασα τις προάλλες στον Τύπο -το δήλωσε, βέβαια, και ο ίδιος ο Υπουργός- ότι είναι στις προθέσεις να επανεξετάσει το ύψος των διοδίων.

Επίσης, θα ήθελα πάνω σε αυτό να τονίσω και την αναγκαιότητα να δούμε με έναν ξεχωριστό τρόπο το θέμα των ξένων οχημάτων.

Αν θυμάστε, κύριε Υπουργέ, εδώ είχαμε συζητήσει γι' αυτό το θέμα και όταν είχε κατατεθεί το νομοσχέδιο για τις δημόσιες συμβάσεις, όπου είχα προτείνει να δούμε -και ισχύει αυτό, πρέπει να το δούμε κάποια στιγμή- το θέμα της επιβολής της λεγόμενης «βινιέτας» για τα ξένα οχήματα. Είναι κάτι που ισχύει για την Αυστρία, για την Ελβετία. Δηλαδή, μπαίνοντας τα ξένα οχήματα στα σύνορα ή και στα βενζινοστάδια -στο εξωτερικό υπάρχει και στα πρατήρια αυτό- να μπορούν να εφοδιάζονται με τη βινιέτα -αυτό είναι κάτι αντίστοιχο με τους Έλληνες οδηγούς, που πληρώνουν τα τέλη κυκλοφορίας- να εφοδιάζονται με ένα αυτοκόλλητο, το οποίο θα το τοποθετούν στο παρμπρίζ και θα έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν το ελληνικό οδικό δίκτυο.

Όσον αφορά τη μείωση των εσωτερικών αποστάσεων, κύριε Υπουργέ, τα είπαμε και χθες. Αυτή η μείωση από τα 10 μέτρα, όπως ήταν με το νομοσχέδιο παλαιότερα, είναι πράγματι σε θετική κατεύθυνση και πράγματι όλος ο κόσμος το βλέπει με πολύ θετικό μάτι.

Τα πρατήρια θα έχουν πλέον την αντίστοιχη δυνατότητα που υπήρχε και στα πρατήρια της Ευρώπης. Αυτό που βλέπαμε δηλαδή στα πρατήρια της Ευρώπης, να μπαίνει ο οδηγός μέσα σε ένα πρατήριο και να έχει τη δυνατότητα, είτε χρησιμοποιεί βενζίνη είτε πετρέλαιο είτε υγρά καύσιμα και οποιονδήποτε τύπο αερίου, να μπορεί να πηγαίνει στην αντίστοιχη αντλία, θα έχουμε τη δυνατότητα να το απολαμβάνουμε και εδώ στην πατρίδα μας οι Έλληνες.

Όπως και χθες, κύριε Υπουργέ, σας ζήτησα να δούμε και το θέμα των εξωτερικών αποστάσεων, γιατί υπάρχει σοβαρό πρόβλημα. Και πραγματικά θέλω να σας μεταφέρω και την ικανοποίησή μας, γιατί χθες δηλώσατε ότι είναι στις άμεσες προτεραιότητές σας να εναρμονιστούμε και σε αυτό το σημείο με τους Ευρωπαίους. Να δείτε, λοιπόν, και το θέμα των μειώσεων των αποστάσεων.

Θέλω να σας μεταφέρω την ικανοποίηση από πάρα πολύ κόσμο της Θεσσαλονίκης και της Μακεδονίας, γιατί άκουσαν τις χθεσινές δηλώσεις σας σχετικά με το ότι είναι στις άμεσες προτεραιότητές σας να μειωθούν οι εξωτερικές αποστάσεις. Πραγματικά είναι πολύ σημαντική αυτή η απόφασή σας, κύριε Υπουργέ.

Τελειώνοντας θα ήθελα να τονίσω και το πολύ θετικό που υπάρχει στο ότι καταργείται πλέον η αυτοψία και ό,τι χρειάζεται πλέον όσον αφορά την καταλληλότητα του γηπέδου ή του οικοπέδου, είτε έγγραφα, είτε πιστοποιήσεις κ.λπ., γι' αυτό θα φροντίζει ο μηχανικός ο οποίος θα αναλαμβάνει τη μελέτη, την επιβλέψη κ.λπ..

Επίσης, όσον αφορά το στάδιο μετά την υλοποίηση των έργων, για την καλή υλοποίηση και τη συμμόρφωση με τον φάκελο των μελετών, πάλι γι' αυτά υπεύθυνος θα είναι ο μηχανικός. Και αυτό, όπως είπαμε και χθες, θα έχει θετικό αποτέλεσμα στο κόστος, στην ποιότητα και στην ταχύτητα του έργου.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Ευχαριστούμε τον κ. Λαζαρίδη και για την οικονομία του χρόνου.

Πριν δώσουμε τον λόγο στον τελευταίο ειδικό αγορητή από την Ένωση Κεντρώων κ. Σαρίδη, θα ήθελα να συνηγορήσουμε όσον αφορά τη συνέχιση της διαδικασίας.

Ο κ. Σαρίδης είναι ο τελευταίος εκ των ειδικών αγορητών. Με αυτόν ολοκληρώνεται ο κύκλος των παρεμβάσεων από τις κοινοβουλευτικές ομάδες. Στον κατάλογο, όπως γνωρίζετε, έχουν εγγραφεί πέντε ομιλητές, εκ των οποίων οι τρεις θα πάρουν τον λόγο.

Προτείνω, λοιπόν, μετά τη λήξη του κύκλου των ειδικών αγορητών-εισηγητών, να πάρουν το λόγο οι τρεις ομιλητές και μετά να ακολουθήσει –έχουμε ήδη συνηγορηθεί με τον κύριο Υπουργό- ο Υπουργός και στη συνέχεια οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι.

Συμφωνεί το Σώμα;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Συνεπώς το Σώμα συμφωνήσει.

Ορίστε, κύριε Σαρίδη, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η κλιματική αλλαγή είναι γεγονός. Όσοι χωρίς επιχειρήματα αμφισβητούν το κύρος της παγκόσμιας μετεωρολογικής υπηρεσίας και επιλέγουν να μη λάβουν σοβαρά υπ' όψιν, ως οφείλουν μάλιστα, την πρόσφατη δραματική προειδοποίησή της σχετικά με την αύξηση της μέσης θερμοκρασίας του πλανήτη και την επακόλουθη άνοδο της στάθμης των ωκεανών προσφέρουν κακή υπηρεσία στην ανθρωπότητα, όπως θα έλεγε και ο κ. Σόμπλε.

Ακόμη κι αν η νέα κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών θέσει νέα εμπόδια στην παγκόσμια προσπάθεια για την καταπολέμηση των κακών πρακτικών της ανθρώπινης παρέμβασης στον πλανήτη, η Ελλάδα οφείλει να σταθεί στο ύψος των περιστάσεων και –παρά την ασύλληπτη και παράλογη οικονομική κρίση που μαστίζει τους πολίτες της- να προχωρήσει στην υιοθέτηση των καλών και φιλικών πρακτικών προς το περιβάλλον.

Η Ελλάδα, έστω και κάτω από αυτές τις συνθήκες, μπορεί και πρέπει να διεκδικήσει ένα βιώσιμο, καθαρό και υγιές περιβάλλον για τα παιδιά της, τα εγγόνια της, για τις επόμενες γενιές.

Η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την οδηγία 94/2014 για την ανάπτυξη των αναγκαίων και απαραίτητων υποδομών για την ανάπτυξη και ενίσχυση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων, αποδεικνύει πως στην πατρίδα μας υπάρχει η απαραίτητη πολιτική βούληση για να συγχρονίσουμε τον βηματισμό μας με τους ευρωπαϊκούς λαούς και να συνεχίσουμε την πορεία προς την ηλεκτροκίνηση, ενισχύοντας βέβαια και την υγραεριοκίνηση, αλλά και τη γενικότερη χρήση του υδρογόνου και του φυσικού αερίου.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το Α' Κεφάλαιο του νομοσχεδίου και ειδικότερα τα άρθρα από το 1 μέχρι και το 13 που αφορούν την οδηγία 94, μας βρίσκουν απολύτως σύμφωνους εμάς στην Ένωση Κεντρώων. Είναι μία συνειδητή επιλογή μας να στηρίξουμε αυτή την πολιτική ενίσχυσης της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων στη χώρα μας, που όπως είπα και πριν, το έχει και πάρα πολύ ανάγκη.

Τα ζητήματα που εξετάζονται στο Β' και στο Γ' Κεφάλαιο, είναι σε ένα μεγάλο βαθμό τεχνικής φύσεως και γι' αυτό είναι πολύ σημαντικό το γεγονός ότι ο Υπουργός, ακολουθώντας τους κανόνες του καλώς νομοθετεί, φρόντισε η σύνταξη των σχετικών

άρθρων 14 έως 20 του Κεφαλαίου Β', που αφορούν την απλοποίηση της διαδικασίας αδειοδότησης των πρατηρίων υγρών και μεικτών καυσίμων, αλλά και των άρθρων 22 έως 27 του Κεφαλαίου Γ', που αφορούν πάρα πολύ σοβαρά ζητήματα ασφάλειας για τους εργαζόμενους στα πρατήρια, να γίνει σε συνεννόηση με τους φορείς. Έχει μεγάλη σημασία για εμάς, πως αυτές οι διατάξεις προέκυψαν μετά από την ομόφωνη γνώμη των εμπλεκόμενων φορέων, όπως φάνηκε και από τις τοποθετήσεις τους στην επιτροπή.

Στο Δ' Κεφάλαιο, το τελευταίο, υπάρχουν δύο πολύ σημαντικά άρθρα τα οποία χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής. Η σύνταξη του προεδρικού διατάγματος, που προβλέπεται στο άρθρο 29, σχετικά με τη χρονίζουσα και πολυαναμενόμενη ρύθμιση του επαγγέλματος του μηχανικού, θα καθορίσει με ουσιαστικό και καταλυτικό τρόπο το μέλλον χιλιάδων συναδέλφων μηχανικών.

Δύο είναι οι βασικοί λόγοι, για τους οποίους επιλέγουμε να στηρίξουμε τη συγκεκριμένη προσπάθεια του Υπουργού. Από τη μια, αναγνωρίζονται, επιτέλους, με την ψήφιση του εν λόγω άρθρου, τα επαγγελματικά δικαιώματα σε τέσσερις κατηγορίες μηχανικών –στους μηχανικούς χωροταξίας, πολεοδομίας και ανάπτυξης, στους μηχανικούς περιβάλλοντος, στους μηχανικούς ορυκτών πόρων και στους μηχανικούς παραγωγής και διοίκησης- και από την άλλη, είναι η σύνθεση της επιτροπής, η οποία θα αναλάβει τη σύνταξη του πολύ σημαντικού προεδρικού διατάγματος και μας ικανοποιεί και μας πείθει ότι θα συνεχίσει το Υπουργείο να συνεργάζεται με ειλικρίνεια, με τις εμπλεκόμενες υπηρεσίες και με όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς.

Αυτό δεν σημαίνει, όμως, πως δεν ακούσαμε και τις ανησυχίες του Προέδρου του ΤΕΕ, ο οποίος ακριβώς όπως κάνατε και εσείς κάποτε, κύριε Υπουργέ, από την ίδια θέση, ζήτησε να απαιτείται η σύμφωνη γνώμη του ΤΕΕ, δεν του κάνατε όμως τη χάρη αυτή. Εάν όμως μετά την πορεία των επομένων πέντε-έξι μηνών αποδειχθεί πως οι ανησυχίες του αυτές ήταν βάσιμες, θα μας φέρετε, όλους τους επιλέγουμε να σας στηρίξουμε, σε πολύ δύσκολη θέση και θα έχετε εκτεθεί ανεπανόρθωτα απέναντι στους συναδέλφους σας, τους μηχανικούς.

Το άλλο επίσης, πολύ σημαντικό άρθρο του Δ' Κεφαλαίου, είναι το άρθρο 28, με το οποίο τροποποιούμε το δεύτερο άρθρο του ν.4338, που πριν λίγο καιρό ψηφίστηκε από το ελληνικό Κοινοβούλιο, κι επιχειρούμε να δώσουμε ένα τέλος στο επικίνδυνο φαινόμενο της χρήσης του παράπλευρου οδικού δικτύου από βαριά επαγγελματικά οχήματα, προς αποφυγή του πολύ μεγάλου κόστους διέλευσης των διοδίων. Θεωρούμε πως, πράγματι, βελτιώνεται με τη συγκεκριμένη τροποποίηση ένας νόμος, ο οποίος εφαρμόζεται σύμφωνα και με τη σχετική δική σας υπουργική απόφαση, γνωρίζοντας πως μόλις το 9% των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων συμβαίνουν στο εθνικό οδικό δίκτυο, έπρεπε πράγματι κάποια στιγμή έστω και καθυστερημένα, να ασχοληθούμε με το τι γίνεται στο παράπλευρο εναλλακτικό οδικό δίκτυο, το οποίο πολύ πρόσφατα μπόρεσε να ξεκαθαρίσει το Υπουργείο ποιο ακριβώς είναι.

Μέχρι πρόσφατα, η αλήθεια είναι ότι καμμία ελληνική κυβέρνηση δεν μπορούσε να απαντήσει στην πολύ απλή ερώτηση πώς ορίζεται και ποιο είναι το παράπλευρο εναλλακτικό οδικό δίκτυο. Είναι, λοιπόν, αυτό το δίκτυο που επιλέγουν σχεδόν όλοι οι επαγγελματίες οδηγοί για να αποφύγουν το δυσβάσταχτο κόστος των διοδίων. Αυτή είναι και η εναλλακτική, η σοβαρή και η ουσιαστική μας ένσταση στην εν λόγω διάταξη. Θα επιφυλαχθούμε και θα τοποθετηθούμε και αύριο πάνω στο συγκεκριμένο άρθρο περιμένοντας και τις δικές σας σκέψεις.

Και θέλουμε να καταγραφεί πως πιστεύουμε ότι όσο είναι ακριβά τα διόδια, αυτό το φαινόμενο θα συνεχίζεται, δηλαδή το ότι οι επαγγελματίες οδηγοί θα προσπαθούν να χρησιμοποιήσουν, για να αποφύγουν να πληρώσουν αυτό το μεγάλο κόστος των διοδίων, ό,τι και να κάνουν εμείς, εκείνοι θα συνεχίσουν. Είναι αγώνας επιβίωσης για αυτούς.

Σωστές οι προβλεπόμενες ποινές, δεν λέω. Όμως δεν φτάνει αυτό. Αν συνυπολογίσουμε πως οι Έλληνες φορολογούμενοι πληρώνουν, χωρίς να προβλέπεται από κανέναν νόμο, περίπου 25 εκατομμύρια κάθε χρόνο για τη συντήρηση του εναλλακτικού οδικού δικτύου, τότε καταλαβαίνουμε όλοι, πως πρέπει να επι-

μείνουμε και να επανέλθουμε με νέες ρυθμίσεις, ειδικά μάλιστα στην περίπτωση που αποτύχει η προσπάθεια του Υπουργού να διαπραγματευτεί εκπτώσεις στα διόδια για τους επαγγελματίες του ευαίσθητου και κρίσιμα εθνικά πολύπαθου κλάδου των μεταφορών.

Αυτό το δυσβάσταχτο κόστος των διοδίων, που θα μετακυληθεί άραγε από τους μεταφορείς; Δεν θα μετακυληθεί στα προϊόντα; Δεν θα μετακυληθεί στον τελικό καταναλωτή; Αυτό θέλουμε τελικά να πετύχουμε; Αυτός είναι ο στόχος μας; Γνωρίζοντας τον Υπουργό, ξέρω ότι δεν είναι αυτός ο στόχος μας, αλλά δεν πρέπει να βρεθεί μια λύση; Δεν θα έπρεπε πρώτα να έχουμε διαπραγματευτεί το τέλος των διοδίων και μετά να μπορούμε στη συγκεκριμένη ρύθμιση;

Κλείνοντας τη θετική επί της αρχής μου εισήγηση, θα κάνω μια γρήγορη αναφορά στα σημεία του νομοσχεδίου και εν όψει της αυριανής συζήτησης που έχουμε επί των άρθρων και περιμένουμε κάποιες βελτιώσεις από τη δική μας πλευρά:

Στο άρθρο 2, δεν διευκρινίζεται επαρκώς το μέγεθος των οχημάτων ή τα σχετικά με τη χρήση τους. Ίσως θα έπρεπε εκεί, κύριε Υπουργέ, να οριζόταν το μέγεθος αυτών των οχημάτων.

Στο άρθρο 4, περιμένω και εγώ την απάντηση στην ερώτηση που έθεσε ο κ. Αμυράς στις επιτροπές –έφυγε πριν από λίγο- για το αν έχουμε ξεκινήσει διαβουλεύσεις και με άλλα κράτη και αν ναι, σε τι φάση βρίσκονται. Βέβαια, λαμβάνοντας υπ' όψιν το γεγονός πως πολύ λίγα ευρωπαϊκά κράτη, όπως είπατε κι εσείς, μόλις έξι, έχουν εναρμονίσει τη νομοθεσία τους, φαντάζομαι πως τέτοιες συζητήσεις δεν πρέπει να έχουν γίνει.

Στο άρθρο 9 και ειδικότερα στο παράρτημα 1, που ενσωματώνεται και αυτό στην ελληνική νομοθεσία, μιλάει για κάποιου είδους κίνητρα που θα μπορούσαμε να δώσουμε, με σκοπό την προσέλκυση επενδύσεων και την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης και της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων. Θα επιθυμούσαμε να γίνει όσο πιο συγκεκριμένος μπορεί ο Υπουργός πάνω στο πώς θα διεκδικήσουμε αυτήν την ευκαιρία, την οποία ανοίγετε με τη συγκεκριμένη πρόβλεψη του παραρτήματος 1.

