

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΑΒ΄

Πέμπτη 24 Νοεμβρίου 2016 (πρωί)

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 2107
2. Άδεια απουσίας των Βουλευτών κ.κ. Α. Ασημακοπούλου, Δ. Γάκη και Γ. Βαρεμένου, σελ. 2063, 2084
3. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το Ιδιωτικό Γυμνάσιο "Διαμαντοπούλου" και το Γυμνάσιο Άμφισσας, σελ. 2064, 2069, 2077
4. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 2065, 2071, 2072, 2076, 2082, 2084
5. Επί προσωπικού θέματος, σελ. 2068, 2082, 2083

Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

1. Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Παρασκευής 25 Νοεμβρίου 2016, σελ. 2059
2. Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων:
Προς τον Υπουργό Οικονομικών:
 - i. σχετικά με την αναθεώρηση στοιχείων ελλείμματος της χώρας της περιόδου 1995 - 2013 από τη Eurostat, σελ. 2059
 - ii. σχετικά με τη μεταφορά των υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών στο κτήριο Κεράνη, σελ. 2061
 - iii. σχετικά με την άρση των εμποδίων για την αξιοποίηση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, σελ. 2062
 - iv. σχετικά με τη διαχείριση των «κόκκινων» δανείων της πρώην ΑΤΕbank, κατά άδικο τρόπο για τους οφειλέτες της, σελ. 2063
 - v. σχετικά με την αποζημίωση μεριδιούχων των Συνεταιριστικών Τραπεζών, σελ. 2064

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Συζήτηση και ψήφιση επί των άρθρων και ψήφιση στο σύνολο 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», σελ. 2066 - 2087

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ Γ. , σελ. 2064 - 2065, 2070 - 2084
ΚΟΥΡΑΚΗΣ Α. , σελ. 2084 - 2107
ΛΥΚΟΥΔΗΣ Σ. , σελ. 2060-2064, 2065 - 2070

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ Γ. , σελ. 2071, 2072, 2076, 2082, 2084
ΖΑΡΟΥΛΙΑ Ε. , σελ. 2084
ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ Α. , σελ. 2082
ΚΑΡΡΑΣ Γ. , σελ. 2076
ΚΟΥΡΑΚΗΣ Α. , σελ. 2084, 2107
ΛΥΚΟΥΔΗΣ Σ. , σελ. 2065
ΜΑΝΙΑΤΗΣ Ι. , σελ. 2072, 2082
ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ Ι. , σελ. 2084

Β. Επί προσωπικού θέματος:

ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ Γ. , σελ. 2082
ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ Α. , σελ. 2083
ΛΥΚΟΥΔΗΣ Σ. , σελ. 2068
ΜΑΝΙΑΤΗΣ Ι. , σελ. 2082
ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ Κ. , σελ. 2068

Γ. Επί των επικαίρων ερωτήσεων:

ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ Α. , σελ. 2064, 2065
ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν. , σελ. 2059, 2060
ΚΑΜΜΕΝΟΣ Δ. , σελ. 2061
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο. , σελ. 2062, 2063
ΣΑΡΙΔΗΣ Ι. , σελ. 2063, 2064
ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ Ε. , σελ. 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065

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

ΑΜΥΡΑΣ Γ. , σελ. 2071
ΔΑΝΕΛΛΗΣ Σ. , σελ. 2077
ΖΑΡΟΥΛΙΑ Ε. , σελ. 2079
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. του Αχ. , σελ. 2067
ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ Α. , σελ. 2081, 2082, 2083
ΚΑΡΡΑΣ Γ. , σελ. 2076
ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ Β. , σελ. 2075
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ. 2078
ΚΟΥΖΗΛΟΣ Ν. , σελ. 2078
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ Γ. , σελ. 2072, 2073
ΜΑΝΙΑΤΗΣ Ι. , σελ. 2069, 2080
ΠΑΠΑΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 2079
ΣΑΡΙΔΗΣ Ι. , σελ. 2074
ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ Ι. , σελ. 2068, 2084
ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ Κ. , σελ. 2066
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ. 2072, 2075, 2076, 2083, 2084
ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ Ε. , σελ. 2070, 2071

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ:

ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ Γ. , σελ. 2072, 2082, 2084

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΖ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Β'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΑΒ'

Πέμπτη 24 Νοεμβρίου 2016 (πρωί)

Αθήνα, σήμερα στις 24 Νοεμβρίου 2016, ημέρα Πέμπτη και ώρα 9.33', συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Ζ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ ΛΥΚΟΥΔΗ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το Δελτίο Επικαιρών Ερωτήσεων της Παρασκευής 25 Νοεμβρίου 2016.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφοι 2 και 3 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 229/21-11-2016 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Φλώρινας του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Κωνσταντίνου Σέλτσα προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με την παραχώρηση χρήσης αγροκτήματος του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης στην Εταιρεία Προστασίας Πρεσπών με σκοπό την ανάδειξη, διατήρηση και επιδεικτική λειτουργία του παραδοσιακού νερόμυλου στον Άγιο Γερμανό Πρεσπών.

2. Η με αριθμό 234/21-11-2016 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Κιλκίς της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεωργίου Γεωργαντά προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με τη μη καταβολή της βασικής ενίσχυσης σε χιλιάδες αγρότες.

3. Η με αριθμό 223/16-11-2016 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Εύβοιας του Λαϊκού Συνδέσμου-Χρυσή Αυγή κ. Νικολάου Μίχου προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με την άμεση καταβολή της εξισωτικής αποζημιώσεως του 2016 από τον ΟΠΕΚΕΠΕ στους δικαιούχους.

4. Η με αριθμό 224/18-11-2016 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Σερρών της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ - ΔΗΜΑΡ κ. Μιχαήλ Τζελέπη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με την απόφαση 924/21-5-2016 για τους όρους επιλεξιμότητας των δικαιούχων συνδεδεμένης ενίσχυσης ρυζιού.

5. Η με αριθμό 242/22-11-2016 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β' Αθηνών του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Χρήστου Κατσώτη προς τον Υπουργό Μεταναστευτικής Πολιτικής, σχετικά με τη λήψη μέτρων για τον άμεσο απεγκλωβισμό των προσφύγων - μεταναστών από τα νησιά του Αιγαίου.

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφοι 2 και 3 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 230/21-11-2016 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Σάμου του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Δημητρίου Σεβαστάκη προς τον Υπουργό Μεταναστευτικής Πολιτικής, σχετικά με την εφαρμογή μέτρων αντιμετώπισης της παρατεταμένης προσφυγικής - μεταναστευτικής κρίσης στη Σάμο.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ-ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ (Άρθρο 130 παράγραφος 5 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 104/13-10-2016 αναφορά του Βουλευτή Ηλείας της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ - ΔΗΜΑΡ κ. Ιωάννη Κουτσούκου προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, σχετικά με την παράταση μίσθωσης των αγροτεμαχίων των όμορων Τοπικών Κοινοτήτων της πρώην Λίμνης Αγουλινίτσας της Περιφερειακής Ενότητας Ηλείας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στη συζήτηση των

ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ

Ξεκινάμε με τη συζήτηση της πρώτης με αριθμό 3/3-10-2016 ερώτησης του Δ' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Α' Αθηνών της Νέας Δημοκρατίας κ. Νικήτα Κακλαμάνη προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με την αναθεώρηση στοιχείων ελλείμματος της χώρας της περιόδου 1995 - 2013 από τη Eurostat.

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο για την πρωτολογία σας.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ (Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Ευχαριστώ πολύ.

Κύριε Υπουργέ, πριν από ενάμιση περίπου μήνα είχα κάνει γραπτή ερώτηση. Δεν απαντήθηκε, αλλά ίσως είναι καλύτερα, γιατί θα τα πούμε προφορικά σήμερα.

Η τελευταία, λοιπόν, και χωρίς αστερίσκους επικαιροποίηση στοιχείων της Eurostat, που αφορά το δημοσιονομικό έλλειμμα της περιόδου 1995-2013, η οποία δημοσιεύτηκε τον περασμένο Ιούλιο, προκάλεσε μεγάλη έκπληξη, αν όχι σε όλους, πάντως σε πολλούς Έλληνες. Τα παραπάνω στοιχεία η Τράπεζα της Ελλάδος τα απέστειλε στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής για το χρέος και την απομείωσή του. Έχω εδώ τα e-mail. Είμαι σίγουρος ότι τα γνωρίζετε άρα, δεν χρειάζεται να τα καταθέσω στα Πρακτικά της Βουλής.

Τι προκύπτει, λοιπόν, απ' αυτό συμπερασματικά; Ότι το 1999, όταν η χώρα προετοιμάστηκε για να μπει στην ΟΝΕ και ενώ η τότε κυβέρνηση του κ. Σημίτη μάς έλεγε ότι το έλλειμμα ήταν κάτω από 3%, που ήταν η προϋπόθεση για να μπει μια χώρα στην ΟΝΕ, τελικά είπαν ότι ήταν 3,5%. Έρχονται όμως τα στοιχεία και δείχνουν ότι το έλλειμμα το 1999 ήταν 5,8%. Ούτε καν 3,5%. Αν δει κανείς, δε, την πορεία του, είναι το 1998 στο 6,3%. Ακόμα περισσότερο, εκείνο που εκπλήσσει σχετικά με τις εκθέσεις και τα φτιαγμένα στοιχεία του κ. Γεωργίου, σχετικά με το τελικό έλλειμμα, είναι ότι το 2003 το έλλειμμα είχε φτάσει 7,8%. Και ταυτόχρονα τι άλλο δείχνει; Ότι από το 2004 μέχρι το 2007, δηλαδή, πριν ξεσπάσει η κρίση μεσοσταθμικά, το έλλειμμα είχε μειωθεί σε σχέση με το μεσοσταθμικό έλλειμμα της περιόδου 1995-2003.

Αν αυτά τα στοιχεία τα αποδέχεστε ως Κυβέρνηση και είναι αλήθεια -αρνούμαι να πιστέψω ότι η Τράπεζα της Ελλάδος μπορεί να έστειλε στη Βουλή των Ελλήνων στοιχεία που δεν ανταποκρίνον-

ται στην πραγματικότητα- αντιλαμβάνεστε ότι εδώ προκύπτει ένα τεράστιο θέμα και ξαναέρχεται στην επικαιρότητα το αίτημα, για να φτιαχτεί εξεταστική επιτροπή, που θα διερευνήσει πώς η Ελλάδα μπήκε στο μνημόνιο εκείνη την καταπληκτική ημέρα με το ωραίο φόντο του ωραίου Καστελόριζου, το 2010.

Θέλω, λοιπόν, στην πρωτολογία μου να κάνω μια και μόνη ερώτηση. Αποδέχεστε ως Κυβέρνηση ότι είναι πραγματικά τα στοιχεία που έστειλε η Τράπεζα της Ελλάδος στη Βουλή; Αν τα αποδέχεστε, θέλω να μου πείτε αν συμφωνείτε με όλο εκείνο το σκεπτικό και τους κανονισμούς που έπεσαν από τον Λυκαβηττό -μόνο αυτό έλειπε δηλαδή- για να πανηγυρίσουμε την είσοδό μας τότε στην ΟΝΕ, όπως αποδεικνύεται, με πλαστά στοιχεία. Αν καλώς μπήκαμε ή δεν μπήκαμε και αν αυτό συνέφερε ή δεν συμφέρει τη χώρα, είναι μια άλλη ιστορία. Κι αν θα πρέπει να είμαστε στο ευρώ ή όχι, είναι επίσης μια άλλη ιστορία. Εγώ προσωπικά, σπεύδω να σας πω ότι τώρα πια είναι μονόδρομος. Πρέπει να είμαστε στο ευρώ.

Όμως θέλω να μου απαντήσετε στο ερώτημα αυτό σχετικά με τα στοιχεία και τα υπόλοιπα θα τα πούμε στη δευτερολογία μου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Ο Υπουργός Οικονομικών, κ. Ευκλείδης Τσακαλώτος, έχει τον λόγο.

ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ (Υπουργός Οικονομικών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε, για την ερώτηση.

Είναι προφανές ότι δεχόμαστε τα στοιχεία, που δεν είναι της Τράπεζας της Ελλάδας, είναι της ΕΛΣΤΑΤ, που τα κατέθεσε η Τράπεζα της Ελλάδας στην επιτροπή που αναφέρατε. Το θέμα είναι πώς αξιολογούνται τα στοιχεία και πώς αξιολογούνται οι αλλαγές.

Η βασική αλλαγή στα ελλείμματα οφείλεται στην αλλαγή του ευρωπαϊκού συστήματος λογαριασμών, που τώρα το λέμε ESA 2010. Δηλαδή, θα μπορούσε να πει κανείς ότι τα αποτελέσματα δεν είναι συγκρίσιμα, καθώς προκύπτουν από δύο διαφορετικές μεθόδους υπολογισμού. Η αλλαγή αυτή αλλάζει τον τρόπο, που λαμβάνονται υπ' όψιν τα διάφορα εθνολογιστικά μεγέθη και τον υπολογισμό του χρέους και του ελλείμματος.

Δηλαδή, να σας εξηγήσω μερικά πράγματα, για το γιατί έχει γίνει αυτή η αλλαγή, πώς μετριέται: Γίνεται αλλαγή στην ταξινόμηση των φορέων. Παράγοντες που επηρεάζουν: Είναι ένας φορέας, ο οποίος ελέγχεται από το κράτος και αν κάνουν συναλλαγές εκτός αγοράς. Έτσι, για παράδειγμα, άλλαξε η ταξινόμηση της ΕΑΔ, επειδή κάνει συναλλαγές εκτός αγοράς και άρα, τώρα είναι εντός της γενικής κυβέρνησης. Άλλαξε η ταξινόμηση μοναδικών μεταβιβάσεων, δηλαδή αυτό που λέμε lump sum payments, των συνταξιοδοτικών συστημάτων και υπάρχουν και άλλα για τα interest rate swaps, τα swaps τα επιτόκια κ.λπ..

Οπότε, η πρώτη μου απάντηση είναι «ναι», ότι τα δεχόμαστε, δεύτερον, ότι είναι δύσκολο να βγάλει κανείς συμπέρασμα, γιατί είναι με άλλη μέθοδο η καινούργια καταγραφή των στοιχείων και τα πολιτικά συμπεράσματα μπορούμε να τα συζητήσουμε μετά από τη δεύτερη παρέμβασή σας, αφού θέλατε να είμαι λίγο περιορισμένος στην πρώτη μου απάντηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ (Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κύριε Υπουργέ, κατ' αρχάς ευχαριστώ για την απόλυτα σαφή απάντηση, την οποία δώσατε, γιατί τώρα αρχίζει και καταρρίπτεται ένας μύθος, διότι ένα κομμάτι του πολιτικού συστήματος και ένα κομμάτι του οικονομικού κατεστημένου της χώρας ούτε λίγο ούτε πολύ λέει ότι φταίει για το ότι μπήκαμε στο μνημόνιο η πενταετία Καραμανλή.

Εδώ, πλέον, αποδεικνύεται περιτρώως ότι αυτός ο μύθος καταπίπτει πλέον σήμερα, με στοιχεία από την Τράπεζα της Ελλάδος, που η αποστολή του εγγράφου φέρει υπογραφή του κ. Στουρνάρα, του αρχιτέκτονα εκείνης της εποχής, του 1999, σχετικά με το έλλειμμα του 3,5%, με το οποίο μπήκαμε στην Ευρώπη. Διότι ήταν ο αρχιτέκτονας, και σήμερα έρχεται και λέει αυτά.

Ταυτόχρονα, τι αποδεικνύουν; Ότι από τα πέντε χρόνια, στα τρία το έλλειμμα της Κυβέρνησης Καραμανλή εμειώθηκε σε σχέση

με το έλλειμμα της περιόδου 1995-2003, που κυβερνούσε ο κ. Σημίτης.

Άρα, είναι η δεύτερη μεγάλη αλήθεια και ο δεύτερος μύθος, ο οποίος διαλύεται και καταπίπτει. Εγώ δεν θα πάω τώρα στο πώς βγήκε αυτό το περίφημο 15,7 που ακόμη και με τα στοιχεία της Τράπεζας, που έχουν σταλεί με τα e-mail, όπως έχετε δει, είναι 15,2 μετά που έβαλε το χέρι του ο κ. Γεωργίου. Και εκεί υπάρχει διαφορά 0,6%. Ακόμη και σε αυτά υπάρχει διαφορά.

Άρα, θέλω τώρα στη δευτερολογία σας να μου πείτε πώς η Κυβέρνηση αντιμετωπίζει το θέμα τού να φτιαχτεί εξεταστική επιτροπή, για να μάθουμε επιτέλους πώς μπήκαμε στο μνημόνιο. Διότι ταυτόχρονα -αυτό δεν το αμφισβητούν ούτε οι φανατικότεροι πολέμιοι της πενταετίας Καραμανλή- είχαμε ανεργία 7,5% - αυτό δεν το λέει η Νέα Δημοκρατία, το έχει πει από του Βήματος της Βουλής ο Πρωθυπουργός, ο κ. Τσίπρας- που σημαίνει πάρα πολλά λεφτά στο ασφαλιστικό σύστημα. Θυμηθείτε ποιες ήταν οι τιμές των spread εκείνη την εποχή.

Άρα εγώ αναρωτιέμαι, με τιμές εκατό και εκατόν πενήντα μονάδων, πώς ήταν η ανάγκη να μπούμε στο μνημόνιο; Εγώ δεν μπορώ να το καταλάβω. Με βάση πια αυτά τα στοιχεία και με τα δύο δεδομένα που σας λέω, δεν μπορώ να καταλάβω πώς μπήκαμε και γιατί μπήκαμε στο μνημόνιο και καλέσαμε το ΔΝΤ. Μάλλον στο ΔΝΤ μπήκαμε και αυτό είχε σαν αποτέλεσμα το μνημόνιο.

Και ούτε θέλω τώρα να επικαλεστώ τα στοιχεία του «Ινστιτούτου για την Ειρήνη» της Σουηδίας, σχετικά με το εξοπλιστικό πρόγραμμα εκείνης της εποχής, όπου 86 δις. ήταν οι εξοπλισμοί μας. Και αναλογικά με το ΑΕΠ, -άκουσον άκουσον!- είμαστε η πέμπτη χώρα στον κόσμο σε εξοπλισμούς. Μετά τις ΗΠΑ, τη Ρωσία, την Κίνα, την Ινδία, ήταν η Ελλάδα, επαναλαμβάνω, όχι αριθμητικά, αναλογικά με το ΑΕΠ μας.

Αυτά, λοιπόν, τα πράγματα δεν μπορούν να μείνουν στο σκοτάδι. Και σε τελική ανάλυση, θέλετε να σας πω κάτι; Είναι και όπλο στα χέρια της σημερινής Κυβέρνησης σε σχέση με τη διαπραγμάτευση και κυρίως, σε σχέση με την απομείωση του χρέους, την οποία απομείωση, με όποιον τρόπο γίνει, την οποία εμείς υποστηρίζουμε.

Διότι, το 25% του χρέους, όπως αποδεικνύει το Ινστιτούτο της Σουηδίας, ήταν για εξοπλισμούς, τους οποίους παίρναμε είτε από τη Γερμανία είτε από την Αμερική. Τι έρχονται τώρα και μας κουνούν το δάχτυλο σχετικά με το χρέος και κάνουν και τους δύσκολους για το αν θα πρέπει να γίνει κάποια ρύθμιση ή όχι; Ούτε θέλω τώρα να αναφερθώ, γιατί δεν είναι πρόπον, στο ότι για εκείνους τους εξοπλισμούς ένας κορυφαίος Υπουργός εκείνης της κυβέρνησης είναι στη φυλακή.

Αυτά, λοιπόν, είναι ερωτήματα που πρέπει να απαντηθούν, για να μάθει ο ελληνικός λαός τι ακριβώς είχε γίνει εκείνη την εποχή. Και το κυρίαρχο ερώτημα της δευτερολογίας μου είναι πώς θα βλέπατε -εμείς θα την ψηφίσουμε την επιτροπή αυτή- και εάν θα πάρετε πρωτοβουλία να γίνει εξεταστική επιτροπή, ώστε να μάθουμε επιτέλους πώς οδηγηθήκαμε στο μνημόνιο με όλα τα συνεπακόλουθα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ (Υπουργός Οικονομικών): Πρώτα να συμφωνήσω ότι οι δαπάνες για τα εξοπλιστικά είναι ένα σημαντικό κομμάτι από το πρόβλημα του χρέους που έχουμε. Ήταν κάτι που επιβλήθηκε, γιατί το ΝΑΤΟ και η Ευρώπη ποτέ δεν παρείχαν τόση ασφάλεια για την Ελλάδα, ώστε να αισθάνεται ότι μπορεί να τις μειώσει. Ίσως θα μπορούσε να τις είχε μειώσει ή να είχε κάνει έναν εξορθολογισμό.

Να συμφωνήσω ότι είναι κι άλλα πράγματα, που δεν είπατε, που θα έπρεπε να ειπωθούν, για το πώς δημιουργήθηκε το πρόβλημα με τις τράπεζες και ποιες τράπεζες σώθηκαν όταν έγινε το πρώτο μνημόνιο. Είναι πάρα πολλά ζητήματα.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ (Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Τις ξένες τράπεζες εννοείτε.

ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ (Υπουργός Οικονομικών): Ναι, ακριβώς.

Δεν θα μπω τώρα στη διαιτησία για το αν φταίνει περισσότερο οι κυβερνήσεις της Νέας Δημοκρατίας ή του ΠΑΣΟΚ και δεν νο-

μίζω ότι αυτός είναι ο ρόλος μου σε αυτό το θέμα.

Να πω, βέβαια, ότι δεν είπατε για το στοιχείο του 2009, όπου υπήρξε μια πολύ μεγάλη αύξηση του ελλείμματος, από το 2007 προς το 2008 και από το 2008 προς το 2009. Άρα, κι εκεί υπάρχει μία ευθύνη στην κυβέρνηση Καραμανλή.

Αν, όμως, θέλετε τη δική μου ανάλυση, αν θέλουμε να κοιτάξουμε σε βάθος γιατί μπήκαμε στο μνημόνιο, πρέπει να ξεχωρίσουμε αυτά τα ελλείμματα από τη μεριά των δαπανών και από τη μεριά των εσόδων. Νομίζω ότι και τα δύο κόμματα έχουν μεγάλη ευθύνη.

Αν κοιτάξετε τις χρονοσειρές για τις δαπάνες και για τα έσοδα, οι δαπάνες της ελληνικής Κυβέρνησης από όταν μπήκαμε στην ΟΝΕ μέχρι την κρίση είναι σχεδόν στο επίπεδο που είναι στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Μπορούμε να κάνουμε μια πολύ σοβαρή συζήτηση για το αν ήταν αποτελεσματικές οι δαπάνες και για το αν θα μπορούσαμε να τα ξοδέψουμε καλύτερα. Ήταν, όμως, σε μέγεθος, σε ποσότητα, το ίδιο ποσοστό.

Αυτό, όμως, που τα δύο κόμματα είχαν πολύ χαμηλότερο από τον μέσο όρο στην Ευρώπη, ήταν τα έσοδα και εκεί χρειάζεται μία ανάλυση γι' αυτό. Η δική μου ανάλυση είναι ότι η φοροδιαφυγή και η μείωση των φόρων ήταν κομμάτι του συστήματος της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ για να φτιάχνουν τις κοινωνικές συμμαχίες. Και γι' αυτό έχετε ευθύνη και εσείς και το ΠΑΣΟΚ, κατά τη δική μου άποψη.

Τώρα, για να μην αποφύγω την πιο συγκεκριμένη ερώτηση για την εξεταστική, θα πω ότι όλα αυτά τα ζητήματα, κατά τη δική μου άποψη, έχουν και ακαδημαϊκή πλευρά. Δηλαδή να δούμε τα στοιχεία, τι έγινε -και δεν είναι μόνο αυτά τα στοιχεία, αλλά είναι κι άλλα στοιχεία που θα πρέπει να αναλύσει-, αλλά έχει και πολιτική πλευρά.

Δεν νομίζω ότι η εξεταστική είναι το καλύτερο πλαίσιο -δεν έχει πάρει θέση η Κυβέρνηση, οπότε δεν απαντάω σαν Κυβέρνηση, απαντάω προσωπικά- για να γίνει αυτή η αντιπαράθεση. Νομίζω ότι πρέπει να γίνει με επιστημονικό τρόπο και μετά με πολιτικά συμπεράσματα, αλλά χωρίς αυτό το κλίμα που δημιουργούν οι εξεταστικές επιτροπές, που έχουν τον ρόλο τους για άλλα ζητήματα.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Ακολουθεί η δεύτερη με αριθμό 204/14-11-2016 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Β' Πειραιά των Ανεξαρτήτων Ελλήνων κ. Δημητρίου Καμμένου προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με τη μεταφορά των υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών στο κτήριο Κεράνη.

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, επανέρχομαι μετά από σχεδόν επτά μήνες από την προηγούμενη επίκαιρη ερώτησή μου στον κ. Αλεξιάδη, όπου εγγείραμε το θέμα αρχές του χρόνου, τον Μάρτιο, για την κατασπατάληση του δημοσίου χρήματος.

Θα ήθελα να θυμίσω τα 70.000.000 ευρώ κόστος της κατασκευής του κτηρίου Κεράνη. Τα ενοίκια, τα οποία πληρώνει το Υπουργείο Οικονομικών, το οποίο εποπτεύει και όλα τα ακίνητα του δημοσίου, κενά ή μη κενά, ανέρχονταν σε πάνω από 230.000 ευρώ τον μήνα για να ενοικιάζει κτήρια για τις υπηρεσίες του και συγχρόνως πληρώναμε 221.000 ευρώ τον μήνα, για να είναι κενό το κτήριο του Κεράνη. Θα αναφερθώ στη δευτερολογία μου και με κάποια άλλα στοιχεία και λεπτομέρειες.

Ο κύριος Υπουργός είχε τότε δεσμευτεί ότι μια συμβολική κίνηση θα ήταν η μετεγκατάσταση υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών, όπως είπα, αντί των 232.000 ευρώ, που δίνουμε τον μήνα, να πάμε σε ένα κτήριο που είναι δικό μας και το πληρώνουμε για να είναι άδείο.

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

Δεν θα μακρηγορήσω.

Ερωτάσθε, κύριε Υπουργέ: Ποιες υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών έχουν ήδη μεταφερθεί στο κτήριο Κεράνη; Ποιο είναι το ύψος της εξοικονόμησης από την μέχρι τώρα πρώτη φάση της μεταστέγασης; Πότε θα ολοκληρωθεί η μετεγκατάσταση του συ-

νόλου των υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών; Ποιο είναι το ύψος της εξοικονόμησης που θα προκύψει από τη συνολική μεταστέγαση;

Έχω και μια άλλη ερώτηση. Έχουμε κάποιο πρόβλημα συνδικαλιστικό των υπαλλήλων, ασκούν κάποιο βέτο στη μετεγκατάστασή τους;

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ (Υπουργός Οικονομικών): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε, για την ερώτησή σας.

Η αλήθεια είναι ότι μέχρι στιγμής δεν έχει μεταστεγαστεί κάποια υπηρεσία του Υπουργείου Οικονομικών. Έως σήμερα, στο κτήριο έχει εγκατασταθεί η νεοσύστατη υπηρεσία της Ειδικής Γραμματείας Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους του Υπουργείου Οικονομίας, με απόφαση που υπεγράφη στις 26 Οκτωβρίου. Θα απαριθμεί ενενήντα πέντε υπαλλήλους.

Εάν η ως άνω Υπηρεσία στεγαζόταν σε άλλο ακίνητο, με διαδικασία του ελληνικού δημοσίου, το δημόσιο θα κατέβαλλε μηνιαίο μίσθωμα, που θα κυμαίνονταν από 6 έως 10 ευρώ το τετραγωνικό μέτρο. Το μίσθωμα που αντιστοιχεί στον χώρο που καταλαμβάνει η συγκεκριμένη Υπηρεσία είναι σχεδόν 15.000 ευρώ μηνιαίως. Άρα, αυτή είναι εξοικονόμηση λόγω της αποφυγής μίσθωσης νέου κτηρίου.

Νομίζω ότι χρειάζεται να έχουμε έναν σχεδιασμό. Έχουμε τώρα και τα στοιχεία από τα διάσπαρτα κομμάτια, όχι μόνο του Υπουργείου Οικονομικών, αλλά και άλλων Υπουργείων, σχετικά με το τι ενοίκια πληρώνουμε. Χρειαζόμαστε ένα σχέδιο, που δεν είναι μόνο για το Υπουργείο Οικονομικών, αλλά μπορεί να είναι και για άλλα Υπουργεία, γιατί πολλά Υπουργεία έχουν μια υπηρεσία εδώ και μια υπηρεσία εκεί. Χρειάζεται μελέτη και νομίζω ότι θα μπορέσουμε να το εκμεταλλευτούμε αυτό το κτήριο στο μέλλον.

Μην ξεχνάτε ότι μέρος της στρατηγικής της Κυβέρνησης είναι η επιθεώρηση δαπανών όλων των Υπουργείων. Άρχισε ο κ. Χουλιαράκης, που το τρέχει αυτό, με τρία Υπουργεία στην πρώτη φάση, το Υπουργείο Οικονομίας, το Υπουργείο Οικονομικών και το Υπουργείο Πολιτισμού. Το 2017 αυτό θα επεκταθεί σε όλα τα Υπουργεία, για να υπάρχουν εξοικονομήσεις. Η στρατηγική μας είναι, όλες αυτές οι εξοικονομήσεις να πάνε σε συγκεκριμένες κοινωνικές ανάγκες, δηλαδή να κάνουμε μια εξοικονόμηση, που θα μπορεί να ευνοήσει το Υπουργείο Υγείας, το Υπουργείο Εργασίας και το Υπουργείο Παιδείας για τις κοινωνικές ανάγκες, οπότε μέσα στο spending review, μέσα σε αυτήν την επιθεώρηση δαπανών, θα είναι και το συγκεκριμένο ζήτημα, που βάζετε εσείς σήμερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ, για την απάντησή σας.

Θα πιαστώ από το δεδομένο που μας δώσατε -και είναι ένα ευχάριστο νέο- για τη μετεγκατάσταση μιας νέας υπηρεσίας. Απλά, είχα την εντύπωση -γιατί έχει κυκλοφορήσει ένας πίνακας, και θα ήθελα να μου την επαληθεύσετε- ότι δέκα υπηρεσίες μικρές του Υπουργείου ήταν στη διαδικασία μετεγκατάστασης. Τις διαβάζω: Γραφείο Αναπληρωτή Υπουργού Οικονομικών, Γενική Γραμματεία Δημόσιας Περιουσίας, κεντρικές υπηρεσίες, Περιφερειακή Διεύθυνση Δημόσιας Περιουσίας Αιγαίου, Περιφερειακή Διεύθυνση Δημόσιας Περιουσίας Αττικής, κάτω από τη Γενική Γραμματεία Δημόσιας Περιουσίας. Μετά, Ειδική Γραμματεία Σώματος Δώξης Οικονομικού Εγκλήματος ΣΔΟΕ, κεντρικές υπηρεσίες, Περιφερειακή Διεύθυνση Αττικής και Αιγαίου, Ειδική Γραμματεία Διαχείρισης Ιδιωτικού Χρέους, που πήγε, και η ΔΟΥ Νίκαιας-Κορυδαλλού. Έχω και τις διευθύνσεις.

Αυτές οι Γενικές Γραμματείες και Διευθύνσεις είχαμε την εντύπωση -και είχαμε ένα κείμενο- ότι ήταν ήδη σε διαδικασία μετεγκατάστασης. Παρακαλώ, αν θέλετε να μου το επιβεβαιώσετε ή να σας το δώσω -αν δεν το είχατε υπόψη σας- για να το δείτε, διότι είναι σημαντικό τουλάχιστον να κάνουμε ένα follow up σε αυτά.

Δεύτερον, να πούμε ότι το κτήριο του Κεράνη είναι ένα κτήριο με εμβαδό σαράντα χιλιάδες τετραγωνικά. Οι θέσεις εργασίας

που μπορεί να καλύψει, είναι από δύο χιλιάδων εκατό έως δύο χιλιάδων τετρακοσίων και το παρκινγκ του έχει χωρητικότητα της τάξης των εξακοσίων πενήντα θέσεων στάθμευσης.

Έχω πλήρη στοιχεία του spending και θα σας τα δώσω -και στον κ. Χουλιάρη, δεν ήξερα ότι έχει γίνει αυτό το review- για όλα τα Υπουργεία. Είναι 108,5 εκατομμύρια τα ενοίκια που δίνουμε σε όλα. Το μεγάλο ήταν το Δημοσίας Τάξεως με 22 εκατομμύρια, γιατί έχουμε και τα αστυνομικά τμήματα ασφαλείας στην Ελλάδα που νοικιάζουν. Παρ' όλα αυτά, μέσα από το spending review -και πολύ σωστά λέτε, δηλαδή διαχείριση των δαπανών του δημοσίου- θα πρέπει να δούμε -δεν θέλω να παρεξηγηθώ, αλλά έχω τα στοιχεία των υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών- και το πόσα ενοίκια δίνουν. Για παράδειγμα, το ΚΕΦΟΜΕΠ δίνει τον μήνα 32.870, το ΚΕΜΕΕΠ δίνει 18.440 τον μήνα, η ΕΕΔΕ δίνει 15.360 τον μήνα, η ΕΜΕΙΣ 11.235, η ΔΕΔ 8.000 και -προσέξτε κύριοι- το ΣΔΟΕ δίνει 135.000 ευρώ τον μήνα για ενοίκια. Όλα αυτά, εάν τα μαζέψουμε, μας κάνουν γύρω στα 300.000 ευρώ ως ενοίκια τον μήνα για επτά υπηρεσίες. Επί δώδεκα μήνες μας κάνουν 3.600.000. Είναι μέρος των 24 εκατομμυρίων, που δίνει το Υπουργείο Οικονομικών.

Θα επανέλθω, διότι πρέπει να ελέγξουμε -και ειλικρινά θα το ελέγξω, χωρίς να λαϊκίζω- σε ποιον δίνουμε αυτά τα ενοίκια. Πού δίνει το ΣΔΟΕ 135 χιλιάδικα ενοίκια; Ποιος είναι ο ιδιοκτήτης του ακινήτου; Γιατί δεν γίνεται μετεγκατάσταση; Να αρχίσουμε από το Υπουργείο Οικονομικών να νοικοκυρεύουμε το σπίτι μας, διότι είναι και η εικόνα της οικονομίας. Δεν μπορεί να λέμε στον πολίτη να κόβει έξοδα ή να ψάχνουμε 24 εκατομμύρια για το ΕΚΑΣ, και να δίνουμε τρία και τέσσερα και πέντε εκατομμύρια σε ενοίκια σε ιδιώτες, ενώ έχουμε κενά κτήρια του δημοσίου.

Κύριε Υπουργέ, σας ευχαριστώ πάρα πολύ. Εάν έχετε στοιχεία και μπορούμε, θα ήθελα να επαληθεύσουμε τη μετεγκατάσταση. Παρακαλώ, να μην χρονίσει να είναι κενό το κτήριο. Δεν θέλω να λαϊκίζω, αλλά 220.000 τον μήνα για να είναι άδειος ο Κεράνης δεν μπορεί να το κάνει afford ο Έλληνας πολίτης και παρακαλώ να το λύσουμε, τουλάχιστον εμείς, σε αυτήν την Κυβέρνηση και να δώσουμε το καλό παράδειγμα.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ (Υπουργός Οικονομικών): Κύριε συνάδελφε, δεν υπάρχει καμμία αμφιβολία ότι συμφωνούμε για τον στόχο. Οι περιπτώσεις που είπατε, είναι υπό μελέτη. Δεν είχαν αποφασιστεί, οπότε συνεχίζεται αυτή η μελέτη. Πρέπει να βρεθούν οι σωστές συνέργειες. Υπάρχουν θέματα και πολιτικά, που πρέπει να λυθούν.

Για παράδειγμα, είναι ένα ερώτημα, όταν έχεις μια ανεξάρτητη αρχή, την ΓΓΔΕ, που θα γίνει ΑΑΔΕ, αν πρέπει να είναι στο ίδιο κτήριο με του Αναπληρωτή Υπουργού ή την Υφυπουργό τώρα. Υπάρχουν κάποια λεπτά ζητήματα, που πρέπει να τα μελετήσουμε. Δεν είναι το κυρίαρχο. Το κυρίαρχο είναι αυτό που είπατε εσείς, δηλαδή, η εξοικονόμηση χρημάτων, να βρούμε τις συνέργειες, να είναι αποτελεσματικά, να μην χρειάζεται να ταξιδεύουν από τη μια μεριά της Αθήνας στην άλλη για να συνεννοηθούν οι υπηρεσίες, που πρέπει να συνεννοηθούν. Άρα, θα πρέπει να προχωρήσουμε -καταλαβαίνω από την ερώτησή σας- πιο γρήγορα.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Ακολουθεί η πρώτη με αριθμό 195/11-11-2016 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Αρκαδίας της Δημοκρατικής Συμπαρατάξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ κ. Οδυσσέα Κωνσταντινιόπουλου προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με την άρση των εμποδίων για την αξιοποίηση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού.

Τον λόγο έχει ο κ. Κωνσταντινιόπουλος για δύο λεπτά.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Θα μου επιτρέψετε, κύριε Υπουργέ, για ένα δευτερόλεπτο, επειδή είχατε μια ερώτηση με τον κ. Κακλαμάνη. Ξέρετε ότι εμείς έχουμε καταθέσει αίτημα για εξεταστική επιτροπή από τη μέρα που μπήκαμε στο μνημόνιο. Ούτε εσείς ούτε η Νέα Δημοκρατία

θέλετε να ακουμπήσετε την εποχή Καραμανλή και έτσι και εμείς ψηφίσαμε και τη δική σας εξεταστική ως Δημοκρατική Συμπαρατάξη και της Νέας Δημοκρατίας. Όταν αποφασίσετε να δούμε και την περίοδο Καραμανλή, είμαστε εδώ.

Όμως, πάμε στο θέμα μας. Είχαμε πει, αν θυμάστε -και το θυμάστε πολύ καλά- αν θα μπορούσαμε ανά δύο μήνες να ενημερώνμαστε για το Ελληνικό. Και το είχαμε πει κατά την ημέρα που ψηφίστηκε και μάλιστα, με πολύ μεγάλη πλειοψηφία. Εμείς, από τότε δεν μείναμε μόνο στα δημοσιεύματα. Συναντηθήκαμε με την κ. Σπυροπούλου, η οποία είναι στο Ελληνικό, και κάναμε όλες αυτές τις διαδικασίες, για να δούμε πού βρίσκεται αυτή η μεγάλη επένδυση, που και εσείς τώρα πια εσχάτως λέτε ότι πρέπει να υλοποιηθεί -δεν εννοώ προσωπικά, εννοώ ο ΣΥΡΙΖΑ- και τότε θα αποδοθεί στον επενδυτή για να μπορέσει να προχωρήσει στην επένδυση.

Θα σας θέσω άμεσα συγκεκριμένα ερωτήματα, για να έχουμε τις απαντήσεις που πρέπει. Διαβάσαμε ότι έχει λυθεί το θέμα για τα διατηρητέα από το Υπουργείο Πολιτισμού. Θα θέλαμε τη δική σας άποψη, όπως και για το τι γίνεται με τα θέματα των αρχαιολογικών χώρων.

Δεύτερον, υπάρχει το Γραφείο Ελληνικού, που έχουμε στη σύμβαση. Έχει στελεχωθεί; Πού βρίσκεται αυτή η διαδικασία; Πότε θα ολοκληρωθεί η στελέχυσή του;

Τρίτον, υπάρχει -το γράφει, είναι γνωστό πια- ότι πρέπει να βγει σε διαβούλευση η στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου. Υπουργείο Περιβάλλοντος. Εσείς είστε ο συντονιστής. Πού βρίσκεται αυτή η διαδικασία;

Τέταρτον, ο επενδυτής -εσείς ως ΤΑΙΠΕΔ, δεν ξέρω πώς, ως Υπουργείο- πρέπει να ετοιμάσει ένα master plan, το οποίο πρέπει να καταθέσει, για να φτάσουμε και να ολοκληρωθούν αυτά και να πάμε στη διαδικασία της έκδοσης του προεδρικού διατάγματος.

Αφήνω για το δεύτερο μέρος το θέμα, που γνωρίζετε πάρα πολύ καλά και το έχουμε συζητήσει και εδώ πέρα, το θέμα, δηλαδή, του καζίνο, που εσείς θέσατε σε μια ερώτησή μου. Τι γίνεται; Υπάρχουν διάφορα θέματα. Είπατε ότι θα τα λύσετε στην πορεία, μετά την ψήφισή.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ πολύ, κύριε συνάδελφε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ (Υπουργός Οικονομικών): Κύριε συνάδελφε, υπήρχαν καθυστερήσεις, γιατί θέλαμε να γίνει μια αναδιαπραγμάτευση. Θέλαμε να πάρουμε περισσότερα χρήματα μπροστά. Θέλαμε να υπάρχει μεγαλύτερη επένδυση σε έργα κοινής ωφέλειας, πάρα κ.λπ.. Νομίζω ότι αυτό το καταφέραμε. Άξιζε, δηλαδή, αυτό, γιατί και οι επενδύσεις δεν έχουν μόνο ποσοτική χροιά, έχουν και ποιοτική χροιά.

Ξέρετε ότι τον Σεπτέμβριο του 2016 υπεγράφη η συμφωνία μεταξύ των αρμόδιων φορέων για την μετεγκατάσταση από το ακίνητο των αμαξοστασίου της ΟΣΥ και των υπηρεσιών της ΥΠΑ, πλην του FIR Αθηνών, και παράλληλα, προχωρεί η διαδικασία μετεγκατάστασης για τους εναπομείναντες δημόσιους φορείς.

Προχωράει η απαραίτητη ωρίμανση του ακινήτου, σε συνεργασία με όλες τις αρμόδιες υπηρεσίες -του Υπουργείου Πολιτισμού, του Υπουργείου Περιβάλλοντος, το Δασαρχείο κ.λπ.- η οποία αναμένεται να ολοκληρωθεί το αμέσως προσεχές διάστημα.

Επίσης, στο αμέσως προσεχές διάστημα αναμένεται και η κατάθεση των σχετικών σχεδίων και μελετών, όπως η στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, που αναφερθήκατε, το σχέδιο ολοκληρωμένης ανάπτυξης. Ακολούθως, θα δημοσιευθεί η διαδικασία της έκδοσης του προεδρικού διατάγματος, που θα καθορίζει τους όρους ανάπτυξης της έκτασης.

Το καζίνο καθυστερεί λίγο περισσότερο, γιατί θέλουμε να καταθέσουμε μια στρατηγική για τα καζίνο, γενικότερα. Υπάρχει και ένα θέμα για άλλα καζίνο και πώς θα είναι η αλληλοεπίδραση για την αγορά. Όμως, δεν νομίζω ότι είναι κάτι που θα καθυστερήσει το έργο στο σύνολό του.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, προσω-

πικά δεν καταλαβαίνω τι σημαίνει η έκφραση «στο προσεχές διάστημα». Δηλαδή, είναι δέκα μήνες, είναι ένας χρόνος, είναι τρεις μήνες; Πολύ σωστά είπατε ότι η έκταση που ήταν για τον ελεύθερο χώρο, υπήρχε από τη σύμβαση. Όμως, είναι πολύ σημαντικό -και το είπαμε εμείς, γιατί τα θετικά τα λέμε, δεν έχουμε πρόβλημα- το ότι ο επενδυτής θα πληρώνει για τη διατήρηση αυτού του χώρου και για την ασφάλεια. Είναι πολύ σημαντικό και πολύ θετικό και το βλέπουμε.

Εσείς σήμερα λέτε ότι θέλετε να έρθουν τα λεφτά. Για να έρθουν, όμως, τα πρώτα 300 εκατομμύρια ευρώ στο ελληνικό κράτος, πρέπει να το παραδώσουμε στον επενδυτή. Για να αρχίσουν οι διαδικασίες και να μειωθεί η ανεργία, θα πρέπει να αρχίσει το έργο.

Εγώ σήμερα από εσάς -ελπίζω οι άλλοι να κατάλαβαν- θα ήθελα να είσατε πιο συγκεκριμένους. Αν θέλετε και αν μπορείτε. Σας έθεσα πέντε ερωτήματα, τα οποία απαντήσατε με μια ασάφεια. Ποιο είναι το πλάνο της Κυβέρνησης, για να προχωρήσουν αυτά τα θέματα και να παραδοθεί το έργο στον επενδυτή, για να αρχίσει αυτή η μεγάλη επένδυση; Διαφορετικά, δεν έρχεται αυτή η μεγάλη επένδυση. Δηλαδή, το Υπουργείο Περιβάλλοντος θα τη βγάλει στη διαβούλευση σε ένα μήνα, σε δέκα μέρες; Με το Υπουργείο Πολιτισμού έχουμε τελειώσει; Με το Δασαρχείο, που είπατε, έχουμε τελειώσει; Όσον αφορά το καζίνο, το καταλαβαίνω. Είναι σωστό αυτό που λέτε, γι' αυτό το έβαλα ως δεύτερο θέμα.

Για όλα αυτά, υπάρχει εκ μέρους της Κυβέρνησης μια σαφήνεια για το χρονοδιάγραμμα; Την προηγούμενη φορά, που είχατε έρθει εδώ τον Σεπτέμβριο του 2016, είχατε πει -μπορεί και να μην άρεσε- «θα το υπογράψω».

Άρα, κύριε Υπουργέ, εγώ περιμένω από εσάς -και νομίζω ότι το περιμένουν όλοι- να ακούσω αυτό το μεγάλο έργο -που και εσείς το πιστεύετε πια- τότε θα φέρει έσοδα στο κράτος και τότε θα αρχίσει το έργο, για να φέρει νέες θέσεις εργασίας. Νομίζω ότι αυτό ενδιαφέρει τον κόσμο.

Ελπίζω να είστε πιο σαφής στη δευτερολογία σας.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ (Υπουργός Οικονομικών): Δεν είναι εύκολο να είσαι σαφής, όταν εμπλέκονται τόσο πολλοί φορείς. Αυτό νομίζω το καταλαβαίνετε και από τη δική σας την εμπειρία. Είναι πολλοί οι φορείς, είναι πολλές οι μετεγκαταστάσεις. Είναι, δηλαδή, πολλά πράγματα, που πρέπει να γίνονται. Αυτό που μπορώ να σας πω -και δεν ξέρω αν θα σας ικανοποιήσει ως προς τη σαφήνεια ή όχι- είναι ότι όταν έχουμε το σχέδιο του επενδυτή, νομίζω ότι έχουμε ένα εξάμηνο για να πάει πολύ πιο γρήγορα και να φτάσουμε σε αυτό που επιδιώκεται. Οπότε, δεν θέλω να είμαι εντελώς σαφής, γιατί μετά θα μου κάνετε...

ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ: Η στελέχωση του γραφείου του Ελληνικού είναι στην αρμοδιότητά σας.

ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ (Υπουργός Οικονομικών): Όλα αυτά προχωρούν. Θεωρώ ότι δεν υπάρχει κάτι στο οποίο να διαφωνούμε, γιατί, αφού έχουμε τη συμφωνία και έγινε η επαναδιαπραγμάτευση, δεν έχει κανένας λόγο να καθυστερήσει σε αυτόν τον τομέα. Οπότε, είμαι απόλυτα σίγουρος ότι όλοι στο Υπουργείο μου -όπως και στα άλλα Υπουργεία που λέτε- δουλεύουν σκληρά, για να τελειώσει αυτό σε εύλογο χρόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Βουλευτής Β. Αθηνών της Νέας Δημοκρατίας κ. Άννα Ασημακοπούλου ζητεί άδεια ολιγοήμερης απουσίας στο εξωτερικό για επαγγελματικούς λόγους, κατά το χρονικό διάστημα από 24 Νοεμβρίου έως 29 Νοεμβρίου 2016 και από 3 Δεκεμβρίου έως 11 Δεκεμβρίου 2016. Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Συνεπώς η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Συνεχίζουμε με την τρίτη με αριθμό 182/7-11-2016 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης της Ένωσης Κεντρώων κ. Ιωάννη Σαρίδη προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με τη διαχείριση των κόκκινων δανείων της πρώην

ΑΤΕbank, κατά άδικο τρόπο για τους οφειλέτες της.

Κύριε Σαρίδη, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, όπως γνωρίζετε, μετά τον διαχωρισμό της Αγροτικής Τράπεζας σε «καλή» και «κακή», οκτώ χιλιάδες αγροτικά δάνεια αγροτών και δώδεκα χιλιάδες στεγαστικά δάνεια περιήλθαν στην «κακή» τράπεζα. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα είκοσι χιλιάδες - και όχι μόνο- άνθρωποι, να είναι όμηροι αυτή τη στιγμή μιας κατάστασης, καθόσον μέσα σε αυτούς τους είκοσι χιλιάδες συμπεριλαμβάνονται και τα μέλη των οικογενειών τους αλλά και οι εγγυητές, οι οποίοι προέρχονται είτε από το φιλικό είτε από το στενό συγγενικό περιβάλλον είτε και από τον επαγγελματικό χώρο.

Επειδή, όπως γνωρίζετε, κύριε Υπουργέ, τα δάνεια αυτά αυτή τη στιγμή με τους υψηλούς τόκους και τους ανατοκισμούς δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν, καθώς οι λήπτες των δανείων αυτών δεν έχουν τη δυνατότητα επαναδιαπραγμάτευσης όπως έχουν λήπτες άλλων κόκκινων δανείων άλλων τραπεζών, οι οποίοι μπορούν να έχουν ειδικούς όρους και να τα ρυθμίσουν.

Τα δικηγορικά γραφεία, κύριε Υπουργέ, που έχουν αναλάβει τη συγκεκριμένη διαχείριση αυτών των δανείων, αυτή τη στιγμή ζητούν 10% προκαταβολή και εξόφληση σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, απειλώντας τους ανθρώπους αυτούς με κατασχέσεις, πλειστηριασμούς της περιουσίας τους, ακόμη και γεωργικών μηχανημάτων.

Κύριε Υπουργέ, η περιγραφή της κατάστασης αυτής, η εικόνα αυτή δημιουργεί, κατά την άποψή μου, μεγαλύτερη ζημιά στην ελληνική οικονομία, στις ελληνικές τράπεζες, αλλά και στην κοινωνική συνοχή απ' ό,τι μία ενδεχόμενη τροποποίηση προς το καλύτερο της κατάστασης αυτής.

Κατόπιν αυτών, κύριε Υπουργέ, ερωτήσθε, εάν αναγνωρίζετε πως η διαχείριση των κόκκινων δανείων της πρώην ΑΤΕbank είναι άδικη για τους οφειλέτες της και προβληματική. Αν ναι, σε ποιες κινήσεις προτίθεστε να προβείτε ώστε να διορθωθεί;

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ πολύ, κύριε συνάδελφε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ (Υπουργός Οικονομικών): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Όπως ξέρετε η ανάκληση άδειας στην Αγροτική Τράπεζα έγινε το 2012. Εμείς ήμασταν ενάντια στη λύση αυτή που επιλέχθηκε. Θυμάμαι ότι είχα και σφοδρή αντιπαράθεση με τον κ. Στουρνάρα γι' αυτό το θέμα. Υπήρχε πρόβλημα εταιρικής διακυβέρνησης εκείνη την εποχή. Δεν λέω ότι όλα ήταν καλά με την Αγροτική Τράπεζα. Νομίζω, όμως, ότι θα μπορούσαν να υπάρχουν και άλλες λύσεις εκείνη την εποχή.

Είμαστε εκεί που είμαστε. Νομίζω ότι υπάρχει δυνατότητα επαναδιαπραγμάτευσης των οφειλετών με τους όρους των άλλων τραπεζών. Γι' αυτό υπάρχει και ο ειδικός εκκαθαριστής, ο οποίος οφείλει να διασφαλίζει, με τη ρύθμιση που θα κάνει για τις οφειλές, τη δυνατότητα πληρωμής της οφειλής εκ μέρους του οφειλέτη.

Όπως αναφέρει η Τράπεζα της Ελλάδος στο σχετικό έγγραφό της: «Κύριο κριτήριο για τη διαμόρφωση της ρύθμισης που προτείνεται, είναι η βιωσιμότητα αυτής, η οποία, κατά το δυνατόν, εξασφαλίζεται μέσω επιμήκυνσης του χρόνου αποπληρωμής, την παροχή περιόδου χάριτος, αλλά και την απομείωση μέρους της απαίτησης, κυρίως των εξωλογιστικών τόκων. Κατά συνέπεια, το πλαίσιο ρυθμίσεων οφειλών των υπό ειδική εκκαθάριση πιστωτικών ιδρυμάτων δεν αποκλίνει από αυτό που εφαρμόζουν και οι εν λειτουργία εμπορικές τράπεζες, ενώ αναφορικά με τους πλειστηριασμούς ακινήτων, τυχαίνονται εφαρμογές οι διατάξεις του υφιστάμενου νομοθετικού πλαισίου».

Άρα νομίζω ότι το πλαίσιο αυτή τη στιγμή μπορεί να δώσει περισσότερη δυνατότητα στους ανθρώπους που αναφέρατε, από αυτό που υπονοήσατε. Αυτό, όμως, είναι ένα θέμα που μπορούμε να το παρακολουθήσουμε περισσότερο για να κοιτάξουμε εάν όντως είναι σε δυσμενέστερη θέση από άλλες περιπτώσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Κύριε Σαρίδη, έχετε τον λόγο για τη δευτερολογία σας για τρία λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, θα μου επιτρέψετε να σας πω ότι δεν έχω μείνει απόλυτα ικανοποιημένος από την απάντησή σας. Δεν μας φτάνει το γεγονός ότι μπορείτε να παρακολουθήσετε ενόψει και της δεύτερης αξιολόγησης, όπου λέτε «θα το παρακολουθήσουμε». Εν όψει και της δεύτερης αξιολόγησης πηγαίνετε να διαπραγματευθείτε με τους θεσμούς και για τα κόκκινα δάνεια. Μέσα στα κόκκινα δάνεια ήταν και τα δάνεια αυτών των ανθρώπων.

Εγώ, λοιπόν, σήμερα περίμενα από εσάς να μου πείτε τι σχεδιασμό έχει το Υπουργείο ακόμα και γι' αυτούς τους είκοσι χιλιάδες. Δεν είναι μόνο οι λήπτες των δανείων της Εθνικής ή της Alpha Bank. Και δεν πρέπει να τιμωρούμε από τη δική μας την πλευρά ανθρώπους που επέλεξαν να πάρουν δάνεια από την Αγροτική. Δεν φταίνε οι άνθρωποι αυτοί για το χάλι της Αγροτικής. Επειδή, δηλαδή, δεν μπορούσαμε να τιμωρήσουμε στο παρελθόν, αλλά ούτε και τώρα, την ηγεσία της Αγροτικής Τράπεζας για την κατασπάτση του δημοσίου χρήματος, ερχόμαστε αυτή τη στιγμή και φέρνουμε σε δύσκολη θέση αυτούς τους ανθρώπους;

Θα ήθελα, πραγματικά, τη δέσμευσή σας για το θέμα αυτό. Και θα ήθελα την επίλυση μέσα σε έναν χρονικό ορίζοντα, για να μπορούν αυτοί οι άνθρωποι να αισθάνονται μια σιγουριά για το μέλλον τους.

Πραγματικά, η κατάστασή τους -όλων η κατάσταση- είναι άσχημη. Είναι άνθρωποι φτωχοί, είναι άνθρωποι απλοί. Τα περισσότερα δάνεια είναι αγροτικά. Προέρχονται από τον αγροτικό χώρο. Δεν είναι από τους αγρότες εκείνους, οι οποίοι πήραν τα δάνεια και τα έκαναν και. Είναι άνθρωποι, οι οποίοι τα έριξαν είτε μέσα στη δουλειά τους είτε για να πάρουν ένα σπίτι στην περιοχή τους.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ (Υπουργός Οικονομικών): Η ενημέρωσή μου, κύριε συνάδελφε, όσον αφορά τα αγροτικά δάνεια, σύμφωνα με το έγγραφο του ειδικού εκκαθαριστή της υπό εκκαθάριση ΑΤΕ, είναι ότι κατά το έτος 2015 σχεδιάστηκε πλαίσιο ρυθμίσεων με ευνοϊκούς, κατά το δυνατόν, όρους, όπως, για παράδειγμα, μείωση συνολικής οφειλής, ικανοποιητικό χρόνο αποπληρωμής. Στις ρυθμίσεις αυτές έχει ήδη ανταποκριθεί ικανός αριθμός αγροτών-οφειλετών.

Τώρα εσείς βάζετε ένα γενικότερο πλαίσιο για τον αγροτικό τομέα. Εμείς, βεβαίως, διαπραγματευτήκαμε στην τελευταία διαπραγμάτευση για τα κόκκινα δάνεια και, βεβαίως, βάλαμε και το θέμα που αναφέρετε. Μάλιστα, θεωρούμε ότι με το καινούριο πλαίσιο -θα το δείτε σε λίγες μέρες- για τον εξωδικαστικό συμβιβασμό -γιατί θα υπάρχουν και αγρότες, που δεν χρωστάνε μόνο στην τράπεζα, αλλά μπορούν να έχουν και οφειλές στην εφορεία ή στις κοινωνικές εισφορές- οι αγρότες θα μπορούν να εκμεταλλευθούν αυτό το νέο πλαίσιο μαζί με το πλαίσιο που νομίζω ότι σας περιέγραφα.

Δέχομαι αυτό που είπατε, ότι, δηλαδή, οι πιο πολλοί που υποφέρουν απ' αυτό δεν είναι μεγαλοαγρότες, αλλά άνθρωποι που χρειάζονται ειδική μέριμνα. Να είστε σίγουροι ότι αυτό το εξετάζουμε. Είναι σημαντικό πρόβλημα και κοινωνικό και οικονομικό. Είναι κοινωνικό για τους λόγους που εσείς είπατε πιο καλά από μένα, αλλά και οικονομικό, γιατί αν δεν λυθούν αυτά, δεν μπορούν να πάρουν ανάσα, άρα δεν μπορούν να κάνουν καινούριες διεργασίες και δουλειές και, άρα χάνουν όλοι.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Κύριες 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, δώδεκα μαθητές και μαθήτριες και δύο εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το ιδιωτικό Γυμνάσιο «Διαμαντοπούλου».

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Καλώς ήλθατε, παιδιά. Θέλω απλώς να σας ενημερώσω, για να έχετε ακριβή εικόνα του τι παρακολουθείτε, ότι σήμερα το πρωί στη Βουλή διενεργείται κοινοβουλευτικός έλεγχος. Δηλαδή, υπάρχουν Βουλευτές, που καταθέτουν ερωτήσεις και ο Υπουργός, που απαντάει στις ερωτήσεις που καταθέτουν οι Βουλευτές. Παρίστανται στη συνεδρίαση οι Βουλευτές που κάνουν τις ερωτήσεις και ο Υπουργός. Γι' αυτό και η εικόνα της Βουλής δεν είναι μια εικόνα με πολλούς Βουλευτές. Το λέω αυτό, για να μη δημιουργήσετε ψευδή εικόνα των λειτουργιών. Σας το λέω, για να έχετε ακριβή εικόνα του τι κάνουμε σήμερα το πρωί εδώ.

Ακολουθεί η δεύτερη με αριθμό 31/3-10-2016 ερώτηση δεύτερου κύκλου του Ανεξάρτητου Βουλευτή Λακωνίας κ. Λεωνίδα Γρηγοράκου προς τον Υπουργό Οικονομικών, σχετικά με την αποζημίωση μεριδιούχων των Συνεταιριστικών Τραπεζών.

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα αυτά που θα πω να τα δεχθείτε ως καλόπιστη κριτική στην αργοπορία τη δική σας, βέβαια, και της Κυβέρνησης, να απαντήσει εδώ και οκτώ μήνες στην ερώτησή μου. Καταλαβαίνω, όμως, ότι είναι μια ερώτηση που δεν θα μπορούσατε εύκολα να την απαντήσετε.

Όμως θέλοντας να συνεχίσω και για τα παιδιά αυτά, που είπε ο κύριος Πρόεδρος, θέλω να αναφέρω το εξής: Οι επίκαιρες ερωτήσεις, κύριε Υπουργέ, έχουν θεσμοθετηθεί, όπως καταλαβαίνετε, για να γίνεται ένας έλεγχος στην Κυβέρνηση και έχουν κάποιο συγκεκριμένο σκοπό στα πλαίσια της δημοκρατίας και του θεσμού του Κοινοβουλίου. Δηλαδή, έχουν την αναζήτηση, έχουν τη συζήτηση, τη διαβούλευση, έχουν την κριτική, τον αντίλογο, τον διάλογο, έχουν τον έλεγχο. Γι' αυτό και σας κάνουμε την ερώτηση αυτή.

Η ερώτησή μου είχε κατατεθεί τον Φεβρουάριο του 2016, δηλαδή εδώ και οκτώ μήνες. Καταλαβαίνω ότι είναι δύσκολη ερώτηση. Γι' αυτό δεν θα επεκταθώ πολύ. Θέλω, όμως, πραγματικά να μου απαντήσετε ουσιαστικά.

Μας παρακολουθούν πάρα πολλοί Έλληνες, κύριε Πρόεδρε, τώρα. Είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό θέμα. Καταλαβαίνω ότι η Κυβέρνηση δεν μπορούσε να απαντήσει και γι' αυτό αργοπόρησε να έλθει ο κύριος Υπουργός εδώ. Και όλα αυτά τα λέω καλόπιστα.

Κύριε Υπουργέ, εγώ κατέθεσα την ερώτηση στις 10 Φεβρουαρίου 2016 και αφορούσε το μείζον θέμα του προβλήματος της αποζημίωσης των καταθετών των συνεταιριστικών τραπεζών. Μέγα θέμα, κύριε Πρόεδρε! Αυτοί οι καταθέτες για να απολαύσουν υψηλότερα επιτόκια καταθέσεων, είχαν στραφεί σε τραπεζικά προϊόντα των συνεταιριστικών τραπεζών.

Όσον αφορά τα τραπεζικά στελέχη πρέπει να κάνουμε την κριτική μας, κύριε Υπουργέ, όλοι μας. Εγώ την κάνω την αυτοκριτική μου και κάνω και την κριτική μου για τα προηγούμενα χρόνια σχετικά με τον ρόλο που έπαιξαν τα τραπεζικά στελέχη και οι τραπεζες στην όλη κατάσταση που σήμερα η χώρα αντιμετωπίζει. Είναι για μια άλλη φορά, είναι πολύ σοβαρό το θέμα. Εσείς έχετε άποψη γι' αυτά, αλλά όπως έχει άποψη και όλο το πολιτικό σύστημα της χώρας.

Ήταν ένα παιχνίδι, το οποίο ποτέ δεν μπορέσαμε να το ξεκαθαρίσουμε, κύριε Πρόεδρε και ποτέ δεν αποδόθηκαν ευθύνες στα στελέχη των τραπεζών και στους απλούς υπαλλήλους των τραπεζών, οι οποίοι βέβαια έπαιρναν εντολές από κάποια στελέχη πάνω από αυτούς.

Έτσι, λοιπόν, δεσμεύονταν τα μικρά στελέχη με εντολές των επάνω, των μεγάλων στελεχών, ότι δεν υπάρχει κανένας κίνδυνος να βάλει κανείς τα χρήματά του -εν όψει βέβαια των υψηλότερων επιτοκίων- κι ότι αυτά τα λεφτά τους θα ήταν σίγουρα.

Μια από αυτές τις τράπεζες, η οποία έχει πληγεί πάρα πολύ και είναι πάρα πολλοί οι καταθέτες, είναι η Τράπεζα Πελοποννήσου. Όσοι είχαν καταθέσει τα χρήματά τους σε μικτά τραπεζικά προϊόντα δεν μπορούν να πάρουν τις καταθέσεις τους, κύριε Υπουργέ, και το ξέρετε. Καταλαβαίνω ότι είναι δύσκολα τα πράγματα.

Εγώ, λοιπόν, κάνω την εξής ερώτησή και θέλω να μου απαντήσετε συγκεκριμένα. Μπορείτε να αλλάξετε με αναδρομική ισχύ, το καθεστώς των συνεταιριστικών μεριδιών της τράπεζας, ώστε να θεωρούνται υπό προϋποθέσεις ως επένδυση και κατάθεση, και ώστε να είναι δυνατή η αποζημίωση, κύριε Υπουργέ, των ανθρώπων

πων αυτών, οι οποίοι επένδυσαν χρήματα στις συνεταιριστικές τράπεζες;

Εγώ έχω ετοιμάσει, για να βοηθήσω, μια νομοθετική πρωτοβουλία, μια τροπολογία -την οποία έχω έτοιμη και θα την καταθέσω σε εσάς-, ούτως ώστε να εξαιρεθούν μικρομεριδιούχοι μέχρι τα 100.000 ευρώ. Πρέπει κάτι να γίνει γι' αυτούς τους ανθρώπους. Σας είπα ότι μας παρακολουθούν πάρα πολλοί τώρα.

Έχουν προσφύγει στη δικαιοσύνη, κύριε Υπουργέ, αλλά, όπως ξέρετε, τα ελληνικά δικαστήρια -με όλο τον σεβασμό στη δικαιοσύνη και τον θεσμό- αργούν να πάρουν αποφάσεις και όλοι αυτοί οι άνθρωποι είναι επί ξύλου κρεμάμενοι.

Έτσι, λοιπόν, πιστεύω ότι το καλύτερο από εσάς, αν έχετε βέβαια την πολιτική βούληση, γιατί ξέρω ότι είναι μια δύσκολη η απόφαση, είναι η πρωτοβουλία της νομοθετικής ρύθμισης.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός Οικονομικών κ. Ευκλείδης Τσακαλώτος για τρία λεπτά.

ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ (Υπουργός Οικονομικών): Κύριε συνάδελφε, ουσιαστικά βάζετε δύο θέματα, όπως καταλαβαίνω εγώ την ερώτηση.

Το πρώτο θέμα έχει σχέση με τη πληροφορίες έδωσαν οι τράπεζες όταν ζητούσαν από εμένα, από εσάς, να βάλουμε ένα μερίδιο. Αυτό είναι μεγάλο ζήτημα γενικώς στην Ευρώπη. Θα έχετε παρακολουθήσει ότι έχουν γίνει πάρα πολλές δίκες, τις οποίες έχουν κερδίσει άνθρωποι που πήγαν είτε εναντίον ασφαλιστικών ταμείων είτε εναντίον τραπεζών, όπου είπαν στο δικαστήριο ότι μας είπαν συγκεκριμένα πράγματα για το τι είναι αυτό το επενδυτικό πακέτο που αγοράζω και έδωσαν και ασφαλιστικές εταιρείες και τράπεζες λάθος πληροφόρηση για το τι είναι. Αυτό είναι το ένα ζήτημα.

Άρα κατά την δική μου άποψη, πρέπει να εξετάσουμε αν το δικό μας νομικό πλαίσιο -και ίσως πρέπει να το συζητήσω κι εγώ με το Υπουργείο Δικαιοσύνης- καλύπτει αυτούς τους ανθρώπους σε περίπτωση που μια τράπεζα, μια ασφαλιστική εταιρεία δώσει λάθος πληροφόρηση για το τι είναι αυτό το πακέτο. Πρέπει να μπορεί να πηγαίνει στα δικαστήρια και να παίρνει αποζημίωση και γρήγορα όπως γίνεται σε ευρωπαϊκές χώρες.

Συμφωνώ επίσης, με αυτό που είπατε, αυτό που λένε στην Βρετανία «slow justice is no justice», δηλαδή ότι η δικαιοσύνη που αργεί δεν είναι δικαιοσύνη.

Τώρα, το δεύτερο κομμάτι της ερώτησής σας -νομίζω ότι στο πρώτο συμφωνούμε- είναι αν μπορούμε εμείς τα μερίδια, κατά κάποιο τρόπο, να τα αντιμετωπίσουμε σαν να είναι καταθέσεις. Και όπως προστατεύονται οι καταθέσεις από το σύστημα εγγυήσεων των καταθέσεων, 100.000 ευρώ ανά τράπεζα, να μπορεί να γίνει και γι' αυτό.

Δυστυχώς, η οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που την ενσωματώσαμε εμείς στη Βουλή, η 4370/2016, δεν μας το επιτρέπει. Δηλαδή λέει ότι τα μερίδια δεν είναι σαν τις καταθέσεις, είναι σαν τις μετοχές.

Και όπως ξέρετε, στη σειρά κουρέματος πάντα όταν γίνεται μια εκκαθάριση, όταν υπάρχει ένα πρόβλημα -και αυτό υπάρχει και με το καινούριο σύστημα του bail-in-, οι μετοχές είναι από τις πρώτες που κουρεύονται, έχουν δηλαδή την πρώτη σειρά.

Δηλαδή το ευρωπαϊκό πλαίσιο λέει ότι αυτό που μου ζητάτε δεν γίνεται. Λέει ότι το μερίδιο δεν είναι κατάθεση, το μερίδιο είναι σαν μετοχή. Είναι σαν μια μικροεπένδυση και αυτό είναι αρκετά δεσμευτικό, όπως καταλαβαίνετε, για να μπορούμε να κάνουμε κάτι σχετικά με το δεύτερο σκέλος της ερώτησης. Νομίζω, όμως, ότι παραμένει σημαντικό να συζητήσουμε το πρώτο σκέλος της ερώτησης.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Ο συνάδελφος κ. Γρηγοράκος έχει τον λόγο για τρία λεπτά.

ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΡΗΓΟΡΑΚΟΣ: Κύριε Υπουργέ, καταλαβαίνω ότι είναι κάτι δύσκολο και δεν μπορείτε να απαντήσετε τώρα στον κοινοβουλευτικό έλεγχο. Εγώ, όμως, έχω να κάνω συγκεκριμένες προτάσεις: Να αντιμετωπιστούν αυτοί οι καταθέτες, όπως αντιμετώπιστηκε η ΑΣΠΙΣ. Όπως κάναμε τότε τη ρύθμιση για τις μετοχές

της ΑΣΠΙΣ, να δούμε αν μπορεί να γίνει και τώρα με αυτόν τον τρόπο.

Άρα η πρότασή μου είναι καλόπιστη, καλοπροαίρετη και πολιτική. Νομίζω, κύριε Υπουργέ, ότι αν έχετε τον χρόνο, πρέπει συντόμως να καλέσετε αυτούς τους καταθέτες, για να δείτε μέχρι πού φτάνει αυτό το πρόβλημα -γιατί το πρόβλημα είναι πολύ μεγάλο και να πάρετε μια απόφαση.

Εγώ σας είπα ότι έχω έτοιμη την τροπολογία, την οποία θα σας καταθέσω, για να σας βοηθήσει. Είναι έτοιμη η τροπολογία. Την έχω συζητήσει με συναδέλφους που γνωρίζουν από αυτά τα θέματα και την έχω ετοιμάσει για να σας τη δώσω.

Από εκεί και πέρα, πιστεύω ότι είναι ένα μείζον πολιτικό θέμα, όπως είπατε, όχι μόνο της Ελλάδας, αλλά και του ευρωπαϊκού κεκτημένου, το κατά πόσο οι τράπεζες ενημερώνουν σωστά, κατά πόσο αντιμετωπίζουν τους πολίτες με ισονομία, με την ίδια πληροφόρηση και ποιοι είναι αυτοί οι οποίοι, κύριε Υπουργέ -κάποια στιγμή και στην Ελλάδα πρέπει να μάθουμε-, έδιναν λάθος πληροφόρηση, έβαζαν τους συμπολίτες μας και έπαιρναν κάποιες μετοχές διαφόρων τραπεζών και διαφόρων άλλων ιδρυμάτων και ασφαλιστικών ταμείων, αλλά τελικά αυτές οι πληροφορίες ήταν ψευδείς πληροφορίες, με αποτέλεσμα να εξαπατήσουν πολλούς Έλληνες καταθέτες.

Νομίζω ότι έχουν χάσει αρκετοί τα λεφτά τους. Μερικοί είναι αξιόλογοι άνθρωποι, είναι επιχειρηματίες της αγοράς, οι οποίοι έχουν έρθει σε δινή θέση από τη στιγμή που εσείς δεν έχετε πάρει την πρωτοβουλία να δείτε τι θα γίνει με αυτούς τους ανθρώπους. Πιστεύω ότι θα το δείτε καλόπιστα και θα τους καλέσετε να συζητήσετε μαζί τους.

Σας καταθέτω την τροπολογία.

Ευχαριστώ.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Λεωνίδας Γρηγοράκος καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα τροπολογία, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Ο κύριος Υπουργός έχει τον λόγο.

ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ (Υπουργός Οικονομικών): Τρία σύντομα σχόλια.

Το πρώτο είναι ότι δεν θα πω τίποτα παραπάνω γι' αυτό που είπατε για τις τράπεζες και την πληροφόρηση, γιατί κατανώ ότι έχουμε πλήρη συμφωνία γι' αυτό το θέμα. Άρα δεν υπάρχει λόγος να κάνω σχόλιο.

Το δεύτερο σημείο είναι ότι εξυπακούεται ότι θα κοιτάξω την τροπολογία και λύσεις που μπορεί να υπάρχουν και να δούμε τι περιθώρια έχουμε. Δεν υπάρχει καμμία αμφιβολία γι' αυτό.

Το τρίτο σύντομο σχόλιο είναι ότι στην Κυβέρνησή μας είμαστε πεισμένοι ότι ένα καινούριο κύμα συνεταιριστικών τραπεζών είναι συστατικό στοιχείο της αναπτυξιακής μας πολιτικής. Οι συνεταιριστικές τράπεζες έχουν πολλά πλεονεκτήματα. Βεβαίως, πρέπει να το σχεδιάσουμε από την αρχή, να έχουν καλύτερη εταιρική διακυβέρνηση. Δεν μιλάω για κάποια συγκεκριμένα, αλλά λέω ότι υπήρχαν συνεταιριστικές τράπεζες που δεν είχαν καλή εταιρική διακυβέρνηση.

Έχουν, όμως, πολλά πλεονεκτήματα. Για παράδειγμα, οι εμπορικές τράπεζες έχουν πάρα πολύ την τάση να δανείζουν προκυκλικά. Τι σημαίνει προκυκλικά; Ότι δανείζουν άφθονα όταν η οικονομία πάει καλά και κλείνουν την τάπα τελείως όταν τα πράγματα δεν πάνε καλά.

Γι' αυτόν τον λόγο θέλω να σας ενημερώσω ότι είμαστε σε μια επικοινωνία με τα Sparkassen της Γερμανίας, που είναι ένα αρκετά πετυχημένο μοντέλο, για να δούμε πώς μπορούμε να υπάρξει ένα καινούριο κύμα συνεταιριστικών τραπεζών, για να βοηθήσουν το αναπτυξιακό σχέδιο στο μέλλον.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαιρών ερωτήσεων και διακόπτουμε για πέντε (5') λεπτά, για να μπούμε στην ημερήσια διάταξη της νομοθετικής εργασίας.
(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συνεχίζεται η συνεδρίαση.

Εισερχόμαστε στη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Συνέχιση της συζήτησης και ψήφιση επί 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».

Στη χθεσινή συνεδρίαση συζητήθηκε και ψηφίστηκε το νομοσχέδιο επί της αρχής. Στη σημερινή συνεδρίαση θα συζητηθούν τα άρθρα του νομοσχεδίου ως μία ενότητα. Η διαδικασία είναι ως εξής: Θα μιλήσουν πρώτα οι εισηγητές και οι ειδικοί αγορητές επί των άρθρων, κατόπιν οι εναπομείναντες δύο ομιλητές, οι οποίοι θα μιλήσουν επί της αρχής και επί των άρθρων, και στη συνέχεια θα πάρουν τον λόγο όσοι τυχόν εγγραφούν επί των άρθρων.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Πλειοψηφίας κ. Κωνσταντίνος Σπαρτινός.

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο για οκτώ λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, χθες νομίζω ότι, όπως και στις επιτροπές, έγινε μια αναλυτική παρουσίαση και από τον Υπουργό και από όλους τους εισηγητές, τους αγορητές και τους συναδέλφους που τοποθετήθηκαν πάνω στο σχέδιο νόμου.

Εγώ δεν θα επαναλάβω αυτά που νομίζω αρκετά αναλυτικά παρουσίασα και χθες από τη μεριά μας που αφορούν όλα τα κεφάλαια και τα άρθρα του νομοσχεδίου. Θα ήθελα μόνο από τη συζήτηση μέχρι τώρα και από την ακρόαση των φορέων που είχαμε στην επιτροπή να επισημάνω δυο-τρία συγκεκριμένα σημεία, τα οποία απασχόλησαν, πιστεύω ιδιαίτερα, τις συνεδριάσεις μας.

Η πρώτη διαπίστωση είναι ότι είχαμε μια ευρύτατη συναίνεση επί της αρχής στο νομοσχέδιο αυτό και νομίζω ότι αυτό οφείλεται όχι μόνο στο ότι το μεγαλύτερο μέρος του πρώτου κεφαλαίου ήταν η μεταφορά, η ενσωμάτωση μιας οδηγίας στο εθνικό δίκαιο, γιατί υπήρχαν και πολλά άλλα άρθρα και άλλα κεφάλαια, τα οποία έθιγαν και θέματα πέραν της οδηγίας, που δεν είχαν υποχρεωτικότητα εφαρμογής, όπως έχει η οδηγία, και νομίζω ότι κι αυτά ήταν τέτοια που ανταποκρίνονται σε πραγματικές ανάγκες της οικονομίας, της κοινωνίας, της προστασίας του περιβάλλοντος, της ενίσχυσης της απασχόλησης. Και γι' αυτό νομίζω ότι δεν μπορούσε εύκολα κανείς να τοποθετηθεί αντίθετα στο σχέδιο νόμου αυτό, συνολικά επί της αρχής.

Βέβαια, θα ήθελα να παρατηρήσω ότι ορισμένα από τα κόμματα της Αντιπολίτευσης, όταν για τους λόγους αυτούς που εξήγησα -εναρμόνιση με τις πραγματικές ανάγκες της κοινωνίας και της οικονομίας- υπερψηφίζουν ένα σχέδιο νόμου, θεωρούν υποχρέωσή τους, λόγω της τακτικής μάλλον που έχουν χαράξει τα κόμματά τους, να αντεπιτίθενται στην Κυβέρνηση επί παντός άλλου επισητού.

Το παρακολουθήσαμε κι αυτό χθες από ορισμένες τοποθετήσεις, ιδιαίτερα από τον ειδικό αγορητή της Δημοκρατικής Συμπράταξης και τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας. Μας είπαν για πάρα πολλά άλλα πράγματα, τελείως άσχετα. Μας είπαν για το αδιέξοδο της Κυβέρνησης με την τρόικα που έφυγε, λέει, κι έτσι σταμάτησε η δεύτερη διαπραγμάτευση. Παρ' ολίγο να συγκινηθούμε και να βάλουμε τα κλάματα γιατί έφυγε η τρόικα. Γιατί προφανώς ξέχασαν να πουν ότι αυτό ήταν προσυμφωνημένο, ότι η τρόικα θα έμενε μέχρι χθες και μετά θα έφευγε και ότι η συζήτηση θα συνεχιζόταν με άλλους τρόπους και συνεχίζεται.

Θα έλεγα ότι το πιο ενδιαφέρον, από την μεριά ιδιαίτερα της Νέας Δημοκρατίας, ήταν να τοποθετηθεί επί της ουσίας κάποια στιγμή στα ιδιαίτερα σοβαρά διακυβεύματα αυτής της δεύτερης

διαπραγμάτευσης, των εργασιακών δικαιωμάτων. Να μας πει η Νέα Δημοκρατία, δηλαδή, αν στο θέμα των εργασιακών δικαιωμάτων συντάσσεται με τις απόψεις του ΣΕΒ και του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου για την απελευθέρωση των απολύσεων, για να παραμείνει άναρχο το τοπίο των εργασιακών δικαιωμάτων ή δεν συντάσσεται μαζί τους και συμπαράσσεται με όλους τους άλλους κοινωνικούς φορείς εργοδοτών και εργαζομένων, οι οποίοι σήμερα έχουν την ίδια θέση με την Κυβέρνηση και διαπραγματεύονται και αυτοί, θα έλεγα, επί της ουσίας μαζί με την Κυβέρνηση πάνω στο θέμα αυτό.

Μας μίλησαν για το προσφυγικό, το αδιέξοδο του προσφυγικού, το αδιέξοδο του Κυπριακού, τις δηλώσεις του κ. Ερντογάν για τη Λοζάνη, το «Τσάμικο». Όλα αυτά θυμήθηκαν και μας τα είπαν χθες, υποθέτω ως αντίβαρο της θετικής ψήφου που έδωσαν σε αυτό το σχέδιο νόμου επί της αρχής. Αυτό είναι ένα σχόλιο, το οποίο δεν θα μπορούσα να μην το κάνω.

Θα συνεχίσω με τα θέματα του σχεδίου νόμου πιο συγκεκριμένα, σχετικά με τα σημεία για τα οποία σας είπα. Σήμερα, με αυτό το πλαίσιο που μπαίνει από την οδηγία και από τις υπόλοιπες διατάξεις, μπορεί να ξεκινήσει ένα εθνικό πλαίσιο που να αφορά στα εναλλακτικά καύσιμα.

Ακούσαμε χθες -και από συναδέλφους που έχουν εμπειρία στον χώρο αυτό- διάφορες ιδέες, απόψεις, προτάσεις, τις οποίες βέβαια δεν μπόρεσαν όσον καιρό κυβερνούσαν να τις εντάξουν σε ένα ενιαίο στρατηγικό σχέδιο. Νομίζω ότι σήμερα είναι ευκαιρία με όλα αυτά που μας είπαν να συμβάλουν και αυτοί, ώστε να δημιουργηθεί αυτό το εθνικό πλαίσιο πολιτικής και στρατηγικής πάνω σε αυτόν τον τομέα, που είναι ένας τομέας που μπαίνει πολύ δυναμικά, όχι μόνο στις αγορές, αλλά και στην κοινωνία και στην οικονομία, επηρεάζει και την απασχόληση και οπωσδήποτε η χώρα θα πρέπει και αυτή να προσαρμοστεί και να αναπτύξει ένα τέτοιο πλαίσιο, που θα είναι προς το κοινωνικό συμφέρον.