Για το άρθρο 21, αν και πάλι δεν είναι κοστολογημένο και δεν προβλέπεται κανενός είδους χρονοδιάγραμμα, η σημασία της αποτελεσματικής λειτουργίας του ψηφιακού μητρώου πρατηρίων είναι τεράστια, καθώς θα κρίνει ουσιαστικά και πρακτικά το σύνολο της τύχης αυτού του νόμου. Πιστεύω πως με την ψήφιση του υπό εξέταση νομοσχεδίου κάνουμε ένα θετικό βήμα προς τα εμπρός με συναίνεση και υπευθυνότητα. Φυσικά τα πάντα θα κριθούν από την ορθή εφαρμογή του νόμου.

Τώρα, θέλοντας να εκμεταλλευτώ τον χρόνο που μου απομένει και καθώς είναι δύσκολο να βρεθεί ο Υπουργός, θα ήθελα από τη δική μου πλευρά να μιλήσω για δύο θέματα τα οποία αφορούν την πόλη μου, τη Θεσσαλονίκη, η οποία ακόμα ζει με την απειλή νέων απεργιών των εργαζόμενων του ΟΑΣΘ.

Θα χρειαστεί να αντιμετωπίσει σύντομα και αυτό το θέμα το Υπουργείο σας, κύριε Σπίρτζη, με τρόπο μάλιστα οριστικό ελπίζουμε, για να μην μπορεί να συνεχιστεί η ομηρία των Θεσσαλονικέων.

Επίσης, θέλω να σας θυμίσω τις υποσχέσεις σας για τα ζητήματα των επαγγελματιών αυτοκινητιστών της Θεσσαλονίκης. Έχετε δεσμευτεί -και ξέρω πως κρατάτε τις δεσμεύσεις σας- να εξετάσετε τα ζητήματα που τους αφορούν σύντομα και σε βάθος. Πρόκειται για θέματα τα οποία όλοι αναγνωρίζουμε πως είναι πολύ σοβαρά και μερικά από αυτά είναι και επείγοντα. Δεν πρέπει να τους απογοητεύσουμε, κύριε Υπουργέ.

Το πρωί ήμουν εισηγητής στην εναρμόνιση της οδηγίας που εξετάστηκε στην Ολομέλεια. Άκουσα με προσοχή τις εισηγήσεις των συναδέλφων των υπολοίπων κομμάτων για τις εξελίξεις στα σοβαρά ζητήματα που σχετίζονται με την αμφισβήτηση της Συνθήκης της Λωζάνης από τον Τούρκο Πρόεδρο.

Χαιρετίζω την τροπολογία που κατέθεσε το Ευρωπαϊκό Λαϊκό Κόμμα, ζητώντας την επίσημη καταδίκη αυτών των δηλώσεων. Η Ευρώπη μάλλον έχει παγώσει από το ανιστόρητο των δηλώσεων Ερντογάν ή ό,τι άλλο μπορούν να σημαίνουν αυτές.

Θέλω να πιστεύω πως θα υπάρχει σύντομα οργανωμένη και αποστομωτική απάντηση από το σύνολο των ευρωπαϊκών θεσμών.

Τη Συνθήκη της Λωζάνης την υπογράφουν και άλλα ευρωπαϊκά έθνη. Περιμένουμε να πληροφορηθούμε την αντίδρασή τους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η πρώτη σκέψη μου με το που πληροφορήθηκα το βράδυ της 15^{ης} Ιουλίου -του περασμένου Ιουλίου- την εκδήλωση της απόπειρας στρατιωτικού πραξικοπήματος στη γείτονα και σύμμαχο χώρα Τουρκία, ήταν τι θα πράξουν οι σαράντα πέντε χιλιάδες Τούρκοι στρατιώτες που βρίσκονται στα κατεχόμενα εδάφη της Κύπρου.

Ομολογώ πως, ως μέλος της Επιτροπής Εθνικής Άμυνας και Εξωτερικών Υποθέσεων, η δεύτερη απορία που μου γεννήθηκε εκείνη τη στιγμή και με ακολουθεί έως σήμερα ήταν υπό το φως των διαφαινόμενων εξελίξεων και αναμένοντας με αγωνία το αποψινό διάγγελμα του Προέδρου Αναστασιάδη προς τον κυπριακό λαό. Θα μοιραστώ μαζί σας αυτή μου την απορία, σήμερα, εδώ στην Ολομέλεια. Τι θα έπρεπε να κάνει, δηλαδή, η Ελλάδα, εάν οι πραξικοπηματίες προχωρούσαν σε μια απόπειρα προσάρτησης των κατεχομένων εδαφών; Αυτή είναι η απορία μου.

Βεβαίως, λύθηκε εκ των πραγμάτων, καθώς η δημοκρατία εκείνο το βράδυ είχε νικήσει. Έτσι μας ανακοινώθηκε. Μια δημοκρατική Τουρκία, δεν θα μπορούσε να κάνει -είπαν- τέτοιες σκέψεις. Μια ευρωπαϊκή Τουρκία, δεν θα μπορούσε ούτε να διανοηθεί να προχωρήσει σε μια τέτοια άκρως επικίνδυνη ενέργεια. Μια Τουρκία, που σέβεται το διεθνές δίκαιο και αντιλαμβάνεται τον ρόλο της ως μέλος της διεθνούς κοινότητας, δεν μπορεί να φερθεί με αυτόν τον ύπουλο τρόπο, θέτοντας σε κίνδυνο όλη την ασφάλεια της Νοτιοανατολικής Μεσογείου.

Το πρόβλημα είναι, όμως, πως από τη νίκη της δημοκρατίας στην Τουρκία στις 16 Ιουλίου μέχρι σήμερα, ακούσαμε κάτι, που δεν έχουμε ακούσει ποτέ τα εκατό χρόνια τα οποία έχουν περάσει και νιώσαμε την απειλή, που δεν είχαμε νιώσει ποτέ εδώ και σαράντα χρόνια.

Μου γεννήθηκε, λοιπόν, η απορία, την οποία μοιράζομαι σήμερα μαζί σας εδώ στην Ολομέλεια, στο υπόλοιπο του χρόνου το οποίο μου έχει μείνει: Τι θα πρέπει να πράξει η Ελλάδα στην περίπτωση που ο κ. Ερντογάν σοβαρολογεί; Αυτή ήταν η απορία μου και ήθελα να την μοιραστώ μαζί σας.

Λέω και πάλι, όσον αφορά στο σημερινό νομοσχέδιο το οποίο εξετάζουμε, ότι εμείς το στηρίζουμε επί της αρχής και ευχόμαστε να ανοίξει μια νέα πόρτα, ένας νέος ορίζοντας για τις εναλλακτικές πηγές ενέργειας στην Ελλάδα.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Λαμπρούλης): Με τον κ. Σαριδή ολοκληρώθηκε ο κύκλος των εισηγητών και των ειδικών αγορητών. Θα δώσω τον λόγο στους ομιλητές που έχουν εγγραφεί στον κατάλογο. Είναι τρεις ή τέσσερις ομιλητές. Θα ακολουθήσει ο Υπουργός. Ξεκινάμε με πρώτη ομιλήτρια εκ του καταλόγου την κυρία Καφαντάρη από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Ελάτε, κυρία Καφαντάρη.

ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, συζητάμε σήμερα την ενσωμάτωση της οδηγίας 94/2014 για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων κ.λπ.. Επειδή, όμως, η συζήτηση πήρε και έναν άλλον χαρακτήρα γενικότερα από τους εισηγητές, κύριοι της Αντιπολίτευσης, σε σχέση με την ενεργειακή πολιτική της χώρας, θα ήθελα να αποσαφηνίσω κάποια ζητήματα.

Κατ' αρχάς, εφαρμόζεται μια πολυδιάστατη εξωτερική πολιτική και ο τομέας της ενέργειας έχει καθοριστική θέση σε αυτή την πολιτική. Η Ελλάδα τείνει να γίνει ενεργειακός κόμβος, που θα συμβάλει ουσιαστικά στην ασφάλεια εφοδιασμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης -κάτι το οποίο είναι ζητούμενο.

Κάποιοι εδώ μέσα ακούσαμε να αναπολούν το παρελθόν, αλλά πρέπει να πούμε δύο, τρία ζητήματα. Ακούσαμε για τον TAP και ακούσαμε για τον ελληνοβουλγαρικό αγωγό. Θα έλεγα, λοιπόν, ότι ο TAP υπεγράφη από την παρούσα Κυβέρνηση και μάλιστα με αντισταθμιστικά οφέλη τριάντα δύο εκατομμύρια ευρώ -πολύ παραπάνω από τα έντεκα, που είχε συμφωνήσει η προηγούμενη κυβέρνηση. Να πω δε για τον ελληνοβουλγαρικό αγωγό, ότι και αυτός υπογράφηκε από τη νυν Κυβέρνηση.

Αυτήν τη στιγμή εκπονείται ένας εθνικός ενεργειακός σχεδια-

σμός, που έχει ανάγκη η χώρα μας, μετά από χρόνια, με βάση βέβαια πάντα το πλαίσιο για το κλίμα και την ενέργεια μέχρι το 2030, όπως το βάζει η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Τώρα, συζητάμε ένα νομοσχέδιο, όπως είπαμε και πριν, το οποίο στις επιτροπές είχε μια ευρεία αποδοχή, με την έννοια ότι έγινε δεκτό όχι μόνο από τους κυβερνητικούς εταίρους. Η ενσωμάτωση αυτής της οδηγίας ανοίγει, λοιπόν, ένα παράθυρο στο όχι πια μακρινό μέλλον, σε ένα μέλλον που τα οχήματα θα κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα και θα έχουν μηδενικούς ή ουδέτερους ρύπους.

Λίγα χρόνια πριν, ποιος μπορούσε να φανταστεί ότι η πιο ρυπογόνα ίσως δραστηριότητα –και μιλάω για τις μεταφορές– θα μετασχηματιζόταν με τέτοιο τρόπο, ώστε σε λίγα χρόνια να είναι καθαρή δραστηριότητα;

Σε σχέση με την ενσωμάτωση της οδηγίας, είμαστε από τις έξι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίες ενσωματώνουν αυτήν την οδηγία. Και το περιθώριο για την ενσωμάτωση, απ' ό,τι γνωρίζω –και ελέχθη και στην επιτροπή– έληγε στις 18 Νοεμβρίου. Θα έχουμε οχήματα που θα κινούνται όχι πια με ντίζελ και βενζίνη, αλλά με βιοκαύσιμα, υδρογόνο, ακόμα και ηλεκτρισμό. Για να μπορέσει όμως αυτό να γίνει δυνατό, πρέπει και να αναπτυχθούν και οι αντίστοιχες υποδομές. Πρέπει δηλαδή, να το πω απλοϊκά, να υπάρχουν και τα αντίστοιχα «υδρογονάδικα», όπως έχουμε μέχρι σήμερα τα βενζινάδικα, όπου τα οχήματα που κινούνται με κυψέλες καυσίμου με υδρογόνο να μπορούν να ανεφοδιάζονται με το αναγκαίο υδρογόνο ή να υπάρχουν επίσης, σημεία φόρτισης με ηλεκτρικό ρεύμα για τα ηλεκτροκίνητα οχήματα.

Ακριβώς αυτή η οδηγία που ενσωματώνουμε, προβλέπει αυτήν τη δημιουργία υποδομών εναλλακτικών καυσίμων LNG, CNG, υδρογόνο, ηλεκτρική ενέργεια. Ήδη, στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με βάση στοιχεία του 2015 τα ηλεκτροκινούμενα αυτοκίνητα αυξάνουν σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ το 2015 στην Ευρωπαϊκή Ένωση ξεπέρασαν το ένα εκατομμύριο. Πρωταγωνιστές σε αυτήν τη διαδικασία, βέβαια, είναι οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και οι χώρες της Ασίας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι πρωτοπόρος της βιώσιμης ενέργειας, της προώθησης των ΑΠΕ, της ενεργειακής αποδοτικότητας, των μεταφορών με χαμηλές εκπομπές άνθρακα. Ποιοι είναι οι ενεργειακοί στόχοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το 2030; Αφορούν και είναι 40% μείωση αερίων του θερμοκηπίου, εισαγωγή, διείσδυση ΑΠΕ 27% και αύξηση της ενεργειακής αποδοτικότητας επίσης 27%. Οι στόχοι αυτοί συμβάλλουν στην επίτευξη του φιλόδοξου στόχου, που τέθηκε πέρσι τον Δεκέμβριο στο Παρίσι με την COP 21.

Με τη ραγδαία αύξηση της ζήτησης για υδροποιημένο φυσικό αέριο για την κίνηση πλοίων, μιας και τα πλοία είναι δυνατόν να διαθέτουν τον κατάλληλο κρουογενικό εξοπλισμό, είναι αδήριτη ανάγκη να υπάρχουν σε όλα τα σημεία, ακόμα και σε απομακρυσμένα λιμάνια της χώρας, εγκαταστάσεις για τον επαρκή ανεφοδιασμό των πλοίων με LNG.

Οι εγκαταστάσεις υδροποιημένου φυσικού αερίου θα χρησιμοποιηθούν τόσο για τον ανεφοδιασμό των πλοίων που προσαρμόζονται στους λιμένες της χώρας, όσο και για τον εφοδιασμό των οικισμών με φυσικό αέριο, αφού είναι δικαίωμα και των νησιωτικών οικισμών να μπορούν να χρησιμοποιούν φυσικό αέριο με παράλληλη μείωση της χρήσης πετρελαίου, τόσο στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, όσο και στη χρήση για θέρμανση τους θερμούς χειμερινούς μήνες.

Η μείωση της χρήσης πετρελαίου στα νησιά της χώρας, η αντικατάστασή του με φυσικό αέριο, είναι προφανές ότι θα συμβάλει και στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, αφού το φυσικό αέριο είναι πιο φιλικό στο περιβάλλον. Ίδιο θα συμβεί και με τη χρήση του CNG από τα οχήματα για την κίνησή τους, αφού πάλι το φυσικό αέριο είναι φιλικότερο προς το περιβάλλον από τα υγρά καύσιμα, όσο και από το υγραέριο.

Σημαντικό, λοιπόν, είναι η δημιουργία αυτών των υποδομών τόσο για διάθεση υδρογόνου, όσο και για τη δημιουργία σημείων ταχείας φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Και οι δύο αυτοί τύποι οχημάτων έχουν ελάχιστους ρύπους ή δεν εκλύουν, τα δε οχήματα με καύσιμο υδρογόνο έχουν καυσαέριο, τι άλλο, πέρα από το νερό.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ**)

Οι δύο τύποι οχημάτων, δηλαδή τα ηλεκτροκίνητα και τα οχήματα με κυψέλες καυσίμου υδρογόνου, βρίσκονται σήμερα στις προτεραιότητες της ανάπτυξης ερευνητικών δραστηριοτήτων μεγάλων αυτοκινητοβιομηχανιών του κόσμου. Ακόμα και στην Ελλάδα, υπάρχουν ερευνητικά ιδρύματα που ασχολούνται με τα βιοκαύσιμα. Πρόσφατα, τη Δευτέρα, πήγαμε με την Επιτροπή Παραγωγής Εμπορίου στο ΚΑΠΕ και είδαμε σημαντικές επιστημονικές πρωτοβουλίες και έρευνες που γίνονται εκεί.

Πολλά σχέδια για καθαρές μετακινήσεις έχουν κατατεθεί μέχρι σήμερα. Στην Ισλανδία είχε καταστρωθεί σχέδιο για πλήρη μετατροπή όλων των οχημάτων και του αλιευτικού της στόλου σε κίνηση με υδρογόνο μέχρι το 2020, ένα σχέδιο όμως που αναβλήθηκε για το 2050, λόγω οικονομικής κρίσης.

Ο δήμαρχος του Λονδίνου έχει εκπονήσει σχέδιο για καθαρό Λονδίνο. Μέχρι το 2018 όλα τα οχήματα, δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης, που θα εισέρχονται στο κέντρο της πόλης πρέπει να είναι μηδενικών εκπομπών, να κινούνται με υδρογόνο ή να είναι ηλεκτροκίνητα.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Στο πλαίσιο αυτό κινείται και η πρόταση που συζητείται στο Ομοσπονδιακό Κοινοβούλιο της Γερμανίας. Όπως ανακοινώθηκε στο Μαρακές πρόσφατα στην COP 22 για την κλιματική αλλαγή, την προηγούμενη εβδομάδα, στο πλαίσιο της Διακοινοβουλευτικής Συνδιάσκεψης που έγινε παράλληλα με τη Διεθνή Συνδιάσκεψη για την κλιματική αλλαγή, η εκπρόσωπος της Γερμανικής Βουλής ανακοίνωσε ότι γίνεται προσπάθεια να βγει ψήφισμα, ώστε όλα τα αυτοκίνητα που θα κυκλοφορούν από το 2030 στην Ευρωπαϊκή Ένωση, να είναι μηδενικών εκπομπών.

Η ηλεκτροκίνηση, λοιπόν, των αυτοκινήτων φαίνεται να είναι μια λύση στις οδικές μεταφορές. Όπως προανέφερα, οι στόχοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι μέχρι το 2030 να υπάρχει διείσδυση των ΑΠΕ στο 27%. Όμως το υπόλοιπο καλύπτεται από ορυκτά καύσιμα, από λιγνίτη, από λιθάνθρακα, από πετρέλαιο. Σημειώνω δε ακόμη και σε προηγμένες, όπως λέμε, χώρες, παράδειγμα στη Γερμανία, η ηλεκτροπαραγωγή ακόμη βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε ορυκτά καύσιμα κι έτσι τολμώ να πω ότι η ηλεκτροκίνηση των οχημάτων δεν είναι εντελώς ανώδυνη για το περιβάλλον.