Θα ήθελα εδώ να κάνω και ένα σχόλιο για την τοποθέτηση του αγαπητού συναδέλφου από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας. Καταλαβαίνω την αρνητική του ψήφο. Δεν είναι τόσο το θέμα της ψήφου, επειδή πρόκειται για μια οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και είναι ταγμένοι συνολικά εναντίον της. Αυτή είναι μία άποψη.

Όμως θα ήθελα να σχολιάσω ότι η πρόδοος του ανθρώπου από την εποχή που έφτιαξε το πρώτο εργαλείο από πέτρα μέχρι σήμερα, έχει γίνει σε ένα καθεστώς που για πολύ μικρό διάστημα, εάν το δούμε μέσα στο σύνολο της ιστορίας της ανθρωπότητας, υπήρξε σοσιαλισμός και σε ένα μέρος της ανθρωπότητας μόνο.

Αυτό δεν σημαίνει ότι επειδή ό,τι πέτυχε ο άνθρωπος εκτός περιόδου σοσιαλισμού είναι για πέταμα και δεν τον βοήθησε να βελτιώσει την ποιότητα της ζωής του. Αλίμονο, εάν περιμενούμε κάθε φορά να λύσουμε συνολικά το κοινωνικό ζήτημα και μετά να προσπαθούμε καθημερινά να βελτιώνουμε τη ζωή των συνανθρώπων μας, τη ζωή όλων μας με την πρόοδο που κάνει η κοινωνία, πίσω από την οποία, προφανώς, μέσα σε ένα καπιταλιστικό καθεστώς, υπάρχει το θέμα του κέρδους και το θέμα της εκμετάλλευσης από το καπιταλιστικό κεφάλαιο όλων αυτών των νέων δυνατοτήτων που ανοίγονται.

Αυτό δεν το αμφισβητεί κανείς, ούτε κανείς θα ισχυρισθεί από την Αριστερά ότι με τέτοια νομοσχεδία ή και με άλλα συναφή, λύνεται το κοινωνικό ζήτημα. Απλώς, εμείς θεωρούμε ότι δεν μπορούμε να είμαστε απέναντι σε οποιαδήποτε εξέλιξη εν όψει μιας γενικής ιδεολογικής πλατφόρμας, η οποία επαναλαμβάνεται συνεχώς και -επιτρέψτε μου να πω- με έναν πολύ μονότονο τρόπο, που δεν είναι και δημιουργικός.

Θα ήθελα να κάνω δύο τελικές παρατηρήσεις: Η μία είναι για το άρθρο 28. Εκεί είναι σαφές νομίζω από τη μεγάλη πλειοψηφία, ότι το θέμα της ασφάλειας δεν μπορεί να το παζαρέψει κανείς με τα θέματα του κόστους. Το κόστος, όμως, δεν πρέπει να το μετράμε μόνο ως το κόστος των μεταφορέων, των εταιρειών, οι οποίες πράγματα επιβαρύνονται και για τις οποίες πράγματι το Υπουργείο θα πρέπει να κάνει αυτά που είπα και δεσμεύτηκε ο Υπουργός, δηλαδή να διαπραγματευτεί ένα εκπαιδευτικό πακέτο με τους παραχωρησιούχους για τα διόδια τους και το δεύτερο και πιο σημαντικό, που αφορά όλον τον πληθυσμό, να προχωρήσουμε σύντομα στα αναλογικά διόδια.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομι-

λίας του κυρίου Βουλευτή)

Τελειώνω σε ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Το κόστος πρέπει να το δούμε και συνολικά ως ένα κοινωνικό κόστος, τι κοστίζει στον τελικό καταναλωτή. Από τη μία μεριά λένε ότι επιβαρύνεται λόγω των αυξημένων διοδίων, από την άλλη όμως υπάρχει η καταστροφή του παράπλευρου οδικού δικτύου, η συντήρησή του, τα τροχαία ατυχήματα, τα θανατηφόρα ατυχήματα. Το κοινωνικό κόστος αυτό, δεν πρέπει να το μετρήσουμε;

Και το τελευταίο που θέλω να πω αφορά ένα σχόλιο που έγινε για το άρθρο 29, για τα ΤΕΙ και τα ανώτατα ΤΕΙ, ότι μένουν απέξω και δεν ενδιαφέρεται η Κυβέρνηση για τα δικαιώματα αυτής της κατηγορίας των συμπολιτών μας. Αυτό είναι λάθος.

Πρώτα από όλα, να θυμίσω σε συναδέλφους που είχαν παλαιότερα την κυβέρνηση, ότι το 2014 πέρασε ένα σχέδιο για τους διπλωματούχους μηχανικούς. Δεν είχαν προβλέψει αυτοί τότε για τους πτυχιούχους τεχνολόγους μηχανικούς.

Σήμερα εμείς, αυτή η Κυβέρνηση, έχει δεσμευτεί ότι το Υπουργείο που φέρνει το νομοσχέδιο, σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας, θα έχουν μια ολιστική προσέγγιση στο θέμα των ΤΕΙ και όχι μόνο των πτυχιούχων τεχνολόγων μηχανικών. Το θέμα των ΤΕΙ και τα δικαιώματα των αποφοίτων αυτών των σχολών, είναι γενικότερο ζήτημα. Και μετά, βέβαια, αφού λυθεί αυτό το ζήτημα, θα υπάρξει –πιστεύω και το υποστηρίζω και εγώ– και η ανάλογη ρύθμιση και για τον κλάδο των πτυχιούχων τεχνολόγων μηχανικών.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Ο συνάδελφος κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής από τη Νέα Δημοκρατία έχει τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, θα ήθελα, πριν ξεκινήσω, να κάνω μια μικρή παρατήρηση, διότι άκουσα τον εισηγητή της Συμπόλιτευσης να παραπονιέται επειδή μερικά μέλη του Κοινοβουλίου, ο εισηγητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης, ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος αναφέρθηκαν σε μερικά θέματα της επικαιρότητας.

Αναφορικά με τον κ. Κεφαλογιάννη, νομίζω ότι το έκανε με πολύ ήπιο τόνο. Όλοι γνωρίζετε ότι μέσα σε αυτό το Κοινοβούλιο δεν μπορούμε να φωνάξουμε τους ανθρώπους. Έτσι δεν είναι; Δηλαδή, αν μη τι άλλο, οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι έχουν τη δυνατότητα –γι' αυτό είναι εδώ και προβλέπεται και από τον Κανονισμό– να αναφέρονται και σε γενικότερα θέματα της επικαιρότητας.

Θα είμαι σύντομος, κύριε Πρόεδρε.

Το παρόν νομοσχέδιο κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση, γιατί απλά θεσπίζει το αυτονόητο. Εναρμονίζει την εσωτερική μας έννομη τάξη με μια ευρωπαϊκή οδηγία και θεσπίζει διατάξεις που αποτελούν μέρος συστάσεων του ΟΟΣΑ, ενός οργανισμού του οποίου –ας μην ξεχνιόμαστε– όταν ήταν αντιπολίτευση ο ΣΥΡΙΖΑ, είχε στηλιτεύσει σχεδόν όλες τις προτάσεις.

Θα ήθελα να αναφερθώ βασικά στα δύο άρθρα, τα οποία νομίζω ότι είναι και τα πιο επίμαχα.

Κατ' αρχάς, μιλάμε για το άρθρο 28, που απαγορεύει την κυκλοφορία των οχημάτων άνω των τριετήτων τόνων στο παράπλευρο οδικό δίκτυο. Όπως σημείωσαν και πολλοί άλλοι συνάδελφοι, γι' αυτό το άρθρο διατυπώθηκαν αρκετές αντιδράσεις από τους αρμόδιους φορείς, αντιδράσεις που βασικά άπτονται στον κίνδυνο να αυξηθεί το κόστος των μεταφορών.

Στην επιτροπή, έπειτα και από πρόταση που έκανε η Αξιωματική Αντιπολίτευση, αλλά έκαναν και άλλοι συνάδελφοι Βουλευτές από όλα τα κόμματα, ο Υπουργός δεσμεύθηκε ότι την ερχόμενη βδομάδα θα συζητηθεί τόσο με τα σωματεία των επαγγελματιών όσο και με τους παραχωρησιούχους και θα προτείνει τη δημιουργία κάποιων εκπαιδευτικών πακέτων για τους οδηγούς αυτών, έτσι ώστε να μην έχουμε αύξηση του κόστους κυκλοφορίας.

Στην τοποθέτησή του, κιόλας, ο Υπουργός ανέφερε ότι μόλις το 9% των τροχαίων ατυχημάτων συμβαίνουν στα εθνικά δίκτυα,

ενώ το 91% των ατυχημάτων συμβαίνουν στα επαρχιακά δίκτυα.

Συμφωνούμε, λοιπόν, ότι όλα τα οχήματα, συμπεριλαμβανομένων και των φορτηγών άνω των τριετήτων τόνων, κινούνται ασφαλέστερα στο εθνικό οδικό δίκτυο. Και νομίζω ότι όσοι Βουλευτές είμαστε από την περιφέρεια, αυτό το γνωρίζουμε πολύ καλά.

Όμως νομίζω ότι θα πρέπει να καθοριστούν κάποιες παράμετροι για να μην έχουμε άλλου είδους προβλήματα. Παραδείγματος χάριν, πρέπει να συζητήσουμε αν θα αρθεί η απαγόρευση τις εορτές και τα Σαββατοκύριακα της κίνησης των φορτηγών, αφού διαφορετικά θα υπάρχει θέμα με τις μεταφορές σε εβδομαδιαία βάση. Πρέπει να αντιμετωπιστεί η διέλευση από το παράπλευρο οδικό δίκτυο των φορτηγών άνω των τριετήτων τόνων, με σκοπό τη φόρτωση προϊόντων, υλικών και μηχανημάτων. Ο Υπουργός δεσμεύθηκε ότι θα τα φροντίσει όλα αυτά. Πρέπει να εξασφαλιστεί ότι τα φορτηγά άνω των τριετήτων τόνων, λόγω μεγέθους, θα περνούν και αυτά από τις σήραγγες του εθνικού οδικού δικτύου. Και πρέπει να δούμε κατά πόσο –αυτό που είπαμε και στην αρχή– υπάρχει δυνατότητα να μειωθούν τα διόδια. Σε κάθε περίπτωση συμφωνούμε όσον αφορά την ασφάλεια.

Εδώ, όμως, θα ήθελα απλώς να παραθέσω το τι συμβαίνει στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Στη Γαλλία υπάρχει γενική απαγόρευση για φορτηγά άνω των επτάμισι τόνων, με την εξαίρεση ειδικών οχημάτων, αγροτικών οχημάτων και υλικού στο επαρχιακό δίκτυο. Στη Γερμανία επίσης η γενική απαγόρευση αφορά άνω των επτάμισι τόνων φορτηγά και φορτηγά με τρέιλερ στο επαρχιακό δίκτυο. Το ίδιο συμβαίνει και στην Ιταλία.

Η πρότασή μας, λοιπόν, είναι να σκεφτούμε κατά πόσο θα μπορέσουμε να εναρμονιστούμε με τις ευρωπαϊκές οδηγίες, με πρακτικές που στην ουσία θα λύσουν πρακτικά ζητήματα, σε ποιο οδικό δίκτυο, πού, πότε επιτρέπεται η κυκλοφορία αυτών των φορτηγών.

Τώρα πάμε στο άρθρο 29.

Αυτό που καταλαβαίνουμε διαβάζοντας το άρθρο 29 είναι ότι θα συγκροτηθεί εννεαμελής επιτροπή εκπόνησης σχεδίου πρότασης για την έκδοση προεδρικού διατάγματος που θα ρυθμίζει τα του επαγγέλματος του μηχανικού, με καθορισμό των επαγγελματικών δικαιωμάτων για κάθε ειδικότητα, αναλυτική απαρίθμηση και αντιστοίχιση με την κατά περίπτωση εξειδίκευση των δραστηριοτήτων μηχανικής ανά ειδικότητα, βάσει αποδιδόμενων επαγγελματικών δικαιωμάτων, και η διαδικασία άσκησής τους.

Υπάρχει, όμως, όπως όλοι γνωρίζουμε, ένα μεγάλο θέμα εδώ. Παραδείγματος χάριν, όλοι γνωρίζουμε εδώ ότι οι αρχιτέκτονες γκρινιάζουν γιατί δεν υπογράφουν τοπογραφικά, ενώ οι πολιτικοί μηχανικοί μπορούν και υπογράφουν. Οι πολιτικοί μηχανικοί από την άλλη κάνουν και τοπογραφικά και αρχιτεκτονικά. Αυτοί, όμως, με τη σειρά τους έχουν παράπονα γιατί δεν μπορούν να υπογράψουν αρχιτεκτονικές μελέτες σε παραδοσιακούς οικισμούς. Οι τοπογράφοι και αυτοί έχουν παράπονα διότι δεν θέλουν κανέναν άλλον να υπογράψει τοπογραφικά εκτός από αυτούς. Υπάρχουν, λοιπόν, ζητήματα και υπάρχουν και πολλά συμφέροντα.

Επειδή αυτό που ισχύει σήμερα είναι ένας νόμος από το 1930 επί της ουσίας, ο ν.4663, νομίζω ότι όλοι συμφωνούμε ότι πρέπει να επικαιροποιηθεί. Προς ποια κατεύθυνση όμως; Και εδώ θέλουμε μια ξεκάθαρη απάντηση από την Κυβέρνηση ποιος θα κάνει τι, ποιος θα κρατήσει τα δικαιώματά του, ποιος θα χάσει τα δικαιώματά του.

Είναι, λοιπόν, θετικό να επανεξεταστεί όλο αυτό το πλαίσιο. Άλλωστε όλοι γνωρίζουμε ότι μετά από χρόνια η επιστήμη δεν μένει στάσιμη και οι ανάγκες είναι διαφορετικές. Αυτό όμως θα πρέπει να γίνει με πολύ μεγάλη προσοχή και με επιστημονικά, κοινωνικά και επαγγελματικά κριτήρια, ιδιαίτερα τώρα που το επάγγελμα του μηχανικού περνάει ίσως τη μεγαλύτερη κρίση και κατά εκατοντάδες, όπως όλοι ξέρουμε, διαγράφονται οι μηχανικοί από το ΤΕΕ και μεταναστεύουν, όπως και άλλοι νέοι άνθρωποι, στο εξωτερικό.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστούμε, κύριε Καραμανλή.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, για μισό λεπτό θα ήθελα τον λόγο επί προσωπικού, για να κάνω μία διευκρίνιση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Υπάρχει προσωπικό, κύριε Σπαρτινέ;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Είπε κάτι ο κ. Καραμανλής με το οποίο μου απέδωσε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ορίστε, έχετε τον λόγο για μισό λεπτό.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ευχαριστώ πολύ.

Ο κ. Καραμανλής μου απέδωσε προθέσεις που δεν είχα. Ελπίζω ότι δεν το έκανε συνειδητά. Είπε ότι εγώ υπονοούσα πως δεν θα πρέπει να έχει ο κάθε συνάδελφος και ιδιαίτερα οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι το δικαίωμα να σχολιάζουν και ότι θέλουμε να τους φιμώσουμε ή κάτι τέτοιο. Κανένα τέτοιο πρόβλημα από τη μεριά μας και πρόθεση δεν υπάρχει. Απλώς, όταν μπαίνουν τέτοια ζητήματα τόσο πολύ διαφορετικά από το αντικείμενο του νομοσχεδίου θεωρούμε ότι έχουμε και εμείς δικαίωμα και υποχρέωση να τα σχολιάσουμε, για να προχωρήσει ο διάλογος τον οποίο άνοιξαν οι συνάδελφοι αυτοί.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Και εσείς, όμως, ξέρετε ότι συνήθως η επικαιρότητα δίνει τη δυνατότητα στους συναδέλφους να φεύγουν και λίγο από το θέμα, να γίνεται λίγο πιο χαλαρή η συζήτηση. Λύθηκε η παρεξήγηση.

Ο συνάδελφος κ. Σαχινίδης από τη Χρυσή Αυγή έχει τον λόγο για οκτώ λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πιστεύω ότι λίγο επειδή τα άρθρα δεν ήταν και πάρα πολλά έχουμε αναφερθεί στα περισσότερα εξ αυτών. Απλώς θα ήθελα να συμπληρώσω κάτι σχετικά με τις διατάξεις που αφορούν τον εφοδιασμό των πλωτών μέσων με εναλλακτικά καύσιμα. Θα ήθελα να αναφέρω ότι τα έργα υποδομής φυσικού αερίου που έχουν υλοποιηθεί τα τελευταία χρόνια έχουν θέσει τις βάσεις μετατροπής της χώρας μας σε ενεργειακό κόμβο της Ανατολικής Μεσογείου.

Αναφορικά με τον ενεργειακό εφοδιασμό και τη δημιουργία μιας περιφερειακής αγοράς αερίου στην Ελλάδα και τη νοτιοανατολική Ευρώπη, τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης μπορούν να διαδραματίσουν πρωτεύοντα ρόλο, ιδιαίτερα αν εκμεταλλευτούν την εκτεταμένη πρόθεση των Ρώσων να εγκαταστήσουν πλωτή δεξαμενή αποθήκευσης φυσικού αερίου LPG και LNG.

Επίσης, τοποθετήθηκε χτες στο άρθρο 29, το οποίο αφορά τις ρυθμίσεις του επαγγέλματος του μηχανικού και σας είπαμε ότι κατ' ουσίαν αντί να ξεκλειδώνει, κλειδώνει πάρα πολλά επαγγέλματα. Όπως αναφέρθηκε πολλές φορές και στην Ολομέλεια και στις επιτροπές, δεν θα έχουν δικαίωμα οι πολιτικοί μηχανικοί των ΤΕΕ. Ξεχάσαμε, βέβαια, να αναφέρουμε χτες και τους τοπογράφους, απόφοιτους των ΤΕΕ.

Τέλος, δεν μπορούμε να δεχθούμε την προχειρότητα των νομοθετημάτων σας, στην οποία έχουμε αναφερθεί, πέρα από κάποιες αποσπασματικές διατάξεις. Αν ανατρέξουμε στην Έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους –το αναφέραμε και στις επιτροπές- θα δούμε ότι δεν προσδιορίζονται πουθενά δαπάνες επί του κρατικού προϋπολογισμού, λόγω έλλειψης στοιχείων.

Εντύπωση μου έκανε –και δεν το ανέφερε κανένας- αυτό που λάβαμε στο βουλευτικό e-mail. Πιστεύω ότι λάβατε όλοι σας μία καταγγελία. Δεν είναι εδώ ο κύριος Υπουργός για να τον ρωτήσω. Η καταγγελία είναι του κ. Θεόδωρου Δελαγραμμάτικα. Δηλώνει ότι είναι πολιτικός μηχανικός και έχει γνώση του αντικείμενου. Χτες κάποια στιγμή στην τοποθέτηση του Υπουργού ακούσαμε ότι δεν θεώρησε σκόπιμο να κάνει κάποια αναφορά στα εξαρτήματα αποσυμπίεσης και τα συστήματα ασφαλείας των δεξαμενών.

Καταθέτω στα Πρακτικά τη συγκεκριμένη καταγγελία.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ιωάννης Σαχινίδης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα καταγγελία, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Η καταγγελία είναι επώνυμη. Αναφέρει μέχρι και τον αριθμό δελτίου ταυτότητας και τα τηλέφωνα του. Θα σας διαβάσω κάποια σημεία, που θεωρώ ότι είναι πάρα πολύ σοβαρά και θα ζητήσω από όλους σας, κύριοι και κυρίες Βουλευτές, να τα δείτε από τα Πρακτικά.

Λέει, λοιπόν: «Αποτελεί δόλια επιχείρηση νομοθέτησης με σκοπό την καταστράτηγηση της υπάρχουσας ενωσιακής και εθνικής νομοθεσίας περί προστασίας του περιβάλλοντος και αποτροπής κινδύνου εκρήξεων και πυρκαγιών στα πρατήρια υγρών καυσίμων και αερίων, για λόγους που θα αναπτύξω κατωτέρω».

Δηλώνει, μάλιστα, την ιδιότητά του, ότι είναι μηχανολόγος μηχανικός του ΤΕΕ και ότι είχε στείλει εξώδικο τον Σεπτέμβριο του 2013 στον κ. Χατζηδάκη. Ήταν και σε μία επιτροπή το 2014, για μια γνωμάτευση- απάντηση μαζί με άλλους τέσσερις. Δηλώνει επίσης ότι η δυναμική της ανάπτυξης πίεσης λόγω των ατμών εξαέρωσης της βενζίνης, σύμφωνα με το rate και την επιστήμη, δεν χαλιναγωγείται.

Μπήκα στον κόπο να ψάξω στο διαδίκτυο ποιος είναι ο συγκεκριμένος κύριος και από ό,τι διάβασα, είναι φυσικός, που έχει εξειδικευτεί στην αποσυμπίεση αερίων και μάλιστα θεωρείται ένας από τους καλύτερους στο είδος του, γιατί πάνω στις θεωρίες του βασίστηκαν μέχρι και οι σεισμολόγοι για τα αέρια που μαζεύονται από τη λάβα. Άρα μιλάει τεκμηριωμένα.

Σας τα διαβάζω όπως ακριβώς τα έχει γράψει: «Κύριε Υπουργέ, ο κ. Χατζηδάκης και η σχετική οικονομική εγκληματική ομάδα, την οποία έχω ήδη καταγγείλει αρμοδίως, νομοθέτησε το σύστημα δήθεν μετρήσεων των εισερχομένων και εξερχομένων ποσοτήτων υγρών καυσίμων στις δεξαμενές των πρατηρίων, για την καταστολή δήθεν των δράσεων λαθρεμπορίας, νοθείας και κλοπής των καταναλωτών. Η «ομάδα» του τμήματος εγκαταστάσεων του Υπουργείου Μεταφορών συμμετείχε συναρμολογώντας με την Μετρολογία στη σχεδίαση, καταγραφή και επιβολή των απαιτήσεων των τεχνικών προδιαγραφών του συστήματος εισροής – εκροής». Γράφει από κάτω κάποια τεχνικά χαρακτηριστικά, που θα έπρεπε να έχουν.

Παρακάτω έχει σημειώσει το εξής: «Επέβαλαν δέσμια υποχρέωση του τρόπου αποθήκευσης των υγρών καυσίμων, πετρέλαια-βενζίνες, σε δεξαμενές υπό συνθήκη ατμοσφαιρικής πίεσης. Το έκαναν συνειδητά, για να νομιμοποιήσουν με το έτσι θέλω την εφορολογία του έργου colpro grosso των 150- 200 εκατομμυρίων».

Εδώ καλείται ο κύριος Υπουργός, αν ο συγκεκριμένος κύριος ψεύδεται, να προβεί σε μία δήλωση ή να τον μηνύσει. Είναι ενυπόγραφο το κείμενό του και μάλιστα στο τέλος αναφέρει «επειδή πιέζονται από την ανάγκη νομοθέτησης λήψης μέτρων για να μην κλείσουν τα πρατήρια κάτωθεν υπερκευμένων ορόφων, επανανομοθετούν την υποχρέωση τοποθέτησης βαλβίδας ατμοστεγάνωσης των δεξαμενών βενζίνης, η οποία είχε καταργηθεί προκειμένου να λειτουργούν αυτές υπό συνθήκες ατμοσφαιρικής πίεσης. Στην περίπτωση, όμως, νομοθέτησης της πράξης αυτής των 35 mbar, δηλαδή, στην ουσία πίεσης σχεδόν μηδενικής, λόγω ελεύθερης εξαέρωσης των ατμών και διάχυσης αυτών στο περιβάλλον, θα συμβούν τα εξής.

Πρώτον, θα συνεχίσει να ρυπαίνεται καταστροφικά η ατμόσφαιρα, όπως συμβαίνει τώρα. Δεύτερον, θα συνεχίσει να υπάρχει, όπως και τώρα, ο κίνδυνος καταστροφών από έκρηξη και πυρκαγιά σε βάρος κυρίως των ήδη υπαρχόντων τριακοσίων χιλιάδων πολιτών-χρηστών των υπερκευμένων των χιλίων εξακοσίων πρατηρίων ορόφων, των οποίων προτείνεται η συνέχιση λειτουργίας τους επ' αόριστο χρόνο. Και τρίτον, θα προστεθούν στον ήδη υπάρχοντα κίνδυνο και πολλές χιλιάδες νέοι χρήστες υπερκευμένων ορόφων και μάλιστα σε απεριόριστο αριθμό νέων πρατηρίων, όπως προτείνεται.»

Και κλείνει: «Η χρησιμοποίηση του ως άνω οργάνου σε δεξαμενή με συνθήκη οποιασδήποτε πίεσης ούτως ή άλλως αποτελεί έγκλημα κι επειδή έγκλημα χαρακτηρίζω την όλη κατάσταση, όπως την περιέγραψα, παρακαλώ να ενεργήσετε τα νόμιμα για την αποκατάσταση της νομιμότητας και να με ενημερώσετε σχετικά».

Θα θέλαμε μια τοποθέτηση του Υπουργού.

Σε ό,τι αφορά την τοποθέτηση του εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ, παραδέχτηκε πράγματι ότι μόνο ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος

της Νέας Δημοκρατίας και της Δημοκρατικής Συμπαράταξης έθιξαν εχθές θέματα τα οποία ήταν άσχετα με το παρόν σχέδιο νόμου. Εν αντιθέσει με εμάς, που η Κοινοβουλευτική μας Εκπρόσωπος τοποθετήθηκε μόνο επί της διαδικασίας κι εγώ στην αγόρευσή μου, στα δεκαπέντε λεπτά που είχα -και καταχράστηκα τον χρόνο και πήγα στα δεκαεπτάμισι λεπτά ομιλίας- ασχολήθηκα μόνο με το σχέδιο νόμου, όπως και ο ομιλητής μας και συναγωνιστής Ηλίας Παναγιώταρος, που ασχολήθηκε και αυτός επί του σχεδίου νόμου.

Θα ήθελα να ήταν ο Υπουργός εδώ για να τον ρωτήσω μήπως έχει κάποια αλλεργία, γιατί μάλλον ξύνεται στην γκλίτσα του τσώπανη. Τι έκανε στην ομιλία του; Αναφέρθηκε ξανά στα περί εθνικισμού. Για εμάς είναι τιμή να μας αποκαλούν εθνικιστές. Είναι μεγάλη τιμή. Απλώς θεωρώ ότι αυτό το έκανε ο κύριος Υπουργός, γιατί πλέον από συγκυβέρνηση έχει κάθε δικαίωμα ως τρίτο κόμμα να αναφέρεται στο δεύτερο κόμμα.

Και μάλιστα, είπε: το λέω αυτό γιατί κάποιοι το παίζουν ιδιαίτερα εθνικιστές και μέσα από την κριτική που μας κάνουν, θα ήθελα να δουν για ποιον εθνικισμό μιλούν στο ακροατήριο που εκείνοι απευθύνονται.

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

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε.

Και αυτό το ανέφερε σε ό,τι έχει σχέση με τους παράπλευρους δρόμους. Εμείς ρωτάμε το εξής. Αν πράγματι γίνει αυτό -φυσικά κι εμείς δεν θέλουμε σε παράπλευρους δρόμους να κυκλοφορούν βαρέα οχήματα άνω των τριεστίμις τόνων- είναι κάτι που όμως θα έπρεπε να το έχει προβλέψει η πολιτεία. Σίγουρα είναι τεράστια τα τέλη που καλούνται να πληρώσουν οι οδηγοί σε ό,τι αφορά τα διόδια.

Εμείς ως Χρυσή Αυγή είχαμε κάνει πρόταση για την επαναλειτουργία της ΜΟΜΑ, να βγουν οι μεγαλοεργολάβοι από τη μέση, ούτως ώστε ο Έλληνας πολίτης να μπορεί να κυκλοφορεί ελεύθερα, όπως προβλέπει το Σύνταγμα των Ελλήνων.

Και για να ολοκληρώσω, αν θέλουμε να μειωθεί η εξάρτηση της Ελλάδας από τα συμβατικά καύσιμα, τότε θα πρέπει να γίνει άμεση αξιοποίηση των εγχώριων πηγών, όπως έχουμε επανειλημμένα αναφέρει, των υδρογονανθράκων και χρήση των κατάλληλων μέσων και του επιστημονικού δυναμικού που κατέχουμε ως χώρα, για την επίτευξη των καλύτερων αποτελεσμάτων, προς όφελος του περιβάλλοντος, των βέλτιστων αποτελεσμάτων και της χώρας μας. Μπορούμε να αντιταχθούμε στην ενεργειακή ένδεια που πλήττει την ενεργειακά αδύναμη Ευρώπη και παράλληλα να αναδειχθούμε ως βασικός πυλώνας ενεργειακού ανεφοδιασμού.

Είμαστε θετικοί ως Χρυσή Αυγή απέναντι σε κάθε ενέργεια, η οποία όμως αποσκοπεί στην προστασία του περιβάλλοντος, αλλά υπό όρους και μόνο στην περίπτωση που δεν είναι οιωνός κακών ειδήσεων και νέων μέτρων.

Έτσι, ακόμη και όταν ένα σχέδιο νόμου έχει κάποιες θετικές διατάξεις, δυστυχώς, ερχόμαστε πολλές φορές σε δύσκολη θέση, διότι φέρνεται και τροπολογίες της τελευταίας στιγμής και τα νομοθετήματα δεν είναι αυτά που αξίζουν πραγματικά στον ελληνικό λαό.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

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, σαράντα πέντε μαθήτριες και μαθητές και δύο εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το Γενικό Λύκειο Βασιλικού Ευβοίας.

Καλώς ήρθατε, παιδιά.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Επίσης, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως συμμετείχαν στο

εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Εργαστήρι Δημοκρατίας» που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, είκοσι δύο μαθήτριες και μαθητές και δύο εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 57^ο Δημοτικό Σχολείο Αθήνας.

Επίσης καλώς ήρθατε, παιδιά.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Ιωάννης Μανιάτης από τη Δημοκρατική Συμπαράταξη.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Αγαπητοί συνάδελφοι, μόνο ως κακόγουστο αστείο θα μπορούσα να θεωρήσω το σχόλιο του συναδέλφου του ΣΥΡΙΖΑ, ότι δεν είναι χρήσιμο, σκόπιμο, δεοντολογικά σωστό να μιλάμε για την επικαιρότητα, όταν παίρνουμε τον λόγο από το Βήμα της Βουλής.

Θέλω να θυμίσω απλώς ότι κατά συρροήν, εκ συστήματος και πάντα οι εκπρόσωποι του ΣΥΡΙΖΑ στην αντιπολίτευση έκαναν μόνο αυτό το πράγμα: Μιλούσαν για στιγίως άλλο εκτός από το νομοσχέδιο το οποίο συζητούσαμε. Κατά συνέπεια, οποιαδήποτε προσπάθεια πιθανής φώτισης μέσα στο Κοινοβούλιο πέφτει στο κενό.

Επειδή, λοιπόν, είμαι λάτρης της δυνατότητας των Βουλευτών να σχολιάζουν την επικαιρότητα, θα ξεκινήσω ακριβώς από αυτό. Χθες δημοσιεύτηκε ένα έγγραφο, μια έκθεση-καταπέλτης της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε σχέση με την ποιότητα της ελληνικής εκπαίδευσης, ένα ακόμα τραγικό αποτέλεσμα της πολιτικής του ΣΥΡΙΖΑ στον πιο σπουδαίο τομέα της δημόσιας ζωής, που είναι η εκπαίδευση, είναι η παιδεία, ένα αντικείμενο, ένα θέμα που επηρεάζει βαθύτατα όχι μόνο τις δράσεις που συζητούμε σήμερα εδώ, αλλά επηρεάζει και το μέλλον της πατρίδας μας.

Τι είπε η έκθεση αυτή; Ότι τα τελευταία δύο χρόνια, με την αναστολή της αξιολόγησης, με την υποβάθμιση του ρόλου των συμβουλίων των ανωτάτων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, με τον κακό τρόπο που έγινε ο χειρισμός των πανεπιστημίων, έχουμε μια ακόμη οπισθοχώρηση του επιπέδου της παιδείας. Έχουμε μια ακόμη οπισθοχώρηση, γιατί προφανώς, προφανέστατα δεν είναι απλώς ότι η αριστεία είναι ρετινιάρ, αλλά το χειρότερο απ' όλα είναι ότι βολεύει πάντα να πηγαίνουμε την κοινωνία και τη νέα γενιά στη λογική του μέσου όρου και αν επιτρέπεται, ακόμη και κάτω από τον μέσο όρο, πολύ πιο κάτω από εκεί που είναι οι φιλοδοξίες των νέων ανθρώπων.

Θα συνεχίσω εσκεμμένα με την επικαιρότητα.

Κύριε Υφυπουργέ, θέλω να ενημερώσετε τον Υπουργό, γιατί θέλω απάντηση σε αυτό που θα σχολιάσω. Χθες ζήτησα από τον Υπουργό ενημέρωση τι γίνεται με πρωτοσέλιδο δημοσίευμα της «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ», που κατήγγειλε τον Υπουργό ότι έχει σοβαρές πολιτικές ευθύνες για το ότι το αμαξοστάσιο των Οδικών Συγκοινωνιών, το παλιό αμαξοστάσιο της ΕΘΕΛ δεν έχει μεταφερθεί από το αεροδρόμιο του Ελληνικού, ενώ θα έπρεπε ήδη αυτό να έχει γίνει. Ο κύριος Υπουργός απάντησε εκτεταμένα ότι όλα αυτά τα ζητήματα σχετίζονται με ευθύνες του ιδιώτη επενδυτή.

Εγώ, λοιπόν, με αφορμή τη συζήτηση αυτή, θα ήθελα από τον Υπουργό ή από το Υπουργείο απάντησης στο συγκεκριμένο θέμα που θέτω ξανά με πολύ συγκεκριμένα ερωτήματα: Πρώτον, το καλοκαίρι του 2014 με το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής, τριάντα χρόνια μετά τον νόμο Τρίτης, θέσαμε ένα πλαίσιο ολοκληρωμένης ολιστικής, αειφορικής, κυκλικής ανάπτυξης του λεκανοπεδίου Αττικής. Το νομοσχέδιο αυτό το καταψήφισε ο ΣΥΡΙΖΑ.

Εκεί μέσα, όμως, προβλέπαμε τη ρύθμιση αυτή που θα επέτρεπε την υλοποίηση της μεγάλης επένδυσης του αεροδρομίου του Ελληνικού, χωρίς κανέναν να μπορεί να προσβάλει την απόφαση αυτή στο Συμβούλιο Επικρατείας. Εντάξαμε, δηλαδή, αυτό το σπουδαίο, διεθνούς εμβέλειας και μητροπολιτικής σημασίας για την Αττική τοπόσημο του Λεκανοπεδίου σε μια συνολική, ολοκληρωμένη ρύθμιση του χώρου του Λεκανοπεδίου, έτσι ώστε να είναι απολύτως ενταγμένα σε αυτή την κατεύθυνση όλα τα έργα και οι δράσεις για το Ελληνικό.

Κατά συνέπεια, ξεπεράσαμε το μεγάλο θέμα που πιθανόν κάποιος θα έβαζαν, το ζήτημα της αντισυνταγματικότητας σε σχέση με αυτή τη μεγάλη ρύθμιση.

Τον Νοέμβρη του 2014 υπεγράφη η σύμβαση ανάμεσα στο ΤΑΙΠΕΔ και την «ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.» και η Κυβέρνηση θέλησε -δι-

καίωμά της και είχαμε και μερικά θετικά αποτελέσματα- να τροποποιήσει τη σύμβαση με την «ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.» και τον Σεπτέμβριο αυτής της χρονιάς, μετά από δύο περίπου χρόνια, υπέγραψε και κυρώσαμε στη Βουλή τη νέα τροποποιημένη σύμβαση για το αεροδρόμιο του Ελληνικού. Είναι ο ν.4422/2016. Τι προβλέπει εκεί μέσα, κύριε Υπουργέ; Εκεί προβλέπει ότι στις 14 Νοεμβρίου 2016 -δέκα μέρες πριν, από σήμερα- η έκταση του Ελληνικού θα έχει παραδοθεί στην «ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.» καθαρή, προκειμένου να ξεκινήσουν τα έργα ανάπτυξης του αεροδρομίου του Ελληνικού.

Μιλάμε για μια επένδυση δισεκατομμυρίων, που θα φέρει δεκάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας στο Λεκανοπέδιο -εκτιμούν τις θέσεις αυτές αθροιστικά έως και εβδομήντα χιλιάδες- και εκατοντάδες εκατομμύρια ως έσοδα στα δημόσια ταμεία.

Ερώτημα: Ο Υπουργός κ. Σπίρτζης, ο οποίος συνυπέγραψε τον ν.4422/2016, έχει υπογράψει μνημόνιο κατανόησης με την «ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.» και το ΤΑΙΠΕΔ, προκειμένου να γίνει αυτή η μεταφορά, δηλαδή, το αμαξοστάσιο των ΟΣΥ να έχει μεταφερθεί τρεις μέρες πριν την παράδοση της έκτασης στον ιδιώτη ανάδοχο; Πότε έπρεπε να είχε γίνει η παράδοση της έκτασης; Στις 14 Νοεμβρίου του 2016. Κατά συνέπεια, πότε έπρεπε να έχει απομακρυνθεί το αμαξοστάσιο των Οδικών Συγκοινωνιών; Στις 11 Νοεμβρίου του 2016. Έχει απομακρυνθεί; Όχι.

Και ας πούμε ότι το ξεπερνάμε και ότι μπορεί να υπάρξει μια εύλογη καθυστέρηση ενός, δύο, τριών, τεσσάρων μηνών. Για να γίνει αυτή η μετεγκατάσταση είναι βέβαιο ότι απαιτείται προετοιμασία πάρα πολλών μηνών. Το ερώτημα είναι κορυφαίο: Υπάρχει η έκταση; Υπάρχει μηχανισμός που ψάχνει την έκταση; Υπάρχουν κονδύλια για να αγοραστεί η έκταση; Έχει υπάρξει σχέδιο εγκαταστάσεων της νέας έκτασης; Υπάρχουν χρήματα για να δημιουργηθούν οι καινούργιες εγκαταστάσεις εκεί που θα μεταφερθεί το καινούργιο αμαξοστάσιο;

Τα λέω αυτά, συνάδελφοι και συναδέλφισσες, γιατί σήμερα στο Ελληνικό τα τετρακόσια λεωφορεία της ΕΘΕΛ, των Οδικών Συγκοινωνιών, και οι οκτακόσιοι εργαζόμενοι καταλαμβάνουν μια έκταση ογδόντα στρεμμάτων και κάθε μέρα κάνουν δύο χιλιάδες δρομολόγια για να εξυπηρετήσουν τους κατοίκους των ντίων περιοχών του Λεκανοπεδίου.

Πότε θα γίνουν όλα αυτά, προκειμένου να μην υπάρξει ούτε με την επένδυση πρόβλημα, αλλά -εξίσου σοβαρό- ούτε με την ομαλή μετακίνηση των εκατοντάδων χιλιάδων πολιτών του Λεκανοπεδίου που μεταφέρονται με λεωφορεία από το αμαξοστάσιο του Ελληνικού; Είναι, λοιπόν, πολύ σημαντικό η Κυβέρνηση και ο αρμόδιος Υπουργός, γιατί είναι θέματα αρμοδιότητας του κ. Σπίρτζη και μόνο, να μας απαντήσει επί αυτού.

Περιττεύει, βέβαια, να πω -είχαμε έναν δημόσιο διάλογο με τον τέως Υπουργό Πολιτισμού, τον κ. Μπαλτά, το καλοκαίρι που μας πέρασε, πριν τον ανασχηματισμό- για το ζήτημα της κήρυξης του χώρου του Ελληνικού ως αρχαιολογικού. Και ναι μεν υποτίθεται ότι ξεπεραστήκαν κάποια θέματα -συνεδρίασε το Κεντρικό Συμβούλιο Νεωτέρων Μνημείων-, αλλά η υπουργική απόφαση ακόμα δεν έχει βγει και έχουμε και άλλες καθυστερήσεις.

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

Θα ολοκληρώσω, κύριε Πρόεδρε, με ορισμένες παρατηρήσεις σε μερικά θέματα που θίγει το συγκεκριμένο νομοσχέδιο. Επαναλαμβάνουμε για άλλη μια φορά ότι εμείς ως Δημοκρατική Συμπράταξη, επειδή το δουλέψαμε με τα στελέχη μας στα συμβούλια Υπουργών, στηρίζουμε την ενσωμάτωση της συγκεκριμένης οδγίας. Όμως, υπάρχουν ορισμένες παρατηρήσεις που μας ήρθαν και από τους φορείς:

Πρώτον, θα πρέπει η ορολογία που υπάρχει σε αρκετά σημεία του νομοσχεδίου να διευρυνθεί και να περιλαμβάνει τον όρο «εγκαταστάσεις αποθήκευσης και διανομής υγρών καυσίμων» και όχι όπως αναφέρεται τώρα σε συγκεκριμένα ζητήματα.