Αντίθετα, ο τύπος οχημάτων που μπορεί να φέρει απεξάρτηση ουσιαστική από τα ορυκτά καύσιμα είναι τα οχήματα με κυψέλες καυσίμου υδρογόνου. Άλλωστε η οικονομία του υδρογόνου μπορεί να προσφέρει εναλλακτικές λύσεις, όπως ονειρεύτηκε ο μεγάλος οραματιστής του προ-προηγούμενου αιώνα, ο Ιούλιος Βερν, ο οποίος είχε πει: «Το νερό είναι ο άνθρακας του μέλλοντος».

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κι εμείς ευχαριστούμε. Ο κ. Παναγιώταρος έχει τον λόγο.

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πριν από λίγο, πολύς λόγος έγινε για σανό και άχυρα και ότι στη Δανία το εκμεταλλεύονται και ότι το μετατρέπουν σε ενέργεια. Στην Ελλάδα οι κυβερνώντες το έχουν για να ταΐζουν διάφορους αδαείς.

Θα ήθελα να κάνω μια αναφορά στο άρθρο 28 που αφορά τους φορτισμούς και τα εξοντωτικά πρόστιμα προς τους οδηγούς φορτηγών άνω των τριετήμιας τόνων, που προσπαθούν να αποφύγουν τα ληστρικά διόδια των εθνικών οδών μέσω παράπλευρων δρόμων. Και τα ληστρικά διόδια τα λέγατε εσείς, κύριε Σπίρτζη, ο ΣΥΡΙΖΑ, ως Αντιπολίτευση.

Κύριε Σπίρτζη, όταν ήσασταν στην Αντιπολίτευση ορκιζόσασταν συνολικά οι του ΣΥΡΙΖΑ και όχι μόνο, ότι αν έρθετε στα πράγματα –και ήρθατε στα πράγματα, βέβαια εσείς και πάρα πολλές από τις μεταγραφές του ΠΑΣΟΚ ξαναήρθατε στα πράγματα, από το φαύλο ΠΑΣΟΚ όπως ισχυρίζεται ο ΣΥΡΙΖΑ μέχρι και τώρα– θα καταργούσατε τα ληστρικά διόδια, θα επαναδιαπραγματευόσασταν τις αποικιοκρατικές, όπως λέγατε, συμβάσεις με

τους διάφορους μεγαλοεργολάβους παραχωρησιούχους, όπως αυτή την περίπτωση της Αττικής Οδού, όπου με μεθόδους off-shore το ελληνικό κράτος δεν εισπράττει ούτε αυτά που θα έπρεπε να εισπράξει, έστω κι από αυτές τις συμβάσεις.

Είχατε συστήσει επιτροπές, τις διάφορες επιτροπές «δεν πληρώνω», όπου καλούσατε τον κόσμο να μην περνάει από τα διόδια, να μην πληρώνει και οτιδήποτε άλλο. Και τώρα όλοι αυτοί οι οποίοι δεν πληρώναν, καλούνται να πληρώσουν και μάλιστα με το παραπάνω, με τα πρόστιμα και όλα τα υπόλοιπα, τις διάφορες «κούφιες μαγκιές» των διαφόρων στελεχών του ΣΥΡΙΖΑ.

Δικαιολογείτε τις σταλινικού τύπου απαγορεύσεις σας και τα εξοντωτικά πρόστιμα που εξυπηρετούν αποκλειστικά και μόνο τους μεγαλοεργολάβους-παραχωρησιούχους με επιχειρήματα, όπως λέτε στο άρθρο 28, για λόγους ασφαλείας και για λόγους επιβάρυνσης φυσικού περιβάλλοντος. Σωστά ακούγονται αυτά.

Βέβαια, τα μνημόνια είναι αυτά τα οποία δημιούργησαν τα μεγαλύτερα ζητήματα ασφαλείας προς τους Έλληνες πολίτες σε όλα τα επίπεδα, όχι μόνο στο επίπεδο των παράπλευρων οδικών δικτύων και τα μνημόνια είναι αυτά τα οποία έχουν διαλύσει στην κυριολεξία το περιβάλλον. Βλέπουμε τώρα που σε λίγο θα αρχίσει το κρίσιμο, όπου ο καθένας θα καίει στις διάφορες σόμπες όχι φυσικά ξύλα, αλλά ό,τι σαβούρα βρει στο δρόμο ή οπουδήποτε αλλού.

Τα μνημόνια είναι επικίνδυνα. Δεν είναι οι επαγγελματίες οδηγοί οι επικίνδυνοι. Και δεν πείθετε κανέναν με τις δικαιολογίες με τις οποίες θέλετε να περάσετε το άρθρο 28.

Στα χρόνια των μνημονίων, που κι εσείς εξυπηρετείτε πιστά, αντί να είστε η Αριστερά του ήθους και να είστε στην πρώτη γραμμή και να δείχνετε τον δρόμο της αξιοπρέπειας, συνεχίζετε την εξολόθρευση του κλάδου των μεταφορών, μέσα από την συνεχώς μειούμενη δουλειά-κύκλο εργασιών των διαφόρων οδηγών αυτοκινήτων, είτε των ιδιοκτητών, αλλά είτε και των οδηγών, με τα κόστη τα οποία ανεβαίνουν συνεχώς επάνω, όπως ανεβαίνουν τα φορολογικά, τα ασφαλιστικά, όπως ανεβαίνουν τα καύσιμα συνεχώς, με τον αθέμιτο ανταγωνισμό από τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία. Κυρίως η Νέα Δημοκρατία επέμενε τότε να υπογράψει, γιατί κυβερνούσε τη χώρα, όταν αυτές οι δύο χώρες εισήλθαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση και θέλατε ντε και καλά να τις βάλετε. Τώρα κανείς δεν ξέρει για ποιον λόγο;

Ξέρουμε τον λόγο. Διαβάσαμε σήμερα ότι 5 δισεκατομμύρια ευρώ είναι ο κύκλος εργασιών των ελληνικών επιχειρήσεων στη Βουλγαρία. Για να καταλάβετε τι ψηφίζατε τόσα χρόνια με τον αθέμιτο ανταγωνισμό, όπως είπαμε, από Βουλγαρία και Ρουμανία, με τους μισθούς των οδηγών να έχουν εξευτελιστεί, αφού υπάρχει άφθονη προσφορά από Ρουμανία, Βουλγαρία, όπου δουλεύουν για 7-8 κατωστάρικα μάξιμουμ και, φυσικά, με τα εξοντωτικά διόδια, στα οποία δεν μπορεί να αντεπεξέλθει κανείς.

Βλέπουμε ότι συνεχώς μειώνεται η κίνηση στους δρόμους, μειώνονται τα έσοδα των διοδίων και συνεχώς αυξάνονται τα διόδια, γιατί είναι φτιαγμένες οι συμβάσεις έτσι -μονά ζυγά και το μηδέν- για τους μεγαλοεργολάβους και όχι για τους απλούς Έλληνες πολίτες και συνεχώς θα συνεχίσουν να μειώνονται.

Και τι θα κάνετε; Μετά θα απαγορεύσετε τους παράπλευρους δρόμους μετά από τα φορτηγά και για τα Ι.Χ. και για τα μηχανάκια και για όλους και θα πρέπει υποχρεωτικά όλοι να πληρώνουν διόδια για να εξυπηρετείται ο κάθε Μπόμπολας.

Κανένας οδηγός δεν θέλει να κινείται, ειδικά όταν έχει ένα μεγάλο φορτηγό, από ένα παράπλευρο οδικό δίκτυο, το οποίο είναι άθλιο, τρισάθλιο, ούτε για τη δική του ασφάλεια ούτε για άλλων. Είναι αναγκασμένος να το κάνει, γιατί δεν μπορεί να ανταπεξέλθει στα τεράστια κόστη, τα οποία του έχετε επιβάλλει με τα μνημόνια. Δεκατέσσερα περίπου διόδια είναι από Αθήνα προς Θεσσαλονίκη και άλλα τόσα πίσω. Για να πας στην Τρίπολη θέλεις 25 ευρώ. Για να πας στην Καλαμάτα με τα νέα διόδια -σήμερα μήκαν και τα νέα διόδια- θέλει κάποιος κοντά στα 35 ευρώ.

Δεν μπορεί να αντεπεξέλθει ο κόσμος, κύριε Υπουργέ. Ή θα συνεχίσουν να παρανομούν ή θα αυξήσουν το κόστος μεταφοράς, άρα θα αυξηθεί γενικότερα το κόστος των πωλητών, που χρησιμοποιούν με έμμεσο τρόπο τις μεταφορές, ή θα κλείσουν, που είναι και το πιο πιθανό.

Θα ήθελα να κάνω κι ένα μικρό σχόλιο σ' ένα άλλο τμήμα του

νομοσχεδίου, όπου αναφέρεστε στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Είναι πολύ ωραία ενέργεια. Μάλιστα, υπάρχει κι ένα ποσοστό συμμετοχής του ελληνικού κράτους σε μια προσπάθεια, η οποία γίνεται.

Όμως πριν φτάσουμε στα ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα και σε όλα τα ωραία που ακούμε και ακούσαμε από διάφορους προλαλήσαντες Βουλευτές σχετικά με το ότι μέχρι το 2030 τα αυτοκίνητα που κινούνται θα είναι αυτόματα, θα είναι μόνο με ρεύμα ή με οτιδήποτε άλλο, ας δούμε τη ζοφερή πραγματικότητα που ζούμε στο 2016-2017 εν μέσω μνημονίων.

Κύριε Σπίρτζη, σας έχουμε κάνει πολλές φορές και ερωτήσεις και επίκαιρες και απλές και σ' εσάς και σε συναδέλφους σας Υπουργούς. Ιδού συγκεκριμένο ερώτημα: Υπάρχει εγχώρια αυτοκινητοβιομηχανία που προσπαθεί να ξεκινήσει. Αν δεν ξέρετε, μιλάμε για την εταιρεία «NAMCO» στη Θεσσαλονίκη με το περίφημο «PONY», ένα πολύ φθηνό αυτοκίνητο ελληνικής κατασκευής, από το οποίο θα συνεχίσουν να έχουν δουλειά τετρακόσιοι είκοσι πέντε, νομίζω, εργαζόμενοι στην εν λόγω εταιρεία στη Θεσσαλονίκη και εκατοντάδες άλλοι σε επαγγέλματα πέριξ, όπως τροφοδοσίας, προμηθευτές. Δεν τους δίνετε άδεια με διάφορα προσχήματα και διάφορα κωλύματα.

Ξέρετε, κύριε Σπίρτζη, τι έκαναν; Θα ξεκινήσουν και θα κάνουν έδρα στην Αγγλία. Όταν πήγε ο ιδιοκτήτης της εταιρείας αυτής στην Αγγλία να πει ότι θέλει να ξεκινήσει, τον υποδέχθηκε η αρμόδια Υπουργός με ανοιχτές αγκάλες και του λέει: Έλα εδώ, παιδί μου, έλα εδώ, καλέ μου άνθρωπε, δουλειά θέλουμε. Έχουν παραγγείλει χιλιάδες αυτοκίνητα για την Αίγυπτο και για αλλού κι εσείς τους εμποδίζετε.

Εμποδίζετε με τη γραφειοκρατία, που βασιλεύει σ' αυτό το φαύλο ελληνικό κράτος, και μια άλλη μικρή εταιρεία, τη «Replicar Hellas», η οποία κατάφερε να πάρει έγκριση για τα αυτοκίνητα που κατασκευάζει εδώ, να παίρνει έγκριση από τη Γερμανία και να τα επανεισάγει, αν κάποιος θέλει, στην Ελλάδα και σ' ολόκληρη την Ευρώπη.

Έπρεπε να είμαστε υπερήφανοι γι' αυτούς τους ανθρώπους, να τους βοηθάτε και να τους δίνετε κίνητρα, έτσι ώστε και άλλοι να έλθουν σ' αυτήν τη χώρα.

Επίσης, αυτός ο παλαβός, όπως θα πει κανείς, κάποιος άλλος Έλληνας -ούτε τ' όνομά του δεν ξέρω, δεν έχει σημασία- με το «Korres Project», ένα υπεραυτοκίνητο -όμοιο του δεν υπάρχει σ' ολόκληρο τον κόσμο- έχει ξοδέψει τεράστια ποσά. Ο άνθρωπος εξαντλήθηκε και δεν μπορεί να κάνει τίποτα.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Δώστε μου ένα λεπτό και τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Έπρεπε να τους βοηθήσετε όλους αυτούς για να φέρετε δουλειές στην πατρίδα μας, για να δουλέψουν οι Έλληνες, για να δουλέψουν συγγενείς σας, φίλοι σας, του οποιουδήποτε άλλου γνωστοί, που πεθαίνουν, που δεν έχουν να φάνε, που ζητιανεύουν και πάνε με τα κουπόνια. Έτσι θέλετε να καταστήσουν αυτήν την Ελλάδα, όταν είναι με τα κουπόνια, μετά να παρακαλάνε και να λένε: Ναι, θα δουλέψω και για 200 και για 300 ευρώ, όταν δεν έχω τίποτα.

Γι' αυτό είστε αποτυχημένοι μαζί με τους προηγούμενους και δεν πρόκειται να κάνετε τίποτα. Το έχει καταλάβει, βέβαια, ή σιγά-σιγά το καταλαβαίνει και ο ελληνικός λαός. Η αρχή έχει γίνει στο εξωτερικό. Οι Βρετανοί ξύπνησαν, οι Αμερικάνοι ξύπνησαν. Μεθαύριο, απ' ότι φαίνεται, ξυπνούν κι οι Ιταλοί. Συνέχεια παίρνουν οι Γάλλοι. Εδώ η γαλλική Δεξιά κι αυτός ο οποίος πρώτευσε στις εσωκομματικές εκλογές χρησιμοποιεί τη ρητορική της Λεπέν, προκειμένου να έχει κάποια οφέλη, μπας και δεν βγει η Λεπέν και βγουν αυτοί. Διδαχθείτε πριν είναι αργά για όλους σας. Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Ο κ. Ουρσουζίδης έχει τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΟΥΡΣΟΥΖΙΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι, σήμερα συζητάμε στο νομοσχέδιο την ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της σχετικής ευρωπαϊκής οδηγίας, η οποία αφορά στην ανάπτυξη των

υποδομών, έτσι ώστε τα εναλλακτικά καύσιμα να διατίθενται με ασφάλεια στη χώρα.

Πρέπει να πούμε στον κόσμο για να καταλάβει τι αφορά η έννοια εναλλακτικό καύσιμο. Είναι εκείνο που αντικαθιστά το ορυκτό καύσιμο, όπως το γνωρίζουμε μέχρι σήμερα. Σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνονται η ηλεκτρική ενέργεια, το υδρογόνο, τα βιοκαύσιμα, τα συντηρητικά καύσιμα, το φυσικό αέριο και το υδροποιημένο πετρελαϊκό αέριο.

Από την ανάγνωση και μόνο αυτής της λίστας εναλλακτικής μορφής καυσίμων, καταλαβαίνει κανείς ότι το νομοσχέδιο έχει και μια περιβαλλοντική διάσταση, αφού προφανώς είναι πολύ πιο καθαρά από ό,τι τα ορυκτά καύσιμα.

Για να γίνει πράξη ο στόχος του νομοσχεδίου, πρέπει να θεσπιστούν κανόνες ασφαλούς λειτουργίας του συστήματος διάθεσης των εναλλακτικών καυσίμων και φυσικά αυτό αφορά στα υφιστάμενα πρατήρια, τα οποία, όπως κατατέθηκε χθες στην επιτροπή, είναι περίπου πέντε χιλιάδες τριακόσια, εκ των οποίων τα χίλια πεντακόσια στεγάζονται σε ισόγεια πολυκατοικιών.

Κατά συνέπεια, γι' αυτό το επιπλέον κόστος που θα προκύψει για την ασφάλεια λειτουργίας αυτών των πρατηρίων και ιδιαίτερα αυτών που είναι μέσα στον πολεοδομικό ιστό, θα πρέπει η πολιτεία να μεριμνήσει, ώστε να διευκολυνθούν αυτοί οι άνθρωποι. Μην ξεχνάμε ότι ζούμε σε συνθήκες οικονομικής κρίσης και θα πρέπει να βοηθηθούν, ώστε να λειτουργήσουν με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ασφάλεια τα καταστήματά τους.

Ανέβηκα στο Βήμα σήμερα, για να τοποθετηθώ κυρίως επί του άρθρου 28, το οποίο αφορά στην απαγόρευση διέλευσης των βαρέων οχημάτων από το παράπλευρο δίκτυο. Ήμουν από αυτούς που υποστήριξαν και στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας ότι θα πρέπει επιτέλους να διευθετηθεί αυτό το ζήτημα γιατί αφορά στην ασφάλεια πολιτών.

Με πήραν τηλέφωνο πάρα πολλοί άνθρωποι που ασχολούνται με τα βαρέα οχήματα, που είναι η δουλειά τους, για να διαμαρτυρηθούν γι' αυτό που αναφέρει το άρθρο 28. Έχω να τους πω ότι δεν είναι δυνατόν να σχεδιάζεται ένας δρόμος προκειμένου να προσφέρει τη μέγιστη ασφάλεια στους πολίτες, τη μέγιστη ασφάλεια στη μεταφορά του μόχθου των πολιτών και να επιλέγεται ένας παράπλευρος δρόμος, ο οποίος οδηγεί, σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουμε στη διάθεσή μας και δεν μπορούν να αμφισβητηθούν, σε ατυχήματα τα οποία φέρνουν τη χώρα μας, ακόμα και σήμερα σε μια από τις χειρότερες θέσεις μεταξύ των είκοσι οκτώ κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εάν κάνουμε μια αναγωγή στο κόστος και συγκρίνουμε αυτά τα οποία στερούμε από την ανάπτυξη μέσω των διοδίων, όπως ισχυρίστηκαν κάποιοι συνάδελφοι, σε σχέση με αυτά που δαπανά η χώρα για την θεραπεία των τροχαίων και με δεδομένο ότι το 91% των τροχαίων ατυχημάτων συμβαίνουν εκτός των κυρίων οδικών αξόνων, νομίζω ότι δεν τίθεται καν θέμα σύγκρισης.