Δεύτερο θέμα είναι το ζήτημα των επαγγελματικών δικαιωμάτων των μηχανικών, το οποίο θα αντιμετωπίσει η συγκεκριμένη επιτροπή ή οι επιτροπές που συγκροτούνται. Θα έπρεπε, θα ήθελα, να απαιτούσαμε από πλευράς Κυβέρνησης να υπάρχουν κάποιες κατευθύνσεις για τα συγκεκριμένα προεδρικά διατάγματα, διότι δεν είναι δυνατόν οι επιτροπές να βαδίζουν στον «αέρα», χωρίς κατεύθυνση, με βάση τη νομοθετική διαδικασία.

Βεβαίως, είναι μια καλή ευκαιρία επιτέλους να λυθεί το τεράστιο θέμα που υπάρχει εδώ και πάρα πολλά χρόνια με τους αποφοίτους των ΤΕΙ και επιτέλους, με έναν τρόπο ολιστικό, ολοκληρωμένο, συνεργατικό, με έναν τρόπο που θα στηρίζει την ανάπτυξη της χώρας να δούμε πώς θα λυθεί και αυτό το θέμα που ταλαιπωρεί όλη την ελληνική κοινωνία.

Όσον αφορά στο παράπλευρο δίκτυο, θεωρώ πως είναι θετικό ότι ο Υπουργός δεσμεύτηκε πως την επόμενη εβδομάδα θα ακολουθήσει μια πολιτική συνάντησης με τους αρμόδιους φορείς που εμπλέκονται, προκειμένου να υπάρξουν εκπαιδευτικές πολιτικές στα διόδια, γιατί αυτό πραγματικά θα συμβάλει.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω ότι εμείς από την πλευρά μας, για άλλη μια φορά, θα στηρίξουμε όλες τις πρωτοβουλίες της Κυβέρνησης που βαδίζουν στην κατεύθυνση των προοδευτικών μεταρρυθμίσεων και την ανάπτυξη της χώρας. Θα καταψηφίσουμε, όμως, με όλες μας τις δυνάμεις όλες τις αναχρονιστικές, σκοταδιστικές προσεγγίσεις που, δυστυχώς, όσο περνάει ο καιρός πληθαίνουν σε αυτήν την Κυβέρνηση.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης): Σας ευχαριστούμε, κύριε Μανιάτη.

Τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Εμμανουήλ Συντυχάκης από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι, χθες καταθέσαμε εκτενώς την άποψη του ΚΚΕ για την ευρωπαϊκή οδηγία που αφορά τα εναλλακτικά καύσιμα, η ενσωμάτωση της οποίας προετοιμάζει το νομοθετικό πλαίσιο για τις επενδυτικές επιχειρηματικές δράσεις, τη διαμόρφωση και εξειδίκευση ενός εθνικού πλαισίου πολιτικής για τα εναλλακτικά καύσιμα και θα έχει ως κύρια επιδίωξη -όπως, άλλωστε, μας είπε χθες ο κύριος Υπουργός- την εξασφάλιση κινήτρων των επιχειρηματικών ομίλων στα καύσιμα και στις μεταφορές, ενώ προετοιμάζεται και το νομοθετικό έδαφος για πιο δυναμικές επιχειρηματικές δράσεις στα βιοκαύσιμα.

Σε αυτήν, λοιπόν, τη γραμμή συνηγορούν και όλα τα υπόλοιπα κόμματα του ευρωμονόδρομου και γι' αυτό υπερψηφίζουν τη συγκεκριμένη ευρωπαϊκή οδηγία και το νομοσχέδιο συνολικά.

Όπως αντιλαμβάνεστε, το ΚΚΕ όχι μόνο δεν συμφωνεί, αλλά θα καταψηφίσει τα άρθρα 1 έως 13, που αφορούν την ευρωπαϊκή οδηγία.

Το άρθρο 12, το οποίο και καταψηφίζουμε, αφορά τις άδειες άσκησης επαγγέλματος των επισκευαστών αυτοκινήτων -τους υποχρεώνετε να βγάζουν ξεχωριστή επιπλέον άδεια για την άσκηση δραστηριοτήτων μηχανικού συντήρησης και επισκευής κινητήρων οχημάτων, που αφορά μια σειρά καύσιμα- καθώς και τους όρους κατάρτισης για την απόκτησή της.

Επίσης, αυστηροποιούνται οι αντίστοιχες προδιαγραφές για τα ίδια τα συνεργεία αυτοκινήτων. Ποιες είναι οι συνέπειες; Γενικεύετε τις πιστοποιήσεις, κατακερματίζετε τα επαγγελματικά δικαιώματα, επιβάλλετε την ειδικευση, κατάρτιση και τα αντίστοιχα Κέντρα Επαγγελματικής Κατάρτισης.

Με τον τρόπο αυτό διευκολύνετε τη συγκέντρωση στον κλάδο με τα επιπλέον έξοδα υποδομών και κατάρτισης που επιβάλλετε στα μικρά συνεργεία. Η δυσκολία να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις, σπρώχνει πρακτικά τους πιο αδύνατους να χάσουν την πρόσβαση στο συγκεκριμένο τμήμα της αγοράς.

Η θέση μας είναι ότι τα πτυχία των υπαρχόντων τεχνικών σχολών μπορούν να παρέχουν την απαιτούμενη επάρκεια άσκησης επαγγέλματος, ανεξαρτήτως του τύπου αυτοκινήτων. Και βέβαια, η αναγκαία επιμόρφωση θα πρέπει να παρέχεται υποχρεωτικά από το κράτος δωρεάν ή έναντι συμβολικού ποσού και να καταργηθεί κάθε επιχειρηματική δραστηριότητα στον τομέα της επιμόρφωσης.

Σε σχέση με τις διατάξεις του Β' και Γ' κεφαλαίου, θα έλεγα ότι και εδώ ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του ΟΟΣΑ -κάτι που, άλλωστε, ομολογείται και από την αιτιολογική έκθεση- με πρόσημο το περιβάλλον.

Όσον αφορά στα άρθρα 14 έως 27, που αφορούν την απλοποίηση των διαδικασιών χορήγησης και αλλαγής των αδειών πρατηρίων καυσίμων, έχουμε διαφωνίες. Ξεκαθαρίζουμε, όμως, ότι η διαφωνία μας δεν έγκειται στην απλοποίηση της διαδικα-

σίας αδειοδότησης. Εκεί, συμφωνούμε. Όμως, διαφωνούμε στο εξής: Με πρόσχημα την απλοποίηση, μεταφέρετε τις αρμοδιότητες ελέγχου σε ιδιώτες. Δεν ευσταθούν τα επιχειρήματα ότι με το κράτος έχουμε γραφειοκρατία και καθυστερήσεις. Ε, τότε, καταργείτε τη γραφειοκρατία και τις καθυστερήσεις. Ένας δημόσιος φορέας, που λειτουργεί προς όφελος των λαϊκών συμφερόντων, μπορεί να λύσει τέτοιου είδους προβλήματα.

Βέβαια, το θέμα είναι ποιο κράτος, ποια εξουσία μπορεί να υπηρετήσει αυτές τις ανάγκες. Πάντως, οι αστικές κυβερνήσεις, το αστικό κράτος, ενδιαφέρεται για τις επενδύσεις του μεγάλου κεφαλαίου στον κλάδο -και όχι μόνο- και όχι για τους μικροπρατηριούχους. Άλλωστε, αυτόν τον χαρακτήρα έχουν και οι κατευθύνσεις του ΟΟΣΑ, δηλαδή, την επιτάχυνση και μείωση του κόστους των επενδύσεων με ορίζοντα τη μονοπώληση της αγοράς.

Αντιλαμβάνεστε ότι δεν συμφωνούμε με αυτά τα δύο κεφάλαια και καταψηφίζουμε τα άρθρα 14, 15, 16, 17, 18 και 20, που καταργούν σημαντικά έγγραφα. Επίσης, με τις νομοτεχνικές βελτιώσεις αλλάζει και ο χαρακτήρας του σχεδίου νόμου, αλλάζει δηλαδή η ουσία αυτών των συγκεκριμένων άρθρων. Όπως λέτε, στην περίπτωση που το διάστημα των τριάντα εργάσιμων ημερών παρέλθει χωρίς η αδειοδοτούσα υπηρεσία να εγκρίνει ή να απορρίψει το αίτημα, ο ενδιαφερόμενος θεωρείται ότι έχει νομίμως ιδρύσει την επιχείρηση του πρατηρίου.

Ε, δεν συμφωνούμε με αυτήν την διαδικασία.

Δεν έχουμε αντίρρηση και ψηφίζουμε τις διατάξεις ορισμένων άρθρων όπως είναι το 19, το 21, το 22, το 23 και το 24, ενώ ψηφίζουμε «παρών» στα άρθρα 25, 26 και 27.

Με το άρθρο 28 -Δ' Κεφάλαιο- που αφορά την απαγόρευση χρήσης του παράπλευρου των εθνικών δρόμων οδικού δικτύου από τα φορτηγά -επιβάλλεται η απαγόρευση χρήσης αυτού του οδικού δικτύου από τα φορτηγά άνω των 3,5 τόνων- που συμπεριλαμβάνει επαγγελματικά αυτοκίνητα αυτοαπασχολούμενων, καθώς και μικρά φορτηγά δημόσιας χρήσης, επίσης δεν συμφωνούμε. Έγινε χθες πάρα πολλή κουβέντα. Μάλιστα, ο κύριος Υπουργός αναφέρθηκε ιδιαίτερα στους κινδύνους που υπάρχουν. Και υπάρχουν και άλλοι. Όμως, το ερώτημα είναι το εξής: Ποιους πλήττει αυτό το μέτρο; Τις μεγάλες εταιρίες, ελληνικές ή ξένες, ή τους αυτοαπασχολούμενους, τους μικρούς των φορτηγών δημόσιας χρήσης; Να, λοιπόν, πώς εκτοπίζονται οι μικροί για να συγκεντρώνεται ο κλάδος σε λίγα χέρια.

Το ερώτημα είναι γιατί καταφεύγουν οι αυτοαπασχολούμενοι και οι οδηγοί φορτηγών δημόσιας χρήσης να χρησιμοποιούν τους παράπλευρους δρόμους. Γιατί ακριβώς υπάρχουν τα εξοντωτικά και αλλεπάλληλα διόδια που έχετε επιβάλλει και εσείς και οι προηγούμενες κυβερνήσεις στις εθνικές αρτηρίες, σαν αποτέλεσμα της ιδιωτικοποίησής τους. Διότι οι κυβερνήσεις σας είναι αυτές που αύξησαν κατακόρυφα το κόστος των μεταφορών, ειδικά των πιο μικρών επαγγελματιών του κλάδου. Και τι προτείνετε ως λύση; Απαγορεύσεις και πρόστιμα.

Εάν πραγματικά θέλατε να λύσετε το πρόβλημα και να μην κινδυνεύει κανείς, ούτε οι φορτηγατζήδες, ούτε οι πολίτες, θα καταργούσατε τα διόδια και θα είχαμε και ένα ασφαλές δημόσιο οδικό δίκτυο. Δεν το κάνετε όμως. Γι' αυτό, άλλωστε, το καταψηφίζουμε.

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

Με το άρθρο 29 η Κυβέρνηση φέρνει διατάξεις άσχετες με το περιεχόμενο και τη φιλοσοφία του σχεδίου νόμου που αφορούν τα επαγγελματικά δικαιώματα πολιτικών μηχανικών, αρχιτεκτόνων και τοπογράφων, χωρίς να δώσει την δυνατότητα ουσιαστικού διαλόγου και συζήτησης με τους ενδιαφερόμενους. Δηλαδή, ακολουθεί την τακτική του αιφνιδιασμού, ακριβώς γιατί κλιμακώνει την επίθεση στα δικαιώματα αυτών των εργαζομένων.

Με την παρούσα διάταξη διαιωνίζεται το καθεστώς μηχανικών δύο ταχυτήτων πάνω στο ίδιο αντικείμενο, ώστε οι απόφοιτοι των ΑΤΕΙ, όπως και των κολλεγίων, των ξένων bachelor, κ.λπ., θα αξιοποιούνται ως θρυαλίδα κατακερματισμού και ισοπέδωσης προς τα κάτω των όρων άσκησης του επαγγέλματος τόσο των διπλωματούχων μηχανικών όσο και των ιδίων.

Πρωθυεταί η αναγνώριση των κολλεγίων τριετούς φοίτησης

του εξωτερικού ως ισότιμων με τις σχολές του εσωτερικού, στο πλαίσιο της εφαρμογής της οδηγίας 36/2006 της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κατακερματίζετε τα επιστημονικά γνωστικά αντικείμενα εισάγοντας πεδία γνώσης, ανοίγοντας έτσι το δρόμο για πολλαπλά γνωστικά αντικείμενα των διαφόρων σχολών, που θα αντιστοιχίζονται σε πολλαπλές υποειδικότητες. Η αναγνώρισή τους ως βασικές ειδικότητες, δεν συνοδεύεται από την κατοχύρωση επαγγελματικών δικαιωμάτων στο πτυχίο για όλους. Αντίθετα, όλα αυτά θα μπουν στο γενικό καζάνι των προεδρικών διαταγμάτων, που θα μοιράσουν κατακερματισμένα δικαιώματα μέσω πιστοποιήσεων, εξετάσεων, κ.λπ..

Η αντιμετώπιση αυτού του υπαρκτού προβλήματος των νέων ειδικοτήτων, αποτελεί ένα ακόμη πρόσχημα για την Κυβέρνηση προκειμένου να επιταχύνει το νόμο της απελευθέρωσης του επαγγέλματος.

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

Δώστε μου λίγο χρόνο, κύριε Πρόεδρε και σας ευχαριστώ.

Με τη νέα νομοτεχνική βελτίωση στο άρθρο 29 εισάγεται -και είναι αποκαλυπτικό- το ότι οι διατάξεις βασίζονται στην τήρηση της αρχής της επαγγελματικής ελευθερίας βάσει του ν.3919/2011. Είναι αποκαλυπτική, λοιπόν, η πρόθεση της Κυβέρνησης, το γιατί φέρνει αυτή τη συγκεκριμένη διάταξη.

Τέλος, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το ΚΚΕ θεωρεί ότι η διέξοδος για την εργατική τάξη και τους αυτοαπασχολούμενους, τους επιστήμονες, τα φτωχά λαϊκά στρώματα πρέπει να αναζητηθεί στον αντίποδα της απατηλής πρότασης για την πράσινη οικονομία, την ενεργειακή ασφάλεια, την απελευθέρωση των επαγγελμάτων, για την δήθεν δίκαιη ανάπτυξη, που μας λέει η Κυβέρνηση, με την Ελλάδα πρωταγωνιστή των εξελίξεων, και γενικότερα της άναρχης καπιταλιστικής ανάπτυξης που γεννά την οικονομική κρίση και καταστρέφει το περιβάλλον.

Κατά τη γνώμη μας, η λύση βρίσκεται στον κεντρικό σχεδιασμό της οικονομικής ζωής με γνώμονα την ικανοποίηση του συνόλου των λαϊκών αναγκών, που περιλαμβάνει την προστασία του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας, την αξιοποίηση των ενεργειακών αποθεμάτων του φυσικού αερίου για ουσιαστική αντισεισμική θωράκιση και αντιπλημμυρική προστασία, για την κάλυψη του συνόλου των αναγκών της εργατικής τάξης και των φτωχών λαϊκών στρωμάτων.

Δεν υπάρχουν άλλες αυταπάτες. Σε τελική ανάλυση, η απάντηση στα λαϊκά προβλήματα δεν είναι ο πράσινος καπιταλισμός, αλλά ο σοσιαλισμός, παλεύοντας όμως ταυτόχρονα, κύριε εκπρόσωπε του ΣΥΡΙΖΑ, και για το σήμερα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Συνυψάκη, είστε σαφής. Βάλτε μια τελεία.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Σας έχουμε καταθέσει αρκετές προτάσεις νόμου για την ανακούφιση των λαϊκών οικογενειών, για την ανεργία, για την επαναφορά του βασικού μισθού. Δεν τα έχετε κάνει δεκτά. Δεν τα έχετε φέρει στην Ολομέλεια. Παραπέμπετε τη λύση τους στη «Δευτέρα Παρουσία», ενώ εμείς δίνουμε τη μάχη και σήμερα για να ανακτήσουν τις απώλειες οι εργαζόμενοι, αλλά να κατανοήσουν ότι η προοπτική τους είναι ο σοσιαλισμός.

Τέλος, η τροπολογία που έχουμε καταθέσει, κύριε Πρόεδρε, θέλουμε να γίνει αποδεκτή. Αφορά τους εργαζόμενους στις «Κτηριακές Υποδομές Α.Ε.». Δεν υπάρχει κάποιος λόγος να μην υπερψηφισθεί αυτή η τροπολογία. Θα θέλαμε να πουν συγκεκριμένα οι συνάδελφοι αν την αποδέχονται. Και θα θέλαμε να μας πει και ο κύριος Υπουργός αν την αποδέχεται. Εξ όσων γνωρίζω, μπροστά στους ίδιους τους εργαζόμενους είπε ότι είναι θετική αυτή η τροπολογία και ότι θα τη στηρίξει.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ωραία. Θα τοποθετηθεί σε κατάλληλο χρόνο ο κύριος Υπουργός.

Τον λόγο έχει ο κ. Αμυράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε εξαντλήσει το ζήτημα του σχεδίου νόμου -της ενσωμάτωσης της ευρωπαϊκής οδηγίας για τα εναλλακτικά καύσιμα- στις προηγούμενες συνεδριάσεις.

Εγώ θα σταθώ σε τρία άρθρα, για τα οποία έχει γίνει πολλή κουβέντα.

Το άρθρο 25 αφορά τα ισόγεια πρατήρια καυσίμων. Εδώ οι προδιαγραφές είναι αυστηρές. Πιστεύουμε ότι οι ελεγκτικοί μηχανισμοί πρέπει να δώσουν την απάντηση για το αν πρέπει ή όχι να συνεχιστεί το καθεστώς αυτό, μετά από δεκαεπτά χρόνια που ισχύει ήδη. Δεν μπορούμε να πούμε «όχι» σ' αυτό το άρθρο, γιατί θα κλείσουν χίλια επτακόσια πρατήρια. Ένα το κρατούμενο. Και δεύτερον, εμείς προτρέπουμε την Κυβέρνηση και τη δημόσια διοίκηση να αναπτύξει έντονη δραστηριότητα όσον αφορά τον έλεγχο των προδιαγραφών ασφαλείας αυτών των υφισταμένων πρατηρίων υγρών καυσίμων.

Το άρθρο 28 αφορά την απαγόρευση της χρήσης του παράπλευρου οδικού δικτύου από τα μεγάλα οχήματα και τα μηχανήματα. Είμαστε θετικοί. Λόγοι ασφαλείας βεβαίως επιτάσσουν να διατηρηθεί έξω από το παράπλευρο, το κακοσυντηρημένο, των παλαιών προδιαγραφών ασφαλείας δίκτυο όλος αυτός ο όγκος των μεγάλων και βαρέων οχημάτων και να κινηθούν, όπως όλα τα επαγγελματικά, στις μεγάλες οδούς -εθνικές ή μη- ανεξαρτήτως του αν υπάρχουν ή όχι διόδια. Τι να κάνουμε, δηλαδή; Από το να καταστρέφονται τα παράπλευρα οδικά δίκτυα και να παραπονούνται οι κάτοικοι πέριξ των μεγάλων οδικών αξόνων είναι μια λύση, που εμείς την προκρίνουμε.

Το άρθρο 29 αφορά τους μηχανικούς. Εδώ γίνεται ένα βήμα. Κάποιες ειδικότητες ήταν πίσω. Είχαν αποκλειστεί από τον τομέα και τον χώρο εργασίας.

Πρέπει, όμως, να επισημάνουμε και τα εξής: Σε αυτό το άρθρο περιλαμβάνονται μια σειρά ρυθμίσεων διαδικαστικού, περισσότερο, χαρακτήρα παρά αρχές και κατευθύνσεις. Επίσης, εμείς θα σας λέγαμε να κοιτάζουμε τα επαγγελματικά περιγράμματα, έτσι όπως περιγράφονται στον διεθνή κώδικα των επαγγελματιών του ILO, που είναι διεθνώς αναγνωρισμένος και στην Ελλάδα, επίσης, πλήρως αποδεκτός. Επιπροσθέτως, πιστεύουμε ότι απαιτείται ο προσδιορισμός νομοθετικά ρυθμιζόμενων δραστηριοτήτων, όπως προβλέπεται από τις σχετικές ευρωπαϊκές οδηγίες.

Τέλος, -ως ιδέα το δίνουμε- θα μπορούσε να υπάρχει μια μόνη επιτροπή που με την κατάλληλη σύνθεση θα διαχειριζόταν θέματα σχετικά με την άσκηση του επαγγέλματος του μηχανικού της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, είτε από ΤΕΙ είτε από πανεπιστήμια, ανάλογα με την τεχνική ιεραρχία.

Καταλήγοντας: Άκουσα τον κ. Μανιάτη και από αυτόν παίρνω την πάσα για το Ελληνικό και για την επένδυση και μεταφορά του αμαξοστασίου.

Εγώ θα ήθελα να σας αναφέρω, κύριε Μανιάτη, μια νέα εξέλιξη. Η εξέλιξη είναι ότι εδώ αναπτύσσεται πλέον μια διεκυστική διαδικασία μεταξύ της «ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.», που εκπροσωπεί, θα έλεγα, την ελληνική πολιτεία στην επένδυση, και του επενδυτή με αφορμή, κύριε Υπουργέ, την κήρυξη νέων εκτάσεων ως δασικών.

Μάλιστα, η δική μου πληροφορόρηση λέει ότι επιχειρείται να ανακηρυχθεί ως δασική μία συστάδα δέντρων που φυτεύτηκε μετά το 1950 -είναι φύτευση δηλαδή, δεν είναι δάσος αυτοφυές- μεταξύ του διαδρόμου από-προσγειώσεων και της παραλιακής.

Αντιλαμβανόμαστε, λοιπόν, ότι υπάρχουν πολλά εμπόδια. Και θα έλεγα ότι πρέπει να το ψάξουμε το ζήτημα για να δούμε αν θα προχωρήσει αυτή η επένδυση ή όχι και με ποιον τρόπο.

Φοβάμαι ότι δικαιώνομαι στην τοποθέτησή μου για το Ελληνικό. Όταν είχε έρθει εδώ η κύρωση της σύμβασης, είχα πει ότι φοβάμαι πως το γραφείο του Ελληνικού δεν μπορεί να αντέξει και να διαχειριστεί τον όγκο των πολεοδομικών και άλλων παρεμβάσεων που πρέπει να γίνουν. Εδώ ακούω, μάλιστα, ότι πρέπει να κατεδαφιστούν κάποια αυθαίρετα κτίσματα εκεί. Ακόμα και αυτά έχουν κολλήσει, ενώ είναι αυθαίρετα αναγνωρισμένα με τη βούλα του νόμου.

Άρα προτρέπουμε τον κ. Σπίρτζη να ασχοληθεί και με αυτό, πέραν του αμαξοστασίου των συγκοινωνιών και με τα δασικά, που είναι ή δεν είναι. Εν πάση περιπτώσει, θέλουμε κάποιες απαντήσεις, έτσι ώστε να ξέρουμε αν η επένδυση θα προχωρήσει ή όχι.

Δεν μπαίνω σε πιο βαθιά συζήτηση γιατί υπάρχει ήδη και μια αλληλογραφία μεταξύ της «Lambda» και του ελληνικού δημοσίου, αλλά προς το παρόν δεν την αγγίζω. Περιμένω να δω πώς θα αν-

τιδράσει η Κυβέρνηση.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Εμείς ευχαριστούμε για τη διαχείριση του χρόνου.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αν και δεν είναι στις αρμοδιότητές μου, να πω μερικά πράγματα, γιατί μάλλον μερικοί συνάδελφοι -και συνάδελφοι Βουλευτές και συνάδελφοι μηχανικοί- δεν θυμούνται μερικά πράγματα όσον αφορά τη διαδικασία.

Το πρώτο είναι ότι ο επενδυτής σήμερα οφείλει να καταθέσει το master plan και την περιβαλλοντολογική μελέτη, προκειμένου να εγκριθεί το προεδρικό διάταγμα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Την περιβαλλοντολογική μελέτη δεν την καταθέτει ο επενδυτής;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ο επενδυτής. Το master plan στο Ελληνικό και την περιβαλλοντολογική την καταθέτει ο επενδυτής, εγκρίνεται...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Αφού του χορηγηθεί.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Και μετά εκδίδεται το προεδρικό διάταγμα.

Είπα και χθες ότι όποιος καθυστερήσεις υπάρχουν, δεν οφείλονται σε εμάς. Δεν οφείλονται σε εμάς! Και δεν είναι η μόνη επένδυση που έχει προχωρήσει με τις διαδικασίες της προηγούμενης κυβέρνησης, που στη συνέχεια οι ίδιοι οι επενδυτές έρχονται και καθυστερούν την εφαρμογή αυτών των ιδιωτικοποιήσεων.

Θα έλεγα, λοιπόν, για να λύσω και τις απορίες σε σχέση με το αμαξοστάσιο το εξής: Ζήτησα να φέρουν -και θα την καταθέσω σε λίγο- τη συμφωνία που έχει γίνει για το πότε πρέπει να φύγει το αμαξοστάσιο. Το αμαξοστάσιο δεν πρέπει να φύγει τώρα. Βλέπετε, λοιπόν, ότι δεν υπάρχει από μας καμμία κωλυσιεργία.

Καλό θα είναι, για να διασφαλιστεί το δημόσιο συμφέρον, να ψάξετε να βρείτε εκεί που υπάρχουν πραγματικά ευθύνες. Και εκεί που υπάρχουν πραγματικά ευθύνες δεν είναι από την από εδω πλευρά του λόφου. Είναι από όσους έβαλαν αυτούς τους όρους για αυτόν τον διαγωνισμό και τον έκαναν τότε και είναι και στον επενδυτή.

Δεύτερον, υπάρχουν διάφορες -από ό,τι ξέρω όχι μόνο στο Ελληνικό, αλλά σε όλη την Ελλάδα- τέτοιες γκρίζες ζώνες για το τι είναι δασικό, τι δεν είναι κ.λπ.. Ελπίζω να μην το φορτωνόμαστε εμείς και αυτό, όταν από το 1821 μέχρι σήμερα δεν έχει ολοκληρωθεί ούτε ο χωροταξικός σχεδιασμός ούτε το Δασολόγιο ούτε το Κτηματολόγιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Λαζαρίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο για ένα λεπτό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Μανιάτη, να προχωρήσει η διαδικασία. Ο κ. Αμυράς ήταν συγκεκριμένος απολύτως και διαχειρίστηκε τον χρόνο. Οφείλω να το επισημάνω.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Θα δευτερολογήσουμε τότε. Αφού δεν θέλετε να μιλήσουμε μόνο για ένα λεπτό, θα πάρουμε περισσότερο χρόνο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Δεν κάνουμε τώρα πλειοδοσία χρόνου

Ορίστε, κύριε Λαζαρίδη, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Εγώ, κύριε Πρόεδρε, δεν μπορώ να αφήσω ασχολίαστη τη σημερινή ερώτηση του καλού συναδέλφου από τη Νέα Δημοκρατία, του κ. Νικήτα Κακλαμάνη, ο οποίος σήμερα έκανε μία ερώτηση και κατέθεσε αποκαλυπτικά στοιχεία όσον αφορά στην παραποίηση των στοιχείων που έγιναν προκειμένου να μπούμε στα μνημόνια με τα οδυνηρά αποτελέσματα.

Θέλω να μνημονεύσω τα στοιχεία τα οποία κατέθεσε το πρωί εδώ, στην Αίθουσα αυτή, ο κ. Κακλαμάνης. Είπε ότι για την περίοδο Σημίτη, όπου φρόντισαν κάποιοι να εμφανίζεται το έλλειμα κάτω από το 3,5%, προκειμένου να μπούμε στην Ευρωζώνη, το έλλειμα -με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος όπως κατέθεσε

ο κ. Κακλαμάνης- όχι μόνο δεν ήταν κάτω από 3,5%, αλλά ήταν 5,8%. Το 2004, όταν ο Σημίτης έχασε τις εκλογές και ανέλαβε ο Κώστας Καραμανλής, το έλλειμα είχε φτάσει στο 6,5% με 7%, ενώ αντίστοιχα -πάντα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος- την περίοδο 2004-2009 το έλλειμα έβαινε μειούμενο, παρά το γεγονός ότι είχε δεσμεύσει ο Σημίτης την επόμενη κυβέρνηση -δηλαδή την κυβέρνηση της περιόδου 2004-2009 του Κώστα Καραμανλή- με υπερβολικές αμυντικές δαπάνες που υπερέβαιναν τα 84 δισεκατομμύρια και ήμασταν πέμπτοι στις εξοπλιστικές δαπάνες.

Επομένως, εγώ τώρα περιμένω ακόμη -όπως είχα ζητήσει και τις προηγούμενες τρεις φορές που αναφέρθηκα σε αυτό το θέμα, ότι δηλαδή πρέπει να φωτιστεί αυτή η περίοδος- από συναδέλφους από τη Νέα Δημοκρατία να τοποθετηθούν πάνω σε αυτό.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το νομοσχέδιο ενσωματώνεται στο ελληνικό δίκαιο η οδηγία 2014/94 για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και τροποποιούνται συναφείς διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας. Όλες τις προηγούμενες μέρες συζητήσαμε τα μέτρα για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, κατ' εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, για τον επανακαθορισμό της διαδικασίας αδειοδότησης πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας, καθώς και άλλα ζητήματα.

Με ιδιαίτερη εκτίμηση χαιρετίζουμε τις προσπάθειες του αρμόδιου Υπουργείου να υιοθετήσει προτάσεις και θέσεις Βουλευτών, προχωρώντας σε βελτιωτικές αλλαγές σε άρθρα.

Έχουμε, λοιπόν, ένα νομοσχέδιο που στηρίχθηκε από όλους τους φορείς, όπως προκύπτει από τις τοποθετήσεις τους τις προηγούμενες ημέρες στην ακρόαση φορέων. Άλλωστε, η ολοκλήρωση του θεσμικού πλαισίου αναμένεται να δώσει νέα ώθηση στην αγορά εναλλακτικών καυσίμων, καθώς θα διευκολύνει τη διαδικασία αδειοδότησης και λειτουργίας πρατηρίων και θα ενθαρρύνει εν γένει τις επενδύσεις στον τομέα αυτόν.

Είναι υποχρέωση της ελληνικής Κυβέρνησης να θεσπίσει εθνικό πλαίσιο πολιτικής για τη διαμόρφωση ολόκληρου του πλέγματος που απαιτείται για την προώθηση των εναλλακτικών μορφών καυσίμων και συγκεκριμένα το υγραέριο LPG, το πεπιεσμένο φυσικό αέριο CNG, το υγροποιημένο φυσικό αέριο LNG και την ηλεκτρική ενέργεια, που αφορά από υποδομές μέχρι μετασκευές σε μηχανές, κινητήρες καθώς και υποδομές που πρέπει να γίνουν μέσα σε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα.

Σημειώσαμε και χθες το εξής: Η σημασία του υγροποιημένου φυσικού αερίου LNG ως καύσιμο στη ναυτιλία στο άμεσο μέλλον, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις είναι δυνατό να αποτελέσει μια από τις πλέον πρόσφορες λύσεις για τη ναυτιλία. Ενδεικτικά όσον αφορά το LNG, ορίζεται ότι θα πρέπει να υπάρχει ικανός αριθμός μονάδων ανεφοδιασμού σε λιμάνια για την κίνηση πλοίων έως τις 31-12-2025. Συνολικά έως το 2030 θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί όλο το σχετικό πρόγραμμα. Από τη χρήση του LNG μπορούν να προκύψουν οφέλη για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, λόγω του φθηνότερου καυσίμου.

Η μετάβαση θα πρέπει να εξασφαλιστεί ότι θα γίνει κατά τρόπο, ώστε να μην επηρεαστεί η ανταγωνιστικότητα του μέσου της θαλάσσιας μεταφοράς ή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων κατά τη ναυπήγηση νέων πλοίων ή τη μετατροπή υφιστάμενων και των λιμένων.

Οι νέες ρυθμίσεις προβλέπουν μεταξύ άλλων: αυτόματη αδειοδότηση των πρατηρίων μετά την παρέλευση των προθεσμιών, παρακολούθηση από το μητρώο πρατηριούχων των ισχύοντων πιστοποιητικών λειτουργίας τους, μείωση από έξι στους πέντε μήνες στην έκδοση προεδρικού διατάγματος για τα επαγγελματικά δικαιώματα των μηχανικών. Ακόμη, σύμφωνα με τις διατάξεις του νομοσχεδίου, απλοποιείται η δανειοδότηση των πρατηρίων καυσίμων ως προς τον χρόνο και τη διαδικασία, ενώ καθορίζονται αυστηρές πειθαρχικές ποινές για όσους δεν ανταποκρίνονται στο έργο τους.

Με το Κεφάλαιο Α' ορίζονται 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 (άρθρο 1).

Προβλέπεται η δυνατότητα διαβούλευσης με άλλα κράτη-μέλη, με σκοπό τον συντονισμό και τη συνοχή των προαναφερομένων μέτρων. Σε κάθε περίπτωση, πρέπει να τηρούνται οι διατάξεις της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, σχετικά με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων και αναφορικά με το περιβάλλον και την προστασία του (άρθρο 3).

Εξειδικεύονται τα μέτρα για τον εφοδιασμό με την ηλεκτρική ενέργεια, υδρογόνο και φυσικό αέριο στις μεταφορές και τίθενται τα αντίστοιχα χρονοδιαγράμματα ύπαρξης ικανού αριθμού σημείων επαναφόρτισης, ανεφοδιασμού και υλοποίησης των επιμέρους δεσμεύσεων, στο τέλος του έτους 2020 ή του 2025 ή του 2030 κατά περίπτωση (άρθρο 4).

Επίσης, στις κείμενες διατάξεις του ίδιου άρθρου, προσδιορίζεται το πλαίσιο βάσει του οποίου οι διαχειριστές δημοσίων προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης αγοράζουν ηλεκτρική ενέργεια. Οι διαχειριστές παρέχουν τις υπηρεσίες επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, βάσει συμβολαίου με τους πελάτες ή με επί τούτου ad hoc χρεώσεις, κατά τα ειδικότερα οριζόμενα, και θεσπίζεται η υποχρέωση της πολιτείας να ενημερώνει τους χρήστες για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, βάσει των ευρωπαϊκών και εθνικών προτύπων (άρθρο 7).

Εν συνεχεία, παρατηρούμε μια τροποποίηση στο άρθρο 10, καθώς με νέα ρύθμιση του παρόντος νομοσχεδίου στα πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας, θα εντάσσονται και αυτά που διαθέτουν, μεταξύ άλλων καυσίμων και υγροποιημένο φυσικό αέριο LNG, καθώς και άλλης μορφής, μέτρο που στοχεύει φυσικά στη μελλοντική ανάπτυξη της συγκεκριμένης αγοράς.

Το Κεφάλαιο Β' είναι αυτό που μέσω των ρυθμίσεων του 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 λειτουργίας και αλλαγής δικαιούχου άδειας λειτουργίας για το πρατήριο υγρών καυσίμων, πρατήριο υγραερίου ή μεικτού πρατηρίου, ενώ επικαιροποιούνται και τα σχετικά παράβολα.

Συγκεκριμένα, στο άρθρο 14 προβλέπεται ότι για την καταλληλότητα θέσης οικοπέδου ή γηπέδου σχετικά με την ίδρυση των εν λόγω πρατηρίων θα υποβάλλεται εφεξής υπεύθυνη δήλωση ιδιώτη μελετητή μηχανικού αντί αυτοψίας, που έπρεπε να πραγματοποιηθεί με το υφιστάμενο καθεστώς, και της απόφασης έγκρισης κυκλοφοριακής σύνδεσης κόμβου των εκτός ρυμοτομικού σχεδίου πρατηρίων ή της έγκρισης απότμησης υποβιβασμού της στάθμης του πεζοδρομίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ολοκληρώστε, κύριε Λαζαρίδη

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Κλείνοντας την τοποθέτησή μου, δεν μπορώ να μην αναφερθώ στις διατάξεις του άρθρου 29, όπου επανακαθορίζονται οι όροι για την άσκηση του επαγγέλματος του διπλωματούχου μηχανικού και διευρύνονται οι ειδικότητες στις οποίες εντάσσονται τα μέλη του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΤΕΕ).

Η συνολική ρύθμιση του επαγγέλματος του μηχανικού θα αφορά πλέον το σύνολο και των δεκατριών ειδικοτήτων προκειμένου να γίνει μια ενιαία ρύθμιση του επαγγέλματος του μηχανικού, εν αντιθέσει με την αρχική ρύθμιση, η οποία αφορά μόνο στις τρεις βασικές ειδικότητες, δηλαδή του πολιτικού μηχανικού, του αρχιτέκτονα και του τοπογράφου μηχανικού. Τα επαγγελματικά δικαιώματα των βασικών ειδικοτήτων δεν είναι σαφή και δημιουργούνται τριβές μεταξύ των μηχανικών.

Επειδή υπάρχει πρόβλημα εναρμόνισης, θεωρούμε πως ορθώς το ΤΕΕ ορίζεται ως ο φορέας όλου του τεχνικού κόσμου, για να πιστοποιεί τα επαγγελματικά δικαιώματα ανάλογα με τις σπουδές και την εμπειρία, διασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο την αξιοκρατία.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με δεδομένη τη στροφή που σημειώνεται παγκοσμίως στα εναλλακτικά καύσιμα,

η χώρα μας πρέπει να κινηθεί γρήγορα, προκειμένου να ενεργοποιήσει άμεσα και έμμεσα εμπλεκόμενους κλάδους, τονώνοντας την απόκλιση στον κλάδο της ενέργειας, της βιομηχανίας και της κατασκευής αυτοκινήτων. Στηρίζουμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, που μόνο οφέλη και θετικά στοιχεία μπορεί να προσδώσει στην οικονομία μας.

Σας ευχαριστώ.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ευρωπαϊκή οδηγία 94/2014 είναι μια ρεαλιστική οδηγία. Υπηρετώντας την ισχυρή πολιτική βούληση που επικρατεί στους λαούς της Ευρώπης για μια ενεργειακή στροφή προς τον ηλεκτρισμό, το υδρογόνο και το φυσικό αέριο, θέτει με ρεαλισμό τις προϋποθέσεις για να επιτευχθεί η μείωση της εξάρτησης της οικονομίας μας από το πετρέλαιο και τα ορυκτά καύσιμα.

Επιδιώκοντας να συγχρονίσουμε κι εμείς τον βηματισμό μας με τους υπόλοιπους ευρωπαϊκούς λαούς στην κοινή προσπάθεια για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, οφείλουμε να αναπτύξουμε ένα αποτελεσματικό δίκτυο υποδομών και εγκαταστάσεων ικανών να καλύπτουν τις ενεργειακές ανάγκες των πολιτών με εναλλακτικά καύσιμα και να υποστηρίζουν τεχνικά και πρακτικά την επιλογή των συμπολιτών μας να στραφούν προς αυτά.

Για τη χώρα μας αυτή η προσπάθεια προχωρά σήμερα ένα βήμα παρακάτω. Με αφορμή την απαραίτητη εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας ανοίγουμε τον δρόμο της προσέλευσης ενεργειακών επενδύσεων, που είναι βέβαιο ότι θα ενισχυθούν παγκοσμίως, ακολουθώντας την εκφρασμένη προτίμηση της αγοράς στους κινητήρες εναλλακτικών καυσίμων.

Για παράδειγμα, μπορούμε ήδη να μιλάμε για ενεργειακή στροφή της παγκόσμιας ναυτιλίας, βασιζόμενοι και στις αυξημένες παραγγελίες ναυπήγησης νέων πλοίων που θα χρησιμοποιούν πλέον αποκλειστικά και μόνο εναλλακτικά καύσιμα. Η Ελλάδα έχει να κερδίσει πολλά ακολουθώντας αυτόν τον δρόμο, τον δρόμο προς τα εναλλακτικά καύσιμα.

Στο άρθρο 9 του πρώτου κεφαλαίου του νομοσχεδίου ενσωματώνουμε το παράρτημα 1 της οδηγίας 94 στην ελληνική νομοθεσία και μέσα σε αυτό προβλέπεται η δυνατότητα της Κυβέρνησης να δώσει κάποια κίνητρα με σκοπό την ενίσχυση της επιλογής των πολιτών, αλλά και των επιχειρήσεων να στραφούν στα εναλλακτικά καύσιμα. Η Κυβέρνηση πρέπει άμεσα να βρει τρόπο να εκμεταλλευτεί αυτήν τη διάταξη.