Ωστόσο, είμαι υποχρεωμένος να τεκμηριώσω τον λόγο μου και γι' αυτό θα καταθέσω κάποια στοιχεία: Έχοντας υπ' όψιν μια μελέτη που εκπονήθηκε το 2003 και αφορά στην Ολλανδία, στο Βέλγιο και στο Λουξεμβούργο, τα κόστη θεραπείας των τροχαίων για τα κράτη που προανέφερα είναι περίπου 8.025.000 ευρώ ανά έτος.

Στην Ελλάδα, παίρνοντας τη δεκαετία 2000-2010 –και το έκανα αυτό για να υπάρχει αντιστοίχια σε σχέση με τον χρόνο εκπόνησης της μελέτης, το 2003, αν και τα μεγέθη είναι τελείως διαφορετικά στην Ελλάδα, είναι πολύ μεγαλύτερα- έχουμε συνολικά στη δεκαετία δεκαεπτάμισι χιλιάδες νεκρούς, εικοσιτέσσερις χιλιάδες βαριά τραυματίες και εκατόν ενενήντα χιλιάδες ελαφρά τραυματίες από τροχαία.

Εάν συγκρίνουμε τους συντελεστές, οι οποίοι ανάγουν σε κόστος τα τροχαία ατυχήματα, όπως τα προανέφερα, στις προηγούμενες κατηγορίες, εκτιμάται ότι στην Ελλάδα την δεκαετία 2000-2010 δαπανήθηκαν 47 δισεκατομμύρια ευρώ και αυτό αφορά στην πιο ταπεινή εκτίμηση.

Οι ειδικοί που προσήλθαν στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας και ανέφεραν αντίστοιχα τις δικές τους εκτιμήσεις τα υπολογίζουν γύρω στα 90 έως 100 δισεκατομμύρια ευρώ.

Βεβαίως, θα πρέπει να πούμε ότι δεν έχουμε στη διάθεσή μας εκείνη την επαρκή τεκμηρίωση, ωστόσο μπορούμε να βγάλουμε

κάποια συμπεράσματα. Τα μεγέθη, αν δεν είναι εντελώς αντιπροσωπευτικά, προσεγγίζουν την πραγματικότητα με αρκετή ακρίβεια.

Αν, λοιπόν, πάρουμε την πιο ταπεινή εκτίμηση των πενήντα δισεκατομμυρίων τα οποία στερήθηκαν από την ανάπτυξη της χώρας την προηγούμενη δεκαετία 2000-2010 και τα προβάλλουμε σε απώλειες από επενδύσεις ή από οποιονδήποτε τρόπο θα μπορούσε να προσφέρει κανείς στην παραγωγή αυτής της χώρας, καταλαβαίνετε ότι είναι αστείο να συζητάμε για το αν θα πρέπει να χαριστούμε, δηλαδή να κάνουμε το χατίρι κάποιων ανθρώπων, μη εξασφαλίζοντας, εκτός των άλλων, και τον υγιή ανταγωνισμό, γιατί κάποιοι επιλέγουν το οδικό δίκτυο που προσφέρει μεγαλύτερη ασφάλεια –μιλώ για την Εγνατία και την ΠΑΘΕ-, ενώ κάποιοι επιλέγουν να χρησιμοποιούν παράδρομους.

Αυτά και μόνο τα δύο στοιχεία που σας προανέφερα με υποχρεώνουν να τοποθετηθώ με τον τρόπο που τοποθετούμαι και να υποστηρίξω ότι εκτός από τον ανθρώπινο πόνο, από την οδύνη που προκαλεί ένα ατύχημα, υπάρχουν κάποια κόστη. Ενώ κάποιος πάει να γλιτώσει κάποιο κόστος μη πληρώνοντας τα διόδια, τη ζημία -που είναι αρκετά δισεκατομμύρια- την κοινωνικοποιεί και τη μοιράζεται η υπόλοιπη κοινωνία. Αυτό ούτε δίκαιο είναι, ούτε σωστό.

Εκφράζοντας, λοιπόν, την πεποίθηση ότι η ανάπτυξη, την οποία προσδοκούμε όλοι, πρέπει να στηρίζεται στην ορθή λογική, δεν μπορώ παρά να ψηφίσω το νομοσχέδιο, εκτός των άλλων, και γι' αυτόν το λόγο.

Επαναλαμβάνω ότι το 91% αυτού του κόστους αφορά σε ατυχήματα που συμβαίνουν έξω από τους μεγάλους αυτοκινητόδρομους. Αυτό δεν μπορεί να αγνοηθεί και πρέπει να γίνει σεβαστό. Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κι εμείς σας ευχαριστούμε.

Ο κύριος Υπουργός έχει τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα μου δώσετε λίγο περισσότερο χρόνο, γιατί στις τοποθετήσεις των συναδέλφων, επειδή προφανώς δεν υπήρχαν σοβαρά σημεία κριτικής για το σχέδιο νόμου που συζητάμε, επεκτάθηκε η συζήτηση σε άλλους τομείς της πολιτικής και πολλοί απ' αυτούς δεν είναι καν στις αρμοδιότητες του Υπουργείου. Παρά ταύτα, θα ήθελα να απαντήσω επ' αυτών. Χαιρετίζω βέβαια τη μεγάλη συναίνεση και από τα κόμματα και από τους φορείς επί του σχεδίου νόμου.

Ξεκινάω από τα εύκολα. Τροπολογίες: Δεν υπάρχει υπουργική τροπολογία. Υπάρχει μία βουλευτική του κ. Συντυχάκη και υπάρχει και μία δεύτερη. Δεν ξέρω αν οι συνάδελφοι που ήθελαν, θα την καταθέσουν τελικά. Για να γίνουν, όμως, αποδεκτές οι δύο τροπολογίες –αυτό είπα και για την πρώτη- θα παρακαλούσα τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους να τοποθετηθούν. Εγώ είμαι θετικός, αλλά να τοποθετηθούν, γιατί υπάρχει εκ μέρους μου η δέσμευση ότι δεν θα κατατεθεί άλλη τροπολογία. Αν, λοιπόν, είναι θετικές οι πτέρυγες του Κοινοβουλίου, με μεγάλη χαρά θα δούμε και αυτή που καταθέσατε εσείς, κύριε Συντυχάκη, και την άλλη.

Θα παρακαλούσα επίσης για κάτι, αν και έχει αλλάξει ο Πρόεδρος. Είναι θετικό για το Κοινοβούλιο οι συνεννοήσεις σαν κι αυτή που ανέφερα πριν από λίγο να γίνονται δημόσια και καλό είναι να υπάρχει ανοχή του Προεδρείου για τέτοιες συνεννοήσεις μεταξύ της Κυβέρνησης και των κομμάτων δημόσια και όχι στους διαδρόμους ή στα έδρανα, από κάτω. Καλό είναι αυτό. Το λέω αυτό, γιατί εγκατέστηκα πριν από το Προεδρείο για την ερώτηση που έκανα αν είναι θετικά τα κόμματα.

Το δεύτερο θέμα: Στις τοποθετήσεις μίληκαν τα εξής θέματα που δεν έχουν καμία σχέση με το σχέδιο νόμου. Τέθηκαν ενεργειακά θέματα που έχουν να κάνουν με τη διείσδυση των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας.

Αγαπητέ κύριε Αμυρά, δεν είναι μόνο πολιτικό θέμα η διείσδυση των ΑΠΕ. Είναι κυρίως τεχνικό θέμα. Ένα μεγάλο δίκτυο τροφοδοσίας ηλεκτρικών αυτοκινήτων, που περιλαμβάνεται στο σημερινό σχέδιο νόμου, ανεβάζει τη δυνατότητα διείσδυσης των

Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας. Και αυτοί είναι και οι στόχοι που υπάρχουν για το σχεδιασμό των ηλεκτρικών αυτοκινήτων και των έξυπνων πόλεων, αντί να έχουμε άλλες εγκαταστάσεις σώρευσης, να μπορέσουμε να χρησιμοποιήσουμε τους σωρευτές των αυτοκινήτων γι' αυτό τον λόγο.

Αν, όμως, δεν χρησιμοποιήσουμε για την παραγωγή ενέργειας τα εναλλακτικά καύσιμα και τις ανανεώσιμες πηγές, εφόσον θα μπορούμε να αυξήσουμε τη διείσδυσή τους, τότε το μόνο που θα καταφέρουμε θα είναι περισσότερους ρύπους εκεί που σήμερα παράγεται η ενέργεια με ορυκτά καύσιμα. Επομένως, χρειάζεται ένας πολύ καλός εθνικός σχεδιασμός για να εισφέρει σε αυτό.

Το δεύτερο θέμα που τέθηκε είναι για το ενεργειακό έργο στην Ικαρία. Εκτός από τον χρόνο, για τον οποίο σας είπα ότι έχουν μια άλλη αίσθηση στην Ικαρία, είναι δίπλα σας ο κ. Μανιάτης και μπορείτε να τον ρωτήσετε ποιες δυνάμεις δεν ήθελαν να ολοκληρωθεί αυτό το έργο. Το έχει ζηήσει και εκείνος.

Το τρίτο θέμα έχει να κάνει με το αμαξοστάσιο της ΕΘΕΛ για το Ελληνικό. Πιθανόν να μην το γνωρίζετε, κύριε Μανιάτη: Έχει υπογραφεί συμφωνία με την «ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.», βάσει της οποίας η ΟΣΥ –όχι η ΕΘΕΛ γιατί έχει γίνει συγχώνευση- έχει αρκετά μεγάλο περιθώριο για τη μεταφορά. Έχει πάνω από δώδεκα μήνες για να μεταφέρει το αμαξοστάσιο.

Τις όποιες καθυστερήσεις υπάρχουν στην επένδυση του Ελληνικού -που πιθανώς να είναι και του αναδόχου, ψάξετε το αν θέλετε- καλό θα ήταν να μην προσπαθούν κάποιοι διά του Τύπου να τις μεταθέσουν είτε στην ΟΣΥ είτε στην Κυβέρνηση, γιατί ένα αντίστοιχο πρόβλημα υπάρχει και σε άλλες ιδιωτικοποιήσεις που έχουν ξεκινήσει κατά το παρελθόν.

Το τέταρτο θέμα δεν έχει να κάνει με το σημερινό σχέδιο νόμου, αλλά με τις αστικές μεταφορές της Αθήνας. Το λέω στη Νέα Δημοκρατία ξανά για τις αστικές μεταφορές της Αθήνας, σε σχέση με τις κινητοποιήσεις που κάνουν, αν θυμάμαι καλά, δύο σωματεία ότι «στο σπίτι του κρεμασμένου δεν μιλάνε για σχοινί».

Μας εγκαλείτε για το σχέδιο της αναδιάρθρωσης που ψηφίσαμε πριν έναν χρόνο και προχωράμε ή για τις συγχωνεύσεις που έκαναν οι προηγούμενες κυβερνήσεις οι οποίες ήταν ανορθολογικές και δεν είχαν προχωρήσει και μέσα στις εταιρείες που συγχωνεύθηκαν;

Μας ρωτάτε για το σχέδιο αποδιοργάνωσης των αστικών συγκοινωνιών που προέβλεπε, όταν αναλάβαμε την κυβέρνηση, την ενοίκιαση εργαζομένων, τους κεφαλοκνηγούς, τις υποχρεωτικές μετακινήσεις εργαζομένων και την ουσιαστική ιδιωτικοποίηση τους ή για τη βελτίωση και αυτό που γίνεται σήμερα;

Μας μιλάτε για τα κυκλώματα που αποκαλύπτονται ένα-ένα εντός και εκτός του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών;

Πραγματικά πρέπει να ενημερώσω το Κοινοβούλιο για τα κυκλώματα που έχουν αποκαλυφθεί, τη στιγμή που θα αποκαλυφθούν και όλα. Γιατί εκτός από το κύκλωμα της κλοπής ρευστού χρήματος και εισιτηρίων από υπαλλήλους της ΣΤΑΣΥ αποκαλύφθηκε και άλλο κύκλωμα πλαστών εισιτηρίων που τυπώνονταν στη χώρα, όταν από την προηγούμενη διοίκηση του ΟΑΣΑ είχε γίνει διαγωνισμός με προδιαγραφές εισιτηρίων που υποτίθεται ότι δεν μπορούσαν να αντιγραφούν και όλα τα σχετικά.

Τέλος, ένα ερώτημα: Στηρίζετε τις στάσεις των δύο από τα έξι σωματεία -απ' ό,τι κατάλαβα- και με ποια αιτήματα; Κανείς δεν έχει καταλάβει τα αιτήματα των σωματείων αυτών. Ίσως να μας βοηθήσετε εσείς να τα κατανοήσουμε. Φαντάζομαι, όμως, ότι δεν είναι τα αιτήματα γι' αυτούς που είχατε προσλάβει και στη συνέχεια απολύσατε. Τους έχουμε επαναπρολάβει -να μην υπάρχει αγωνία γι' αυτό- και δεν σκεφτόμαστε να κάνουμε ούτε μία απόλυση.

Πάμε τώρα στο σχέδιο νόμου.

Αξιότιμοι κυρίες και κύριοι Βουλευτές, σήμερα συζητάμε ένα σχέδιο νόμου, που είναι αποτέλεσμα πολύμηνης δουλειάς, ουσιαστικής διαβούλευσης με τους αρμόδιους φορείς και εποικοδομητικής διαπραγμάτευσης με όλους αναφορικά με συγκεκριμένα άρθρα και συγκεκριμένες κατευθύνσεις που έχει το σχέδιο νόμου.

Στο σχέδιο νόμου έχουμε τρεις κύριες στοχοθεσίες. Η πρώτη είναι ότι νομοθετούμε για πρώτη φορά τις προϋποθέσεις για την

ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων ενσωματώνοντας τη σχετική ευρωπαϊκή οδηγία. Είναι από τις ελάχιστες φορές που η ενσωμάτωση μιας οδηγίας δεν αποτελεί μια απλή μετάφραση, αλλά θέτει το πλαίσιο για τη δική μας εθνική στρατηγική.

Σήμερα νομοθετούμε για τις υποδομές, την αδειοδότηση και την προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων. Θα ακολουθήσει, όμως –κι αυτό είναι σημαντικό και είναι κοινός στόχος απ' ό,τι διαπίστωσα, από τον διάλογο που έγινε, όλων των πτερύγων της Βουλής- η ανάγκη για τη διαμόρφωση και την επεξεργασία του εθνικού πλαισίου πολιτικής για τα εναλλακτικά καύσιμα. Αυτό συμβαίνει γιατί έχει πολύ μεγάλο αντίκτυπο τόσο στο να οικοδομήσουμε παραγωγική δομή όσο και σε δράσεις που έχουν να κάνουν με το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής όλων μας.

Μας δίνεται, λοιπόν, η δυνατότητα στη συνέχεια, μετά την ψήφιση του σχεδίου νόμου, εξειδίκευσης του εθνικού πλαισίου πολιτικής, το οποίο σχεδιάζεται για να δείξουμε για πρώτη φορά τις επιστημονικές, τις τεχνολογικές και τις παραγωγικές δυνατότητες που έχουμε σαν χώρα στην ανάπτυξη των υποδομών και τα εναλλακτικά καύσιμα, δυνατότητες που οφείλουμε να υποστηρίξουμε με οικονομικά κίνητρα στην επιχειρηματικότητα, με χρήση χρηματοδοτικών εργαλείων, όχι μόνο στην προμήθεια τεχνολογιών, όπως γίνονταν μέχρι σήμερα στη χώρα μας, αλλά κυρίως στην εγχώρια παραγωγή τους.

Σημαντικό παράδειγμα είναι η παραγωγή και η χρήση βιοκαυσίμων από προϊόντα βιομάζας –τα είπαν κι άλλοι συναδελφοί- τα οποία συναντάμε σε κύριες οικονομικές δραστηριότητες της χώρας, όπως η γεωργία, η δασοκομία, η αλιεία, οι υδατοκαλλιέργειες, καθώς και σε υποδομές που τώρα αναπτύσσονται, όπως η επεξεργασία των βιομηχανικών και αστικών αποβλήτων, τα απορρίμματα, ώστε η χώρα να αρχίσει να αναπτύσσει με βιώσιμο και συντεταγμένο τρόπο, δομές και προϋποθέσεις περιβαλλοντικής ανάπτυξης και οικονομίας, αλλά και σε δράσεις συμβασιοποιημένης γεωργίας και προϊόντων, όταν ξέρετε ότι συγκεκριμένοι τομείς της πρωτογενούς παραγωγής έχουν πληγεί, για να στηρίξουμε και τους αγρότες και τους κτηνοτρόφους μας.

Κι αυτός, αγαπητοί συναδελφοί από το Κομμουνιστικό Κόμμα, δεν είναι εξυπηρέτηση ούτε λίγων μονοπωλιακών ομίλων ούτε μια άλλη λογική και κατεύθυνση που έχει ο νεοφιλελευθερισμός στην Ευρώπη. Το να βρεθούν δηλαδή πέντε κτηνοτρόφοι σε έναν νομό της χώρας και να διαθέσουν τα άλογά τους που υπάρχουν εκεί ή ένας γεωργικός συνεταιρισμός για να κάνει συμβασιοποιημένη γεωργία, δεν βοηθάει έναν μονοπωλιακό όμιλο, βοηθάει τους αγρότες και τους κτηνοτρόφους μας και την οικονομία της χώρας.

Δομούμε δηλαδή μια πρωτογενή παραγωγή που δεν είναι στον αέρα. Είναι συμβασιοποιημένη γεωργία και με διασφαλισμένο εισόδημα, αν πάμε στην εξειδίκευση τέτοιου είδους πολιτικών.

Γι' αυτό και είναι πολύ σημαντικό το εθνικό πλαίσιο πολιτικής για τα εναλλακτικά καύσιμα, να μην αποτελέσει ένα ακόμη πόνημα έκθεσης ιδεών, όπως γίνεται συνήθως, αλλά έναν δεσμευτικό χάρτη για τη διείσδυση των εναλλακτικών καυσίμων στην ελληνική αγορά, να περιλαμβάνει δηλαδή στόχους ανάπτυξης υποδομών, όπως τα συστήματα επαναφόρτισης και τα ηλεκτρικά οχήματα, οικολογικό στόλο οχημάτων, επενδύσεις στην ανάπτυξη υποδομών και τεχνολογιών εναλλακτικών καυσίμων και εναλλακτικών μορφών ενέργειας από η χώρα μας διαθέτει σε αφθονία.

Επίσης, έχουμε χρέος –κυρίως εμείς, σαν Κυβέρνηση- να βρούμε τις μορφές χρηματοδότησης και τα συγκεκριμένα κίνητρα και τις πολιτικές που θα άρουν τα εμπόδια και θα ενθαρρύνουν και τη χρήση, αλλά και την παραγωγή των εν λόγω καυσίμων.

Ειδικότερα στο κομμάτι των χρηματοδοτήσεων, βρισκόμαστε σε διαπραγματεύσεις με διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ώστε να εντάξουμε την αγορά λεωφορείων εναλλακτικών καυσίμων και των υποδομών τους σε συγκεκριμένες επιδοτήσεις.

Επιπρόσθετα, στο επερχόμενο συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών, θα συζητήσουμε συγκεκριμένες επενδύσεις για τα εναλλακτικά καύσιμα, αλλά θα θέσουμε και το θέμα του θεσμικού πλαισίου ευρύτερα.

Τέλος, η στρατηγική μας, την οποία θα διαπιστώσετε στη συ-

ζήτηση που θα κάνουμε και θα συμμετέχετε όλοι για το εθνικό πλαίσιο πολιτικής, δεν είναι απλά να «πρασινίσουμε» -εντός εισαγωγικών, για να μην χαιρείται ο Μιχάλης που βλέπω- τις μεταφορές και να μετατοπίσουμε τη ρύπανση και στα σημεία παραγωγής ενέργειας, αλλά να εκμεταλλευτούμε τις νέες τεχνολογίες, ώστε να αυξήσουμε την αποκεντρωμένη παραγωγή και αποθήκευση ενέργειας στον τομέα των μεταφορών.

Η Ελλάδα, με την ολοκλήρωση των όσων σας ανέφερα, θα αποτελέσει μόλις το έκτο κράτος-μέλος που ενσωματώνει την οδηγία και εκπονεί ένα εθνικό πλαίσιο πολιτικής για την αγορά των εναλλακτικών καυσίμων. Και η κριτική για καθυστέρηση μάλλον είναι άδικη. Υπάρχουν χώρες που έχουν προχωρήσει μόνες τους τα εναλλακτικά καύσιμα και τις υποδομές τους, αλλά, όσον αφορά την ενσωμάτωση της οδηγίας, μάλλον είμαστε μπροστά σε σχέση με την πλειοψηφία των υπόλοιπων ευρωπαϊκών χωρών.

Με το δεύτερο κεφάλαιο του σχεδίου νόμου, βελτιώνουμε τη λειτουργία και τον έλεγχο της αγοράς προϊόντων καυσίμων και ταυτόχρονα απλοποιούμε τις διαδικασίες αδειοδότησης, αλλά αυστηροποιούμε και τις ποινές εκεί που πραγματικά πρέπει να είναι, εκτός από τους ιδιοκτήτες και λειτουργούς των πρατηρίων, δηλαδή σε όσες υπηρεσίες του δημοσίου δεν ασκούν τα καθήκοντά τους, σύμφωνα με τα ισχύοντα στο παρόν νομοσχέδιο, και στους ιδιώτες μηχανικούς, αν διαπιστωθεί ψευδής υπεύθυνη δήλωση.

Προχωράμε στη μείωση και τον εξορθολογισμό των απαιτούμενων δικαιολογητικών, καθώς και στη θεσμοθέτηση δεσμευτικών προθεσμιών για τη χορήγηση των σχετικών αδειών.

Συστήνουμε το ψηφιακό μητρώο με στόχο την ηλεκτρονική καταγραφή της αγοράς καυσίμων. Στόχος του μητρώου είναι η βελτίωση της διαφάνειας, ο έλεγχος των προδιαγραφών και των χαρακτηριστικών ασφαλείας και ποιότητας που οφείλουν να πληρούν οι υποδομές. Κι επιπλέον, στόχος είναι να έχουμε μια πιο στενή επιτήρηση, ιδιαίτερα στα μικτά πρατήρια που θα ενσωματώνουν υποδομές εναλλακτικών καυσίμων.

Ειδικότερα, στο μητρώο θα καταγράφονται όλα τα στοιχεία των εκμεταλλευτών και όλα τα στοιχεία των εγκαταστάσεων, αλλά και των πιστοποιητικών. Εδώ θεσμοθετούμε μια τομή που πρέπει να συζητήσουμε αν θα τη χρησιμοποιήσουμε και γενικότερα.

Σε σήμερα, σε όλες τις αδειοδοτήσεις λειτουργίας είχαμε χρόνο λήξης. Και ο σκοπός που αυτός είχε θεσμοθετηθεί, ήταν για να είναι σε ισχύ ο έλεγχος για τις αδειοδοτήσεις, τα πιστοποιητικά και τις εγκρίσεις.

Πιστεύουμε ότι με την πρόβλεψη του μητρώου που θα παρακολουθεί και τις ημερομηνίες λήξης ή ισχύος των πιστοποιητικών, θα πάμε σε μια άλλη λογική που πρέπει να λειτουργεί ο δημόσιος τομέας, αλλά και στην ευθύνη που πρέπει να έχει ο ιδιώτης να καταθέτει και να εκδίδει εγκαίρως αυτά τα πιστοποιητικά. Επομένως, η δημόσια υπηρεσία και θα ενημερώνει τον ιδιοκτήτη που θα είναι υπόχρεος, αλλά και θα κάνει τη δουλειά της, δηλαδή θα παρακολουθεί τότε λήγουν αυτά τα πιστοποιητικά.

Μέχρι τώρα υπήρχαν αυτές οι διαδικασίες, που ενώ -θα πω ένα παράδειγμα- το πιστοποιητικό πυρασφάλειας έλγχε σε ένα συντομότερο χρονικό διάστημα, λόγω της διαδικασίας του χρόνου λειτουργίας, κάποιοι το άφηναν στη δεκαετία, στην πενταετία. Και αν δεν γινόταν έλεγχος από τη δημόσια υπηρεσία, όλα μια χαρά. Πιστεύω ότι αυτό είναι μια άλλη λογική που πρέπει να έχουμε γενικότερα.

Στο τρίτο κεφάλαιο, επιλύουμε χρόνιες εκκρεμότητες και καθυστερήσεις σε μια σειρά από τεχνικά και λειτουργικά θέματα, αναφορικά με τα πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας. Αναβαθμίζονται οι απαιτούμενες τεχνικές προδιαγραφές των συστημάτων και των εγκαταστάσεών τους. Δεν θα πω αναλυτικά σε ποια συστήματα.

Θέλω να πω, όμως, ότι μέσω αυτής της αναβάθμισης διασφαλίζεται η βιώσιμη και ασφαλής λειτουργία γενικά των πρατηρίων και κυρίως, διασφαλίζουμε τα πρατήρια που στεγάζονται σε κτήρια μικτής χρήσης, για τα οποία προβλεπόταν με τον νόμο που υπήρχε μέχρι τώρα το κλείσιμό τους.

Πιστεύω ότι η πρόβλεψη που υπήρχε από τον νόμο του 2010

για να κλείσουν αυτά τα πρατήρια τον Δεκέμβριο του 2017 -τα είπαν και οι εκπρόσωποι των φορέων, χίλια οκτακόσια πρατήρια καυσίμων θα έκλειναν- δείχνει και τη ζημιά που θα γινόταν, αλλά και ότι δεν θα μπορούσαμε ως χώρα να έχουμε αξιόπιστες προδιαγραφές στα πρατήρια καυσίμων, κάτι που έχουν κατακτήσει πλέον και έχουν εφαρμόσει χώρες και εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης και βαλκανικές χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκτός από τη δική μας.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Υπουργού)

Κύριε Πρόεδρε, θέλω την ανοχή σας για λίγο. Έχουμε άλλα δυο θέματα.

Αξιοποιούμε, λοιπόν, την εξέλιξη της τεχνολογίας και επιτρέπουμε τη συνέχιση της λειτουργίας των πρατηρίων αυτών και επομένως και των θέσεων εργασίας που υπάρχουν εκεί με πολύ μεγάλη ασφάλεια για τους άλλους ενοίκους ή όσους εργάζονται σε αυτά τα κτήρια μεϊκτής χρήσης.

Σε αυτό το σημείο, θα ήθελα να ευχαριστήσω και τις ενώσεις και ομοσπονδίες και των βενζινοπωλών και των πρατηριούχων και τον Σύνδεσμο Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών για τη συνεργασία που είχαμε και για τη συμβολή τους στο σχέδιο νόμου.

Επιπρόσθετα αυτών των θεμάτων που αφορούν την αγορά και τις υποδομές καυσίμων, έχουμε τα άρθρα 28 και 29, όπου έγινε αρκετή κουβέντα. Με το άρθρο 28 τροποποιούμε και εξειδικεύουμε τη διάταξη του ν.4338/2016, που αφορά στην απαγόρευση της κυκλοφορίας των βαρέων οχημάτων μικτού βάρους άνω των τριεσμήσις τόνων και όχι τα μικρά φορτηγά δημόσιας χρήσης, όπως κάποιοι λένε. Δεν είναι μικρό φορτηγό δημόσιας χρήσης το φορτηγό τριεσμήσις τόνων ή η νταλίκα.

Η τροποποίηση είναι αναγκαία, εφόσον από την εμπειρία που αποκομίσαμε από την εφαρμογή του νόμου, τις παρατηρήσεις των εμπλεκόμενων φορέων και τη βούληση και τη θέση των τοπικών κοινωνιών, ορίζουμε πλέον ως απαγόρευση τη διέλευση στο δίκτυο παραπλεύρως των αυτοκινητοδρόμων και των «οδών ταχείας κυκλοφορίας» -εντός εισαγωγικών η λέξη- και όχι μόνο στο παράπλευρο δίκτυο, που μπορεί να δημιουργεί σύγχυση ως προς τον προσδιορισμό του και την εφαρμογή της απαγόρευσης στην πράξη σε σχέση με το προηγούμενο σχέδιο νόμου.

Σε αυτό το σημείο, θέλω να σας πω ότι για δεκαετίες δεν είχε οριστεί ούτε ποιο είναι το παράπλευρο δίκτυο, ούτε ποιες είναι οι εναλλακτικές διαδρομές από το Υπουργείο, ούτε ποια είναι η κατάταξη των οδικών δικτύων. Σήμερα εκπονείται η σχετική μελέτη με βάση αυτό το σχέδιο νόμου και συντάσσεται και ο χάρτης διοικητικών αρμοδιοτήτων του οδικού δικτύου, για να ξέρουμε όλοι ποιο κομμάτι του δρόμου και ποιος δρόμος ανήκει στο Υπουργείο, ποιος στην περιφέρεια, ποιος στον δήμο και σε ποιον δήμο.

Θα ήθελα να πω ότι ο κύριος στόχος της διάταξης, είναι η ασφάλεια των πολιτών. Επειδή άκουσα πολλά για τα διόδια, θέλω να απαντήσω, γιατί η κριτική έχει και όρια. Για το έτος 2013 είχαμε δώδεκα χιλιάδες πενήντα τέσσερα ατυχήματα. Τα οκτακόσια δύο ήταν θανατηφόρα. Είχαμε γι' αυτά τα ατυχήματα δεκαπέντε χιλιάδες πεντακόσιους παθόντες. Για το έτος 2014 είχαμε έντεκα χιλιάδες εξακόσια εβδομήντα έξι ατυχήματα. Τα επτακόσια σαράντα τέσσερα ήταν θανατηφόρα. Οι παθόντες ήταν δεκαπέντε χιλιάδες ογδόντα δύο. Για το έτος 2015 είχαμε έντεκα χιλιάδες πεντακόσια δεκαεπτά ατυχήματα. Τα επτακόσια σαράντα έξι ήταν θανατηφόρα. Είχαμε δεκατέσσερις χιλιάδες επτακόσιους είκοσι εννέα παθόντες. Αυτό είναι το σύνολο των ατυχημάτων. Από αυτά τα ατυχήματα στους αυτοκινητοδρόμους με τα διόδια, δηλαδή σε δρόμους που έχουμε συγκεκριμένες προδιαγραφές, παρ' ότι δεν έχουν ολοκληρωθεί, τα ατυχήματα αναφέρονται στο 9%. Θυμάστε τι γινόταν στο παρελθόν στις εθνικές οδούς!

Πόσο, λοιπόν, κοστίζει και για τους επαγγελματίες και για όσους ασκούν κριτική γι' αυτό το άρθρο, το αίμα αυτών των ανθρώπων; Πόσο κοστίζει;

Δεύτερον, γνωρίζετε όλοι πάρα πολύ καλά ότι δεν μπορεί να διαχωριστεί η νομοθεσία που θα υπάρχει και για τα διόδια και για όλα τα υπόλοιπα, για τα ελληνικά οχήματα να είναι άλλη και για τα ξένα οχήματα, είτε ευρωπαϊκά είτε τρίτων χωρών, να είναι δια-

φορετική, λόγω της ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

Άρα δεν μιλάμε μόνο για τις δικές μας εταιρείες. Μιλάμε για όλα τα διερχόμενα φορτηγά από τρίτες χώρες, από όλα τα λιμάνια της χώρας, από την Ευρώπη προς την Ασία στην Εγνατία, από το λιμάνι της Πάτρας στην Κορίνθου-Πατρών, από τα λιμάνια του Λαυρίου και του Πειραιά στην ΠΑΘΕ.

Το λέω αυτό γιατί κάποιοι το παίζουν ιδιαίτερα εθνικιστές και, μέσα από την κριτική που μας κάνουν, θα ήθελα να δούμε για ποιον εθνικισμό μιλάνε στο ακροατήριο που εκείνοι απευθύνονται.

Πρόσθετα σε αυτά, το Υπουργείο χρηματοδοτεί μικρά τμήματα αυτού του δικτύου -γιατί τα υπόλοιπα είναι στις περιφέρειες και στους δήμους- με περίπου 20 εκατομμύρια ευρώ τον χρόνο. Αν υπολογίσουμε τι δίνουν οι περιφέρειες και οι δήμοι -που δεν έχουν χρήματα- για τη συντήρηση αυτού του τμήματος του οδικού δικτύου, θα καταλάβετε όλοι, ότι πολλοί πληρώνουμε να περνάμε βαριά φορτηγά, βαριά οχήματα και μηχανήματα από αυτό το δίκτυο, που πρέπει να περνάμε πολύ μικρότερα, για να εξυπηρετούνται όντως οι πολίτες που πάνε στην εργασία τους ή οπουδήποτε αλλού και δεν έχουν τη δυνατότητα να πληρώσουν διόδια. Αυτός είναι ο στόχος και ο σχεδιασμός που υπάρχει για το παράπλευρο δίκτυο.

Θέλω να ενημερώσω, γιατί πιθανά να μην το ξέρουν κάποιοι συνάδελφοι, ότι υπάρχουν όλες οι προβλέψεις για να μην υπάρχουν αδικίες ή εμπόδια στο έργο των μεταφορικών εταιρειών. Δηλαδή, έχει προβλεφθεί κάποιος μεταφορέας, αν έχει σε αυτό το δίκτυο, που απαγορεύεται η χρησιμοποίησή του, μεταφορικό έργο, με το να δείχνει το δελτίο αποστολής στα όργανα της Τροχαίας, απαλλάσσεται. Έχει προβλεφθεί για δημόσια και ιδιωτικά έργα, όσο διαρκούν, να υπάρχει ειδική αδειοδότηση από το Υπουργείο. Έχουν εξαιρεθεί τα αγροτικά μηχανήματα που χρησιμοποιούν οι αγρότες μας.

Δεν καταλαβαίνω, πραγματικά, ποιος είναι ο στόχος της κριτικής, αντί για συχαρητήρια, στο συγκεκριμένο άρθρο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Πάμε προς το τέλος της ομιλίας σας, κύριε Υπουργέ, γιατί αλλιώς θα εκτροχιαστούμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Έχετε δίκιο.

Για το συγκεκριμένο θέμα έγινε κριτική ότι θα μετακυληθεί το κόστος -λέει- στον καταναλωτή από αυτά τα διόδια. Είστε σίγουροι ότι ο πολίτης δεν πληρώνει αυτό το κόστος; Είστε σίγουροι ότι οι περισσότερες μεταφορικές εταιρείες δεν χρεώνουν αυτό το κόστος των διοδίων, και όχι μόνο στις εγχώριες μεταφορές, και στις διεθνείς, στους παραγωγούς και στους πολίτες που παραγγέλνουν τις μεταφορές, και κάποιοι τα βάζουν στην τσέπη τους; Αν είστε σίγουροι, πραγματικά να μην είστε!

Τέλος, με το άρθρο 29 φέρνουμε μια πραγματικά προοδευτική μεταρρύθμιση στον χώρο των διπλωματούχων μηχανικών, ανατρέποντας συντηρητικές λογικές, που ταλαιπωρούσαν χρόνια τον κλάδο. Θεσμοθετούμε ένα ενιαίο, σύγχρονο και κωδικοποιημένο νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο αποτελούσε πάγιο αίτημα και των νέων διπλωματούχων μηχανικών και των «νέων» ειδικοτήτων - και θα το εξηγήσω γιατί- ανταποκρινόμενοι στις σύγχρονες ανάγκες και της κοινωνίας μας και της χώρας μας και του περιβάλλοντος και της οικονομίας μας.