Ίσως μετά την ολοκλήρωση της δεύτερης αξιολόγησης, κύριε Υπουργέ, να μπορέσετε να βρείτε έναν τρόπο και να καταφέρετε να συγκεκριμενοποιήσετε τα αναφερόμενα στο παράρτημα 1 του άρθρου 9.

Σχετικά με το Κεφάλαιο Β' του υπό συζήτηση νομοσχεδίου και την επιχειρούμενη απλοποίηση των διαδικασιών αδειοδότησης των πρατηρίων καυσίμων, έχω να σχολιάσω πως η επιτυχία της θα κριθεί σε μεγάλο βαθμό από την αποτελεσματική λειτουργία του ψηφιακού μητρώου πρατηρίων που προβλέπεται στο άρθρο 21.

Πολλές από τις επισημάνσεις των Βουλευτών της Αντιπολίτευσης αλλά και των εμπλεκόμενων φορέων κατά τη συζήτηση στις επιτροπές έγιναν σεβαστές. Η γραφειοκρατία ίσως δέχεται σήμερα ένα πλήγμα. Πολλά, όμως, θα κριθούν από την ορθή εφαρμογή των διατάξεων αυτών. Είναι δύσκολο, αλλά οφείλουμε ως χώρα να προσπαθήσουμε.

Το κεφάλαιο Γ' και τα άρθρα 22 έως και 27 καταπιάνονται με πολύ σοβαρά τεχνικά θέματα –το είπαμε και χθες αυτό-, που αφορούν κυρίως στην ασφαλή λειτουργία των πρατηρίων για τους εργαζόμενους και τους πολίτες. Η επικαιροποίηση της διαδικασίας για την εξαέρωση των δεξαμενών καυσίμων που προβλέπεται στο άρθρο 22, η αδειοδότηση των πρατηρίων σε ισόγεια πολυκατοικιών, του άρθρου 25, αλλά και η μείωση των αποστάσεων ασφαλείας του άρθρου 27 είναι αλήθεια πως μας προβληματίσαν πάρα πολύ. Οι κάτοικοι των πολυκατοικιών που στο ισόγειό τους έχουν ένα πρατήριο καυσίμων δεν νιώθουν και πολύ ήσυχoi και δεν νομίζω, δυστυχώς, πως το κύρος του πολιτικού μας συστήματος αρκεί για να τους πείσει πως όσα νομο-

θετούμε είναι για το καλό τους.

Στην πόλη μου, τη Θεσσαλονίκη υπάρχουν πολλοί συμπολίτες μου που καταβάλουν φιλότιμη προσπάθεια να στηρίζονται σε λογικά επιχειρήματα, σε επιστημονικά δεδομένα και να δείχνουν εμπιστοσύνη πως ο πρώτος που δεν θέλει να συμβεί το κακό είναι ο ίδιος ο ιδιοκτήτης του πρατηρίου και οι ίδιοι οι εργαζόμενοι που δουλεύουν σε αυτό. Δεν γίνεται, όμως, να τους βγάλεις από το μυαλό τους το ότι να κοιμάσαι πάνω από μια δεξαμενή καυσίμων εμπεριέχει και κάποιον βαθμό κινδύνου.

Θα είμαστε παρόντες παρακολουθώντας την εφαρμογή των σχετικών διατάξεων και φυσικά θα ασκήσουμε το δικαίωμα και την υποχρέωσή μας να προχωρούμε σε κοινοβουλευτικό έλεγχο όποτε το κρίνουμε εμείς ότι πρέπει να γίνει αυτό.

Με την υποσημείωση πως το υπό ψήφιση νομοσχέδιο ακολουθεί το καλώς νομοθετεί και με τη συνεργασία της συντριπτικής πλειοψηφίας των φορέων προέκυψαν οι διατάξεις των άρθρων των τριών πρώτων κεφαλαίων.

Προχωρώ, όμως, στο τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο, το οποίο έχει δύο πολύ σημαντικά άρθρα. Το ένα είναι για τη ρύθμιση του επαγγελματίου των μηχανικών και την απαγόρευση της διέλευσης των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων από το παράπλευρο οδικό δίκτυο. Ισχύει και επαναλαμβάνω πως είμαστε θετικοί και θα στηρίξουμε την προσπάθεια του Υπουργού να προχωρήσει στην πολυαναμενόμενη ρύθμιση.

Όσον αφορά για το επάγγελμα των μηχανικών, θα παρακολουθούμε στενά και με μεγάλη προσοχή τις εργασίες που θα κάνει η επιτροπή που θα συντάξει το σχέδιο του προεδρικού διατάγματος του άρθρου 29 και θα παρέμβουμε με προτάσεις και λύσεις, όπου μπορούμε και κρίνουμε και εμείς ότι πρέπει.

Επιχειρηματολογώντας τη στάση μας σχετικά με το άρθρο 28, δεν κρύβω ότι ήμασταν αρνητικοί. Αλλά μετά την τοποθέτηση του Υπουργού που είπε ότι στις αμέσως επόμενες εβδομάδες θα έρθει σε μια επαφή με τους αρμόδιους φορείς για να συζητήσει μαζί τους τις προοπτικές για μια έκπτωση στα διόδια, θα αλλάξουμε τη στάση μας απέναντι στο συγκεκριμένο άρθρο. Θα βρούμε από κοινού λύσεις για αυτό το πράγμα και θα ενισχύσουμε και εμείς τη θέση του Υπουργού με δικές μας απόψεις.

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

Κύριε Πρόεδρε, μου έχετε στερήσει ένα λεπτό σαν εισηγητής που είμαι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Παρακαλώ, παρακαλώ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ: Όλοι, λοιπόν, συμφωνούν –πρώτα και κυρίως οι ίδιοι οι επαγγελματίες του κλάδου των μεταφορών- πως αυτή η κατάσταση σαφώς και είναι επικίνδυνη και πως πρέπει να αλλάξει. Το πρόβλημα, όμως, είναι και οικονομικής φύσεως. Δεν είναι μόνο από πλευράς περιβαλλοντικής, δεν είναι μόνο από πλευράς ασφαλείας. Είναι και οικονομικής.

Οι Έλληνες οδηγοί επιλέγουν αν αγνώστη τους παράπλευρους δρόμους –αυτό θα πρέπει να αναγνωριστεί. Οι ξένοι συνάδελφοί τους κάνουν το ίδιο, επειδή ξέρουν ότι δεν υπάρχει ο αντίστοιχος έλεγχος. Σαφώς και γίνονται πάρα πολλά ατυχήματα, κύριε Υπουργέ. Χθες μας το περιγράψατε. Αλλά από όλα αυτά τα ατυχήματα τα οποία γίνονται, δεν οφείλονται όλα στους μεταφορείς. Υπάρχουν και ατυχήματα που οφείλονται και σε άλλους ανθρώπους.

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

Είναι σύνθετο, λοιπόν, το φαινόμενο. Αποτελεί καίριο ζήτημα ασφαλείας. Εμείς παροτρύνουμε την Κυβέρνηση να βρει λύση στα διόδια και να μειώσει το κόστος των μεταφορών για τους επαγγελματίες.

Τέλος θέλω να κάνω και ένα πολύ σημαντικό σχόλιο για το ζήτημα των τεχνολογικών μηχανικών. Θα αντιμετωπιστεί συνολικά για όλους τους απόφοιτους των ΤΕΙ.

Αυτή είναι η δέσμευση της Κυβέρνησης. Έτσι είπατε, κύριε Υπουργέ. Και αυτήν τη δέσμευση της Κυβέρνησης εμείς στην Ένωση Κεντρώων την κρατάμε. Περιμένουμε με αγωνία και εμείς και όλοι οι απόφοιτοι των τεχνολογικών ιδρυμάτων.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Και εμείς ευχαριστούμε.

Κύριε Κεγκερόγλου, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, πριν τοποθετηθώ στο νομοσχέδιο, θα ήθελα να σας θέσω ένα θέμα που έχουμε θέσει και εγώ και ο κ. Συνυψάκης με επίκαιρες ερωτήσεις, το οποίο απασχολεί αυτήν την ώρα το Ηράκλειο.

Με τον ν.4412/2016 έχει προβλεφθεί μεν ένα μεταβατικό διάστημα μέχρι τις 30 Ιουλίου, αλλά έχει προκύψει μια διχογνωμία ανάμεσα στον Δήμο Ηρακλείου και τη διαχειριστική αρχή για το αν μπορεί να κάνει τη δημοπράτηση της β' φάσης του Καπετανάκειου. Είναι ένα θέμα που πρέπει να το δείτε, αν μπορείτε και σήμερα, για να προχωρήσει αυτή η δημοπράτηση.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα το δω.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Σας είπα ότι το έχουμε θέσει με επίκαιρες ερωτήσεις.

Είναι έτοιμα τα τεύχη δημοπράτησης χωρίς να έχετε εκδώσει εσείς τα πρότυπα και έχουν αποσταλεί στη διαχειριστική αρχή. Εκτός αν δεν μπορεί να γίνει, οπότε να επισπεύσετε την έκδοση των εφαρμοστικών και κανονιστικών πράξεων για να λειτουργήσει ο νόμος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Κεγκερόγλου, μπορεί.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Από τη στιγμή που μπορεί, χρειάζεται μια κατεύθυνση προς τη διαχειριστική αρχή, προκειμένου να δοθεί αυτή η άδεια της δημοπράτησης για ένα πάρα πολύ σημαντικό έργο το οποίο είναι ήδη ενταγμένο στο ΕΣΠΑ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα στηρίξει το Υπουργείο...

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Το νομοσχέδιο που συζητάμε αφορά βεβαίως την αδειοδότηση πρατηρίων καυσίμων και παροχής ενέργειας εισάγοντας τα εναλλακτικά καύσιμα πέραν των παραδοσιακών.

Το θέμα όμως αφορά ευρύτερα και τον στρατηγικό ενεργειακό σχεδιασμό για τη χώρα, για τον οποίο η Κυβέρνηση δεν κάνει κουβέντα. Περιορίζεται σε επιμέρους ενσωματώσεις οδηγιών ως πλίνθους και κεράμους ατάκτως ερριμμένους, αλλά δεν έχει στρατηγική. Αυτό άλλωστε είναι και το μεγάλο έλλειμμα πολιτικής συνολικά της Κυβέρνησης, που δυο χρόνια τώρα έχει παγώσει όλα τα θέματα που θα μπορούσαν να δημιουργήσουν προϋποθέσεις για την έξοδο από την κρίση για την οικονομική ανάκαμψη και την παραγωγική ανασυγκρότηση.

Η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ και ο κ. Τσίπρας προσωπικά έχει μπει στο τριπάκι των αξιολογήσεων με την εκ των προτέρων εντολή και διαβεβαίωση ότι στις 5 Δεκεμβρίου θα έχουμε τελειώσει. Αυτό σημαίνει ότι οι Υπουργοί –και έτσι το εκλαμβάνω– δεν θα διαπραγματευθούν επί της ουσίας. Θα υπογράψουν και μάλιστα χωρίς κλάματα αυτή τη φορά, αφού πλέον έχουν στερέψει τα δάκρυα, ακόμα και τα κροκοδείλια.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η οποιαδήποτε διευθέτηση του χρέους, ακόμα και η καλύτερη την οποία επιδιώκουμε δεν μπορεί να είναι λύση στο πρόβλημα της ύφεσης, αν η Ελλάδα δεν αποκτήσει εθνική στρατηγική με αναπτυξιακό και παραγωγικό σχέδιο. Να είναι σαφές αυτό. Η Κυβέρνηση πελαγοδρομεί με τακτικισμούς στην εξωτερική πολιτική και σε όλα όσα συμβαίνουν γύρω μας, στην περιοχή μας ευρύτερα χωρίς κανένα σχέδιο για το πώς θα κινηθεί. Είναι άκρως επικίνδυνο αυτό που συμβαίνει.

Ενώ η χώρα έχει ξεφύγει εδώ και καιρό με τις θυσίες του ελληνικού λαού από τις συμπληγάδες των δημοσιονομικών ελλειμμάτων, είναι προφανές ότι έχει μπει στις συμπληγάδες του ελλείμματος πολιτικής της Κυβέρνησης, το οποίο πληρώνει η κοινωνία με όλο και περισσότερα μέτρα.

Ο εθνικός ενεργειακός σχεδιασμός πρέπει να καταστεί προτεραιότητα. Η ένταξη του φυσικού αερίου ως καυσίμου κίνησης, η αεριοκίνηση, μόνο οφέλη έχει. Οικονομικά για τους κατόχους των οχημάτων αλλά και για την εθνική οικονομία, αφού είναι το οικονομικότερο καύσιμο. Έχει όμως οφέλη για το περιβάλλον και για τη δημόσια υγεία, αφού η σύνθεση των καυσαερίων που εκ-

πέμπονται έχει χαμηλή συγκέντρωση σε επικίνδυνα αέρια, όπως το μονοξείδιο του άνθρακα. Το ίδιο και η ηλεκτροκίνηση η οποία υιοθετείται όλο και περισσότερο από τις αυτοκινητοβιομηχανίες.

Η Ελλάδα πριν από τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 ανανέωσε τον τύπο των λεωφορείων των δημόσιων συγκοινωνιών με αεριοκινούμενα. Δεκατέσσερα χρόνια μετά πρέπει να συνεννοηθούμε για τον στρατηγικό ενεργειακό σχεδιασμό, για το ενεργειακό μείγμα και για τα συγκεκριμένα που συζητάμε τώρα, για τα οχήματα, να αποφασίσουμε. Επιτέλους, πρέπει από μια ημερομηνία και μετά η προμήθεια όλων των κρατικών οχημάτων να γίνεται μόνο με αεριοκινούμενα ή ηλεκτροκινούμενα. Η χρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ ή από τον αναπτυξιακό νόμο ή από οποιοδήποτε πρόγραμμα θα πρέπει να αφορά την προμήθεια ή την αντικατάσταση με οχήματα μόνο αεριοκινούμενα ή ηλεκτροκινούμενα.

Προφανώς η ενσωμάτωση της οδηγίας για την οποία έχουμε εργαστεί από το 2014 με τη συμμετοχή του Γιάννη Μανιάτη ως Υπουργού Περιβάλλοντος, είναι θετική και την ψηφίζουμε. Όμως δεν αρκεί. Αν δεν ξεφύγουμε από τις απλές ενσωματώσεις και να συνεννοηθούμε για το αύριο, η χώρα θα συνεχίσει να σέρνεται με την κοινωνία να ματώνει όλο και περισσότερο.

Έρχομαι τώρα σε ένα θέμα που εντάχθηκε στο νομοσχέδιο, αν και άσχετο, από τον κ. Σπίρτζη με την ελπίδα ότι αυτό θα έπειθε τους μηχανικούς να ψηφίσουν την παράταξη των ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ στις εκλογές του ΤΕΕ. Αφορά τα επαγγελματικά δικαιώματα των διπλωματούχων μηχανικών. Βέβαια, ο κ. Σπίρτζης, ο οποίος αντιδρά γελώντας, δεν τα κατάφερε. Γνωρίζετε ότι η παράταξη των ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ καταποντίστηκε.

Τα ερωτήματα, όμως, παραμένουν. Κάθε Υπουργείο με ενέργειες κορπορατισμού, θα καθορίζει τα επαγγελματικά δικαιώματα κλάδων που έχουν σχέση με το αντικείμενό του ή και που δεν έχουν σχέση; Δηλαδή μετά το Υποδομών για τα επαγγελματικά δικαιώματα ορισμένων κατηγοριών μηχανικών, να περιμένουμε ότι το Υπουργείο Γεωργίας θα έρθει να καθορίσει τα δικαιώματα των γεωπόνων και των κτηνιάτρων; Το Υπουργείο Οικονομικών, των οικονομολόγων; Το Υπουργείο Περιβάλλοντος, των μηχανικών περιβάλλοντος –γιατί αυτό είναι αρμόδιο– και το νέο Υπουργείο Ψηφιακής Τεχνολογίας για τους μηχανικούς ηλεκτρονικών υπολογιστών ή το Υπουργείο Υγείας θα καθορίσει τα υπόλοιπα; Είναι δυνατόν να συμβαίνουν αυτά εν έτει 2016; Όχι ότι δεν υπήρχαν και στο παρελθόν. Υπήρξαν, αλλά ήταν διαφορετική η δομή και της διακυβέρνησης και του συστήματος συνολικά.

Εσείς, βέβαια, κύριε Σπίρτζη, τη δουλειά σας κάνετε. Αυτή που κάνετε άλλωστε πάντα. Δεν μέφομαι εσάς, διότι είναι γνωστό ότι ενδιαφέρεστε για το θέμα. Ο Υπουργός Παιδείας, όμως, που βάζει την υπογραφή του στο νομοσχέδιο και την ίδια ώρα υποσχεται διαφορετικά πράγματα στους προέδρους των ΤΕΙ και των πρυτανείων, ότι θα συστήσουν επιτροπές για να δώσουν επαγγελματικά δικαιώματα στα 192 τμήματα ΤΕΙ και πανεπιστημίων, είναι δυνατόν να βάζει την υπογραφή του και σε αυτό το νομοσχέδιο και την ίδια ώρα να λείπει ψέματα στους προέδρους και στους πρυτάνεις;

Το άρθρο, όμως, είναι και πρόχειρα γραμμένο, κύριε Υπουργέ. Δεν αναφέρει τους μηχανικούς ηλεκτρονικών υπολογιστών. Δεν υπάρχουν αυτοί και, από τους ναυπηγούς μηχανολόγους-μηχανικούς, αναφέρει μόνο τους ναυπηγούς, όπως ήταν παλιά η ονομασία. Είναι καλύτερο να αποσυρθεί.

Αλλά μια και αναφέρθηκε στους ναυπηγούς μηχανολόγους, να σας πω ότι η τακτική του να νομοθετεί το κάθε Υπουργείο δεν είναι νέα. Ακούστε τι έχει κάνει τώρα για τους ναυπηγούς μηχανολόγους-μηχανικούς το Υπουργείο Ναυτιλίας. Αυτός είναι ο κορπορατισμός. Έρχεται και λείπει «εγώ βάζω στους ναυπηγούς μηχανολόγους-μηχανικούς, πρόσθετα εμπόδια, για να αρχίσουν το επάγγελμα του μηχανικού πλοίων». Γιατί; Επειδή θέλει να εξυπηρετήσει την άλλη πλευρά, των μηχανικών πλοίων. Αυτά τα εμπόδια, λοιπόν, δεν μπορούν να μπαίνουν από κάθε Υπουργείο κάθε φορά και να τα καθορίζουν όλα. Αυτά πρέπει να τελειώνουν.

Προτείνω να αποσυρθεί, χωρίς να είμαι αντίθετος με τον τρόπο που λείπει μέσα, με τις επιτροπές διαλόγου και λοιπά. Να φτιαχτεί, αλλά να το υιοθετήσει το Υπουργείο Παιδείας, να είναι

επισπεύδον και να αφορά το σύνολο των ειδικοτήτων, μια και, όπως ξέρετε, ακόμα και για των τεχνητών –του μαρμαρά, ας πούμε, το περίγραμμα το επαγγελματικό- είναι αρμόδιο το Υπουργείο Παιδείας, ο ΕΟΠΠΕΠ. Το Υπουργείο Παιδείας είναι αυτό που έχει την αρμοδιότητα με το συναρμόδιο Υπουργείο κάθε φορά. Προφανώς, για πολλές ειδικότητες είναι το δικό σας Υπουργείο συναρμόδιο, για άλλες το Υπουργείο Γεωργίας, για άλλες το Υπουργείο Υγείας, για άλλες το Υπουργείο Οικονομίας, για άλλες το Υπουργείο Ανάπτυξης.

Αυτή είναι, νομίζω, η ορθολογική και η καλή νομοθέτηση και αυτή πρέπει να ακολουθήσουμε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Καρράς για λίγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ – ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ: Για λίγο, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Έτσι είπατε, δεν το είπα εγώ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ – ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ: Τότε θα μιλήσω, για λίγο, από τη θέση μου.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Συ είπατε!

ΓΕΩΡΓΙΟΣ – ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ: Επομένως αναμορφώνω εκείνα που είχα σκεφτεί να πω. Θα ξεκινήσω από το τελευταίο, το οποίο έθεσε ο κ. Κεγκερόγλου σε σχέση με τα επαγγελματικά δικαιώματα των μηχανικών.

Θέλω να υπενθυμίσω στην Αίθουσα, κύριε Πρόεδρε, ότι με επίκαιρη ερώτησή μου είχα απευθυνθεί προς το Υπουργείο Παιδείας για τα επαγγελματικά δικαιώματα των μηχανικών ΤΕΙ, τα οποία ουδέποτε έχουν καθοριστεί, παρ' όλο που λειτουργούν από εικοσιπενταετίας περίπου τα τμήματα των ΤΕΙ. Είχα διευκρινίσει στην τοποθέτησή μου, κύριε Υπουργέ, ότι δεν επιδιώκω να εξισώσω τους μηχανικούς του Πολυτεχνείου με τους μηχανικούς των ΤΕΙ. Αντιλαμβάνομαι τη διαφορά που υπάρχει, αλλά θεωρώ ότι υπάρχει αναγκαιότητα να ρυθμιστούν τα θέματα και αυτών των ανθρώπων, διότι υπάρχει σήμερα όχι μόνο σύγχυση, αλλά και αδυναμία μέσα σε περιόδους κρίσεως και ανεργίας να απορροφηθούν από την αγορά βάσει των σπουδών τους.

Το θυμίζω, λοιπόν, αυτό στην Αίθουσα. Είναι ένα ζήτημα για το οποίο έλαβα απάντηση από το Υπουργείο Παιδείας ότι το μελετά και να αναμένω προεδρικά διατάγματα, τα οποία θα εκδοθούν από το Υπουργείο Παιδείας. Δεν είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου Υποδομών το θέμα στο οποίο αναφέρομαι, είναι κλασικά αρμοδιότητα του Υπουργείου Παιδείας, διότι αφορούν το επόμενο στάδιο μετά την ολοκλήρωση σπουδών. Εκεί μπορεί να αξιολογηθεί τι σπούδασε κάποιος, τι μπορεί να ασκήσει ως επάγγελμα.

Ένα επόμενο ζήτημα για το οποίο θέλω να κάνω μια παρατήρηση αυτή τη στιγμή σε σχέση με το νομοσχέδιο είναι το εξής. Σαν γενική γραμμή είναι δεδομένο ότι η αγορά ενέργειας στην Ελλάδα είναι ελλειμματική. Αυτό, λοιπόν, τι σημαίνει; Σημαίνει ότι αναζητούμε και εναλλακτικές πηγές καυσίμων, για να καλύψουμε το έλλειμμα και, εκτός αυτού, έχουμε και ζήτημα ρύπων. Έχω αναφερθεί και άλλη φορά σε θέματα καύσης λιγνίτη για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, για την οποία η χώρα εξαναγκάζεται να αγοράζει δικαιώματα ρύπων από τις διεθνείς πλατφόρμες. Είχαμε συζητήσει προ ημερών για τα θέματα των καυσίμων και μάλιστα υπάρχει ένα νομοσχέδιο σε εκκρεμότητα για τα θέματα της Επιτροπής Κεφαλαιαγοράς, το οποίο ρυθμίζει και θέματα ενεργειακών αγορών, αλλά στην Ελλάδα δεν υπάρχει εντέλει ενεργειακή αγορά.

Επανερχομαι, λοιπόν, και λέω ότι είναι χρήσιμο να δούμε και τα θέματα των εναλλακτικών πηγών ενέργειας. Η δική μου άποψη είναι γνωστή. Δεν έχουν επιτευχθεί οι στόχοι για τις ΑΠΕ και για τις εναλλακτικές πηγές. Ονομάζουμε έτη αποδοτικότητας, βάζουμε πενταετή προγράμματα, τα παρατείνουμε συνεχώς, δεν έχουμε καταλήξει ποτέ πού βρισκόμαστε.

Εν πάση περιπτώσει, όμως, η παραγωγή ηλεκτρικού ρεύματος είναι ενεργοβόρα σήμερα, με την έννοια ότι καταναλώνεται μεγάλο ποσοστό λιγνίτη, αλλά επιπλέον, έστω και αν είναι ανανεώσιμη πηγή, ο υδατικός πλούτος και αυτός χρήζει εξορθολογισμού,

διότι πολλές φορές γίνεται υπερεκμετάλλευση του υδατικού πλούτου και δεν επιτυγχάνουμε το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα αντίστοιχης παραγωγής. Εν τέλει και οι καταναλωτές επιβαρύνονται με τα γνωστά τέλη, ΕΤΜΕΑΡ, τέλη ρύπων, τα οποία χρεώνονται στους λογαριασμούς ηλεκτρικής ενέργειας. Είναι οι άγνωστες χρεώσεις διότι, για παράδειγμα, σε έναν λογαριασμό όπου είναι κάτω του ημίσεος –δεν αναφέρομαι στα ανταποδοτικά δημοτικά τέλη και στους δημοτικούς φόρους- η κατανάλωση της ηλεκτρικής ενέργειας, προσθέτουμε χρεώσεις, για να διατηρήσουμε τη δυνατότητα λειτουργίας της κρατικής εταιρείας ηλεκτροφωτισμού.

Πάω, λοιπόν, σε ένα άλλο θέμα, το οποίο με ενδιαφέρει. Είδα προηγουμένως μια τροπολογία του Κομμουνιστικού Κόμματος, που αφορά θέματα για τον ΟΣΚ και για τη ΔΕΠΑΝΟΜ. Θα παρακαλέσω τον κύριο Υπουργό να μου απαντήσει αν θα την κάνει δεκτή.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα μιλήσω στη συνέχεια και θα σας απαντήσω.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ – ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ: Θα την κάνετε δεκτή, να μιλήσω δηλαδή για αυτή;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Να μιλήσετε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ – ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΡΡΑΣ: Ωραία, ευχαριστώ.

Θα ήθελα να παρατηρήσω το εξής, εφόσον έχω τη δήλωση του κυρίου Υπουργού. Η τροπολογία κατ' ανάγκη είναι μονόδρομος όπως έρχεται. Γιατί έρχεται ως μονόδρομος; Για τον λόγο ότι εγώ είμαι εκείνος που είχα πει τις αντιρρήσεις μου και για την εταιρεία «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ», αλλά υπάρχει ένας αριθμός προσωπικού, ο οποίος απασχολείται εκεί με τους διαγωνισμούς, από ό,τι αναφέρεται εδώ, του 2000 και του 2003 και σήμερα τον βγάζουμε στην ανεργία, τον βγάζουμε στην εξόντωση. Εγώ θα προτείνω και στον συνάδελφό μου τον κ. Σαρίδη να υπερψηφίσουμε την τροπολογία.

Όμως, θέλω να επισημάνω το εξής. Υπάρχει μεγάλη ανεργία στην Ελλάδα και πράγματι στη νεολαία η ανεργία ενδεχομένως να αγγίζει το 50% και επειδή οι άνθρωποι αυτοί είναι και νέοι και αξιόλογοι και μεταναστεύουν, ζούμε μια άλλη μορφή μετανάστευσης. Εξάγουμε πλέον μετανάστες και υψηλού μορφωτικού επιπέδου, για το οποίο θα κάνω εν παρόδω και την εξής παρατήρηση: Εσχόμεθα όλοι να έρθουμε στην ανάπτυξη. Αν έρθει η ώρα της ανάπτυξης, κύριε Πρόεδρε, θα έχουμε το αναγκαίο επισημονικό, στελεχιακό δυναμικό, ώστε να στηρίξει αυτή την ανάπτυξη ή θα έχει μεταναστεύσει και θα έχει δημιουργήσει επαγγελματικές, οικογενειακές συνθήκες μη αναστρέψιμες και τότε θα αναγκαστούμε, ενώ έχει δαπανήσει η χώρα κι έχει επενδύσει στη μόρφωση αυτών των νέων, να φέρουμε από αλλού, επιπλέον μετανάστες, επιστήμονες; Είναι πολύ σοβαρά αυτά τα θέματα.

Επανερχομαι στην τροπολογία και παρατηρώ. Ναι, όπου υπάρχουν κενές οργανικές θέσεις να μεταταγούν οι άνθρωποι. Να είναι, όμως, η τελευταία φορά, κύριε Πρόεδρε. Να βρεθούν άλλες λύσεις. Εμείς δεν θέλουμε να οδηγήσουμε κανέναν στην ανεργία, αλλά να βρεθούν άλλες λύσεις για τη δημιουργία προσωπαγών θέσεων.

Λέει, λοιπόν, το εξής: «Εντάσσονται κατά παρέκκλιση», το δέχομαι, δεν θα κάνουμε αξιολόγηση, δεν θα κάνουμε τίποτα, «σε κενές οργανικές θέσεις της εταιρείας «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.», -σωστό είναι να καλύψουμε τις ανάγκες της «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ», «ή σε προσωποπαγείς θέσεις που θα συσταθούν στην ως άνω εταιρεία για τον σκοπό αυτό.». Σχετικά με αυτό θα παρακαλέσω -και θα είμαι επίμονος- να μην επαναλαμβάνεται. Να τακτοποιούμε μεν, αλλά ας πάνε σε έναν άλλο φορέα, κύριε Πρόεδρε. Ας αναζητηθούν κενές οργανικές θέσεις ενός άλλου φορέα. Διότι έτσι, τι κάνουμε τώρα; Καθιστούμε την «ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Α.Ε.» –δεν ξέρω αν είναι μεγάλος ο αριθμός, δεν έχω ακούσει ποιος αριθμός θα μεταφερθεί- μία φορά ακόμα προβληματική και σε λίγο καιρό θα έρθουμε να αναζητούμε τρόπους να τακτοποιήσουμε αυτές τις θέσεις και δεν θα μπορούμε τότε. Δεν είναι μόνο το ότι θέλουμε σήμερα να τακτοποιήσουμε τους ανθρώπους αυτούς. Τότε, κύριε Υπουργέ, δεν θα μπορούμε να το κάνουμε -και είμαι βέβαιος για αυτό- αν πάει υπερπληθώρα προσωπικού σε προσωποπαγείς θέσεις.

Θέλω να παρακαλέσω να αναζητείτε να καλύπτονται θέσεις οργανικές, ώστε να εξυπηρετούνται οι ανάγκες. Οι προσωποπαγείς θέσεις –και τελειώνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε– δεν έχουν και αντικείμενο εργασίας. Δεν θέλω να αναφερθώ σε ανθρώπους που θα τις καταλάβουν, αλλά, άμα μιλάμε για προσωποπαγείς θέσεις, και υπεράριθμοι είναι και δεν έχουν αντικείμενο εργασίας.

Με τις σκέψεις αυτές, ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κι εμείς ευχαριστούμε.

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, είκοσι οκτώ μαθητές και μαθήτριες και δύο εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το Γυμνάσιο Άμφισσας (πρώτο τμήμα).

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Ποταμιού κ. Σπυρίδων Δανέλλης.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΔΑΝΕΛΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος θέλω να αναφερθώ σε κάποια θέματα πολύ σύντομα, που είναι αλλότρια με το συζητούμενο νομοσχέδιο. Πριν, όμως, από αυτό, κύριε Υπουργέ, θα προσθέσω τη δική μου φωνή σε εκείνες των συναδέλφων Συνυψακή και Κεγκέρογλου, για την απόλυτη αναγκαιότητα της απεμπλοκής του θέματος της ολοκλήρωσης των εργασιών στο Καπετανάκειο στο Ηράκλειο, που εκκρεμούν μια οκταετία. Είναι κρίμα να χαθεί αυτή η ευκαιρία, αφού έχει ενταχθεί το έργο στο ΕΣΠΑ. Ας ξεμπλοκαριστεί αυτή η υπόθεση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προειδοποιούσαμε σε ανύποπτο χρόνο, από πολύ νωρίς, γιατί το βλέπαμε να έρχεται: Οι αντιφάσεις, οι δυσθυμίες, η άρνηση των καθ' ύλην αρμόδιων Υπουργών να υλοποιήσουν τις συμβατικές δεσμεύσεις, αλλά και τον κυβερνητικό προγραμματισμό, όταν ξιφουλκούσαν δημοσίως με τον τότε Πρόεδρο του ΤΑΙΠΕΔ, που προσπαθούσε να υλοποιήσει αυτόν τον προγραμματισμό. Αποτέλεσμα; Δύο δισεκατομμύρια ευρώ είναι η απόκλιση από τον φειτό στόχο των ιδιωτικοποιήσεων. Ενώ είχαν προϋπολογιστεί 2,5 δισεκατομμύρια, μετά πολλών κόπων και βασάνων συγκεντρώσαμε μονάχα 500 εκατομμύρια περίπου.

Πώς θα καλυφθεί αυτή η απόκλιση; Ποιος θα την πληρώσει; Θα την πληρώσουν οι τρεις στους τέσσερις Έλληνες, που αδυνατούν να είναι συνεπείς στην πληρωμή των λογαριασμών τους, ή το 30%, που δηλώνει πως θέλει να φύγει από την Ελλάδα και να αναζητήσει καλύτερη τύχη σε μια άλλη χώρα, κυρίως στη Γερμανία και στο Ηνωμένο Βασίλειο, ή μήπως οι αγρότες, που με τη φορολόγηση επί των άμεσων ενισχύσεων και την επιπρόσθετη επιβάρυνση με προκαταβολή το 100% για την επόμενη χρονιά, ουσιαστικά εξοντώνονται;

Τι μας λέει; Μας λέει ότι οι μεγάλες εκκρεμότητες, γραφειοκρατικές και λοιπές, αντικειμενικές και προσχηματικές, θα ξεπεραστούν μέσα στο 2017, που, για δεύτερη συνεχόμενη χρονιά, προϋπολογίζουμε ένα δυσθεώρητο ποσό της τάξης των 2,6 δισεκατομμυρίων ευρώ. Τα περιφερειακά αεροδρόμια της «FRA-PORT», το θρίλερ του ΔΕΣΦΑ, το ακίνητο στην Αφάντου της Ρόδου, που μπλοκάρει από το Υπουργείο Πολιτισμού, η υπόθεση της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», που παραμένει κολλημένη στο Ελεγκτικό Συνέδριο; Για το Ελληνικό ακούσαμε προ ολίγου, αλλά η εικόνα είναι εξαιρετικά προβληματική.

Παρ' όλα αυτά, υπάρχουν χαραμάδες αισιοδοξίας, σε σχέση με κάποιους από τους οικονομικούς δείκτες. Έστω και ανεπαίσθητα, μειώνεται η ανεργία. Για πρώτη φορά, μετά από πολλά χρόνια, έχουμε μια –έστω και οριακή– αύξηση των αμοιβών των μισθωτών. Ανοδικά φαίνεται να κινείται και η μεταποίηση, καθώς και οι θέσεις εργασίας σε αυτόν τον τομέα. Στον τομέα των εξαγωγών, που είχε καταρρεύσει το προηγούμενο διάστημα, φαίνεται πως κάτι κινείται.

Γενικά, θετική μοιάζει να είναι μια σειρά οικονομικών δεικτών.

Τι σημαίνει, όμως, αυτό; Σημαίνει, άραγε, ότι βγαίνουμε από την κρίση; Αυτό θα ήταν στα αλήθεια το θετικό σενάριο, από το οποίο δυστυχώς όμως απέχουμε πολύ, παρ' ότι όλοι θα ευχόμασταν όντως να είμαστε κοντά στην έξοδο.

Οι νέες καθυστερήσεις στο κλείσιμο της αξιολόγησης λόγω εμπλοκών στα εργασιακά και στα δημοσιονομικά, οι φωνές που πυκνώνουν για ένα τέταρτο μνημόνιο, αλλά κυρίως η ελληνική αδυναμία της προσέλευσης νέων επενδύσεων που θα παραγάγουν εθνικό πλούτο και βεβαίως θα φέρουν στέρρες θέσεις εργασίας, βγάζοντάς μας από τον αέναο κύκλο των δανεικών, απειλούν και πάλι να ακυρώσουν τα όποια αισιόδοξα σενάρια.

Κυρίες και κύριοι, ο Μάριο Ντράγκι δηλώνει αποφασισμένος να συνεχίσει την επεκτατική νομισματική πολιτική. Αυτό για εμάς σημαίνει πως πρέπει να τρέξουμε, για να ολοκληρώσουμε τη δεύτερη αξιολόγηση και να εντατικοποιήσουμε τις διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις, αφήνοντας κατά μέρος ολιγωρίες και αμφιθυμίες. Είναι μονόδρομος, προκειμένου να συμμετάσχουμε στην ποσοτική χαλάρωση, ευκαιρία την οποία δεν θα έχουμε επί μακρόν.

Μέσα σε όλα αυτά, δεν πρέπει να μας διαφεύγει πως η διαρκώς αυξανόμενη επιθετικότητα του Ερντογάν κλιμακώνει την αβεβαιότητα και την επισφάλεια στη γειτονιά μας. Φαίνεται να ξεχνάει πως το *pacta sunt servanda*, δηλαδή πως οι συμφωνίες πρέπει να τηρούνται, εκτός κι αν έχουν αλλάξει οι συνθήκες. Είναι ένας κανόνας που φέρνει τη διεθνή ισορροπία.

Επαναφέρει με κάθε ευκαιρία την αμφισβήτηση της Συνθήκης της Λωζάνης, την ίδια στιγμή που διαβεβαιώνει πως δεν αμφισβητεί την κυριαρχία των γειτονικών χωρών, όπως έκανε τη Δευτέρα στην ομιλία του στην Κοινοβουλευτική Σύνοδο του ΝΑΤΟ στην Κωνσταντινούπολη, στην οποία συμμετείχα κι εγώ, ως μέλος της ελληνικής αντιπροσωπείας.

Στη Σύνοδο, επίσης, κατηγόρησε για υποκρισία τη Δύση, λέγοντας πως στη Συρία και στο Ιράκ χρησιμοποιούνται όπλα που προέρχονται από τους συμμάχους μας και ότι οι χώρες που έχουν δύο μέτρα και δύο σταθμά στο ζήτημα της τρομοκρατίας θα το πληρώσουν ακριβά.

Υπενθύμισε πως η Τουρκία έχει υποδεχθεί πάνω από τρία εκατομμύρια πρόσφυγες από τη Συρία, έχοντας ελάχιστη βοήθεια από άλλες χώρες και ζήτησε την έμπρακτη αλληλεγγύη της Δύσης, προκειμένου αυτοί οι άνθρωποι να παραμείνουν εκεί.

Μια λεπτομέρεια, επιβεβαιώνοντας το πόσο απρόβλεπτος είναι, επιστρέφοντας από το Ουζμπεκιστάν, δήλωσε στους δημοσιογράφους πως η Τουρκία δεν πρέπει να είναι καρφωμένη στην Ευρωπαϊκή Ένωση και μάλιστα αναρωτήθηκε γιατί δεν θα μπορούσε να γίνει μέλος του Συμφώνου της Σαγκάης, από τη στιγμή που έχει ήδη συζητήσει με τον Ρώσο Πρόεδρο και με τον ηγέτη του Καζακστάν. Μάλιστα, την επαύριο, το κινεζικό Υπουργείο Εξωτερικών δήλωνε πως το Πεκίνο είναι πρόθυμο να δει θετικά πιθανό αίτημα της Τουρκίας για ένταξη στο εν λόγω σύμφωνο.

Ο Ερντογάν κάλεσε την Ευρωπαϊκή Ένωση να ξεκαθαρίσει μέχρι το τέλος του έτους αν επιθυμεί την Τουρκία στους κόλπους της, αλλιώς αναφέρθηκε στο ενδεχόμενο δημοψηφίσματος για το τέλος των ενταξιακών διαπραγματεύσεων ως επιλογή του τουρκικού λαού.

Απειλήσε δε πως, αν η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν καταργήσει τη βίζα για τους Τούρκους υπηκόους μέχρι τέλος του έτους, θα αποδεσμευτεί από τη συμφωνία για το πρόσφυγικό. Χθες χλεύασε το Ευρωκοινοβούλιο για το ψήφισμα που εξέδωσε περί διακοπής των ενταξιακών διαπραγματεύσεων.

Η χθεσινή άδοση κατάληξη των διαπραγματεύσεων για το Κυπριακό στο Μον Πελεράν, μετά την τηλεφωνική παρέμβαση Ερντογάν προς Ακιντζί, προσθέτει νέα βαριά σύννεφα στον ορίζοντα.

Σε αυτή τη διηνεκή πραγματικότητα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όποιος νομίζει ότι έχουμε ακόμη την πολυτέλεια να αναλωνόμαστε σε μικροκομματικά παιχνίδια και σε μεταξύ μας μάχες χαρακωμάτων προσφέρει κακές υπηρεσίες στον λαό και στη χώρα. Με ψυχραιμία και με υπευθυνότητα, μακριά από τους καταστροφικούς διχασμούς και τους ψευδεπίγραφους διαχωρισμούς μεταξύ πατριωτών και ενδοτικών, που τόσο μας κόστισαν στο παρελθόν, να συνεννοηθούμε και ομόθυμα, με ρεαλισμό και

αυτοπεποίθηση να στηρίξουμε την κυπριακή Κυβέρνηση.