Μέχρι σήμερα υπήρχαν στο Τεχνικό Επιμελητήριο εννέα βασικές ειδικότητες. Λόγω των συναδέλφων, που ερχόντουσαν από το εξωτερικό, που δεν είχαν πάντα πλήρη αντιστοιχία -είχαν ισοτιμία ακαδημαϊκή, αλλά δεν είχαν πλήρη ισοτιμία-, το Τεχνικό Επιμελητήριο, με το σύστημα που υπάρχει, έχει αναγνωρίσει χίλιες επτακόσιες τριάντα τέσσερις επιμέρους ειδικότητες.

Οι τέσσερις από αυτές, εδώ και δεκαετίες «παράγονται» από πολυτεχνικές σχολές της χώρας μας. Γράφονται στο Τεχνικό Επιμελητήριο, πληρούν όλες τις προδιαγραφές που είχε βάλει η έβδομη σύνοδος των πρυτάνεων και το ΤΕΕ και δεν είναι βασικές ειδικότητες. Και ήταν ένα στοιχείο πραγματικά τριβών μέσα στο Τεχνικό Επιμελητήριο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Και τελειώνετε, κύριε Υπουργέ, με αυτό. Τώρα με το ΤΕΕ, με τους συναδέλφους σας θα τελειώσουμε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Με το συγκεκριμένο άρθρο, ευτυχώς, αλλάζουμε το σύστημα που υπήρχε τόσα χρόνια. Δυστυχώς, οι προηγούμενες κυβερνήσεις ίδρυσαν νέα τμήματα, που δεν φρόντιζαν να ρωτούν ούτε το Τεχνικό Επιμελητήριο, ούτε τους επαγγελματικούς φορείς, ούτε φρόντιζαν να θεσμοθετήσουν μια διαδικασία σαν και αυτή που θεσμοθετούμε σήμερα για το πώς δεν θα αποκλείονται από συγκεκριμένες δεξιότητες και συγκεκριμένα επαγγελματικά πεδία οι διπλωματούχοι μηχανικοί.

Θα έλεγα ότι αυτό που ίσχυε μέχρι σήμερα ήταν η κάθε ειδικότητα να προσπαθεί να φάει τις σάρκες της άλλης και να αποκτήσει μία παλαιοκομματική λογική, πρόσθετα επαγγελματικά δικαιώματα χωρίς καμία επιστημονική και επαγγελματική τεκμηρίωση.

Με τον τρόπο αυτό καταντήσαμε να είμαστε η μόνη χώρα στον κόσμο, που έχει άλλες προδιαγραφές και άλλη νομοθεσία για τα δημόσια έργα και άλλη για τα ιδιωτικά.

Συνοψίζοντας, πιστεύω ότι με το παρόν σχέδιο νόμου επιχειρούμε να δώσουμε λύσεις και ένα βιώσιμο πλαίσιο λειτουργίας και στην αγορά καυσίμων και στην αδειοδότηση και στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές και τέλος να εξορθολογήσουμε τα επαγγελματικά δικαιώματα των διπλωματούχων μηχανικών.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλες τις πτέρυγες της Βουλής για την πολύ μεγάλη αποδοχή, τουλάχιστον, επί της αρχής, του σχεδίου νόμου.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Μέχρι να έρθει στο Βήμα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Κεφαλογιάννης, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, σαράντα έξι μαθήτριες και μαθητές και τρεις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 1^ο Σχολείο Δεύτερης Ευκαιρίας Κορυδαλλού.

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα μία διευκρίνιση σε σχέση με μία τροπολογία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Όχι, τώρα, κύριε Συντυχάκη. Έχω δώσει το λόγο στον κ. Κεφαλογιάννη.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Να, αλλά καλούμαστε να πούμε τη γνώμη μας για μία τροπολογία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Είστε κοινοβουλευτικός εκπρόσωπος;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Τι θα πει είμαι κοινοβουλευτικός εκπρόσωπος; Δεν σας καταλαβαίνω!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Θα πάρετε τον λόγο μετά.

Κύριε Κεφαλογιάννη, έχετε τον λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Δεν είμαι κοινοβουλευτικός εκπρόσωπος, είμαι ειδικός αγορητής.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, έχω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Μισό λεπτό, κύριε Κεφαλογιάννη.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Κοιτάξτε, τέθηκε το ζήτημα της τροπολογίας από τον κύριο Υπουργό και τέθηκε με έναν άγαρμπο και ανορθόδοξο τρόπο, διότι η τροπολογία είναι ανυπόγραφη. Καλούμαστε, δηλαδή, να πούμε τη γνώμη μας σχετικά με το αν δεχόμαστε την τροπολογία ή τη συζήτηση της τροπολογίας, από τη στιγμή που είναι ανυπόγραφη και δεν ξέρουμε ποιος την υπογράφει. Λέτε ότι είναι βουλευτική τροπολογία. Πείτε μας συγκεκριμένα. Δηλαδή δεν πρέπει η τροπολογία να είναι υπογεγραμμένη από συγκεκριμένους Βουλευτές;

Επίσης, δεν έχουν αποσαφηνιστεί ορισμένα πράγματα και για τη στεγαστική συνδρομή. Εδώ υπάρχει ολόκληρη υποκρισία για το θέμα της στεγαστικής συνδρομής.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφο-

ρών): Τελείωσε αυτό. Από εμένα δεν υπάρχει αυτό.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Προσέξτε. Είναι ένα ευρύ φάσμα και φυσικών και νομικών προσώπων για τη στεγαστική συνδρομή. Σε πολλούς δεν δίνονται, ενώ σε άλλους δίνονται. Υπάρχει μία επιλεκτική μεταχείριση για τη στεγαστική συνδρομή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Συντυχάκη, τώρα κάνετε αγόρευση. Δεν ζητάτε διευκρίνιση.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Βεβαίως ζητώ διευκρίνιση για το θέμα της στεγαστικής συνδρομής. Επίσης, λέτε σε κάποια φάση ότι δεν αναζητούνται, αλλά αποδίδονται συμπληρωμένα ή κατασχεθέντα ποσά από ασφαλιστικά ταμεία, δημόσιο, πιστωτικά ιδρύματα. Τι θα πει «δεν αναζητούνται»; Δώστε μας μια διευκρίνιση για να καταλάβουμε και να μπορούμε να πάρουμε θέση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, δεν είναι υπουργική τροπολογία για να δώσω εγώ διευκρινίσεις. Ήταν τροπολογία κάποιων Βουλευτών. Μου ζήτησαν, εάν την καταθέσουν, να την κάνω αποδεκτή, όπως και του κ. Συντυχάκη.

Εγώ ήθελα να ρωτήσω τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους εάν την αποδέχονται, εάν υπάρχει μία ευρεία αποδοχή, για να την κάνω αποδεκτή. Δεν έγινε αυτό από το Προεδρείο. Άρα, δεν υπάρχει.

Όταν έρθει σε σχέδιο νόμου θα σας δώσω ό,τι όσες εξηγήσεις θέλετε. Δεν ήταν δική μου. Άρα, δεν υπάρχει επί της ουσίας αυτό. Τέλος!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ο κ. Κεφαλογιάννης έχει τον λόγο.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Ποιο δεν υπάρχει;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Η τροπολογία. Μα, δεν υπάρχει κατατεθειμένη τροπολογία.

Λοιπόν, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, μία και είναι η πρώτη μου ομιλία ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, θα ήθελα να εκφράσω και την τιμή και την μεγάλη ευθύνη για την ανάληψη αυτών των καθηκόντων. Και βεβαίως, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Πρόεδρο της Νέας Δημοκρατίας, τον κ. Μητσοτάκη, για τη μεγάλη τιμή που μου έκανε με το να δείξει εμπιστοσύνη στο πρόσωπό μου. Και θα ήθελα, επίσης, να διαβεβαιώσω τόσο αυτόν όσο και τους συναδέλφους μου ότι θα καταβάλω κάθε δυνατή προσπάθεια, προκειμένου να ανταποκριθώ σε αυτό το απαιτητικό έργο.

Επίσης, θα ήθελα να διαβεβαιώσω τόσο το Προεδρείο όσο και τους συναδέλφους μου ότι θα συμβάλλω με όλες μου τις δυνάμεις, προκειμένου ο κοινοβουλευτικός διάλογος να διεξάγεται με την απαραίτητη ποιότητα και ευπρέπεια που αρμόζει στον θεσμό του Κοινοβουλίου. Και σε ό,τι με αφορά θα προσπαθώ να τοποθετούμε όπως έκανα πάντα, δηλαδή, με στοιχειά, εμπειριστά, υπεύθυνα, χωρίς εξάρσεις και ακρότητες.

Όσον αφορά τώρα το παρόν σχέδιο νόμου, νομίζω ότι προσφέρεται για μία γόνιμη αντιπαράθεση απόψεων γύρω από το θέμα της ανάπτυξης υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και βεβαίως την απλοποίηση της διαδικασίας αδειοδότησης των παρόμοιων υποδομών.

Η Νέα Δημοκρατία διά του εισηγητού μας, του κ. Κώστα Καραμανλή, κράτησε μία ιδιαίτερα εποικοδομητική στάση σε αυτή τη νομοθετική πρωτοβουλία εκφράζοντας όπου ήταν αναγκαίο, βεβαίως, και τις αντιρρήσεις και τους προβληματισμούς της, όπως, για παράδειγμα, στο άρθρο 28 για την απαγόρευση των βαρέων οχημάτων από το παράπλευρο οδικό δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων ή ακόμα στο άρθρο 29 για τα επαγγελματικά δικαιώματα των μηχανικών.

Και όσον αφορά, κύριε Υπουργέ, που μας ζητήσατε τη γνώμη μας για την τροπολογία, θα επαναλάβω αυτά που σας είπα και ο προηγούμενος Πρόεδρος, ο κ. Λαμπρούλης, από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας. Αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει κάποια τροπολογία για να ζητηθεί η γνώμη μας. Είπατε πολύ σωστά ότι είναι πρόθεση τροπολογίας.

Επίσης, ο εισηγητής μας, ο κ. Καραμανλής, σας έθεσε μία σειρά από ερωτήματα, τα οποία, βεβαίως, θα πρέπει πρώτα να απαντηθούν, να κατατεθεί η τροπολογία συγκεκριμένα με υπογραφές των Βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ οι οποίοι εισάγουν τη συγκεκριμένη τροπολογία και επί αυτών, βεβαίως, να τοποθετηθούμε.

Τα λέω αυτά, επειδή απευθυνθήκατε στους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους να σας απαντήσουμε επί της τροπολογίας. Βέβαια δεν με ακούτε, μιλάτε με τον κ. Μανιάτη, αλλά εντάξει.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Συγγνώμη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Όσον αφορά τον κοινοβουλευτικό χειρισμό του σχεδίου νόμου, μπορώ να πω ότι από πλευράς Κυβέρνησης ήταν σε γενικές γραμμές καλός. Δυστυχώς, όμως, δεν μπορώ να πω ότι αντιστοίχως υπήρξαν καλοί χειρισμοί του Υπουργείου Υποδομών και εσάς προσωπικά, όσον αφορά τη διευθέτηση κάποιων άλλων θεμάτων.

Αναφερθήκατε προηγουμένως στο Ελληνικό, σε μία σειρά ερωτημάτων που τέθηκαν από πλευράς ΠΑΣΟΚ. Δώσατε κάποιες απαντήσεις, εγώ θα έλεγα όμως ότι θα πρέπει να δοθεί και ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, γιατί ξέρετε, πολύ καλά, ότι εμείς έχουμε τοποθετηθεί συγκεκριμένα σε αυτή την Αίθουσα, είμαστε υπέρ αυτής της πρωτοβουλίας, αυτής της επένδυσης, γιατί θεωρούμε ότι είναι καλό και για την ελληνική οικονομία και για την ελληνική κοινωνία και σε καμμία περίπτωση δεν πρέπει να τίθενται προσκόμματα από οποιαδήποτε πλευρά και να μην υπάρχουν ολιγωρίες και δικαιολογίες, είτε από πλευράς Κυβέρνησης είτε βεβαίως από πλευράς αναδόχου.

Τώρα, ένα δεύτερο ζήτημα το οποίο και εσείς το θίγατε, κύριε Υπουργέ, κατόπιν παρέμβασης και του εισηγητού μας, αφορά τις στάσεις εργασίας στις αστικές συγκοινωνίες. Ξέρετε πολύ καλά ότι εδώ και δύο εβδομάδες οι εργαζόμενοι στις σταθερές συγκοινωνίες πραγματοποιούν επαναλαμβανόμενες στάσεις εργασίας στα μέσα σταθερής τροχιάς, δηλαδή, στο μετρό, στο τραμ και στον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο, το οποίο συνεπάγεται και ταλαιπωρία των επιβατών και οικονομικό κόστος για την εταιρία. Και μάλιστα, άμα πάρουμε και τα στοιχεία του προϋπολογισμού του 2016 της ΣΤΑΣΥ, θα δούμε ότι μία ημέρα απεργίας κοστίζει περίπου 650.000 ευρώ τόσο σε απώλεια εσόδων και αφορά και το μισθολογικό κόστος. Άμα κάνει κανείς, και την απλή διαίρεση όσον αφορά την τετράωρη στάση εργασίας, αυτό κοστίζει περίπου 130.000 ευρώ ανά ημέρα.

Και το πρόβλημα το γνωρίζουμε όλοι, δεν είναι παλιό, δεν είναι κάτι το οποίο δεν το έχουμε θέσει και εμείς πολλές φορές σε αυτή την Αίθουσα. Είναι βεβαίως η επικείμενη αλλαγή του οργανογράμματος του ΟΑΣΑ και ο φόβος μιας μερίδας των εργαζομένων όσον αφορά τις τροποποιήσεις τόσο στο εργατικό δυναμικό των εταιριών όσο βεβαίως και στις συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Και προφανώς, για να συνεχίζουν τις στάσεις εργασίας, δεν έλαβαν οι εργαζόμενοι τις διαβεβαιώσεις τις οποίες ήθελαν, όταν έκαναν τη συνάντηση τις προηγούμενες ημέρες.

Εμείς, για να σας το ξεκαθαρίσω, κύριε Υπουργέ, σαφώς και συμφωνούμε στην αναδιοργάνωση και στην αναδιάρθρωση του ΟΑΣΑ και ειδικότερα των εταιριών ΣΤΑΣΥ και ΟΣΥ. Και μάλιστα ως κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το υπηρέτησαμε, όπως υπηρέτηθηκε και από την προηγούμενη κυβέρνηση η οποία, βεβαίως, εκδιώχθηκε από την Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ.

Όμως, αντί να κατηγορείτε ως Κυβέρνηση τους άλλους και τους εργαζόμενους, καλό είναι να απαντήσετε σε μια σειρά ερωτημάτων. Θα έλεγα ότι στην παρούσα φάση δεν γνωρίζουμε και πραγματικά θα θέλαμε να μας πείτε αν και πότε συνεδρίασε η προβλεπόμενη από τον ν.4337/2015 Επιχειρησιακή Συντονιστική Επιτροπή για την παρακολούθηση και τον συντονισμό της αναδιοργάνωσης και αναδιάρθρωσης των αστικών συγκοινωνιών των Αθηνών και αν ναι, ποιο πόρισμα έβγαλε, σε ποια έκθεση ενδεχομένως κατέληξε. Επίσης, νομίζω ότι θα πρέπει να μας δώσετε περισσότερες διευκρινίσεις για τις πραγματικές σας προθέσεις όσον αφορά τις αστικές συγκοινωνίες όσον αφορά και τη δομή και το μέλλον των εργαζομένων, πόσω δε μάλλον όταν αυτές έχουν περάσει στο νέο υπερταμείο, που σημαίνει ότι τον λόγο έχουν πλέον και οι δανειστές.

Μιλήσατε, όμως, κύριε Υπουργέ, και για κάτι άλλο. Είπατε ότι στο σπίτι του κρεμασμένου δεν μιλάνε για σχοινί. Νομίζω ότι ξεχάσατε ότι από αυτήν εδώ την Αίθουσα, ως αρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης το 2011, ο νυν Πρωθυπουργός κ. Τσίπρας κατήγγειλε τότε την επικείμενη αύξηση του εισιτηρίου στο 1,40, την οποία εμείς ως κυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας και

ΠΑΣΟΚ την μειώσαμε στο 1,20, ενώ αντίθετα εσείς, ως Κυβέρνηση, την επαναφέρατε στο 1,40.

Επίσης, να θυμίσω ότι τα αποτελέσματα για τον ΟΑΣΑ για το 2015 ήταν επί τα χείρω σε σχέση με το 2014. Αυτά έγιναν επί Κυβερνήσεως ΣΥΡΙΖΑ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όμως, η σημερινή συνεδρίαση διεξάγεται και σε ένα ιδιαίτερα βεβαρημένο περιβάλλον μετά την αποχώρηση των εκπροσώπων των δανειστών και μετά τις τελευταίες εξελίξεις όσον αφορά τα εθνικά μας θέματα. Έχουμε επισημάνει ότι η τακτική της Κυβέρνησης να συνδέσει τη δεύτερη αξιολόγηση με τη ρύθμιση του χρέους είναι μια ιδιαίτερα ριψοκίνδυνη τακτική.

Όσα βλέπουν το φως της δημοσιότητας τις τελευταίες ημέρες σχετικά με επιπλέον μέτρα και την ίσως επιβολή νέου τέταρτου μνημονίου, που ακούσαμε από μια μερίδα των δανειστών, φοβάμαι ότι έρχονται, δυστυχώς, να επαληθεύσουν αυτήν μας την ανησυχία και να δώσουν τη χαριστική βολή στην ελληνική οικονομία, πόσω δε μάλλον όταν η Κυβέρνηση, δια του εκπροσώπου της, κάνει πάλι λόγο για πολιτική διαπραγμάτευση και απόφαση όσον αφορά το κλείσιμο της δεύτερης αξιολόγησης.

Πραγματικά, κύριοι συνάδελφοι, κρατάμε την ψυχραιμία μας, γιατί, δυστυχώς, οι Έλληνες πολίτες γνωρίζουν πολύ καλά τι συμβαίνει και πού οδηγούμαστε κάθε φορά που η παρούσα Κυβέρνηση αποφασίζει να κάνει πολιτική διαπραγμάτευση.

Όσον αφορά στα εθνικά μας θέματα, ακούστηκε από τη συνάδελφο του ΣΥΡΙΖΑ, αν θυμάμαι καλά την κ. Καφαντάρη, ότι ακολουθείται μια πολυδιάστατη εξωτερική πολιτική. Εδώ, δυστυχώς, το μόνο πολυδιάστατο στην εξωτερική μας πολιτική είναι τα λάθη και οι ολιγωρίες. Πράγματι, υπάρχουν λάθη μεγάλων διαστάσεων και μικρών διαστάσεων.

Είχαμε την ευκαιρία να τοποθετηθούμε την προηγούμενη Παρασκευή στην Επιτροπή Εξωτερικών και Άμυνας με τον κ. Κοτζιά ο οποίος, ειρήσθω εν παρόδω, ήρθε στην επιτροπή για να μας ενημερώσει έναν ακριβώς χρόνο μετά την τελευταία του εμφάνιση στην επιτροπή. Τελευταία του εμφάνιση στην επιτροπή ήταν 23 Νοεμβρίου 2015. Φιλοτιμήθηκε ο κύριος Υπουργός να έρθει μετά από έναν ακριβώς χρόνο, για να ενημερώσει την επιτροπή, κάτι που δεν έγινε μάλλον γιατί θεώρησε ότι όλον τον προηγούμενο χρόνο δεν υπήρχαν γεγονότα και καταστάσεις ικανά ώστε να τον κάνουν να έρθει στην επιτροπή. Του θέσαμε μία σειρά από ερωτήματα και ανησυχίες τόσο για τα ελληνοτουρκικά θέματα όσο και για τα ελληνοαλβανικά.

Αναφέρθηκε, επίσης, από μια σειρά από ομιλητών του ΣΥΡΙΖΑ ότι πρώτη φορά ξαφνικά αποκτήσαμε ενεργειακή πολιτική. Να θυμίσω ότι ο ΣΥΡΙΖΑ ήταν όλα τα προηγούμενα χρόνια αντίθετος στην κατασκευή του TAP και είχε μάλιστα καταψηφίσει και τη συγκεκριμένη ρύθμιση όταν είχε έρθει στην επιτροπή και στην ολομέλεια. Βεβαίως, με χαρά εμείς τον καλωσορίζουμε στον ρεαλισμό και στην πραγματικότητα. Αυτήν τη στιγμή έχει γίνει και ο μεγαλύτερος υπέρμαχος της κατασκευής αγωγού.

Γενικότερα, όμως, υπάρχει μια μεγάλη ανησυχία από πλευράς μας, από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας, την Αξιωματική Αντιπολίτευση, το είπε και ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος το πρωί, ο κ. Δένδιας, όσον αφορά τις συνεχιζόμενες δηλώσεις του Τούρκου Προέδρου για την αναθεώρηση της Συνθήκης της Λωζάνης. Μία ανησυχία, όμως, η οποία μεγαλώνει ακόμα περισσότερο με την επιθετικότητα και με την προχειρότητα που αντιμετωπίζει η Κυβέρνηση ακόμα και αυτά τα ζητήματα.

Ακούσαμε το εξής πρωτόγνωρο χθες από τον Κυβερνητικό Εκπρόσωπο να μην γνωρίζει καν τη δήλωση του Τούρκου Προέδρου όσον αφορά τις αναθεωρητικές τάσεις που έχει για τη Συνθήκη της Λωζάνης, να υπάρχει ένα χαλασμένο τηλέφωνο μεταξύ Μεγάρου Μαξίμου και Υπουργείου Εξωτερικών.

Αυτό βεβαίως αντιλαμβάνεστε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι μεγαλώνει έτι περαιτέρω τη δική μας ανησυχία. Την ώρα, λοιπόν, που ο Τούρκος Πρόεδρος δηλώνει ότι η Συνθήκη της Λωζάνης δεν είναι κάποιο ιερό κείμενο και επομένως ενδεχομένως μπορούμε να το ξανασυζητήσουμε, ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπος, όπως σας είπα προηγουμένως, αμφισβητεί την ύπαρξη αυτής της δήλωσης. Κάνει λόγο για ένα μη επιβεβαιωμένο δημοσίευμα, ενώ την ίδια στιγμή ο κ. Τσίπρας έχει τηλεφωνική επικοινωνία με τον Τούρκο Πρωθυπουργό, προκειμένου να σχεδιάσουν μια διμερή συνάντηση για το Κυπριακό.

Το πιο ανησυχητικό από όλα, όμως, είναι αυτό το οποίο βγήκε σήμερα στη φιλική προς την Κυβέρνηση ιστοσελίδα, στο tnks.gr, η οποία μάλιστα, εξ όσων γνωρίζω ανήκει στον Ευρωβουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ, τον κ. Κούλογλου, ο οποίος πραγματικά μας ανησυχεί, με αυτά τα οποία λέει. Πραγματικά, πρέπει η Κυβέρνηση να δώσει μια σαφή απάντηση.

Εμείς δεν υιοθετούμε το συγκεκριμένο δημοσίευμα. Ωστόσο, θα το καταθέτω στα Πρακτικά, προκειμένου να λάβουμε μια απάντηση από την Κυβέρνηση.

Τι λέει το δημοσίευμα; Ότι λίγο πολύ ο κ. Κοτζιάς, ο Υπουργός Εξωτερικών της χώρας μας, είναι ο κύριος υπεύθυνος για το ναυάγιο των συνομιλιών για το Κυπριακό. Εμάς, πραγματικά, δεν μας ενδιαφέρει εάν αυτό είναι ένα εσωκομματικό παιχνίδι της Κυβέρνησης -εντός ΣΥΡΙΖΑ, δηλαδή- και εάν υπάρχει διάσταση μεταξύ του κ. Κοτζιά και του Πρωθυπουργού.

Μας ενδιαφέρει, διότι είναι ένα εθνικό ζήτημα. Μια ιστοσελίδα, η οποία πρόσκειται στον ΣΥΡΙΖΑ, καθώς ανήκει, απ' όσο γνωρίζω -νομίζω ότι δεν μπορεί να διαψευστεί- στον Ευρωβουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ τον κ. Κούλογλου, στην ουσία κατηγορεί ευθέως τον Υπουργό Εξωτερικών της χώρας γι' αυτή την παρέμβαση.

Μάλιστα, αναφέρει χαρακτηριστικά ότι «ο Πρόεδρος Αναστασιάδης είχε αρκετές τηλεφωνικές συνομιλίες με τον Αλέξη Τσίπρα, ο οποίος πελαγοδρομούσε μεταξύ των όσων προωθούσε ο Κύπριος Πρόεδρος και των όσων ανέτρεπε ο δικός του Υπουργός Εξωτερικών. Έτσι, αν και ο κ. Τσίπρας συμφώνησε με τον κ. Αναστασιάδη, δεν έδειξε διατεθειμένος να τιθασεύσει τον Υπουργό του.»

Αυτό αναφέρονται στο συγκεκριμένο δημοσίευμα, που σας καταθέτω, το οποίο δημοσιεύθηκε σήμερα το απόγευμα στη συγκεκριμένη ιστοσελίδα.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ιωάννης Κεφαλογιάννης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Περιμένουμε, λοιπόν, από την Κυβέρνηση μια απάντηση. Ελπίζω να διαψεύσει το περιεχόμενο αυτής της ιστοσελίδας. Διαφορετικά, παρασύρει τη χώρα σε πολύ επικίνδυνες ατραπούς.

Ακόμα χειρότερο είναι ότι όλα αυτά συμπίπτουν με την αναζωπύρωση, επίσης, της προκλητικότητας από τα βορειοδυτικά σύνορα της χώρας. Εγώ με την προηγούμενή μου ιδιότητα, ως τομεάρχης εξωτερικών της Νέας Δημοκρατίας, είχα επισημάνει από καιρό τους ατυχείς χειρισμούς της ηγεσίας του Υπουργείου Εξωτερικών στις ελληνοαλβανικές σχέσεις και, δυστυχώς, επιβεβαιώθηκαν χθες, τόσο από τις προκλητικές δηλώσεις του Αλβανού Πρωθυπουργού του κ. Ράμα στη συνέντευξή του στον «ΣΚΑΙ», όσο βεβαίως και από τις προηγούμενες προκλητικές δηλώσεις τις οποίες έκανε εντός και εκτός της Αλβανικής βουλής. Πολύ περισσότερο, όμως, επιβεβαιώθηκε από την έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όσον αφορά την Αλβανία, σχετικά με την ενταξιακή της πορεία.

Η απουσία έστω και μιας παραμικρής αναφοράς για την προκλητική στάση της αλβανικής πλευράς σε σημαντικά ζητήματα, όπως είναι η ανακοίνωση αξιώσεων περί ανύπαρκτου τσάμικου ζητήματος ή η ανεπαρκής προστασία των δικαιωμάτων της ελληνικής εθνικής μειονότητας, νομίζω ότι συνιστά μια διπλωματική ήττα για την Κυβέρνηση.

Είχαμε, επίσης, προειδοποιήσει από αυτό εδώ το Βήμα και, βεβαίως, μέσα από την επιτροπή ότι η καινοφανής στρατηγική της ελληνικής Κυβέρνησης και προσωπικά του Υπουργού Εξωτερικών, του κ. Κοτζιά, να προχωρήσει στη θέσπιση ενός κοινού μηχανισμού για την αντιμετώπιση των εκκρεμών διμερών ζητημάτων με την Αλβανία ήταν εξαιρετικά εσφαλμένη.

Αποδεικνύεται, μάλιστα, σήμερα ότι η επίσημη καταγραφή του μηχανισμού από την Ευρωπαϊκή Ένωση με την ανταλλαγή των *non papers* και με την επαναφορά ενός ανύπαρκτος ζητήματος, που σας είπα προηγουμένως, του τσάμικου ζητήματος, και τις αντίστοιχες δηλώσεις, τις οποίες έκανε ο Επίτροπος Χαν σε απάντηση αυτών των ζητημάτων, δυστυχώς, δεν επέτρεψε απλώς στην αλβανική πλευρά να θέσει ενώπιον τρίτων μια σειρά...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Δεν αποτελεί αντικείμενο της σημερινής συζήτησης, κύριε Κεφαλογιάννη, και δεν υπάρχει κάποιος καθ' ύλην αρμόδιος Υπουργός για να απαντήσει.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε. Ξέρετε πολύ καλά ότι ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος μπορεί να αναφερθεί και σε θέματα εκτός της ημερήσιας διάταξης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Εντάξει, ολοκληρώστε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Όλες αυτές οι ενέργειες δημιούργησαν μια από τις προϋποθέσεις, ώστε να αποσυνδεθεί στην ουσία η πορεία προόδου των ελληνοαλβανικών σχέσεων με την πορεία της Αλβανίας προς την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Δυστυχώς, η ελληνική Κυβέρνηση πέφτει όλο και σε περισσότερες παγίδες. Εδώ και περίπου δυο μήνες -και ολοκληρώνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε- έχουμε ζητήσει τη σύγκληση του Εθνικού Συμβουλίου Εξωτερικής Πολιτικής όσο και της αρμόδιας επιτροπής της Βουλής, προκειμένου να συνεκτιμηθούν τα νέα δεδομένα και να συζητηθούν διεξοδικά όλες οι τελευταίες ανησυχητικές εξελίξεις για τα εθνικά μας θέματα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Εντάξει, κύριε Κεφαλογιάννη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε. Αφήστε με ένα λεπτό. Δυστυχώς, τα εθνικά μας θέματα πρέπει να αντιμετωπιστούν με μια σοβαρότητα, γιατί πολύ απλά δεν πρέπει να οδηγηθούμε σε καταστάσεις όπου θα υπάρξουν οπασμαδικές κινήσεις και ένα σόου από πλευράς του Υπουργού Εξωτερικών, προκειμένου να υπάρχει μια προβολή για τον ίδιο. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, μου επιτρέπετε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Δεν ξέρω εάν έχω παχύνει ή εάν έχω φορέσει και γυαλιά. Τα μαλλιά μου έχουν πέσει. Αυτό είναι βέβαιο. Είμαι, όμως, ο Χρήστος Σπίρτζης. Δεν είμαι ο Νίκος Κοτζιάς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Το επεσήμανα κι εγώ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Το δεύτερο -γιατί είναι σοβαρά τα θέματα που έθεσε ο κ. Κεφαλογιάννης- μας έχει ψέξει γιατί λέμε για την πολυδιάστατη εξωτερική πολιτική.

Κύριε Κεφαλογιάννη, το διάστημα που είναι Κυβέρνηση ο ΣΥΡΙΖΑ με τους ΑΝΕΛ και Πρωθυπουργός ο Αλέξης Τσίπρας, εάν αυτά που έγιναν γίνονταν με την κυβέρνηση Σαμαρά, ας πούμε, δηλαδή, εάν είχε επισκεφθεί τη χώρα ο Πρόεδρος της Γαλλίας, ο κ. Ολάντ, και όλοι οι ηγέτες των ευρωπαϊκών χωρών του Νότου, εάν είχε επισκεφθεί τη χώρα ο Πρόεδρος της Ρωσίας, ο κ. Πούτιν, εάν είχε επισκεφθεί τη χώρα ο Πρόεδρος των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής, ο κ. Μπάρακ Ομπάμα, και με αυτά που είπα, τα κανάλια θα έπαιζαν και μετά που θα χάνατε τις εκλογές και θα έβγαине ο ΣΥΡΙΖΑ για δύο χρόνια περίπου τη θριαμβευτική νίκη του κ. Σαμαρά. Αυτά και μόνο δείχνουν εάν είναι πολυδιάστατη...

ΜΑΡΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ: Και τα τέσσερα κανάλια;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όλα. Σας τα χαρίζουμε όλα τα κανάλια! Αυτές και μόνο οι επισκέψεις δείχνουν εάν είναι πολυδιάστατη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Τώρα μετατρέψαμε τη συζήτηση σε προ ημερησίας διάταξης για την εξωτερική πολιτική, κύριε Κεφαλογιάννη.

Κύριε Τζελέπη, έχετε τον λόγο.

ΜΙΧΑΗΛ ΤΖΕΛΕΠΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Παρακολουθώντας την αντιπαράθεση του μόλις απερχόμενου ομιλητή από το Βήμα της Βουλής, αλλά και την τοποθέτηση του Υπουργού, φαίνεται ότι συνεχίζεται η αντιπαράθεση που ξεκίνησε το πρωί στις δύο Κοινοβουλευτικές Ομάδες, του ΣΥΡΙΖΑ και της Νέας Δημοκρατίας και μάλιστα, επί εθνικών θεμάτων, όπου τα πολιτικά παιχνίδια, επιτέλους, πρέπει να σταματήσουν. Διότι συζητάμε σήμερα ένα νομοσχέδιο όχι σε ένα αποστειρωμένο πολιτικό περιβάλλον, αλλά σε ένα φορτισμένο πολιτικό περιβάλλον και εκρηκτικό για τη χώρα μας.

Ακούστηκαν τα ζητήματα, τα οποία τίθενται για τη χώρα μας. Επιτέλους, θα υπάρξει συνεννόηση; Θα υπάρξει εθνική γραμμή; Θα υπάρξει εθνική συνεννόηση, τουλάχιστον, για τα εθνικά ζητήματα, όταν σήμερα ο ελληνικός λαός είναι εξουθενωμένος οικονομικά και κοινωνικά; Αυτή η αντιπαράθεση του μικρού δικομματισμού που συνεχίζει να διχάζει τον ελληνικό λαό, νομίζω ότι κάποια στιγμή πρέπει να τελειώσει.

Μέχρι τώρα, είχαμε μια αντιπαράθεση επί των δημοσιονομικών, όπου δημιουργήθηκαν κόμματα για να πάρουν την Κυβέρνηση. Είχαμε μια αντιπαράθεση επί των δημοσιονομικών για να κάνουμε πρωθυπουργούς. Πόσα χρόνια θα πρέπει να διαρκέσει η κρίση για να συνεχίσουμε να κάνουμε απλώς και μόνο πρωθυπουργούς; Έχει κουραστεί ο ελληνικός λαός, γι' αυτό και χρειάζεται εθνική συνεννόηση εδώ και τώρα.

Άλλωστε, σε σχέση με το νομοσχέδιο το οποίο συζητάμε σήμερα, τοποθετήθηκε ο εισηγητής της Δημοκρατικής Συμπράταξης, ο κ. Μανιάτης και αναφέρθηκε ότι είμαστε θετικοί και συμφωνούμε με την ενσωμάτωση της ευρωπαϊκής οδηγίας. Όπως όμως τονίσαμε και στην επιτροπή, συζητάμε πάλι σήμερα στη Βουλή με διαδικασίες fast track, με τη μορφή του επείγοντος, την ενσωμάτωση μιας οδηγίας, που είναι γνωστή από το 2014. Και ερχόμαστε τρέχοντας, αφού φτάσαμε την τελευταία μέρα που έπρεπε να ενσωματώσουμε αυτήν την οδηγία, να ψηφίσουμε τη διαδικασία του επείγοντος, ένα νομοσχέδιο το οποίο βρίσκεται από τεχνικά και τεχνολογικά δεδομένα, που όσο απλό και να παρουσιάζεται ως ενσωμάτωση της κοινοτικής οδηγίας, δεν μπορεί να έρχεται έτσι στη Βουλή.