Σας ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Και εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Κούζηλος.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΖΗΛΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Στα άρθρα 4 με 6 ο εφοδιασμός με ηλεκτρική ενέργεια ορίζεται στο εθνικό πλαίσιο πολιτικής. Δεν υπάρχει εθνικό πλαίσιο πολιτικής. Η Ευρωπαϊκή Ένωση αυτή τη στιγμή νομοθετεί, η Ευρωπαϊκή Ένωση μας δίνει τις οδηγίες και εμείς τις εφαρμόζουμε και τα κάνουμε νόμους του κράτους. Ψάχνουμε να βρούμε εδώ και τόσες ημέρες ποιο είναι αυτό το εθνικό πλαίσιο πολιτικής που εφαρμόζεται και δεν υπάρχει, δεν το βλέπουμε πουθενά.

Προχωρούμε λίγο παρακάτω, για να σας κάνουμε μία απλή ερώτηση, δηλαδή, εάν έχετε χαρτογραφήσει ανά την επικράτεια πόσα οχήματα υπάρχουν που κινούνται με ηλεκτρική ενέργεια και φυσικό αέριο, ώστε να μπορέσουμε να έχουμε μια εικόνα για το τι γίνεται ανά την επικράτεια και πώς θα μπορέσει να υπάρξει η περιφέρεια ανάπτυξης, που λέτε, με αυτό το νομοσχέδιο που φέρνετε.

Στην παράγραφο 5 του άρθρου 4 αξιολογείται εντός του εθνικού πλαισίου πολιτικής η από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας. Εφαρμόζεται κατά προτεραιότητα σε λιμένες του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών. Υπάρχουν δύο κατηγορίες λιμανιών αυτή τη στιγμή, τα κεντρικά και τα εκτεταμένα δίκτυα λιμανιών. Τα κεντρικά είναι όπως η Θεσσαλονίκη, η Ηγουμενίτσα, ο Πειραιάς, η Πάτρα, το Ηράκλειο, και το εκτεταμένο δίκτυο είναι λιμάνια όπως η Κέρκυρα, η Μύκονος, η Μυτιλήνη, η Νάξος, η Πάρος, η Ρόδος, η Σαντορίνη, η Σκιάθος, η Σύρος, η Χαλκίδα, η Χίος, τα Χανιά. Δηλαδή, μιλάμε για τα μεγάλα λιμάνια που πουλάτε, όπως είναι ο ΟΛΠ, που πουλήθηκε. Χθες υπήρχε δημοσίευμα σε διάφορα sites στο διαδίκτυο ότι θα πουληθεί πολύ σύντομα -γιατί είχε μια συνάντηση ο κ. Φλαμπουράρης, ο κ. Κουρουμπλής-, ο ΟΛΘ, προετοιμάζεται. Απ' ό,τι γνωρίζουμε, αρχές Ιανουαρίου υπάρχει ο διαγωνισμός για τον ΟΛΘ.

Οπότε, για ποια δίκτυα μιλάμε ότι θα ελέγχουμε εμείς, αφού θα είναι ξένα λιμάνια; Όσο για τα υπόλοιπα λιμάνια στο εκτεταμένο δίκτυο, μιλάμε για τα δεκατέσσερα περιφερειακά λιμάνια, που θα ακολουθήσουν μετά τον ΟΛΘ, μετά τη Θεσσαλονίκη. Άρα δεν ελέγχουμε εμείς αυτό το δίκτυο, αλλά θα το ελέγχουν ιδιώτες, θα το ελέγχουν οι ξένοι, θα το ελέγχουν αυτοί που θα έχουν το πάνω χέρι.

Να έρθουμε και σε κάτι άλλο. Αν αυτή τη στιγμή η «COSCO», δηλαδή, ο ΟΛΠ πει «δεν θέλω να συμμετέχω», τι κάνουμε; Υπάρχει το σχέδιο «ΠΟΣΕΙΔΩΝ», που πιστεύω το γνωρίζετε, με το οποίο θα συνδεθούν τα λιμάνια σε ένα εκτεταμένο δίκτυο, θα συνδεθούν με τα δίκτυα μεταφοράς του φυσικού αερίου. Ο ΟΛΠ τότε, με δημόσιο χαρακτήρα, είχε απαντήσει ότι συμμετέχει στο συγκεκριμένο πρόγραμμα. Τώρα τι θα γίνει;

Επίσης, δεν ξέρουμε ακόμα την τύχη της ΔΕΣΦΑ. Από εκεί και πέρα, μετά πρέπει να δούμε τι θα γίνει με τη Ρεβυθούσα, που είναι η ΔΕΣΦΑ, το πώς θα συνδεθεί η Ρεβυθούσα με την Πάχη Μεγάρων, το οδικό δίκτυο της Πάχης, για να συνδεθεί και να τροφοδοτεί όλο το δίκτυο του φυσικού αερίου.

Μιλάμε και για ηλεκτρικά αυτοκίνητα αυτή τη στιγμή. Ηλεκτρικά αυτοκίνητα έχουν φτιάξει και τα ελληνικά πανεπιστήμια. Μήπως από εκεί θα πρέπει να ξεκινήσουμε την ανάπτυξη; Μήπως από εκεί πρέπει να δούμε και τις ελληνικές επιχειρήσεις, όπως σας είπαν και χθες οι συναγωνιστές μου, ο Ηλίας Παναγιώταρος και ο Γιάννης Σαχινίδης; Μήπως θα πρέπει να δούμε και την εδώ παραγωγή μας;

Συνεχίζω. Σύμφωνα με την ευρωπαϊκή οδηγία 94/2014, μέχρι το 2025 τα σημαντικότερα λιμάνια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως είναι ο Πειραιάς και η Θεσσαλονίκη, θα πρέπει να έχουν υποδομές για εφοδιασμό πλοίων με καύσιμο υδροποιημένο φυσικό αέριο, το γνωστό LNG. Επίσης, θα πρέπει να ορίσουν τους θαλάσσιους και εσωτερικούς λιμένες, δηλαδή όλους αυτούς που θα μας προμηθεύουν το καύσιμο που θα τους πουλήσετε. Στην ουσία, τα δεκατέσσερα περιφερειακά λιμάνια που θα παρέχουν τα συγκεκριμένα σημεία εφοδιασμού με LNG, με τερματικούς σταθμούς, με δεξαμενόπλοια εφοδιασμού και φορτηγίδες.

Εδώ προκύπτει και ένα άλλο θέμα, πόσο σημαντική είναι η ΔΕΣΦΑ, που εσείς θέλετε να την πουλήσετε. Η ΔΕΣΦΑ, μαζί με ένα εκτεταμένο, καλά οργανωμένο δίκτυο συγκοινωνιών, το οποίο μπορεί να παρέχει σε όλη την Ελλάδα. Όμως, για τι μιλάμε; Για μία δημόσια χαρακτήρα επιχείρηση. Εσείς τι θα κάνετε; Θα τα πουλήσετε όλα και στην ουσία δεν θα υπάρχει κάποιος για να μπορέσει να τα κάνει όλα αυτά.

Κλείνοντας, θα ήθελα να πω γενικά ότι, από τη στιγμή που θα πουλήσετε φυσικό αέριο, τη ΔΕΣΦΑ, δηλαδή, την ενέργεια, πουλάτε λιμάνια, άρα το νούμερο ένα με το οποίο θα μπορούσαν να προσεγγίζουν πλοία, για να μας προμηθεύουν το φυσικό αέριο, από τη στιγμή που τους οδικούς άξονες τους ελέγχουν μεγαλογολάβοι, από τη στιγμή που δεν θα μειώσετε και δεν θα καταργήσετε τον ειδικό φόρο κατανάλωσης στο φυσικό αέριο, για ποια ανάπτυξη μιλάμε; Για ποια κοινοτική οδηγία, η οποία θα εφαρμοσθεί και θα μας φέρει θέσεις εργασίας, ανάπτυξη, κ.λπ. και όλα αυτά τα μεγάλα λόγια που λέτε; Στην ουσία δεν θα γίνει τίποτα.

Δεν είμαστε αισιόδοξοι για το μέλλον της χώρας μας και δεν είμαστε αισιόδοξοι ούτε γι' αυτό που έρχεται, γιατί απ' ό,τι λένε όλοι, η επόμενη κυβέρνηση θα είναι μία κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και ούτε γι' αυτό είμαστε αισιόδοξοι, γιατί ξέρουμε ότι θα συνεχίσουν την ίδια πολιτική.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κι εμείς.

Ο κ. Κεφαλογιάννης έχει τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, να τοποθετηθούμε επί της τροπολογίας, που, απ' ό,τι καταλαβαίνω, ο κύριος Υπουργός έκανε δεκτή, αλλά εμείς σαν Νέα Δημοκρατία δεν θα την κάνουμε δεκτή, γιατί θεωρούμε ότι υποκρύπτονται και άλλα πράγματα. Θα επανέλθω, όμως, σε κάποια ζητήματα που έθεσα στον κύριο Υπουργό και θα ήθελα, παρακαλώ, να μου απαντήσει όσον αφορά τις στάσεις εργασίας. Καλό είναι, λοιπόν, να καταγραφεί και στα Πρακτικά. Τον είχα ρωτήσει εάν υπάρχει κάποιο πόρισμα ή κάποια έκθεση της επιτροπής του ν.4337/2015 για την παρακολούθηση και τον συντονισμό της αναδιοργάνωσης και αναδιάρθρωσης των αστικών συγκοινωνιών Αθήνας. Γενικότερα, θα περίμενα περισσότερες διευκρινίσεις και το ποιες είναι οι πραγματικές προθέσεις του Υπουργείου, όσον αφορά τις αστικές συγκοινωνίες -μία και έχουμε την ευκαιρία να έχουμε τον κύριο Υπουργό εδώ πέρα-, τόσο όσον αφορά τη δομή όσο και το μέλλον των εργαζομένων.

Επειδή ακούστηκαν και από την πλευρά του εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ διάφορα πράγματα, να πω το εξής. Εδώ γίνονται οι συζητήσεις όχι σε κάποιο πολιτικό ή κοινωνικό κενό και βεβαίως δεν βρισκόμαστε αποστειρωμένο περιβάλλον. Είναι λογικό, λοιπόν, όταν υπάρχουν θέματα επικαιρότητας, να μπορούμε να τα σχολιάζουμε, γιατί νομίζω ότι αφορούν και τους συναδέλφους αλλά και την ελληνική κοινωνία γενικότερα.

Αυτό το οποίο ανέφερα εγώ εχθές και συγκεκριμένα για την επίθεση την οποία δέχθηκε ο Υπουργός Εξωτερικών -εννοώ μέσω του διαδικτύου- από μία φίλα προσκείμενη ιστοσελίδα προς τον ΣΥΡΙΖΑ και μάλιστα ιδιοκτησίας του Ευρωβουλευτή του ΣΥΡΙΖΑ κ. Κούλογλου, είναι κάτι το οποίο μας απασχολεί. Εγώ το έθεσα και μάλιστα με την ευχή να διαψευσθεί από πλευράς της Κυβέρνησης, από πλευράς του κ. Κοτζιά, κάτι το οποίο δεν έχει συμβεί μέχρι σήμερα.

Ο αγαπητός συνάδελφος κ. Σπαρτινός, εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ, κατά την τοποθέτησή του αφιέρωσε τα επτά από τα οκτώ λεπτά του χρόνου του όχι για το νομοσχέδιο, αλλά για να σχολιάσει τις συζητήσεις, τις αναλύσεις και τις τοποθετήσεις που έκαναν οι συνάδελφοι, το οποίο είναι και θεμιτό. Απλώς να τον καλωσορίσω, γιατί αυτός είναι πραγματικά ο δημοκρατικός διάλογος μέσα στην Αίθουσα, να μπορούμε να σχολιάζουμε και τις τοποθετήσεις των συναδέλφων.

Να θυμίσω, επίσης, ότι η Νέα Δημοκρατία έχει τηρήσει μια υπεύθυνη στάση στο Κοινοβούλιο. Ό,τι είναι θετικό, εμείς το υπερψηφίζουμε -όπως και το παρόν νομοσχέδιο και στο σύνολο σχεδόν των άρθρων του- και ό,τι είναι αρνητικό, βεβαίως, το καταψηφίζουμε, σε αντίθεση με τον ΣΥΡΙΖΑ, ο οποίος, όταν ήταν

στην αντιπολίτευση, ό,τι νομοσχέδιο υπήρχε και εισαγόταν στην Αίθουσα, υπήρχε καταψήφιση από πλευράς του. Μάλιστα, νομοσχέδια όπως, για παράδειγμα, για την προστασία της πρώτης κατοικίας, τα είχε καταψηφίσει για λόγους τακτικής, για λόγους αντιπολίτευσης, για λόγους, τέλος πάντων, που σε κάθε περίπτωση νομίζω ότι του γύρισαν μπουμέρανγκ τώρα που βρίσκεται στην Κυβέρνηση.

Επειδή έκανε και μια αναφορά στα εργασιακά ο κ. Σπартινός και ποια είναι η θέση της Νέας Δημοκρατίας, νομίζω ότι εδώ πέρα πραγματικά η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ και οι κυβερνητικοί Βουλευτές δεν θα έπρεπε να μιλάνε για τα εργασιακά. Πρόκειται για μια Κυβέρνηση, η οποία προεκλογικά έταζε ότι θα αυξήσει τον κατώτατο μισθό από τα 586 ευρώ στα 751 ευρώ και βλέπουμε ότι η ίδια, στη δεύτερη αξιολόγηση, προτείνει έναν υποκατώτατο μισθό 527 ευρώ. Επίσης, ενώ είχε υποσχεθεί την κατάργηση ευέλικτων μορφών απασχόλησης, βλέπουμε ότι τον Οκτώβριο του 2016 δύο στις τρεις νέες θέσεις εργασίας, οι οποίες προκύπτουν, είναι μέσα από αυτές τις μορφές ευέλικτης εργασίας. Μάλιστα, υποσχέθηκε τον υπερδιπλασιασμό του επιδόματος ανεργίας. Βλέπουμε ότι τον Οκτώβριο του 2016 ο αριθμός των εγγεγραμμένων ανέργων στον ΟΑΕΔ έφτασε στις οκτακόσιες ογδόντα τέσσερις χιλιάδες.

Εμείς, αγαπητοί συνάδελφοι και κύριε Πρόεδρε, να σας πούμε ότι ως Νέα Δημοκρατία έχουμε πει ότι η Ελλάδα πρέπει να ακολουθήσει το κοινοτικό κεκτημένο και πρέπει να ακολουθηθούν οι βέλτιστες ευρωπαϊκές πρακτικές. Για παράδειγμα, θεωρούμε ότι δεν χρειάζεται να θεσπιστεί το lock out, δηλαδή η ανταπεργία, δεν χρειάζεται αλλαγή στον κατώτατο μισθό και δεν χρειάζεται αλλαγή στο όριο των ομαδικών απολύσεων. Θεωρούμε, όμως, ότι απαιτούνται τομές στον συνδικαλιστικό νόμο και περιορισμός των υπέρμετρων προνομίων των συνδικαλιστών. Είναι κάτι το οποίο πρέπει να συζητήσουμε. Έχουμε ξεκάθαρες θέσεις. Όμως ο ΣΥΡΙΖΑ για τα θέματα τα εργασιακά, όταν αυτούς τους δεκαοκτώ μήνες, τα δύο χρόνια, τα οποία είναι στην Κυβέρνηση, έχει γυρίσει τη χώρα πολλά χρόνια πίσω, νομίζω ότι δεν δικαιούται να ομιλεί.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Κεφαλογιάννη, και για τη διαχείριση του χρόνου. Κύριε Παπαχριστόπουλε, έχετε τον λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ: Δεν θα εξαντλήσω όλον τον χρόνο. Κατ' αρχάς, εγώ θέλω να επισημάνω σαν θετικό σημείο το γεγονός ότι ακόμη και τα κόμματα της Αντιπολίτευσης συνηγορούν για αυτή την προσαρμογή. Δεν έχω να πω περισσότερα. Νομίζω ότι δεν υπάρχει κάτι που θα μπορούσα να το θεωρήσω αρνητικό, για να το σχολιάσω. Όμως, θέλω να θυμίσω ότι αυτή η προσαρμογή είναι προαπαιτούμενο. Βρισκόμαστε σε μια πολύ, θα έλεγα, ιστορική καμπή για το θέμα της δεύτερης αξιολόγησης και πραγματικά θέλω να χαρακτηρίσω ως θετικό το γεγονός ότι υπάρχει μια υπευθυνότητα τουλάχιστον σε ό,τι αφορά το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Θέλω ακόμα να πω κάτι και δεν θα μακρηγορήσω. Πριν από λίγο -γιατί εμείς είμαστε πια τέσσερις Βουλευτές για όλο το κοινοβουλευτικό έργο ενός κόμματος και πέφτουν στις πλάτες μας επιτροπές από εδώ από εκεί κ.λπ.- ήμουν στην Επιτροπή Μορφωτικών Υποθέσεων, όπου άκουγα για τα πολλά καλά της Ευρωπαϊκής Ένωσης και πόσο καλό μάς κάνει, για την έδρα Μονέ, για έναν άνθρωπο που οραματίστηκε άλλα πράγματα από αυτά που έχουμε σήμερα.

Επειδή εγώ είμαι λίγο προσγειωμένος και το μυαλό μου είναι τετράγωνο, πιστεύω, κατ' αρχάς, ότι ανήκω στην κατηγορία αυτών που πιστεύουν ότι η συγκυρία είναι μοναδική για να αλλάξουν πολλά πράγματα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Δεν είναι η Ευρωπαϊκή Ένωση που οραματίστηκαν αυτοί που την έφτιαξαν, ένας από αυτούς είναι ο Μονέ, αλλά και άλλοι, όπως ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο Ντε Γκώλ, ο Αντενάουερ. Είναι μια άλλη Ευρωπαϊκή Ένωση σήμερα και λυπάμαι που το λέω. Δηλαδή, δεν μπορεί αυτή τη στιγμή, που έχουμε ένα εκρηκτικό πρόβλημα με τους πρόσφυγες, να μας έχουν αφήσει σχεδόν μόνους, να ακούω ότι οι Βέλγοι αποσύρουν δικούς τους ανθρώπους, επανεγκατάσταση να μη γίνεται, να μη μας στέλνουν καν το προσω-

πικό που έχουν δεσμευτεί.

Καλή και άγια η Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά πιστεύω ότι έχει πάρει μια ρότα λίγο στραβή, που η επιλογή της απόλυτης λιτότητας εξοντώνει χώρες πια, όχι μόνο την Ελλάδα.

Νομίζω, λοιπόν, ότι χώρες, όπως η Γαλλία, η Πορτογαλία, η Ιταλία, η Ισπανία, η Ελλάδα πρέπει να παλέψουμε με νύχια και με δόντια -και στο πλαίσιο, πιστεύω, είναι και αυτό το προαπαιτούμενο- να αλλάξει αυτή η συγκυρία, αυτή η πραγματικότητα, για να πλουτίζει μια συγκεκριμένη χώρα. Δεν έχω τίποτα με τους ανθρώπους της. Θέλω να πιστεύω πάντως ότι η συγκυρία είναι θετική για εμάς.

Να πω, επίσης, ότι σε αυτή τη δύσκολη καμπή πρέπει να χαμηλώσουν οι τόνοι, αυτό που είδα, δηλαδή, σήμερα στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο, να το δω γενικότερα. Κάνουμε αγώνα αυτή τη στιγμή τα πλεονάσματα μετά το 2018 να είναι χαμηλά. Κάνουμε αγώνα για κάποια μικρή παράταση, που δεν περνάει από κανένα Κοινοβούλιο, για κάποια σταθερά επιτόκια και μια περίοδο χάριτος λίγο μεγαλύτερη, πράγματα που δεν επιβαρύνουν σε τίποτα.

Αυτή η κυνική δήλωση κάποιων, ότι εμείς έχουμε εκλογές και δεν μας ενδιαφέρει τι κάνετε στην Ελλάδα ή σε άλλες χώρες, νομίζω ότι λειτουργεί απωθητικά για την Ευρωπαϊκή Ένωση, για να μη χρησιμοποιήσω άλλες βάρβαρες εκφράσεις. Είμαι ευρωπαϊστής και πιστεύω ότι οι περισσότεροι εδώ μέσα είμαστε και θα συνεχίσουμε να είμαστε και να παλεύουμε να αλλάξει αυτό το ιδεώδες, δηλαδή, να έρθει στην εποχή Μονέ, που πραγματικά ήταν ένας πρωτεργάτης με καθαρές και ωραίες προθέσεις.

Δεν έχω να πω τίποτα περισσότερο. Εμείς υπερψηφίζουμε την προσαρμογή αυτή. Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ευχαριστούμε.

Η κ. Ζαρούλια έχει τον λόγο.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Στη χθεσινή τοποθέτησή του ο Βουλευτής μας Β' Αθηνών κ. Παναγιώταρος αναφέρθηκε στην εγχώρια αυτοκινητοβιομηχανία «NAMCO», την οποία και η συγκυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ δεν βοηθάει. Αντίθετα, την ωθεί σε ξένες αγκάλες, όπως αυτές του Ηνωμένου Βασιλείου. Να τονίσουμε ότι, εκτός από το επιβατηγό Pony, κατασκευάζει και επαγγελματικά οχήματα, όπως, επί παραδείγματι, αγροτικά φορτηγά, στρατιωτικά, ασθενοφόρα, που έχουμε ανάγκη -διότι γνωρίζουμε ότι τα ασθενοφόρα αυτή τη στιγμή δεν έχουν ανταλλακτικά και είναι ακινητοποιημένα και παρ' όλο που έχω κάνει πολλές ερωτήσεις, απαντιώ η Κυβέρνηση να μου απαντήσει τι θα κάνει προς αυτή την κατεύθυνση- και πυροσβεστικά οχήματα και μάλιστα με ιδιαίτερη τεχνονγνωσία.

Έχει κάνει μια ειδική πατέντα αυτή η ελληνική αυτοκινητοβιομηχανία, ώστε να μπορεί το πυροσβεστικό να προμηθευτεί νερό από τη θάλασσα, τη στιγμή που άλλα, πιο ακριβά, εισαγόμενα δεν έχουν αυτή τη δυνατότητα.

Κατασκευάζει, όμως, και άλλα οχήματα, που με την κατάλληλη κρατική υποστήριξη, εφόσον υπήρχε εθνική πολιτική, θα μπορούσε να τα διοχετεύσει σε χαμηλό κόστος στην ελληνική αγορά και θα έδινε δουλειά και στους Έλληνες.

Ενώ οι Έλληνες εναπόθεσαν τις ελπίδες τους στην «πρώτη φορά Αριστερά» για κάθαρση και ηθική διακυβέρνηση της χώρας, έγινε γνωστό πριν από λίγες ημέρες ότι ο Εισαγγελέας Εφετών Ιωάννης Κούτρας πρότεινε στο Συμβούλιο Εφετών της Αθήνας την απαλλαγή του πρώην επικεφαλής της ΕΛΣΤΑΤ Ανδρέα Γεωργίου για το κακούργημα της ψευδούς βεβαίωσης. Συγκεκριμένα, το ποινικό τμήμα του Αρείου Πάγου, με την υπ' αριθμόν 1331/2016 απόφασή του, ανείρεσε το υπ' αριθμόν 11149/2015 βούλευμα του Συμβουλίου Εφετών της Αθήνας, ως προς το σκέλος που έκρινε ότι δεν πρέπει να απαγγελθεί κατηγορία κατά του κ. Γεωργίου και των δύο προϊσταμένων της ΕΛΣΤΑΤ για το αδίκημα της ψευδούς βεβαίωσης σε βάρος του δημοσίου, σε συνδυασμό με τις επιβαρυντικές περιστάσεις της ιδιαίτερα μεγάλης αξίας.

Ωστόσο, ο κ. Κούτρας, που ανέλαβε να υποβάλει εκ νέου πρόταση στο Συμβούλιο Εφετών, αποτιμώντας τα στοιχεία του φακέλου της υπόθεσης -αφορά τις καταγγελίες για τεχνική δόγκωση του ελλειμματος του 2009, προκειμένου η Ελλάδα να εισαχθεί στο καθεστώς των επαχθών μνημονίων-, κατέληξε στο

συμπέρασμα ότι δεν προκύπτουν ποινικές ευθύνες για την υπόθεση και, ως εκ τούτου, εισηγείται να μην υπάρξει κατηγορία. Μία από τα ίδια, δηλαδή.

Ο Ντογιάκος έκανε πάλι το θαύμα του. Το τελευταίο θαύμα του Ισίδωρου Ντογιάκου, λίγο πριν αποχωρήσει από τη θέση του προϊσταμένου της εισαγγελίας εφετών, ήταν η εκ νέου επιχείρηση κάλυψης του πρώην διευθυντή της ΕΛΣΤΑΤ Ανδρέα Γεωργίου για τα πειραγμένα στοιχεία, διαβάζουμε από την εφημερίδα «DOCUMENTO». Φυσικά, η τωρινή Κυβέρνηση, όχι μόνο δεν έχει αντίρρηση, αλλά επικροτεί αυτή την προκλητική απόφαση.

Όλα τα κράτη, όλα τα έθνη έχουν ένα όραμα. Μόνο στην Ελλάδα δεν υπάρχει όραμα. Τα έχετε ισοπεδώσει όλα.

Συνεχίζετε την καταστροφική πολιτική των μνημονίων, απομονώνοντας τη χώρα από γεωστρατηγικές συμμαχίες προς το συμφέρον της Ελλάδας μας. Είστε αρνητικοί έως και εχθρικοί εις ό,τι αφορά τη νέα κυβέρνηση των ΗΠΑ, την ίδια στιγμή που ο Ερντογάν τη διαχειρίζεται έξυπνα και προς όφελος της Τουρκίας. Εσείς, πιστοί στο δόγμα της παγκοσμιοποίησης, συνεχίζετε το καταστροφικό σας έργο.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Αμερική θα στείλει πολεμικό εξοπλισμό -συγκεκριμένα διακόσια πενήντα Humvee- τον Ιανουάριο στην Αλβανία δωρεάν, με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Βλέπουμε, λοιπόν, ότι οι γύρω χώρες μας εξοπλίζονται. Και, φυσικά, δεν έχουν τις αγαθότερες προθέσεις για την πατρίδα μας. Όλοι γνωρίζουμε τις επεκτατικές βλέψεις των Αλβανών, τις οποίες όχι μόνο δεν κρύβουν αλλά τις επιδεικνύουν με κάθε ευκαιρία.

Το ελληνικό, όμως, Υπουργείο Εξωτερικών κοιμάται τον ύπνο του δικαίου, για να μην πω τίποτε βαρύτερο. Είστε επικίνδυνοι και με την πολιτική που εφαρμόζετε θα μας βρουν πολλά δεινά δυστυχώς.

Εσείς τι κάνετε; Αδιαφορείτε για το συμφέρον των Ελλήνων. Υπογράφετε μνημόνια. Φτωχοποιείτε ακόμη περισσότερο τον ελληνικό λαό. Τον οδηγείτε στην ανέχεια, στην αυτοκτονία και στη μετανάστευση, για να φέρετε εδώ τους καινούργιους σας ψηφοφόρους, που πέρασαν παράνομα τα σύνορα της πατρίδας μας, να πάρουν τα σπίτια των Ελλήνων που έχετε φροντίσει να τα πάρετε με την εξοντωτική φορολογία που επιβάλλετε στους συμπατριώτες μας. Με αυτόν τον τρόπο θα νομιμοποιήσετε τους αλλόφυλους, που εισβάλλουν καθημερινά φέρνοντας μαζί τους εγκληματικότητα, αρρώστιες, όπως μας ενημερώνουν τα σχετικά στατιστικά στοιχεία του ΚΕΕΛΠΝΟ και άλλοι σχετικοί φορείς. Όσο κι αν δεν θέλετε να το παραδεχθείτε, αυτή είναι η αλήθεια, την οποία εσείς βαφτίζετε «ρατσιστική ρητορική». Λες και η ηπατίτιδα Α, που κολλάει ο άλφα ή ο βήτα συμπατριώτης μας είναι ρατσιστική ρητορική και όχι μία πραγματικότητα! Είστε εχθροί του έθνους! Είστε εχθροί του ελληνισμού! Όσο πιο γρήγορα το καταλάβει αυτό ο ελληνικός λαός, τόσο το καλύτερο γι' αυτόν.

Εις ό,τι αφορά τη δημοκρατικότητα σας, την οποία κάθε λίγο και λιγάκι επικαλείστε, θα σας πω τούτο: Σταματήστε την υποκρισία. Δεν σας πιστεύει κανένας. Διαχειρίζεστε τη χώρα με μοναρχικό, φασιστικό τρόπο, όταν τα δημοψηφίσματα που κάνετε τα αλλοιώνετε και νοθεύετε τη βούληση του ελληνικού λαού, ο οποίος σας έχει ψηφίσει για να τον υπηρετείτε και όχι για να εξυπηρετείτε ξένα συμφέροντα.

Επανελημμένως έχουμε καταγγείλει τον αποκλεισμό της Χρυσής Αυγής από την τηλεόραση. Αυτό το επιβεβαιώνουν τα στοιχεία του Εθνικού Συμβουλίου Ραδιοτηλεόρασης, σύμφωνα με τα οποία αποδεικνύεται η μη τήρηση της πολιτικής πολυφωνίας καθώς η αντιπροσώπευση της Χρυσής Αυγής είναι μικρότερη και από την εντελώς ανύπαρκτη ΔΗΜΑΡ του 0,49%. Μήπως δεν έχουμε δημοκρατία;

Επιπροσθέτως, φέρεστε αυταρχικά και απαξιωτικά στην τρίτη πολιτική δύναμη της χώρας, τον Λαϊκό Σύνδεσμο - Χρυσή Αυγή. Χαρακτηριστικό είναι ότι δεν είναι λίγες οι φορές που ανεβαίνει σε αυτό το Βήμα ομιλητής από τη Χρυσή Αυγή και απουσιάζει ακόμη και ο αρμόδιος Υπουργός, που από τον Κανονισμό της Βουλής είναι υποχρεωμένος να παρίσταται. Δεν απαντούν πολλοί Υπουργοί, όπως επίσης, επιβάλλεται από τον Κανονισμό της Βουλής, εντελώς παρατύπως, στον κοινοβουλευτικό έλεγχο της Χρυσής Αυγής, του τρίτου πολιτικού κόμματος της χώρας μέχρι

στιγμής.

Ακόμα, και το επίσημο ενημερωτικό έντυπο της Βουλής, όταν δεν μας εξαφανίζει εντελώς και δεν μας αναφέρει, αναφέρεται στο κόμμα μας σαν να ήταν το τελευταίο που έχει εκλεγεί.

Για του λόγου το αληθές, θα καταθέσω στα Πρακτικά την Επιθεώρηση για τη Βουλή και την Ευρωβουλή του μηνός Οκτωβρίου με αριθμό 169, όπου στη σελίδα 4 συγκεκριμένα αναφέρει τον Γενικό Γραμματέα της Χρυσής Αυγής Νικόλαο Μιχαλολιάκο τελευταίο στη σχετική συζήτηση που είχε γίνει σε επίπεδο Αρχηγών για τη διαπλοκή. Και στη σελίδα 41, σε μια συνεδρίαση που έκανε η επιτροπή για τις διατλαντικές εμπορικές συμφωνίες, εκεί που περιμένω να αναφέρεται το κόμμα μου μετά τη Νέα Δημοκρατία, παρεμβάλλεται το ΚΚΕ, το Ποτάμι, που έγινε βάλτος, η Ένωση Κεντρώων και μετά αναφέρεται και η Χρυσή Αυγή, που είναι πολύ υψηλότερα στην προτίμηση του ελληνικού λαού, απ' ό,τι στη δική σας εδώ μέσσα.

Έχετε καταστρατηγήσει τον Κανονισμό της Βουλής και τον έχετε ερμηνεύσει, έτσι ώστε να ταιριάζει στα δικά σας γούστα. Δεν έχετε κανένα δικαίωμα να μας στερείτε τα προνόμια της τρίτης νόμιμα εκλεγμένης πολιτικής δύναμης της χώρας. Με φασιστικό τρόπο δεν μας έχετε δώσει τη θέση του Αντιπροέδρου που μας ανήκει δικαιωματικά, σύμφωνα με τη θέληση του ελληνικού λαού, αλλά τη δώσατε σε κάποιο άλλο κόμμα που πάτωσε κυριολεκτικά στις εκλογές. Βέβαια, έτσι εννοείτε εσείς τη δημοκρατία. Όντως, ξεχειλίζετε από δημοκρατία! Τι να πει κανείς!

Εμάς αποκαλείτε φασίστες, ναζί, νεοναζί και ό,τι άλλο σας κάνει να αισθάνεστε, να ζείτε τον μύθο σας, ενώ εσείς είστε οι πραγματικοί κόκκινοι φασίστες, αυτοί που κλέβουν τον ελληνικό λαό. Κλέβετε τα σπίτια του, τους μισθούς του, τον ιδρώτα του, τον κόπο του, τις συντάξεις του, τα όνειρά του. Χρειάστηκε να μπει στη Βουλή ο Νίκος Μιχαλολιάκος, ο Αρχηγός του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή, ώστε να σας αναγκάσει να δείξετε το πραγματικό σας πρόσωπο, να βγάλετε τις μάσκες της υποκρισίας, του ψεύδους και ότι τάχα εσείς είστε που υπερασπίζεστε το δίκαιο και τη δημοκρατία. Ποιοι; Εσείς που έχετε υπογράψει όλα τα μνημόνια και ετοιμάζετε για το τέταρτο και την περεταίρω φτωχοποίηση του λαού μας.

Αιδώς Αργείοι! Ή καλύτερα, αιδώς αχρείοι!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Χρυσής Αυγής)

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Τον λόγο έχει ο κ. Μανιάτης για τρία λεπτά.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, επειδή νωρίτερα στη συνεδρίαση έγινε μια εκτεταμένη συζήτηση ανάμεσα στην Κυβέρνηση και την Αξιωματική Αντιπολίτευση για το πώς η χώρα μπήκε σε μνημόνια, θέλω να ξεκαθαρίσω κάτι και προς τις δύο πλευρές.

Το κακόγουστο πολιτικό παιχνίδι, ο ΣΥΡΙΖΑ και η Νέα Δημοκρατία να προσπαθούν να αποκρύψουν τις ιστορικές τους ευθύνες για τον τρόπο με τον οποίο η χώρα μπήκε στα μνημόνια το 2010 ο ένας και για τον τρόπο, με τον οποίο η χώρα υπέστη το τρίτο μνημόνιο Τσίπρα για τον άλλον, πρέπει επιτέλους να σταματήσει. Εάν θέλουν πραγματικά με ειλικρίνεια, εντιμότητα ιστορική και αίσθηση ευθύνης να συζητήσουμε για το θέμα που ταλαιπωρεί τον ελληνικό λαό πάνω από επτά χρόνια, ας αποδεχθούν τη μοναδική σοβαρή πρόταση, την πρόταση της Δημοκρατικής Συμπαράταξης, να γίνει μία εξεταστική επιτροπή από το 2001, δηλαδή πώς μπήκαμε στην ΟΝΕ, έως και το 2016, δηλαδή πώς φτάσαμε και στο τρίτο και χειρότερο μνημόνιο Τσίπρα. Άλλως, τέτοιου είδους συζητήσεις οδηγούν σε αδιέξοδα και αποκρύπτουν τα πραγματικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο ελληνικός λαός.

Έρχομαι τώρα στο θέμα, για το οποίο θέλω κυρίως να μιλήσω και το οποίο αφορά το θέμα του Ελληνικού και τον παρόντα Υπουργό, ο οποίος εύχομαι ότι στην ομιλία του θα δώσει απάντηση στο κορυφαίο ερώτημα που αφορά τη μεγαλύτερη επένδυση της χώρας. Και αυτή είναι το αεροδρόμιο του Ελληνικού.

Το αμαξοστάσιο των οδικών συγκοινωνιών πρέπει να απομα-

κρυνθεί. Έπρεπε να είχε απομακρυνθεί από τις 11 Νοεμβρίου 2016. Το έχει υπογράψει η Κυβέρνηση, το έχει υπογράψει ο παρειαυρισκόμενος Υπουργός. Όχι μόνο δεν έχει υπάρξει αυτή η μετεγκατάσταση, η μετακίνηση, αλλά δεν έχει υπάρξει κανενός είδους προετοιμασία. Τι μας λέει ο Υπουργός; «Δεν φταίω εγώ. Φταίνε οι ιδιώτες».

Κύριε Υπουργέ, εάν φταίνε οι ιδιώτες-επενδυτές, να τους εγκαλέσετε και να επιβάλετε ό,τι προβλέπεται από τη σύμβαση που έχετε υπογράψει. Όμως, δεν γίνεται να μας λέτε ότι ο ιδιώτης πρέπει να έχει υποβάλει το master plan και τη στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων όταν, για παράδειγμα, δεν του έχετε πει ως Κυβέρνηση πού είναι και ποια είναι τα διατηρητέα, με βάση τις αποφάσεις του Υπουργείου Πολιτισμού, όταν δεν του έχετε πει αν έχει ή δεν έχει δασικές εκτάσεις στην έκταση που θα του παραχωρήσετε.

Επειδή, λοιπόν, ούτε εσείς ούτε ο ιδιώτης-επενδυτής έχετε δικαίωμα για μια περιουσία του ελληνικού δημοσίου, των Ελλήνων πολιτών, να λέτε ότι θέλει ο καθένας σας, εμείς απαιτούμε πλήρη ενημέρωση των Ελλήνων πολιτών και κυρίως ποιος είναι υπεύθυνος -και αφορά δικό σας θέμα, δική σας αρμοδιότητα- για τη μη υλοποίηση του μεγαλύτερου προγράμματος μετεγκατάστασης από το αεροδρόμιο του Ελληνικού, που είναι το αμαξοστάσιο της ΕΘΕΛ, των οδικών συγκοινωνιών, από το οποίο, επαναλαμβάνω, εξυπηρετούνται κάθε μέρα δύο χιλιάδες δρομολόγια, δηλαδή, εκατοντάδες χιλιάδες Αθηναίων πολιτών.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ευχαριστούμε, κύριε Μανιάτη.

Ο κ. Καραναστάσης έχει τον λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσω με μία παρατήρηση από την παρέμβαση του κ. Μανιάτη.

Εγώ θέλω να θυμίσω ότι στις 25 Γενάρη του 2015 αυτός ο τόπος είχε 27% ανεργία, είχε ένα εκατομμύριο διακόσιες χιλιάδες άνεργους, είχε περίπου διακόσιες χιλιάδες νέους επιστήμονες στο εξωτερικό, είχε τα ταμεία ΟΑΕΕ και ΙΚΑ με χρέη το ένα 750.000.000 -κάποιοι θα το ξέρουν καλύτερα- το άλλο 800.000.000. Από κει και πέρα, το να κάνουμε τώρα συζήτηση για το ποιος φταίει και ποιος δεν φταίει αυτή τη στιγμή για τα μνημόνια, νομίζω ότι ο ελληνικός λαός το γνωρίζει πάρα πολύ καλά.

Να πάμε τώρα στο θέμα το δικό μας. Η παρούσα ρύθμιση, που έρχεται σήμερα με την οδηγία να την καλύψει, νομίζω ότι δημιουργεί ένα κοινό θεσμικό πλαίσιο με το οποίο προωθείται για πρώτη φορά η χρήση των εναλλακτικών καυσίμων σε όλες της χώρες της Ευρώπης.

Επειδή καλύφθηκε επαρκέστατα και από τον εισηγητή μας και από τον Υπουργό, θέλω να κάνω μια παρατήρηση στο πρώτο αυτό κομμάτι, που αφορά τη λειτουργία για τα πρατήρια και τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιούνται τα εναλλακτικά καύσιμα.

Νομίζω ότι με το συζητούμενο νομοσχέδιο -και νομίζω ότι είναι μια απάντηση σε όσους μας κάνουν κριτική- προσβλέπουμε σε θετικά αποτελέσματα για την εθνική οικονομία και τη βιώσιμη ανάπτυξη της χώρας, καθώς και στη μείωση της ανεργίας με τη θέσπιση νέων επαγγελματιών στον τομέα της επισκευής και συντήρησης οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα, καθώς και στις νέες τεχνολογίες που εμφανίζονται για τον τρόπο με τον οποίο θα λειτουργήσουν τα οχήματα αυτά.

Θέλω να κάνω μια παρέμβαση, γιατί ειπώθηκε ότι εμείς συζητάμε μια οδηγία. Δεν συζητάμε μια οδηγία μόνο σήμερα. Έχουμε και ένα θέμα πάρα πολύ σημαντικό. Στο άρθρο 28 -και είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό θέμα που έχει να κάνει με την οδική ασφάλεια- αποσαφηνίζεται εννοιολογικά και ο προσδιορισμός του οδικού δικτύου, για το οποίο ισχύει η απαγόρευση της κυκλοφορίας των οχημάτων πάνω από τρεις χιλιάδες τόνους, ως δίκτυο που χρησιμοποιείται παραπλεύρως και εναλλακτικά των αυτοκινητοδρόμων και των οδών ταχείας κυκλοφορίας. Και θα πρέπει να υπάρχει σαφής επισήμανση του κειμένου του νόμου για τις επιπτώσεις που έχει η χρήση αυτή από βαρέα οχήματα και συγκεκριμένα η παραβίαση του πλαισίου της οδικής ασφάλειας -αυτό είναι το σημαντικότερο που οφείλει η πολιτεία να εξασφαλίζει στους χρήστες οδικών δικτύων- η επιβάρυνση του οικιστικού και

φυσικού περιβάλλοντος παραπλεύρως του δικτύου και η φθορά του δικτύου που έχει κατασκευαστεί με προδιαγραφές μικρότερου κυκλοφοριακού φόρτου και βάρους οχημάτων.

Νομίζω ότι πέρα από την ανεκτίμητη αξία της ζωής των ανθρώπων που χάνονται στα ατυχήματα και φυσικά και όλους αυτούς που επιβιώνουν με τεράστια προβλήματα και μένουν ανάπηροι σε όλη τη ζωή τους, είναι ενδεικτικό να αναφέρουμε ότι το κόστος συντήρησης των οδών, που είναι αρμοδιότητα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, με σύμβαση παραχώρησης, ανέρχεται για τα τρία τελευταία χρόνια σε 16.700.000 ευρώ περίπου. Είναι ένα ποσό το οποίο μπορείτε να κατανοήσετε πώς θα μπορούσε να κατανεμηθεί.

Νομίζω ότι η ρύθμιση αυτή επιδιώκει την αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου που λειτουργεί παραπλεύρως των αυτοκινητοδρόμων και οδών ταχείας κυκλοφορίας ως το παλαιό εθνικό δίκτυο. Αυτό που πρέπει να μείνει από αυτό το άρθρο είναι η δέσμευση του Υπουργού να μπορέσει να συναντηθεί με τους παραχωρησιούχους και τους αρμόδιους που κινούνται σε αυτούς τους δρόμους μέσα στην επόμενη εβδομάδα, να υπάρχει μία λύση όσον αφορά τη δυνατότητα να μπορούν να χρησιμοποιήσουν το πρωτεύον εθνικό δίκτυο με χαμηλότερες τιμές στα διόδια, έτσι ώστε να διασφαλίζεται πρώτα η ασφάλεια ανθρώπων.

Πιστεύω ότι ο κύριος Υπουργός θα κάνει μια πολύ μεγάλη προσπάθεια να μπορέσει με τις δυνατότητες αυτές να ανακουφίσει όλους αυτούς τους παράπλευρους οδικούς άξονες που είναι για την τοπική κυκλοφορία -είναι γνωστό αυτό- αλλά και το δευτερεύον εθνικό δίκτυο, που όλοι γνωρίζουμε ότι είναι ένα πάγιο αίτημα όλων των τοπικών κοινωνιών. Πρέπει να εγκαταλειφθούν για να υπάρξει προστασία της ανθρώπινης ζωής, προστασία του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος στο παράπλευρο οδικό δίκτυο, καθώς και προστασία του οδικού δικτύου.

Νομίζω ότι θα πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν και τις ισχυρές συμβάσεις, οι οποίες υπάρχουν από το 2007 και το 2013, όσον αφορά στον καθορισμό των τιμών. Θα θυμόμαστε πώς έχουν παραχθεί αυτοί οι νόμοι και το 2007 και το 2013. Αυτές οι συμβάσεις παραχώρησης, όλα αυτά, νομίζω ότι δημιουργούν πάρα πολλά προβλήματα στον κόσμο.

Όσον αφορά το άρθρο 29 για τους μηχανικούς, εγώ νομίζω ότι επιχειρείται μια συνολική ρύθμιση όλων των ειδικοτήτων των μηχανικών, δηλαδή των εννιά ήδη θεσμοθετημένων και των τεσσάρων νέων -και θα τους αναφέρω ποιοι είναι αυτοί: μηχανικοί χωροταξίας, πολεοδομίας και ανάπτυξης, μηχανικοί περιβάλλοντος, μηχανικοί ορυκτών πόρων και μηχανικοί παραγωγής και διόγκησης- προκειμένου να μη γίνεται αποσπασματική αντιμετώπιση μόνο τριών εξ αυτών των ειδικοτήτων και συγκεκριμένα του αρχιτέκτονα, του τοπογράφου και του πολιτικού μηχανικού, όπως προβλεπόταν με την παλιά νομοθεσία του 2014.

Η απονομή συγκεκριμένων επαγγελματικών δικαιωμάτων για καθεμιά απ' αυτές τις δεκατρείς ειδικότητες των διπλωματούχων μηχανικών αποτελεί όφελος για την κοινωνία, καθώς αποσαφηνίζεται το πλαίσιο των επαγγελματικών δραστηριοτήτων των διπλωματούχων μηχανικών κατά τέτοιον τρόπο, ώστε να υπηρετείται το δημόσιο συμφέρον και η ασφάλεια των κατασκευών και υποδομών της χώρας, ιδιωτικών και δημοσίων.

Νομίζω εδώ ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό να αναφέρω -αν και το ανέφερε ο Υπουργός- ότι τα επαγγελματικά δικαιώματα των πτυχιούχων ΤΕΙ και ΑΕΙ -είναι άνθρωποι, οι οποίοι σπουδάζουν- θα καθοριστούν, καθώς πρέπει να έχουν συγκεκριμένα δικαιώματα, με τη δρομολόγηση σχετικών διαδικασιών από κοινού με το Υπουργείο Παιδείας.

Νομίζω ότι πρέπει να κάνω και μια αναφορά στον κ. Μανιάτη. Κύριε Μανιάτη, η χώρα μας αρχίζει και αποκτά και έχει μια εθνική στρατηγική για την ενέργεια.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Τώρα αποκτά...

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Θα σας εξηγήσω τώρα. Μισό λεπτό.

Μετατρέπεται σ' έναν ενεργειακό κόμβο στα Βαλκάνια. Εμείς δεν σβήνουμε και δεν ακυρώνουμε οποιεσδήποτε προσπάθειες έχουν γίνει προς τη σωστή κατεύθυνση.

Όμως, δεν μπορώ να μην κάνω μια αναφορά. Θα θυμάστε ότι το 2004 με τον Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό είχατε αναγκάσει

τότε όλον τον ελληνικό λαό, απ' όπου θα επρόκειτο να περάσει το φυσικό αέριο, να κάνουν τις εγκαταστάσεις για το φυσικό αέριο. Αυτό τι σήμαινε;

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

Δύο λεπτά θα χρειαστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ότι για να υπάρχουν εγκαταστάσεις, τότε κοστολογούνταν 4.000 ευρώ περίπου. Εκεί δεν έφτασε ποτέ το φυσικό αέριο, απαξιώθηκαν οι εγκαταστάσεις αυτές και νομίζω ότι ήταν μια τεράστια έλλειψη, γιατί σε τρεις τουλάχιστον περιφέρειες τότε δεν έγινε η ΕΠΑ.

Αυτή τη στιγμή η Κυβέρνηση κάνει μια τεράστια προσπάθεια. Εντάσσονται και η Στερεά Ελλάδα και η κεντρική Μακεδονία και η ανατολική Μακεδονία, για να μπορέσουν να έχουν τη σύνδεσή τους...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Παρακαλώ, παρακαλώ...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Μανιάτη, σας παρακαλώ.

Κύριε Καραναστάση, μη δίνετε προσοχή.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Θα ήθελα τον λόγο επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Όχι, όχι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Επί προσωπικού θέλω τον λόγο, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, προφανώς και θα απαντήσω. Αστείεύεστε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Σας παρακαλώ.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Δεν καταλαβαίνω, κύριε Πρόεδρε. Εγώ σας παρακαλώ.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Θέλω να πω, λοιπόν, ότι η Κυβέρνηση κάνει μια τεράστια προσπάθεια για όλους τους ανθρώπους, οι οποίοι έχουν πληρώσει εγκαταστάσεις για να έχουν αυτή τη στιγμή φυσικό αέριο και οι οποίες απαξιώθηκαν γιατί δεν πήγε το φυσικό αέριο και το γνωρίζετε αυτό.

Πριν κλείσω, θα ήθελα να απαντήσω και στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας, που, κατά τη χθεσινή ομιλία του, θεώρησε καλό, αντί να τοποθετηθεί στο νομοσχέδιο, να επιτεθεί στην Κυβέρνηση εφ' όλης της ύλης.

Δεν επιθυμούμε σε καμμία περίπτωση ούτε να θυμώσουμε ούτε να υποδειξουμε το τι θα αναφερθεί μέσα εδώ.

Εγώ θέλω να πω ότι κάνει μια απελπισμένη προσπάθεια η Νέα Δημοκρατία να επανέλθει στην κυβέρνηση. Πιστεύω ότι σπρώχνοντας τη χώρα στη σκιά της διεθνούς σκηνής και στην άβυσσο της κρίσης, όπου άλλωστε την παρέσυραν και την κρατούσαν επί σειρά ετών, θα χρειαστεί να περιμένει η Νέα Δημοκρατία -και το λέω αυτό και το πιστεύω- πάρα πολλά χρόνια και το ξέρουν και καλά.

Σε λίγες μέρες η διαπραγμάτευση της Κυβέρνησης θα ευοδωθεί και θα κλείσει η δεύτερη αξιολόγηση. Έτσι, θα ανοίξει ο δρόμος, τόσο για τη ρύθμιση του χρέους όσο και για την ανακούφιση των ανθρώπων με τα κόκκινα δάνεια όσο και για την ποσοτική χαλάρωση και πιστεύω ότι θα επανέλθει η χώρα σε μια σταθερότητα, δημιουργώντας προϋποθέσεις για την ανάπτυξη.

Οι συμμαχίες, που η Κυβέρνηση εξασφάλισε, είναι εγγύηση γι' αυτό. Η Ελλάδα βγαίνει οριστικά από την απομόνωση που την είχαν βάλει όλα τα κόμματα που κυβέρνησαν όλα τα προηγούμενα χρόνια.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ολοκληρώστε, κύριε Καραναστάση.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Ηγέτες μεγάλων κρατών -και το αναφέραμε και χθες αυτό- όπως οι Ομπάμα, Πούτιν και Ολάντ, κοινωνικές ομάδες και ο Πάπας ήρθαν στη χώρα μας τον τελευταίο χρόνο, όχι για τουρισμό, ούτε για να μας τραβήξουν το αυτί, όπως έκαναν παλιά με τις δικές σας κυβερνήσεις. Ήρθαν για να επιβεβαιώσουν τη στήριξή τους στην προσπάθεια της χώρας μας και να μας επαινέσουν για όσα πετύχαμε.

Σας αφήνουμε, λοιπόν, στην αγκαλιά των δημοσκοπήσεων, οι οποίες σας δίνουν μεγάλες νίκες και τελικά θα σας αφήσουν εκτός νυμφώνος. Δίνουμε ραντεβού, λοιπόν, στις εκλογές του 2019.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Για ποιον λόγο, κύριε Μανιάτη;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Επί προσωπικού, κύριε Πρόεδρε. Ο συνάδελφος έκανε εξατομικευμένη αναφορά και έχετε υποχρέωση να μου δώσετε τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Δεν μπορεί να παίρνει τον λόγο ο καθένας που ακούγεται το όνομά του εδώ μέσα!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Αναφέρθηκε επί προσωπικού και πρέπει να πάρει τη δέουσα απάντηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Δεν ήταν προσωπικό, ήταν πολιτική κριτική.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Σε δύο λεπτά θα σας εξηγήσω τι εννοώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Δεν θα πάτε στο Κατάστημα της Βουλής τελικά;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Θα πάω. Αλλά, όταν ο συνάδελφος προκαλεί εδώ, θα πάρει τη δέουσα απάντηση.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Μανιάτη, η πολιτική κριτική δεν συνιστά προσωπικό θέμα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Θα είχα τελειώσει τόση ώρα!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ορίστε, έχετε τον λόγο για ένα λεπτό.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Ο κύριος συνάδελφος, προφανώς αγνοώντας στοιχειώδεις εξελίξεις στον χώρο της ενέργειας, με εγκάλεσε διότι από το 2004 μέχρι τώρα δεν έχει επεκταθεί το φυσικό αέριο σε ορισμένες περιοχές.

Του απαντώ λοιπόν ότι από το 2004 μέχρι το 2009 κυβερνούσαν άλλοι, προς τους οποίους μπορεί να απευθυνθεί. Από το 2009, όμως, μέχρι το 2014, που είχαμε εμείς την ευθύνη, είτε εν μέρει είτε εν συνόλω, για τη διακυβέρνηση της χώρας, τον ενημερώνω ότι έγιναν τα ακόλουθα:

Πρώτον, για την Περιφέρεια Ηπείρου υπήρξε πρόβλεψη ο αγωγός ITGI να τροφοδοτήσει την Ήπειρο με δίκτυο φυσικού αερίου. Δεύτερον, για την Περιφέρεια Πελοποννήσου, όσον αφορά τον μεγάλο αγωγό που έχει ολοκληρωθεί και που τον χρηματοδοτήσαμε εμείς, προκειμένου να τροφοδοτήσει το εργοστάσιο φυσικού αερίου της Μεγαλόπολης στην Αρκαδία, επίσης υπάρχει ρητή νομική δέσμευση να συγκροτηθεί δίκτυο φυσικού αερίου στην Περιφέρεια Πελοποννήσου.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Όχι, κύριε Καραναστάση!

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Επιπλέον, κύριε Πρόεδρε, για την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, για την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και για την Περιφέρεια Στερεάς Ελλάδας, πριν τρία χρόνια προκηρύξαμε τρεις διεθνείς διαγωνισμούς, για να γίνει πράξη το δίκτυο και στις περιοχές αυτές και οι διαγωνισμοί βγήκαν άγονοι.

Το ερώτημα είναι άλλο: Τι θα κάνει η σημερινή Κυβέρνηση, με δεδομένο ότι τα δίκτυα αυτά εμείς τα είχαμε προεντάξει στο πακέτο Γιούνκερ, για να χρηματοδοτηθούν και από ευρωπαϊκά κονδύλια; Η Κυβέρνηση έχει υποχρέωση να απολογηθεί, όχι εμείς.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Όλα πάνε καλά στη χώρα. Με αλληπάλληλους θριάμβους η χώρα έφτασε εδώ που έφτασε!

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Κύριε Καραναστάση, δεν θα δώσουμε συνέχεια. Θα κάνουμε πινγκ-πονγκ με τον κ. Μανιάτη;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, εσείς προεδρεύετε. Δεν χρειάζεται να σχολιάζετε τους συναδέλφους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Είναι γενική η παρατήρησή μου. Δεν σχολίασα εσάς.

ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, ο κ. Μανιάτης θα πρέπει να απαντήσει σε αυτούς που κατασκεύασαν εγκαταστάσεις από το 2004 και μετά εγκαταστάσεις στις κατοικίες τους, γιατί διαφορετικά δεν μπορούσαν να πάρουν οικοδομική άδεια, άρα ρεύμα, πώς θα δικαιολογηθούν όταν πλήρωσαν 4.000 και 5.000 ευρώ για το κάθε διαμέρισμα και αυτή τη στιγμή είναι απαξιωμένα πλήρως.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ο κύριος Υπουργός έχει τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να αναφερθώ σε δύο τυπικά θέματα, θα τα αναπτύξω και μετά θα προχωρήσω. Το πρώτο είναι ότι γίνεται αποδεκτή η τροπολογία, εάν και το είπαμε, και το δεύτερο είναι ότι στο άρθρο 18 παράγραφος 1 στοιχείο ε επαναλαμβάνω ορθώς τον αριθμό της ΚΥΑ, που είναι Φ2/1617/2010/Β1980, γιατί είχε γίνει ένα λάθος. Είναι τυπικό αυτό το θέμα.

Αξιότιμοι συνάδελφοι, είναι πραγματικά σπάνιο να υπάρχει τέτοια συνεργασία και προσπάθεια βελτίωσης ενός σχεδίου νόμου σε κοινοβουλευτικές διαδικασίες. Γι' αυτό οφείλω να ευχαριστήσω και να συγχαρώ όλους τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους, την Αξιοματική Αντιπολίτευση, τους εισηγητές και τους αγορητές και των υπόλοιπων κομμάτων. Προφανώς εκτός από το σχέδιο νόμου και τα πρόσωπα και οι προσωπικότητες παίζουν τον δικό τους ρόλο, όταν έχουμε τέτοιες διαδικασίες.

Δόθηκε η ευκαιρία να συζητηθούν και άλλα θέματα. Κάποια απαντήθηκαν και κάποια θα απαντηθούν τώρα.

Κύριε Κεφαλογιάννη, έχουν γίνει έξι συνεδριάσεις της Επιτροπής Αναδιάρθρωσης των Αστικών Συγκοινωνιών. Έχουν βγει τρία περίσματα. Και η αναδιάρθρωση προχωράει, αλλά προχωράει σε άλλη λογική, σε άλλη κατεύθυνση από αυτή που είχατε σχεδιάσει εσείς και ο τότε πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΑΣΑ. Βρήκαμε το σχέδιο που πρότεινε στους θεσμούς για την αναδιάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών.

Δηλαδή, δεν θα υπάρχουν κεφαλαιοκυνηγοί, δεν θα υπάρχει και θα συνεχιστεί η λογική αποδιοργάνωσης των τριών εταιρειών αστικών συγκοινωνιών. Δεν θα υπάρχουν δανεικοί εξωτερικοί εργαζόμενοι, όπως είναι οι οδηγοί, οι ελεγκτές και οι υπόλοιποι κρίσιμες ειδικότητες. Δεν θα υπάρχουν υποχρεωτικές αποσπάσεις από τις εταιρείες, γιατί έχουμε μεγάλα κενά στις κρίσιμες ειδικότητες. Και, τελικά, δεν θα υπάρχουν –για να το πούμε με δυο λόγια– ιδιωτικοποιήσεις των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας, αυτό δηλαδή που με συνέπεια πηγαίνατε να εφαρμόσατε εσείς και οι κυβερνήσεις στις οποίες μετείχατε.

Όσον αφορά το «Καπετανάκι» –πάμε σε άλλο θέμα– και το αίτημα που κατατέθηκε από τον κ. Κεγκερογλου, τον κ. Δανέλλη, τον κ. Συντυχάκη –γι' αυτό έχουν ενδιαφερθεί και ο Σωκράτης Βαρδάκης και οι υπόλοιποι Βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ του Νομού Ηρακλείου– απάντησε ο κ. Σταθάκης. Όποτε έχουμε μια αλλαγή στο θεσμικό πλαίσιο των δημόσιων έργων, των δημόσιων συμβάσεων, δυστυχώς, όλες οι υπηρεσίες δεν μπορούν να ανταποκριθούν.

Επομένως αυτό που θα κάνουμε είναι να βοηθήσουμε να συνδράμουν οι υπηρεσίες του Υπουργείου τις υπηρεσίες εκεί. Άμεσα θα επικοινωνήσω εγώ για να μπορέσει να ολοκληρωθεί η διαγωνιστική διαδικασία του έργου και θα βοηθήσω σε ό,τι άλλο χρειάζεται. Πάντως, θεσμική εμπλοκή ή κώλυμα δεν υπάρχει.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ισχύει το μεταβατικό διάστημα, έτσι;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Ισχύει, βεβαίως. Ισχύει μέχρι να εκδοθούν επίσημα από την ΕΑΑΔΗΣΥ τα πρότυπα τεύχη δημοπράτησης.

Τώρα θα ήθελα να πω δυο πράγματα, επειδή έγινε κριτική για το Ελληνικό. Η προηγούμενη κυβέρνηση έκανε έναν διαγωνισμό. Μέσα στον διαγωνισμό προβλεπόταν η μετακίνηση πολλών εγκαταστάσεων, του αμαξοστασίου, της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, κοινωνικών υποδομών, του Εργαστηρίου Μεταφορών και πολλών άλλων.

Τι είχε προβλέψει εκείνη η Κυβέρνηση που έκανε αυτόν τον διαγωνισμό για τη μεταφορά αυτών των εγκαταστάσεων; Απλώς να φύγουν; Είχε προβλέψει πού θα πάνε; Είχε προβλέψει το κό-

στος αυτών των μετεγκαταστάσεων; Είχε προβλέψει το κόστος που θα επιφέρει στο δημόσιο το να φύγουν αυτές οι εγκαταστάσεις και να πάνε κάπου αλλού; Όχι!

Το έχουμε ξανασυναντήσει αυτό ως πρακτική; Βεβαίως, το έχουμε ξανασυναντήσει. Το έχουμε ξανασυναντήσει και είχε εθιστεί το παλιό πολιτικό σύστημα στο να γίνεται ένας διαγωνισμός, να προβλέπονται μετεγκαταστάσεις, μετακινήσεις, απαλλοτριώσεις και αυτά να μετατίθενται στη φάση εκτέλεσης της σύμβασης, όχι πριν.

Είναι αυτό που ανατρέψαμε με τον νόμο, πλέον, των δημόσιων συμβάσεων, για να μην έρχεται πάλι το δημόσιο και να πληρώνει αποζημιώσεις χωρίς λόγο και να ζητούν οι ανάδοχοι και εγώ δεν ξέρω τι και το δημόσιο να είναι στη γωνιά για το ότι δεν είναι φερέγγυο στην εκτέλεση μιας σύμβασης. Μη μας ζητάτε και τα ρέστα σήμερα! Για όνομα του θεού!

Για να τεκμηριώσω, όμως, και την απάντηση που έδωσα, καταθέτω και το μνημόνιο συνεργασίας που προβλέπει ότι η μετεγκατάσταση του αμαξοστασίου θα γίνει τρεις ημέρες πριν τη μεταφορά των μετοχών της «ΕΛΛΗΝΙΚΟ Α.Ε.» στον μειοδότη, που σημαίνει πολύ μεγάλη διαδικασία. Εύχομαι ο επενδυτής να ξεπεράσει τα προβλήματα που έχει και να τρέξει τις διαδικασίες.

Καταθέτω το μνημόνιο συνεργασίας για να το δει ο κ. Μανιάτης και όποιος άλλος θέλει, για να δει ότι όταν λέμε εμείς κάτι είναι έτσι όπως το λέμε.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών κ. Χρήστος Σπίρτζης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Υπάρχει μια πρακτική –την έχω ακολουθήσει και εγώ αρκετές φορές– να μην απαντούμε σε ακραίες φωνές και μέσα στο Κοινοβούλιο και έξω. Αυτό το κάνουμε γιατί πραγματικά είναι τόσο στρεβλή η κριτική που γίνεται και λαϊκίστικη, που δεν αξίζει τον κόπο. Είναι όμως κατά τη γνώμη μου λάθος, γιατί, όταν δεν απαντάς δεν αναδεικνύεις μια ακραία και λαϊκίστικη κριτική σε τέτοια θέματα, αφήνεις ακραίες φωνές και δυνάμεις να αναπτύσσονται.

Ακούστηκε, λοιπόν, κριτική για κάποιον κ. Δελαγραμμάτικα. Το θέμα που θέτει είναι για τις βαλβίδες εξαερισμού, πιέσεως και υποπίεσεως. Είναι και η ειδικότητά μου, αλλά δεν είναι ο ρόλος μου να τοποθετηθώ επιστημονικά για το θέμα. Σας αναφέρω όμως το εξής: Έγινε μια καταγγελία από τον κ. Δελαγραμμάτικα. Έχει ξανακάνει καταγγελία σε υπαλλήλους, που είχαν εισηγηθεί αυτή την προδιαγραφή που είναι και μέσα στο σχέδιο νόμου για τις συγκεκριμένες βαλβίδες. Απαλλάχθηκαν οι υπάλληλοι.

Η προηγούμενη κυβέρνηση την έστειλε για γνωμάτευση στο Τεχνικό Επιμελητήριο και γνωμοδότησαν η Ειδική Επιστημονική Επιτροπή Μηχανολόγων Μηχανικών και η Ειδική Επιστημονική Επιτροπή Χημικών Μηχανικών και το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Τα όρια που έχουν τεθεί από την υπηρεσία και τα εισηγούμενα, τα έχουμε μέσα στο σχέδιο νόμου, τέθηκαν από διεθνή πρότυπα και διεθνείς προδιαγραφές και συντείνουν σε μεγαλύτερη ασφάλεια των εγκαταστάσεων από αυτή που προτείνει ο κ. Δελαγραμμάτικας. Θα τη διαβιβάσουμε ξανά και εμείς στο Τεχνικό Επιμελητήριο και στο Μετσόβιο για να την ξαναδούν. Θα καταθέσω όλη την αλληλογραφία και την καταγγελία του κ. Δελαγραμμάτικα με το ΤΕΕ και τους υπόλοιπους φορείς. Είναι πλούσια, πραγματικά είναι πλούσια.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών κ. Χρήστος Σπίρτζης καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέντα έγγραφο, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Ρωτήθηκαν και οι ομοσπονδίες των πρατηρίων υγρών καυσίμων. Ο κ. Ασμάτογλου μας είπε ότι διαφωνεί ένας πρατηριούχος συγκεκριμένος στους πεντέμισι χιλιάδες. Επομένως ελπίζω κάποια στιγμή να γίνεται ακόμη και από τις ακραίες φωνές του Κοινοβουλίου προσεκτικότερη κριτική, γιατί εκτίθενται ανεπανόρθωτα. Καλό όμως είναι να τα λέμε και εδώ, για να εκτίθενται ακόμη περισσότερα.

Σύντροφοι του ΚΚΕ, δεχτήκαμε κριτική για το άρθρο για τα επαγγελματικά δικαιώματα των μηχανικών. Η μέχρι σήμερα εμ-

πειρία μάς δείχνει ότι όπου δεν υπάρχει και δεν θεσμοθετείται ένα αξιόπιστο σύστημα και διαδικασίες απονομής πρόσβασης σε συγκεκριμένα επαγγελματικά πεδία, αυτό δηλαδή που γινόταν τόσα χρόνια στη χώρα μας, τότε όσοι το υπηρετούν αυτό υπηρετούν την αποσάθρωση, την αποδόμηση του συγκεκριμένου επαγγέλματος και γενικά των επιστημονικών επαγγελματιών. Αυτό γίνεται όλα αυτά τα χρόνια. Όταν δηλαδή δεν πάμε να κάνουμε εξορθολογισμό της νομοθεσίας μας, αυτό που υπηρετούμε είναι ο νεοφιλελευθερισμός στα επιστημονικά επαγγέλματα.

Έχουμε δύο μεγάλες σχολές στην Ευρώπη. Έχουμε το ευρωπαϊκό, το ηπειρωτικό –ας το χαρακτηρίσουμε έτσι- σύστημα, που έχει ακολουθήσει η Γαλλία, η Γερμανία, η Ιταλία, η Ισπανία, εμείς. Υπάρχει και το αγγλοσαξονικό σύστημα.

Δεν έχουμε κάποιον δογματισμό. Η χώρα μας, από τότε που ιδρύθηκε, ακολούθησε το πρώτο. Αν πάμε να εφαρμόσουμε το αγγλοσαξονικό σύστημα, αυτό σημαίνει ότι έχουμε άλλη ασφαλιστική δομή, άλλη δομή στις πιστοποιήσεις, άλλη δομή στον τρόπο που λειτουργεί και η κοινωνία μας και η αγορά μας. Αν πάμε, λοιπόν, να εφαρμόσουμε ένα από τα δύο συστήματα –εμείς πιστεύουμε στο ευρωπαϊκό σύστημα- αυτό σημαίνει ότι πρέπει να αλλάξουν πάρα πολλοί χώροι.

Αυτό που γινόταν μέχρι σήμερα ήταν να δανείζονται οι προηγούμενες κυβερνήσεις και να θεσμοθετούν σκόρπια νομοθετήματα που έπαιρναν ένα στοιχείο από το αγγλοσαξονικό σύστημα και ένα από το ευρωπαϊκό και να διαλύουν τα επιστημονικά επαγγέλματα.

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

Θεωρώ, λοιπόν, ότι με το άρθρο αυτό επιτέλους συνδέονται τα προγράμματα σπουδών, αλλά και το περίγραμμα σπουδών ενός τμήματος με την πρόσβαση που έχουν οι απόφοιτοι του στα επαγγελματικά πεδία. Είναι πολύ σημαντικό. Μάλιστα δεν γίνεται αυτό που εφαρμόζεται για τους αποφοίτους των ξένων πολυτεχνείων, για τους διπλωματούχους μηχανικούς, να μην εφαρμόζεται για τους δικούς μας αποφοίτους.

Άκουσα και άλλες τοποθετήσεις συναδέλφων. Αυτά δεν έχουν να κάνουν με το Υπουργείο Παιδείας, πρέπει να είναι ξεκάθαρο. Το Υπουργείο Παιδείας ιδρύει τα τμήματα είτε στα ΑΕΙ είτε στα ΤΕΙ, θέτει όχι τα επαγγελματικά δικαιώματα, όπως στρεβλά λένε, αλλά το επαγγελματικό περίγραμμα των αποφοίτων τους. Έρχονται στη συνέχεια τα παραγωγικά Υπουργεία που είναι υπεύθυνα και ορίζουν με προεδρικό διάταγμα τα επαγγελματικά δικαιώματά τους.

Για τα ΤΕΙ είναι δέσμευση ότι θα υπάρχει λύση, όχι στη λογική των παλαιοκομματικών Βουλευτών δεκαετιών, που συντηρούσαν μια δήθεν κόντρα μεταξύ διπλωματούχων και πτυχιούχων μηχανικών για να αναπαράγονται μηχανισμοί και να έχουν στήριξη στις εκλογές κάθε φορά από το πολιτικό σύστημα.

Δεν μπορούν να πληρώνουν οι απόφοιτοι των ΤΕΙ τα λάθη αυτά. Να μην κάνω αναφορά ονομάτων -κάποτε είχα κάνει- αυτών που αναπαρήγαγαν τη δήθεν κόντρα. Εκεί θα έχουμε συνεργασία και με όλες τις πτέρυγες της Βουλής. Με το Υπουργείο Παιδείας έχουμε συνεννοηθεί γι' αυτά τα πράγματα, ώστε να αναλάβουμε μια τέτοια πρωτοβουλία και να λυθεί αυτό το πρόβλημα μια και καλή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Σας ευχαριστούμε, κύριε Υπουργέ.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όχι, κύριε Πρόεδρε, δεν τελείωσα. Έχω να δώσω και άλλες απαντήσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Λάβετε υπ' όψιν σας το αίτημα του Τμήματος Περιβάλλοντος στη δυτική Ελλάδα. Περιμένουν και εκείνοι.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Και αυτό πρέπει να το δούμε.

Όσον αφορά τους ναυπηγούς μηχανολόγους -μηχανικούς υπάρχει ειδικότητα και μάλιστα ξεχωριστή, βασική ειδικότητα. Οι ναυπηγοί μηχανικοί είναι ειδικότητα και το δικό μας Πολυτεχνείο βγάζει ναυπηγούς μηχανολόγους. Άρα, είναι και ναυπηγοί και μηχανολόγοι, έχουν δύο ειδικότητες. Επίσης οι μηχανικοί ηλεκτρονικών υπολογιστών έχουν και αυτοί τη δική τους ειδικότητα, των

ηλεκτρονικών μηχανικών. Άρα, δεν υπάρχει θέμα.

Όσον αφορά την τροπολογία που κατατέθηκε, κύριε Συνυπουργέ, εμείς και εφαρμόζουμε και υπηρετούμε με συνέπεια οτιδήποτε για το οποίο δεσμευόμαστε. Επομένως, γίνεται αποδεκτή.

Όσον αφορά το παράπλευρο δίκτυο, με δική μου πρωτοβουλία έχει κλειστεί συνάντηση την Τρίτη μεταξύ της Ομοσπονδίας και των παραχωρησιούχων για να συζητηθεί το θέμα των διοδίων των βαρέων οχημάτων άνω των τρεισήμισι τόνων. Ο κλάδος των χειρσαίων μεταφορών έχει πληγεί, έχει ταλαιπωρηθεί πολύ από τις πολιτικές που έχουν εφαρμοστεί στο παρελθόν και πρέπει να στηριχθεί, όχι, όμως, με εκπώσεις σε θέματα απομείωσης της οδικής ασφάλειας, σε άλλα θέματα. Αυτό θα το κάνουμε.

Ολοκληρώνοντας, θα ήθελα να ευχαριστήσω ξανά για τη συνεργασία όλες τις πτέρυγες της Βουλής και να συνεχίσουμε για τη σύνταξη του εθνικού πλαισίου πολιτικής για τα εναλλακτικά καύσιμα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από τις πτέρυγες του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ)

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα για μισό λεπτό τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Τι θέλετε, κύριε Σαхинιδή;

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Να δώσω μια απάντηση στον κύριο Υπουργό επειδή αναφέρθηκε σε ακραίες φωνές.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Αναγνωρίσατε δηλαδή...

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Εσείς είστε ακραία φωνή; Εγώ για κεντρώο σας έχω...

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Εγώ κατέθεσα την καταγγελία, οπότε έχω το δικαίωμα να μιλήσω.

Κύριε Υπουργέ, προφανώς οι συνεργάτες σας σάς ενημερώνουν λάθος επειδή τυχαίνει πάντα όταν μιλάει κάποιος από την Χρυσή Αυγή –είτε εγώ είτε κάποιος άλλος- να απουσιάζετε από την Αίθουσα. Φροντίστε να ενημερώνεστε.

Αυτό που κατέθεσα στα Πρακτικά ως καταγγελία δεν είναι φωνή ούτε κάποιο πόρισμα της Χρυσής Αυγής. Ήταν μια καταγγελία και μάλιστα όταν ξεκίνησα να την αναφέρω, ρώτησα το Σώμα αν έχει έρθει και στα e-mail των υπολοίπων Βουλευτών. Δεν γνωρίζω τον κύριο ούτε είναι στη Χρυσή Αυγή. Απλά έκρινα σκόπιμο να την καταθέσω από την στιγμή που έγινε μια καταγγελία που έχει άμεση σχέση με θέματα ασφάλειας.

Οπότε, από πού κρίνετε εσείς ότι είναι ακραία φωνή;

Και μια μικρή επισήμανση να κάνω στον κ. Καραναστάση, επειδή ανέφερε ότι το παράπλευρο οδικό δίκτυο...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Δεν γίνεται έτσι τώρα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Αυτό θα πω απλά. Δεν είναι αντιπαράθεση.

Το παράπλευρο οδικό δίκτυο, κύριε Καραναστάση, έχει δημιουργηθεί για να αντέχει φορτηγά τρεισήμισι τόνων. Κάποτε ήταν εθνική οδός.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Ευχαριστούμε.

Ο συναδέλφος κ. Δημήτριος Γάκης και ο υποφαινόμενος Γεώργιος Βαρεμένος ζητούν άδεια ολιγοήμερης απουσίας στο εξωτερικό. Η Βουλή εγκρίνει;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Γεώργιος Βαρεμένος): Συνεπώς η Βουλή ενέκρινε τις ζητηθείσες άδειες.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Α' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΟΥΡΑΚΗΣ**)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί των άρθρων του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Ενσωμάτωση στην Ελληνική Νομοθεσία της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου...

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω να λάβω τον λόγο επί προσωπικού για κάτι που είπε ο κύριος Υπουργός. Μπορώ;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Τώρα έχουμε μπει σε διαδικασία ψηφοφορίας, αν δεν σας πειράζει.

ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ: Δεν πρόλαβα, ε; Δεν πειράζει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Κηρύσσεται, λοιπόν, περαιωμένη η συζήτηση επί των άρθρων 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 των Υποδομών Εναλλακτικών καυσίμων, απλοποίηση διαδικασίας, αδειοδότησης και άλλες διατάξεις πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας, και λοιπές διατάξεις».

Εισερχόμεστε στην ψήφιση των άρθρων. Η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 1 ως έχει;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το άρθρο 1 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 2 ως έχει;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το άρθρο 2 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 3 ως έχει;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το άρθρο 3 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 4, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το άρθρο 4 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 5 ως έχει;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το άρθρο 5 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 6 ως έχει;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το άρθρο 6 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 7 ως έχει;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Παρών.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το άρθρο 7 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 8 ως έχει;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το άρθρο 8 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 9 ως έχει;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το άρθρο 9 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 10 ως έχει;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Παρών.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το άρθρο 10 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 11 ως έχει;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Παρών.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το άρθρο 11 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 12 ως έχει;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Παρών.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το άρθρο 12 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Παρών.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το άρθρο 24 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 25, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Παρών.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Παρών.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το άρθρο 25 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 26 ως έχει;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Παρών.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Παρών.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το άρθρο 26 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 27 ως έχει;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Παρών.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το άρθρο 27 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 28 ως έχει;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το άρθρο 28 έγινε δεκτό ως έχει κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το άρθρο 29, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το άρθρο 29 έγινε δεκτό, όπως τροποποιήθηκε από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτή η τροπολογία με γενικό αριθμό 757 και ειδικό 1 ως έχει;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Όχι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Παρών.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 757 και ειδικό 1 έγινε δεκτή ως έχει κατά πλειοψηφία και εντάσσεται στο νομοσχέδιο ως ίδιο άρθρο.

Εισερχόμαστε στην ψήφιση του ακροτελεύτιου άρθρου.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το ακροτελεύτιο άρθρο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Το ακροτελεύτιο άρθρο έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία.

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» έγινε δεκτό επί της αρχής και επί των άρθρων.

Προχωρούμε στη ψήφιση του νομοσχεδίου και στο σύνολο

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο και στο σύνολο;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ: Ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ: Ναι.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ: Όχι.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ: Ναι.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Όχι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ: Ναι.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ: Ναι.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΕΓΑΛΟΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό και στο σύνολο κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το σχέδιο 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» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«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

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

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

Άρθρο 1

**Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής
(άρθρο 1 της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ)**

Οι διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου αποτελούν προσαρμογή στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Οκτωβρίου 2014, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στην Ένωση, προκειμένου να ελαχιστοποιηθεί η εξάρτηση από το πετρέλαιο και εν γένει από τα υγρά συμβατικά καύσιμα και να περιοριστούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις στον τομέα

των μεταφορών.

Με το παρόν Κεφάλαιο ορίζονται ελάχιστες προδιαγραφές για τη δημιουργία υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, περιλαμβανομένων των σημείων επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων και των σημείων ανεφοδιασμού φυσικού αερίου (LNG και CNG) και υδρογόνου. Τέλος, ορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές για την επαναφόρτιση, τα σημεία ανεφοδιασμού και προδιαγραφές για τον τρόπο με τον οποίο θα γίνεται η πληροφόρηση των χρηστών.

Άρθρο 2 **Ορισμοί** **(άρθρο 2 της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ)**

Για τους σκοπούς του Κεφαλαίου του παρόντος νόμου, νοούνται ως:

1. «εναλλακτικά καύσιμα»: τα καύσιμα ή οι πηγές ενέργειας που χρησιμεύουν, έστω και εν μέρει, ως υποκατάστατο για το ορυκτό πετρέλαιο στον ενεργειακό εφοδιασμό στις μεταφορές και που έχουν τη δυνατότητα να συμβάλουν στην απαλλαγή των μεταφορών από τις εκπομπές άνθρακα ενισχύοντας τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του εν λόγω τομέα. Σε αυτά περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων:

- η ηλεκτρική ενέργεια,
- το υδρογόνο,

- τα βιοκαύσιμα, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 σημείο θ' της Οδηγίας 2009/28/ΕΚ, που ενσωματώθηκε στο εθνικό δίκαιο με τη παρ. 1 του άρθρου 15 του ν. 4062/2012 (Α' 70), που αντικατέστησε την παρ. 16 του άρθρου 3 του ν. 3054/2002 (Α' 230) και εξειδικεύονται στην παρ. 8 του άρθρου 2 του ν. 3468/2006 (Α' 129),

- τα συνθετικά και παραφινικά καύσιμα,

- το φυσικό αέριο, συμπεριλαμβανομένου του βιομεθανίου, σε αέρια μορφή (συμπιεσμένο φυσικό αέριο - CNG) και σε υγροποιημένη μορφή (υγροποιημένο φυσικό αέριο - LNG) και,

- το υγροποιημένο πετρελαϊκό αέριο (υγραέριο - LPG),

2. «ηλεκτρικό όχημα (Η/Ο)»: μηχανοκίνητο όχημα εξοπλισμένο με σύστημα μετάδοσης της κίνησης το οποίο περιέχει τουλάχιστον μία μη περιφερειακή (εξωτερική, βοηθητική) ηλεκτρική μηχανή ως μετατροπέα ενέργειας με ηλεκτρικό επαναφορτιζόμενο σύστημα αποθήκευσης ενέργειας, το οποίο μπορεί να επαναφορτίζεται εξωτερικά,

3. «σημείο επαναφόρτισης»: διεπαφή ικανή να φορτίσει ένα ηλεκτρικό όχημα κάθε φορά ή να αντικαταστήσει την μπαταρία ενός ηλεκτρικού οχήματος κάθε φορά,

4. «σημείο επαναφόρτισης κανονικής ισχύος»: σημείο επαναφόρτισης που επιτρέπει τη μεταφορά ηλεκτρισμού σε ηλεκτρικό όχημα ισχύος έως και 22 kW, αποκλεισμένων των μηχανημάτων με ισχύ έως και 3,7 kW, τα οποία είναι εγκατεστημένα σε ιδιωτικές κατοικίες ή ο κύριος σκοπός τους δεν είναι να φορτίζουν ηλεκτρικά οχήματα και τα οποία δεν είναι δημοσίως προσβάσιμα,

5. «σημείο επαναφόρτισης υψηλής ισχύος»: σημείο επαναφόρτισης που επιτρέπει τη μεταφορά ηλεκτρισμού σε ηλεκτρικό όχημα ισχύος μεγαλύτερης των 22 kW,

6. «από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας»: η από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας μέσω τυποποιημένης διεπαφής σε ελλιμενισμένα θαλασσοπλοούντα πλοία ή πλωτά μέσα (πλοία, σκάφη κ.ά.) εσωτερικής (εντός ενδοχώρας) ναυσιπλοΐας,

7. «δημοσίως προσβάσιμο σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού»: σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που παρέχει εναλλακτικό καύσιμο με άνευ διακρίσεων πρόσβαση σε όλους τους χρήστες. Η άνευ διακρίσεων πρόσβαση μπορεί να περιλαμβάνει διάφορα μέσα για την ταυτοποίηση, τη χρήση και την πληρωμή,

8. «σημείο ανεφοδιασμού»: εγκατάσταση ανεφοδιασμού για την παροχή οποιουδήποτε καυσίμου, εξαιρουμένου του LNG, μέσω σταθερής ή κινητής εγκατάστασης,

9. «σημείο ανεφοδιασμού με LNG»: εγκατάσταση ανεφοδιασμού για την παροχή LNG, η οποία αποτελείται, είτε από σταθερή ή κινητή εγκατάσταση ή υπεράκτια εγκατάσταση ή από άλλα συστήματα.