Το νόημα της προσαρμογής και ενσωμάτωσης μιας ευρωπαϊκής οδηγίας στην ελληνική νομοθεσία, πρέπει να λάβει υπ' όψιν της τις ιδιαιτερότητες, τις ανάγκες και τον προγραμματισμό στην ελληνική πραγματικότητα. Για να το κάνουμε αυτό χρειάζεται στοιχειώδης χρόνος και δυνατότητα πραγματικής ανταλλαγής απόψεων και σύνδεσης. Εδώ δεν δόθηκε τέτοιος χρόνος. Η συζήτηση δε σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την ανάγκη χρησιμοποίησης εναλλακτικών μορφών ενέργειας δεν είναι καινούρια. Η συζήτηση αυτή είναι από το 2011 με το στρατηγικό πλαίσιο «Ευρώπη 2020». Άρα, ήταν γνωστά όλα αυτά σε εμάς.

Ως συνήθως, όμως, η συγκυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ τρέχει να προλάβει πάντα τις εξελίξεις. Όταν πριν από δύο χρόνια τράβηξε το χειρόφρενο στην πορεία της χώρας για να βγει από την κρίση, για να πάρει την κυβέρνηση τότε, έπρεπε να γνωρίζει ότι, αναλαμβάνοντας την Κυβέρνηση, αυτό σημαίνει ταυτόχρονα και σεβασμός και συνέχεια των υποχρεώσεων της χώρας.

Γιατί, κύριοι της συγκυβέρνησης, ένα άλλο μεγάλο σας πρόβλημα, τραγικό για τη χώρα όπως αποδεικνύεται, είναι ότι δεν κυβερνάτε. Σταματήσατε το πρώτο διάστημα και αντί να αξιοποιήσετε την πρόοδο και τις θυσίες που είχαν γίνει μέχρι τον Ιανουάριο του 2015, τα πετάξατε όλα στο βρόντο και αυτάρεσκα μας φέρατε το τρίτο και βαρύτερο μνημόνιο και σήμερα έχουμε τις διαπραγματεύσεις τις οποίες βλέπουμε να πελαγοδρομούν και δεν ξέρουμε πού οδηγείται πλέον η χώρα και αν θα έχουμε συνένχιση κι άλλων μέτρων δυσβάσταχτων εις βάρος του ελληνικού λαού.

Ένα μικρό δείγμα αυτής της παραίτησής σας από τη διακυβέρνηση της χώρας είναι και το σημερινό νομοσχέδιο. Τρέχετε να προλάβετε. Πολύ φοβάμαι, όμως, ότι σπαταλήθηκε πολύτιμος χρόνος από εσάς αυτά τα δύο χρόνια και όπως έλεγε και ο μακαρίτης ο Φλωράκης: «Δεν θα προκάμετε», με ό,τι αυτό σημαίνει για τη χώρα δυστυχώς. Η ευθύνη, όμως, είναι δική σας γιατί πειραματιστήκατε με ψέματα και ανέφικτα πράγματα, αλλά και γιατί στοιχειωδώς δεν κυβερνάτε, όπως προανέφερα.

Σε σχέση με το νομοσχέδιο είπαμε ότι ναι, συμφωνούμε, είναι σε θετική κατεύθυνση. Η χώρα μας έχει γίνει πλέον ενεργειακά κόμβος και με το παρόν νομοσχέδιο τίθενται οι προϋποθέσεις για να αναπτυχθούν οι υποδομές που θα μπορούσαν να δώσουν εναλλακτικές δυνατότητες χρήσης πηγών ενέργειας τόσο για τους καταναλωτές, για να τύχουν καλύτερων τιμών, για μεγαλύτερη προστασία του περιβάλλοντος, αλλά και για τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Στόχος, δηλαδή, είναι η δημιουργία υποδομών για τη διάθεση εναλλακτικών μορφών ενέργειας στους καταναλωτές με υδροποιημένο φυσικό αέριο, πεπιεσμένο φυσικό αέριο,

υδρογόνο και ηλεκτρική ενέργεια για φόρτιση ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

Οι υποχρεώσεις της χώρας ενίστανται στο να εξασφαλίσει τις προϋποθέσεις ανάπτυξης αυτών των δικτύων πρατηρίων ενέργειας, αξιοποιώντας και τις σημερινές υποδομές, ώστε ο καταναλωτής να έχει άμεσα πρόσβαση, να προωθήσει τους κανονισμούς ασφάλειας και λειτουργίας αυτών των πρατηρίων με βάση την εμπειρία από άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να γίνει σε δύο σημεία: Στην απλοποίηση διαδικασιών αδειοδότησης με την ανάληψη της ευθύνης από αυτόν που υποβάλει τον φάκελο και αποφυγή χρονοβόρων αυτοψιών και στην επέκταση της άδειας πρατηρίων που λειτουργούν σε ισόγεια οικοδομών που υπάρχουν άλλες χρήσεις κάτω από προϋποθέσεις ασφαλείας.

Για το μητρώο πρατηρίων και ενέργειας θα ήθελα να κάνω την εξής επισήμανση: Γιατί θα πρέπει να δημιουργηθεί πάλι ένα άλλο μητρώο, που θα κάνει πολύ δύσκολη τη ζωή των πρατηριούχων, θα ξεμεινεί από συντήρηση και όλες τις άλλες κακοδαιμονίες που έχουν τα μητρώα στη χώρα μας; Σας καλώ να εξετάσετε για λόγους απλοποίησης, οικονομίας και άμεσης εφαρμογής και να το ενσωματώσετε στο ΓΕΜΗ με απλή παραμετροποίηση, που ούτως ή άλλως είναι γραμμένα και τα πρατήρια ως επιχειρήσεις.

Επίσης, για τις διατάξεις που αφορούν τους μηχανικούς του άρθρου 29 θα ήθελα να πω ότι είναι αναγκαία η συνολική ρύθμιση όλων των ειδικοτήτων των μηχανικών, ήτοι των εννέα ήδη θεσμοθετημένων πλέον των τεσσάρων νέων, προκειμένου να μην γίνεται αποσπασματική αντιμετώπιση μόνον των ειδικοτήτων τριών εξ αυτών.

Θα ήθελα, όμως, να ρωτήσω, κύριε Υφυπουργέ, μιας και Υπουργός δεν είναι στο έδρανο, το εξής: Τι γίνεται με τους πτυχιούχους μηχανικούς των ιδρυμάτων τεχνολογικής εκπαίδευσης; Ποια η πρόθεσή σας για αυτούς τους σαράντα χιλιάδες επιστήμονες των τεχνολογικών ιδρυμάτων και ποια η επαγγελματική τους κατοχύρωση; Γιατί δεν μεριμνήσατε ούτως ώστε με την επαγγελματική κατοχύρωση των δεκατριών ειδικοτήτων των μηχανικών παράλληλα να έχουμε σήμερα εδώ και τις θέσεις σας για την επαγγελματική κατοχύρωση των μηχανικών των τεχνικών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων; Είναι σαράντα και πλέον χιλιάδες στη χώρα. Υποβαθμίζετε έτσι το επάγγελμα των συγκεκριμένων επιστημόνων, όπως, κατ' επέκταση, και τα τεχνολογικά εκπαιδευτικά ιδρύματα.

Θα αναφερθώ τώρα στο άρθρο 28 σε σχέση με την απαγόρευση κυκλοφορίας οχημάτων άνω των τρεισήμισι τόνων σε παράπλευρα οδικά δίκτυα και εναλλακτικά των αυτοκινητοδρόμων και οδών ταχείας κυκλοφορίας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είμαι από τον Νομό Σερρών. Η βόρεια Ελλάς διασχίζεται από τους Κήπους έως την Ηγουμενίτσα από την Εγνατία Οδό. Σας διαβεβαιώ ότι από τον Νομό Σερρών έως τον Νομό Θεσσαλονίκης πλέον των διακοσίων χιλιομέτρων όλες οι ιταλικές της γείτονος Τουρκίας και της Βουλγαρίας, που εισέρχονται στη χώρα από τον Νομό Έβρου, διασχίζουν πλέον των διακοσίων πενήντα χιλιομέτρων από παράπλευρα οδικά δίκτυα και, μάλιστα, με επιβάρυνση του οικιστικού και φυσικού περιβάλλοντος, όταν το παράπλευρο οδικό δίκτυο από την πόλη της Καβάλας έως και κοντά στη Θεσσαλονίκη πλέον των εκατόν πενήντα χιλιομέτρων είναι παραθαλάσσιο, με αυξημένη τουριστική κίνηση πλέον των έξι μηνών ετησίως, καθώς όλη η νοτιοανατολική Ευρώπη σ' αυτά τα παράλια έρχεται να παραθερίσει, όπως και οι κάτοικοι των Νομών Καβάλας, Σερρών, Δράμας, Ξάνθης και Θεσσαλονίκης.

Σ' αυτό το οδικό δίκτυο σας πληροφορώ ότι αδυνατείς και είναι επικίνδυνο τρομερά να κυκλοφορήσεις, πέρα από την υποβάθμιση της περιοχής, μιας καθόλα αξιόλογης περιοχής, που θα μπορούσε να αναπτυχθεί τουριστικά. Άρα, θεωρώ ότι είναι σε σωστή κατεύθυνση αυτή η οδηγία.

Όμως, κύριε Υπουργέ, αυτό το φέρατε και τον Μάιο του 2016. Δεν το εφαρμόσατε, όμως, και το καλοκαίρι είχαμε σημαντικά τροχαία ατυχήματα. Ρωτάω γιατί δεν το εφαρμόσατε, όταν θα μπορούσατε να το εφαρμόσατε.

Ακούω εδώ ότι τίθεται θέμα σε σχέση με τις μεταφορές. Κατ' αρχάς, μιλάω για τα αλλοδαπά φορτηγά πρωτίστως και, μάλιστα,

της γείτονος Τουρκίας, που όλα διέρχονται αυτών των παράπλευρων οδικών αξόνων. Όμως, όταν μιλάμε για επιπλέον κόστος στις μεταφορές, σκεφτήκαμε ποτέ να πούμε ότι η αύξηση της τιμής του πετρελαίου είναι ο βασικός συντελεστής της αύξησης του κόστους μεταφορών στη χώρα μας, όταν και πάλι τον Οκτώβριο μήνα έχουμε νέα αύξηση στο πετρέλαιο, όπου τόσο τις μεταφορές θα επιβαρύνει, αλλά και ιδιαίτερα την αγροτική παραγωγή;

Θα μπορούσε ίσως να προβλεφθεί ένα εκπαιδευτικό τιμολόγιο στα διόδια για τα φορτηγά, ούτως ώστε να μη γίνεται η χρήση αυτών των παράπλευρων οδών. Περιμένουμε να ακούσουμε αύριο και τις θέσεις του Υπουργού επάνω στο συγκεκριμένο θέμα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τελειώνοντας θα ήθελα να πω ότι, ναι, το νομοσχέδιο είναι σε θετική κατεύθυνση, ναι, συμφωνήσαμε ως Δημοκρατική Συμπράταξη. Έχουμε, όμως, σοβαρές επιφυλάξεις ως προς τις δυνατότητές σας εφαρμογής των νομοσχεδίων στην πράξη, ως προς τη θέλησή σας πραγματικά να υλοποιήσετε αυτά που ψηφίζει το ελληνικό Κοινοβούλιο άμεσα και γρήγορα.

Πιστεύω ότι στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο θα κάνετε αυτά τα οποία πρέπει και όχι να είναι ένα άλλο νομοσχέδιο, το οποίο θα τροποποιηθεί και πάλι στην πορεία, όπως κάνατε με το συγκεκριμένο άρθρο 28.

Σας ευχαριστώ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα μπορούσα να έχω τον λόγο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ο κ. Καραναστάσης έχει τον λόγο δι' ολίγον.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, δεν θα παρέμβαينا αν πραγματικά στην πρώτη παρθενική παρουσία του κυρίου Κεφαλογιάννη ως κοινοβουλευτικού εκπροσώπου σ' ένα νομοσχέδιο, σε μια οδηγία, η οποία πραγματικά είχε τη σύμφωνη γνώμη σχεδόν όλων των κομμάτων, δεν χρησιμοποιούσε το Βήμα για να ασχοληθεί με τα εθνικά θέματα.

Είναι ένα θέμα, το οποίο τίθεται σε μια δύσκολη στιγμή, στην οποία βρίσκεται η χώρα μας μέσα από τις διαπραγματεύσεις. Προσπαθεί, λοιπόν, μέσα από τις δημοσιεύσεις που γίνονται ή από τις πληροφορίες, οι οποίες ακούγονται σχετικά με το θέμα το Τσάμικο, το θέμα της τόσο δύσκολης διαπραγματεύσεως για το Κυπριακό, να δημιουργήσει εντυπώσεις οι οποίες, πραγματικά, δημιουργούν κρίσιμα ερωτήματα, όσον αφορά στη θέση της Νέας Δημοκρατίας για όλα αυτά τα θέματα. Δηλαδή, σε μια περίοδο κρίσεως η Νέα Δημοκρατία επιχαιρεί με το να πάνε άσχημα όλες αυτές οι διαπραγματεύσεις που γίνονται;

Είναι εντυπωσιακό –και νομίζω ενοχλεί κάθε δημοκρατικό άνθρωπο– να προσπαθούμε να χρησιμοποιήσουμε όλα αυτά τα ζητήματα για ίδιον όφελος και για εντυπωσιασμούς.

Για παράδειγμα, είμαστε σε μια περίοδο όπου σαν χώρα περιμένουμε στις 5 Δεκεμβρίου στο Eurogroup να έχουμε ολοκληρώσει τη δεύτερη αξιολόγηση, να έχουμε αποφάσεις για το χρέος και από εκεί και πέρα να έχουμε αποφάσεις που αφορούν την ποσοτική χαλάρωση μέσω της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, που είναι πάρα πολύ σημαντική.

Δεν μπορεί να κατανοήσω εάν αυτή τη στιγμή η Νέα Δημοκρατία, όπως δείχνουν και οι δηλώσεις του κ. Μητσοτάκη, θέλει να αποτύχουμε σε αυτές τις διαπραγματεύσεις, έτσι ώστε εάν κάποια στιγμή γίνει πρωθυπουργός ο κ. Μητσοτάκης να επανέλθει με ένα τέταρτο μνημόνιο.

Λυπάμαι πάρα πολύ γι' αυτό. Νομίζω ότι η χώρα τον τελευταίο χρόνο βγαίνει από αυτήν την απομόνωση, στην οποία ήταν από το 2010 μέχρι το 2014. Έχουν γίνει επισκέψεις εδώ, όπως ανέφερε ο Υπουργός, για παράδειγμα του κ. Ομπάμα, ο οποίος, πραγματικά, ενστερνίστηκε και υιοθέτησε όλες τις θέσεις της ελληνικής Κυβέρνησης.

Επίσης, για το προσφυγικό θέμα, για το οποίο τόσο πολύ μας καταγγέλλει η Νέα Δημοκρατία, παρευρέθηκε εδώ ο Πάπας Φραγκίσκος. Είχαμε επίσης την επίσκεψη Πούτιν, την επίσκεψη Ολάντ, αλλά και την Ευρωμεσογειακή Σύσκεψη, η οποία έγινε μία εβδομάδα πριν τα εγκαίνια της Έκθεσης Θεσσαλονίκης, όπου, πραγματικά, όλες οι χώρες της Μεσογείου αντιλήφθηκαν

ότι το μεγάλο πρόβλημα στη χώρα μας είναι το θέμα της λιτότητας.

Εκτιμώ, λοιπόν, όπως θα πούμε και αύριο, ότι η Νέα Δημοκρατία θα πρέπει να είναι πολύ πιο προσεκτική σε μια ιδιαίτερα κρίσιμη περίοδο για τη χώρα μας.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Και εμείς ευχαριστούμε.

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η Διάρκής Επιτροπή Δημόσιας Διοίκησης, Δημόσιας Τάξης και Δικαιοσύνης καταθέτει την έκθεσή της στο σχέδιο νόμου του Υπουργείου Διοικητικής Ανασυγκρότησης «Ενιαίο Σύστημα Κινητικότητας στη Δημόσια Διοίκηση και την Τοπική Αυτοδιοίκηση, υποχρεώσεις των προσώπων που διορίζονται στις θέσεις των άρθρων 6 και 8 του ν. 4369/2016, ασυμβίβαστα και πρόληψη των περιπτώσεων σύγκρουσης συμφερόντων και άλλες διατάξεις».

Καθ' ότι εξαντλήθηκε ο κατάλογος των ομιλητών, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής του νομοσχεδίου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ενσωμάτωση στην Ελληνική Νομοθεσία της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Οκτωβρίου 2014 για την ανάπτυξη Υποδομών Εναλλακτικών καυσίμων, απλοποίηση διαδικασίας, αδειοδότησης και άλλες διατάξεις πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας και λοιπές διατάξεις».

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο επί της αρχής;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Ναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ενσωμάτωση στην Ελληνική Νομοθεσία της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Οκτωβρίου 2014 για την ανάπτυξη Υποδομών Εναλλακτικών καυσίμων, απλοποίηση διαδικασίας, αδειοδότησης και άλλες διατάξεις πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας, και λοιπές διατάξεις» έγινε δεκτό επί της αρχής κατά πλειοψηφία.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 20.55' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Πέμπτη 24 Νοεμβρίου 2016 και ώρα 09.30', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος α) κοινοβουλευτικό έλεγχο: συζήτηση επίκαιρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία: συνέχιση της συζήτησης και ψήφιση επί των άρθρων, της τροπολογίας και του συνόλου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ενσωμάτωση στην Ελληνική Νομοθεσία της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Οκτωβρίου 2014 για την ανάπτυξη Υποδομών Εναλλακτικών καυσίμων, απλοποίηση διαδικασίας, αδειοδότησης και άλλες διατάξεις πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας και λοιπές διατάξεις», σύμφωνα με την ημερήσια διάταξη που έχει διανεμηθεί.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