Άρθρο 3 **Εθνικό πλαίσιο πολιτικής** **(άρθρο 3 της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ)**

1. Θεσπίζεται εθνικό πλαίσιο πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών και για την υλοποίηση των σχετικών υποδομών, που περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

- αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και της μελλοντικής ανάπτυξης της αγοράς σε ό,τι αφορά τα εναλλακτικά καύσιμα στον τομέα των μεταφορών, μεταξύ άλλων υπό το πρίσμα της πιθανής ταυτόχρονης και συνδυασμένης χρήσης τους, και της ανάπτυξης των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, λαμβανομένης υπόψη, εφόσον υπάρχει, της διασυννοριακής συνέχειας,
- εθνικούς σκοπούς και στόχους, δυνάμει του άρθρου 4 παράγραφοι 1, 3 και 5, του άρθρου 6 παράγραφοι 1, 2, 3 και 4 (α' έως δ') και του άρθρου 5 παράγραφος 1, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Οι εν λόγω εθνικοί σκοποί και στόχοι καθορίζονται και αναθεωρούνται βάσει της εκτίμησης της εθνικής, περιφερειακής και ευρωπαϊκής ζήτησης, διασφαλίζοντας παράλληλα τη συμμόρφωση προς τις ελάχιστες προδιαγραφές περί υποδομών που ορίζονται στον παρόντα νόμο,

- μέτρα που απαιτούνται για την εξασφάλιση της επίτευξης των εθνικών σκοπών και στόχων που προβλέπονται στο εθνικό πλαίσιο πολιτικής,

- μέτρα που μπορούν να προάγουν την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στις υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών,

- καθορισμός των αστικών/προαστιακών, άλλων πυκνοκατοικημένων περιοχών, καθώς και δικτύων, που, αναλόγως των αναγκών της αγοράς, εξοπλίζονται με δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης, σύμφωνα προς το άρθρο 4 παράγραφος 1,

- καθορισμός των αστικών/προαστιακών, άλλων πυκνοκατοικημένων περιοχών, καθώς και δικτύων, που, αναλόγως των αναγκών της αγοράς, εξοπλίζονται με σημεία ανεφοδιασμού με CNG, σύμφωνα προς το άρθρο 6 παράγραφος 4.γ του παρόντος νόμου,

- αξιολόγηση της ανάγκης εγκατάστασης σημείων ανεφοδιασμού με LNG σε λιμένες εκτός του κεντρικού δικτύου του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ),

- εξέταση της ανάγκης εγκατάστασης σε αερολιμένες σημεία ανεφοδιασμού ηλεκτρικού ρεύματος, προς χρήση από σταθμευμένα αεροσκάφη.

2. Στο εθνικό πλαίσιο πολιτικής της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες των διαφόρων μέσων μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων αυτών για τα οποία τα διαθέσιμα εναλλακτικά αντί των ορυκτών καυσίμων είναι περιορισμένα.

3. Ομοίως, στο εθνικό πλαίσιο πολιτικής της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, λαμβάνονται υπόψη, αναλόγως, οι ανάγκες των περιφερειακών και των τοπικών αρχών, καθώς και εκείνες των ενδιαφερόμενων φορέων.

4. Δύνανται να διενεργείται διαβούλευση, με άλλα κράτη - μέλη, ώστε να διασφαλίζεται ο καλύτερος δυνατός συντονισμός και η συνοχή των μέτρων που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων του παρόντος Κεφαλαίου.

5. Μέτρα που λαμβάνονται για τη στήριξη των υποδομών εναλλακτικών καυσίμων πρέπει να είναι σύμφωνα με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

6. Το εθνικό πλαίσιο πολιτικής της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, οφείλει να συμμορφώνεται προς την ισχύουσα νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως προς το περιβάλλον και την προστασία του κλίματος.

Άρθρο 4 **Εφοδιασμός με ηλεκτρική ενέργεια για μεταφορές** **(άρθρο 4 της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ)**

1. Στο εθνικό πλαίσιο πολιτικής της παραγράφου 1 του άρθρου 3 διασφαλίζεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 η ύπαρξη ικανού αριθμού σημείων επαναφόρτισης για το κοινό, προκειμένου

να εξασφαλιστεί ότι τα ηλεκτρικά οχήματα μπορούν να κυκλοφορούν τουλάχιστον σε αστικές/προαστιακές και σε άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές και, κατά περίπτωση, εντός προκαθορισμένων δικτύων. Ο αριθμός αυτών των σημείων επαναφόρτισης προσδιορίζεται λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τον αριθμό των ηλεκτρικών οχημάτων που εκτιμάται ότι θα είναι ταξινομημένα έως το τέλος του 2020, καθώς και τις βέλτιστες πρακτικές και συστάσεις που εκδίδει η Επιτροπή.

Επιπλέον, δύνανται να λαμβάνονται υπόψη ειδικές ανάγκες που αφορούν στην εγκατάσταση δημοσίων προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης σε σταθμούς δημόσιων μέσων μεταφοράς.

2. Στο εθνικό πλαίσιο πολιτικής της παραγράφου 1 του άρθρου 3, λαμβάνονται μέτρα που ενθαρρύνουν και διευκολύνουν την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης τα οποία δεν είναι δημοσίου προσβάσιμα.

3. Τα σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων κανονικής ισχύος, με εξαίρεση των ασύρματων ή επαγωγικών μονάδων, τα οποία θα αναπτυχθούν ή θα ανανεωθούν από τις 18 Νοεμβρίου 2017, πρέπει να πληρούν τουλάχιστον τις τεχνικές προδιαγραφές του Παραρτήματος II σημείο 1.1 και τις ειδικές απαιτήσεις ασφαλείας που ορίζονται κατά περίπτωση στην εθνική νομοθεσία, σύμφωνα με την υπ' αριθμ. Οικ. 51157/ΔΤΒΝ 1129/17-5-2016 κ.υ.α. (Β' 1425). Για τους σκοπούς του παρόντος δεν έχει εφαρμογή η υπ' αριθμ. 529/11.1.2000 υ.α. (Β' 67).

4. Τα σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων υψηλής ισχύος, με εξαίρεση των ασύρματων ή επαγωγικών μονάδων, τα οποία θα αναπτυχθούν ή θα ανανεωθούν από τις 18 Νοεμβρίου 2017, πρέπει να πληρούν τουλάχιστον τις τεχνικές προδιαγραφές του Παραρτήματος II σημείο 1.2.

5. Η ανάγκη παροχής ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς σε πλοία και πλωτά μέσα (πλοία, σκάφη κ.ά.), ελλιμενισμένα σε λιμένες θαλάσσιας και εσωτερικής ναυσιπλοΐας, αξιολογείται εντός του εθνικού πλαισίου πολιτικής της παραγράφου 1 του άρθρου 3 του παρόντος νόμου. 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.

6. Οι εγκαταστάσεις για την από ξηρά παροχή ηλεκτρικής ενέργειας των πλοίων που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίες θα κατασκευαστούν ή θα ανανεωθούν από τις 18 Νοεμβρίου 2017, πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές του Παραρτήματος II σημείο 1.7.

7. Για την επαναφόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων στα δημοσίου προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης χρησιμοποιούνται, εφόσον είναι τεχνικά και οικονομικά εφικτό, ευφυή συστήματα μέτρησης, όπως ορίζονται στο άρθρο 3 του ν. 4342/2015 (Α' 143), και σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παραγράφου 2 του άρθρου 11 του εν λόγω νόμου.

8. Όσοι από τους διαχειριστές δημοσίων προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης (Φορείς Εκμετάλλευσης Υποδομών Φόρτισης Η/Ο), είναι «Επιλέγοντες Πελάτες», όπως αυτοί ορίζονται στις διατάξεις του άρθρου 137 του ν. 4001/2011 (Α' 179), είναι ελεύθεροι να αγοράζουν ηλεκτρική ενέργεια από οποιονδήποτε προμηθευτή ηλεκτρικής ενέργειας της Ένωσης, που κατέχει άδεια προμήθειας κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 134 του ν. 4001/2011, όπως αυτό τροποποιήθηκε και ισχύει, με την επιφύλαξη συμφωνίας του προμηθευτή. «Μη Επιλέγοντες Πελάτες» μπορούν να είναι διαχειριστές δημοσίων προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης με τον προμηθευτή που ορίζεται στις διατάξεις του άρθρου 134 του ν. 4001/2011. Οι διαχειριστές σημείων επαναφόρτισης έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν υπηρεσίες επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στους πελάτες βάσει συμβολαίου, μεταξύ άλλων, και εξ ονόματος και για λογαριασμό παρόχων άλλων υπηρεσιών.

9. Όλα τα δημοσίου προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης παρέχουν τη δυνατότητα επί τούτω (ad hoc) χρέωσης για τους χρήστες ηλεκτρικών οχημάτων, χωρίς την υποχρέωση σύναψης συμβολαίου με τον οικείο προμηθευτή ή διαχειριστή ηλεκτρικής ενέργειας.

Άρθρο 5

Εφοδιασμός με υδρογόνο για οδικές μεταφορές (άρθρο 5 της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ)

1. Στο εθνικό πλαίσιο πολιτικής της παραγράφου 1 του άρθρου 3 δύνανται να περιλαμβάνονται και να καθορίζονται δημοσίου προσβάσιμα σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο. Στην περίπτωση αυτή, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 πρέπει να είναι διαθέσιμος ικανός αριθμός τέτοιων σημείων ανεφοδιασμού, προκειμένου να διασφαλίζεται η κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων που κινούνται με υδρογόνο, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων κυψελών καυσίμων, εντός προκαθορισμένων δικτύων, συμπεριλαμβανομένων και των διασυνωριακών συνδέσεων όπου ενδείκνυται.

2. Τα δημοσίου προσβάσιμα σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο που θα αναπτυχθούν ή θα ανανεωθούν από τις 18 Νοεμβρίου 2017, πρέπει να πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές του Παραρτήματος II σημείο 2.

Άρθρο 6

Εφοδιασμός με φυσικό αέριο για τις μεταφορές (άρθρο 6 της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ)

1. Στο εθνικό πλαίσιο πολιτικής της παραγράφου 1 του άρθρου 3 διασφαλίζεται ότι, υπάρχει ικανός αριθμός σημείων ανεφοδιασμού με LNG σε θαλάσσιους λιμένες προκειμένου να καθίσταται δυνατή η κυκλοφορία πλωτών μέσων (πλοία, σκάφη κ.ά.) εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή πλοίων θαλάσσιας ναυσιπλοΐας, που κινούνται με LNG σε ολόκληρο το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025. Όπου απαιτείται, αναπτύσσεται συνεργασία με γειτονικά κράτη - μέλη για την εξασφάλιση επαρκούς κάλυψης του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ.

2. Στο εθνικό πλαίσιο πολιτικής της παραγράφου 1 του άρθρου 3 διασφαλίζεται ότι, υπάρχει ικανός αριθμός σημείων ανεφοδιασμού με LNG σε εσωτερικούς λιμένες προκειμένου να καθίσταται δυνατή η κυκλοφορία πλωτών μέσων (πλοία, σκάφη κ.ά.) εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή πλοίων θαλάσσιας ναυσιπλοΐας που κινούνται με LNG σε ολόκληρο το κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030. Όπου απαιτείται, αναπτύσσεται συνεργασία με γειτονικά κράτη-μέλη για την εξασφάλιση επαρκούς κάλυψης του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ.

3. Για την παροχή πρόσβασης στα σημεία ανεφοδιασμού με LNG που αναφέρονται παραπάνω στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου, λαμβάνονται επίσης υπόψη οι τρέχουσες ανάγκες της αγοράς.

4. Στο εθνικό πλαίσιο πολιτικής της παραγράφου 1 του άρθρου 3 διασφαλίζεται:

α) ότι υπάρχει ικανός αριθμός σημείων ανεφοδιασμού με υδροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) για το κοινό, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, τουλάχιστον στο υφιστάμενο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι τα βαρέα επαγγελματικά μηχανοκίνητα οχήματα που λειτουργούν με LNG μπορούν να κυκλοφορούν παντού, εφόσον υπάρχει σχετική ζήτηση και το κόστος δεν είναι δυσανάλογο προς τα οφέλη, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών οφελών,

β) επαρκές σύστημα διανομής και τροφοδοσίας LNG, συμπεριλαμβανομένων και εγκαταστάσεων φόρτωσης βυτιοφόρων οχημάτων που προμηθεύουν τα σημεία ανεφοδιασμού των παραγράφων 1, 2 και 4.α του παρόντος άρθρου. Κατά παρέκκλιση δύνανται να σχηματίζονται συμπράξεις με γειτονικά κράτη - μέλη, με σκοπό την υλοποίηση της παρούσας απαίτησης, οι οποίες εντάσσονται στις υποχρεώσεις υποβολής σχετικών εκθέσεων του παρόντος νόμου,

γ) ότι έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 υπάρχει ικανός αριθμός σημείων ανεφοδιασμού με CNG για το κοινό προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι, κατ' εφαρμογή της έκτης περίπτωσης της παραγράφου 1 του άρθρου 3, τα μηχανοκίνητα οχήματα που χρησιμοποιούν CNG μπορούν να κυκλοφορήσουν σε αστικές/προαστιακές και σε άλλες πυκνοκατοικημένες περιοχές,

δ) ότι έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025 υπάρχει ικανός αριθμός σημείων ανεφοδιασμού με CNG για το κοινό, τουλάχιστον στο υφιστάμενο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ, προκειμένου να εξασφαλίζεται

ότι τα βαρέα επαγγελματικά μηχανοκίνητα οχήματα που λειτουργούν με CNG μπορούν να κυκλοφορούν παντού,

ε) ότι τα σημεία ανεφοδιασμού μηχανοκίνητων οχημάτων με CNG τα οποία θα αναπτυχθούν ή θα ανανεωθούν από τις 18 Νοεμβρίου 2017, πρέπει να πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές του Παραρτήματος II σημείο 3.4. του άρθρου 9.

Άρθρο 7

Ενημέρωση των χρηστών (άρθρο 7 της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ)

1. Με την επιφύλαξη του ν. 4062/2012 (Α' 70), τα Υπουργεία Υποδομών και Μεταφορών και Οικονομίας και Ανάπτυξης, διασφαλίζουν ότι διατίθενται σχετικές, συνεπείς και σαφείς πληροφορίες όσον αφορά τα μηχανοκίνητα οχήματα τα οποία τροφοδοτούνται συστηματικά με μεμονωμένα καύσιμα που διατίθενται στην αγορά ή ανεφοδιάζονται σε σημεία ανεφοδιασμού. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να περιέχονται στα εγχειρίδια των μηχανοκίνητων οχημάτων, στα σημεία ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης, στα μηχανοκίνητα οχήματα και σε αντιπροσωπεύει μηχανοκίνητων οχημάτων στην επικράτεια. Η απαίτηση αυτή ισχύει για τα μηχανοκίνητα οχήματα και τα εγχειρίδια μηχανοκίνητων οχημάτων που διατίθενται στην αγορά μετά από τις 18 Νοεμβρίου 2016.

2. Η παροχή πληροφοριών της παραγράφου 1 βασίζεται στις διατάξεις επισήμανσης (πιστοποίησης) που αφορούν στη συμμόρφωση των καυσίμων με τα ευρωπαϊκά πρότυπα ή/και τα εθνικά πρότυπα του Εθνικού Οργανισμού Τυποποίησης (ΕΣΥΠ/ΕΛΟΤ), τα οποία καθορίζουν τις τεχνικές προδιαγραφές των καυσίμων. Όταν τα πρότυπα αυτά αναφέρονται σε γραφική μορφή, περιλαμβανομένου χρωματικού κώδικα οχήματα, η γραφική μορφή πρέπει να είναι απλή, εύκολα κατανοητή και ευδιάκριτη:

α) στις αντίστοιχες αντλίες και στα ακροφύσιά τους, σε όλα τα σημεία ανεφοδιασμού, από την ημερομηνία που τα καύσιμα τίθενται στην αγορά,

β) επάνω ή πολύ κοντά σε όλα τα καπάκια δεξαμενών καυσίμων όλων των μηχανοκίνητων οχημάτων που είναι συμβατά και συνιστάται η χρήση τους με τα εν λόγω καύσιμα, καθώς και στα εγχειρίδια των μηχανοκίνητων οχημάτων, όταν τα εν λόγω μηχανοκίνητα οχήματα τίθενται στην αγορά μετά τις 18 Νοεμβρίου 2016.

3. Ειδικότερα, για το φυσικό αέριο και το υδρογόνο, εφόσον απαιτείται η αναγραφή των τιμών τους στα πρατήρια, αναγράφεται ενημερωτικά και η σύγκριση των σχετικών τιμών τους, αναγόμενες στην ίδια μετρική μονάδα. Η αναγραφή αυτής της πληροφορίας δεν πρέπει να παραπλανά και να δημιουργεί σύγχυση στον χρήστη.

4. Εάν αναπροσαρμόζονται οι διατάξεις επισήμανσης των αντίστοιχων ευρωπαϊκών προτύπων ή εθνικών προτύπων του Εθνικού Οργανισμού Τυποποίησης (ΕΣΥΠ/ΕΛΟΤ), σε περίπτωση που εκδίδονται εκτελεστικές πράξεις σχετικά με την επισήμανση ή αναπτύσσονται νέα ευρωπαϊκά ή εθνικά πρότυπα του Εθνικού Οργανισμού Τυποποίησης (ΕΣΥΠ/ΕΛΟΤ) για εναλλακτικά καύσιμα, δύνανται οι αντίστοιχες απαιτήσεις επισήμανσης να εφαρμόζονται σε όλα τα σημεία ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης και στα μηχανοκίνητα οχήματα που ταξινομούνται στην επικράτεια εικοσιτέσσερις (24) μήνες μετά την αντίστοιχη επικαιροποίηση ή έκδοσή τους.

5. Στην περίπτωση που είναι διαθέσιμα τα δεδομένα της γεωγραφικής τοποθεσίας των δημοσίως προσβάσιμων σημείων ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης με εναλλακτικά καύσιμα του παρόντος Κεφαλαίου, διατίθενται δημόσια και χωρίς διακρίσεις σε όλους τους χρήστες. Όσον αφορά τα δεδομένα για τα σημεία επαναφόρτισης, στην περίπτωση που είναι διαθέσιμα, δύνανται να περιλαμβάνουν πληροφορίες ως προς την τρέχουσα αλλά και προηγούμενων περιόδων προσβασιμότητα, καθώς και για την επαναφόρτιση σε τρέχοντα χρόνο.

Άρθρο 8

Υποβολή εκθέσεων και επανεξέταση (άρθρο 10 της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ)

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών υποβάλλει στην Επιτροπή έκθεση σχετικά με την εφαρμογή του εθνικού πλαισίου πολιτικής έως τις 18 Νοεμβρίου 2019 και ανά τριετία στη συνέχεια, η οποία συντάσσεται σε συνεργασία με τα Υπουργεία Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Οικονομικών, Οικονομίας και Ανάπτυξης και Τουρισμού. Στις εκθέσεις αυτές περιλαμβάνονται οι πληροφορίες που παρατίθενται στο Παράρτημα Ι και, εφόσον συντρέχει περίπτωση, αναλύεται το επίπεδο υλοποίησης των εθνικών σκοπών και στόχων που αναφέρονται στο εθνικό πλαίσιο πολιτικής της παραγράφου 1 του άρθρου 3.

Με τον παρόντα νόμο θεσπίζεται το εθνικό πλαίσιο πολιτικής του άρθρου 3, ενώ με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Εσωτερικών, Εξωτερικών, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Τουρισμού, Οικονομικών, Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, καθορίζονται και εξειδικεύονται οι απαιτούμενες λεπτομέρειες εφαρμογής και τεχνικές προδιαγραφές του εν λόγω εθνικού πλαισίου πολιτικής, για την ανάπτυξη της αγοράς υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών και για την υλοποίηση των σχετικών υποδομών.

Άρθρο 9

Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του παρόντος τα Παραρτήματα Ι και ΙΙ της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ, τα οποία έχουν ως εξής:

Άρθρο 10

Τροποποίηση της παρ. 7 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012 (Α' 82)

Η παρ. 7 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012 (Α' 82), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 15 του ν. 4233/2014 (Α' 22), αντικαθίσταται ως εξής:

«7. (α) Ο όρος «Πρατήρια Παροχής Καυσίμων και Ενέργειας» περιλαμβάνει τα αμιγή ή μικτά πρατήρια υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) ή/και φυσικού αερίου, υγροποιημένου (LNG) και συμπιεσμένου/πεπιεσμένου (CNG), υπό οποιονδήποτε συνδυασμό αυτών. Τα πρατήρια αυτά μπορεί να διαθέτουν σε διερχόμενα τροχήφορα οχήματα, πλέον των παραπάνω καυσίμων, αυτοοσία βιοκαύσιμο (όπως βιοαιθανόλη και βιοντήζελ), ηλεκτρική ενέργεια και υδρογόνο, καθώς και λοιπούς εναλλακτικούς τύπους καυσίμων, σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 2 της 2014/94/ΕΕ Οδηγίας.

(β) Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Εσωτερικών, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Τουρισμού και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι τεχνικές προδιαγραφές για την εγκατάσταση συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων (σημεία επαναφόρτισης), στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση «Πρατήρια Παροχής Καυσίμων και Ενέργειας», στους υφιστάμενους ή υπό αδειοδότηση χώρους στάσης και στάθμευσης εντός λιμενικής ζώνης ή/και εντός τουριστικών λιμένων (μαρίνες), στους υφιστάμενους ή υπό αδειοδότηση στεγασμένους και υπαίθριους σταθμούς αυτοκινήτων, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 455/1976 (Α' 169), στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 78/1988, στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση δημόσια ή ιδιωτικά Κ.Τ.Ε.Ο., σε δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης κατά μήκος του αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου, σε χώρους στάθμευσης δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων, καθώς επίσης και σε θερματικούς σταθμούς ή σε σταθμούς μετεπιβίβα-

σης μέσων μαζικής μεταφοράς επιβατών. Οι τεχνικές προδιαγραφές των σημείων επαναφόρτισης πληρούν κατ' ελάχιστον τις απαιτήσεις του Παραρτήματος II της 2014/94/ΕΕ Οδηγίας.

(γ) Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι τεχνικές προδιαγραφές για την εγκατάσταση διατάξεων παροχής (σημεία ανεφοδιασμού) καυσίμων σε τροχοφόρα οχήματα, για κάθε κατηγορία εναλλακτικών καυσίμων, εκτός ηλεκτρικής ενέργειας, του άρθρου 2 της 2014/94/ΕΕ Οδηγίας, στα υφιστάμενα ή υπό αδειοδότηση «Πρατήρια Παροχής Καυσίμων και Ενέργειας». Οι τεχνικές προδιαγραφές των σημείων ανεφοδιασμού πληρούν κατ' ελάχιστον τις απαιτήσεις του Παραρτήματος II της 2014/94/ΕΕ Οδηγίας.»

Άρθρο 11

Τροποποίηση του άρθρου 12 του ν. 3710/2008 (Α' 216)

1. Ο τίτλος του άρθρου 12 του ν. 3710/2008 (Α' 216) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 12

Παροχή Ηλεκτρικής Ενέργειας από Ξηράς και Σημεία Ανεφοδιασμού Καυσίμων, για πλωτά μέσα, καθώς και σταθμοί αυτοκινήτων εντός λιμενικής ζώνης και τουριστικών λιμένων (μαρίνες)».

2. Η παρ. 1 του άρθρου 12 του ν. 3710/2008 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Τουρισμού, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας, εντός της λιμενικής ζώνης και σε τουριστικούς λιμένες (μαρίνες):

α) χώρων στάσης και στάθμευσης αυτοκινήτων και

β) πρατηρίων (σημείων ανεφοδιασμού) υγρών καυσίμων, υγραερίου και φυσικού αερίου (LNG), υπό οποιονδήποτε συνδυασμό αυτών, καθώς και από ξηράς παροχή ηλεκτρικής ενέργειας, για την αποκλειστική διάθεση καυσίμων σε πλωτά μέσα (πλοία, σκάφη κ.τ.λ.).

Οι αρμόδιες Υπηρεσίες για την έκδοση των ανωτέρω αδειών ίδρυσης και λειτουργίας είναι οι Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων των Περιφερειών της Χώρας.»

Άρθρο 12

Τροποποίηση του άρθρου 9 του ν. 3710/2008 (Α' 216)

Ρυθμίσεις προώθησης των σχετικών με τα εναλλακτικά καύσιμα δραστηριοτήτων των συνεργείων οχημάτων

Στο άρθρο 9 του ν. 3710/2008 (Α' 216) προστίθενται νέες παράγραφοι 5, 6 και 7, ως εξής:

«5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομίας και Ανάπτυξης και Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων καθορίζονται ο χρόνος εκπαίδευσης, το περιεχόμενο, η διδακτέα ύλη, η εκπαιδευτική δομή και η κατάλληλη πιστοποίησή της, η διαδικασία, οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την επέκταση του αντικειμένου της άδειας άσκησης επαγγέλματος και της βεβαίωσης έναρξης άσκησης επαγγέλματος των τεχνιτών αερίων καυσίμων του π.δ. 66/2010 (Α' 117), προκειμένου οι εν λόγω τεχνίτες να δύνανται να αναλαμβάνουν και την τοποθέτηση, συντήρηση και επισκευή εξαρτημάτων τροφοδοσίας και λειτουργίας κινητήρων αυτοκινήτων με υδροποιημένο φυσικό αέριο (LNG).

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Οικονομίας και Ανάπτυξης καθορίζονται: α) οι όροι και οι προϋποθέσεις, β) ο χώρος, η εσωτερική διάταξη, ο μηχανολογικός εξοπλισμός, ο αριθμός και το είδος των εγκατεστημένων μηχανημάτων και οργάνων και γ) οι απαγορευτικές γεωτνιάσεις και οι αποστάσεις ασφαλείας της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του π.δ. 78/1988, όπως ισχύει, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την επέκταση του αντικειμένου

εργασιών της άδειας λειτουργίας ή της βεβαίωσης νόμιμης λειτουργίας του συνεργείου αερίων καυσίμων της υπ' αριθμ. Οικ. 41871/3068/31.8.2010 υ.α. (Β' 1519), προκειμένου τα εν λόγω συνεργεία να δύνανται να αναλαμβάνουν τοποθετήσεις, επισκευές και συντηρήσεις εξαρτημάτων τροφοδοσίας και λειτουργίας κινητήρων αυτοκινήτων με υδροποιημένο φυσικό αέριο (LNG).

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομίας και Ανάπτυξης και Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων καθορίζονται ο χρόνος εκπαίδευσης, το περιεχόμενο, η διδακτέα ύλη, η εκπαιδευτική δομή και η κατάλληλη πιστοποίησή της, η διαδικασία, οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την επέκταση του αντικειμένου της άδειας άσκησης επαγγέλματος και της βεβαίωσης έναρξης άσκησης επαγγέλματος των τεχνιτών που αναφέρονται στις περιπτώσεις α' (μηχανοτεχνίτης) και β' (ηλεκτροτεχνίτης) της παρ. 2 του άρθρου 2 και στις περιπτώσεις α' (διπλώματούχος μηχανικός αυτοκινήτων) και β' (τεχνολόγος μηχανικός αυτοκινήτων) της παρ. 4 του άρθρου 4 του ν. 1575/1985, προκειμένου οι τεχνίτες των παραγράφων αυτών να δύνανται να αναλαμβάνουν τη συντήρηση και επισκευή ηλεκτρικών οχημάτων.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Οικονομίας και Ανάπτυξης καθορίζονται: α) οι όροι και οι προϋποθέσεις, β) ο χώρος, η εσωτερική διάταξη, ο μηχανολογικός εξοπλισμός, ο αριθμός και το είδος των εγκατεστημένων μηχανημάτων και οργάνων και γ) οι απαγορευτικές γεωτνιάσεις και οι αποστάσεις ασφαλείας της παρ. 2 του άρθρου 1 του π.δ. 78/1988 (Α' 34), καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια, για την επέκταση του αντικειμένου εργασιών των συνεργείων των παραγράφων 1 και 2 του άρθρου 13 του π.δ. 78/1988, προκειμένου τα εν λόγω συνεργεία να δύνανται να αναλαμβάνουν επισκευές και συντηρήσεις ηλεκτρικών οχημάτων.

7. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομίας και Ανάπτυξης και Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων καθορίζονται τα προσόντα και η διαδικασία για την απόκτηση της βεβαίωσης έναρξης άσκησης επαγγέλματος του τεχνίτη επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων που κινούνται με υδρογόνο, βιοκαύσιμα και συνθετικά και παραφινικά καύσιμα, όπως αυτά αναφέρονται στο άρθρο 2 του παρόντος νόμου.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Οικονομίας και Ανάπτυξης καθορίζονται: α) οι όροι και οι προϋποθέσεις, β) ο χώρος, η εσωτερική διάταξη, ο μηχανολογικός εξοπλισμός, ο αριθμός και το είδος των εγκατεστημένων μηχανημάτων και οργάνων και γ) οι απαγορευτικές γεωτνιάσεις και οι αποστάσεις ασφαλείας της παρ. 2 του άρθρου 1 του π.δ. 78/1988, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την έκδοση βεβαίωσης νόμιμης λειτουργίας συνεργείου επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων που κινούνται με υδρογόνο, βιοκαύσιμα και συνθετικά και παραφινικά καύσιμα, όπως αυτά αναφέρονται στο άρθρο 2 του παρόντος νόμου.»

Άρθρο 13

Οι παραχωρήσεις της χρήσης χώρων της Ζώνης Λιμένα για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων της παραγράφου 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 νόμων 2971/2001 (Α' 285) και 4150/2013 (Α' 102), όπως ισχύουν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΑΠΛΟΠΟΙΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΔΕΙΟΔΟΤΗΣΗΣ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΥΓΡΩΝ ΚΑΥΣΙΜΩΝ, ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΑΜΙΓΩΣ ΥΓΡΑΕΡΙΟΥ ΚΑΙ ΜΙΚΤΩΝ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ

Άρθρο 14

Διαδικασία χορήγησης άδειας ίδρυσης πρατηρίου υγρών καυσίμων

Το άρθρο 17 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303) και το άρθρο 17 του β.δ. 465/1970 (Α' 150) αντικαθίστανται ως εξής:

«1. Για τη χορήγηση της άδειας ίδρυσης πρατηρίου υγρών καυσίμων υποβάλλονται στην αδειοδοτούσα αρχή στην ελληνική γλώσσα ή επισήμως μεταφρασμένα σε αυτήν, τα εξής:

α) Αίτηση φυσικού ή νομικού προσώπου. Στην περίπτωση που ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, την αίτηση μαζί με τα κατά περίπτωση νομιμοποιητικά έγγραφα υποβάλλει ο νόμιμος εκπρόσωπός του.

β) Τοπογραφικό σχεδιάγραμμα της περιοχής σε τέσσερα (4) αντίγραφα, υπογεγραμμένο από τον αρμόδιο μηχανικό, σε κλίμακα ένα προς διακόσια (1:200) ή ένα προς πεντακόσια (1:500) και σε ακτίνα τριάντα (30) μέτρων από τα όρια του οικοπέδου ή γηπέδου, οι συντεταγμένες του οποίου θα είναι εξαρτημένες από το Κρατικό Δίκτυο (ΕΓΣΑ 87). Στο σχεδιάγραμμα σημειώνονται το οικόπεδο ή γήπεδο του πρατηρίου, οι διαστάσεις των πλευρών του, η οικοδομική γραμμή και η ρυμοτομική γραμμή μόνο για το οικόπεδο του πρατηρίου ή η γραμμή δόμησης και το όριο απαλλοτρίωσης μόνο για το γήπεδο, η θέση του κτιρίου, των δεξαμενών, των αντλιών καυσίμων των εξαερώσεων των δεξαμενών, τα πλάτη των οδών (πεζοδρομίων, οδοστρωμάτων και διαχωριστικών νησίδων), καθώς και οι κατευθύνσεις των λωρίδων κυκλοφορίας μπροστά από το πρατήριο. Σημειώνονται επίσης, τα είδη των γειτονικών κτισμάτων και των εγκαταστάσεων και στοιχεία των άρθρων 5 και 6 του παρόντος. Επί του τοπογραφικού βεβαιώνεται ότι δεν υφίστανται ορατοί αρχαιολογικοί χώροι, το περίγραμμα των οποίων απέχει απόσταση μικρότερη των 100 μ. από το ιδρυόμενο πρατήριο υγρών καυσίμων. Σε περίπτωση ύπαρξης ορατών αρχαιολογικών χώρων, στο τοπογραφικό αποτυπώνονται τα ακίνητα (οικόπεδα ή γήπεδα) και τα κτίρια που χωροθετούνται εντός ακτίνας εκατό (100) μέτρων. Η χορήγηση άδειας ίδρυσης πρατηρίου υγρών καυσίμων δύναται να επιτραπεί και σε απόσταση μικρότερη των εκατό (100) μέτρων, υπό την προϋπόθεση χορήγησης σχετικής έγκρισης από την Αρχαιολογική Υπηρεσία.

γ) Υπεύθυνη Δήλωση του αιτούντος σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 1599/1986. Ειδικότερα:

γα) Στην περίπτωση που ο αιτών είναι φυσικό πρόσωπο, δηλώνει υπεύθυνα ότι:

i) κατά την τελευταία οκταετία δεν καταδικάστηκε τελεσίδικα για νοθεία καυσίμων και δεν καταδικάστηκε πρωτόδικα για λαθρεμπορία καυσίμων, με την επιφύλαξη των διατάξεων του ν. 4177/2013 (Α' 183), όπως ισχύει,

ii) έχει το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του οικοπέδου ή γηπέδου για την ίδρυση πρατηρίου υγρών καυσίμων.

γβ) Στην περίπτωση που ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, ο νόμιμος εκπρόσωπός του δηλώνει υπεύθυνα ότι:

i) κατά την τελευταία οκταετία, ο ίδιος δεν καταδικάστηκε τελεσίδικα και το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί δεν κηρύχθηκε τελεσίδικα αστικώς συνυπεύθυνο για νοθεία καυσίμων, ο ίδιος δεν καταδικάστηκε πρωτόδικα και το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί δεν κηρύχθηκε πρωτόδικα αστικώς συνυπεύθυνο για λαθρεμπορία καυσίμων, με την επιφύλαξη των διατάξεων του ν. 4177/2013 (Α' 183), όπως ισχύει,

ii) το νομικό πρόσωπο έχει το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του οικοπέδου ή γηπέδου για την ίδρυση πρατηρίου υγρών καυσίμων.

δ) Υπεύθυνη Δήλωση του άρθρου 8 του ν. 1599/1986, του μελετητή της εγκατάστασης μηχανικού, με το εξής περιεχόμενο:

«i) Η θέση, όπου πρόκειται να εγκατασταθεί το πρατήριο, βρίσκεται σε περιοχή στην οποία δεν απαγορεύεται η χρήση αυτή από τις ισχύουσες διατάξεις.

ii) Πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις του π.δ. 1224/1981 ή του β.δ. 465/1970 (κατά περίπτωση), όπως ισχύουν.

iii) Για τη μελέτη των εγκαταστάσεων και τον εξοπλισμό που εγκαθίσταται στο υπό ίδρυση πρατήριο υγρών καυσίμων λήφθηκαν υπόψη οι απαιτήσεις των σχετικών εθνικών και ευρωπαϊκών κανονισμών και προτύπων.

iv) Έχει υποβληθεί στην αρμόδια υπηρεσία για τη συντήρηση της οδού (ή των οδών) έμπροσθεν του πρατηρίου, η υπ' αριθμ. πρωτ [αριθμός] αίτηση, η οποία πληροί όλες τις προϋποθέσεις

για τη χορήγηση έγκρισης απότμησης - υποβιβασμού της στάθμης του πεζοδρομίου ή κυκλοφοριακής σύνδεσης (κατά περίπτωση).»

Αν διαπιστωθεί ψευδής υπεύθυνη δήλωση μηχανικού από την αδειοδοτούσα αρχή, πέραν των άλλων ποινικών ευθυνών, ο μηχανικός υπέχει πειθαρχική ευθύνη και η αδειοδοτούσα αρχή οφείλει να παραπέμψει την υπόθεση παραχρήμα στο αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, το οποίο διαπιστώνει τη διάπραξη ή μη της πράξης και επιβάλλει πειθαρχική ποινή αφαίρεσης άδειας ασκήσεως επαγγέλματος που κυμαίνεται, κατά την κρίση του Πειθαρχικού Συμβουλίου, ανάλογα με τη βαρύτητα του αδικήματος, από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος, και σε περίπτωση υποτροπής από δύο (2) έτη έως τρία (3) έτη.

ε) Σχέδιο γενικής διάταξης και κυκλοφοριακής σύνδεσης ή απότμησης πεζοδρομίου κατά περίπτωση, σε τέσσερα (4) αντίγραφα, κατάλληλης κλίμακας ανάλογα με την έκταση του ακινήτου, όπου φαίνεται η χωροθέτηση των διαφόρων κτιρίων και εγκαταστάσεων εντός του γηπέδου του πρατηρίου, συμπεριλαμβανομένων των δεξαμενών, αντλιών και νησίδων του πρατηρίου με την οδό ή τις οδούς. Στο σχέδιο αυτό σημειώνονται επίσης τα υψόμετρα των δαπέδων σε χαρακτηριστικά σημεία του πρατηρίου, οι κλίσεις στο χώρο ανεφοδιασμού των οχημάτων, οι τροχιές των οχημάτων και η ζώνη κίνησής τους για όλο το μήκος της πορείας τους εντός της κύριας έκτασης του πρατηρίου.

στ) Σχέδιο ηλεκτρομηχανολογικών (Η/Μ) εγκαταστάσεων σε τέσσερα (4) αντίγραφα σε κατάλληλη κλίμακα ανάλογα με το μέγεθος της εγκατάστασης, στο οποίο απεικονίζονται σχεδιαστικά με διακριτό τρόπο, ώστε να διαπιστωθεί η αρμονική συνύπαρξή τους και η ταυτόχρονη καλή λειτουργία τους, οι εξής εγκαταστάσεις: Δίκτυο ύδρευσης, αποχέτευσης, πεπιεσμένου αέρα, σωληνώσεων παροχής καυσίμου, σωληνώσεων εξαερώσεως δεξαμενών, σύστημα ανάκτησης ατμών βενζίνης, ηλεκτρολογικά δίκτυα του πρατηρίου (ισχυρά ρεύματα, ασθενή ρεύματα, φωτισμός, γειώσεις), σχέδιο κατανομής ζωνών αντεκρηκτικότητας.

ζ) Σχέδια λεπτομερειών, συνοδευόμενα από φάκελο αναλυτικής τεκμηρίωσης των τεχνικών χαρακτηριστικών κατασκευής του εξοπλισμού, σε τέσσερα (4) αντίγραφα σε κλίμακα ένα προς πενήντα (1:50) ή ένα προς είκοσι (1:20). Ειδικά, τα σχέδια πρέπει να απεικονίζουν τα εξής:

ζα) Κάτοψη – Τομή κτιρίου πρατηρίου και τυχόν άλλων κτιρίων και εγκαταστάσεων που απαιτούν άδεια δόμησης.

ζβ) Υπόγεια δεξαμενή υγρών καυσίμων. Το σχέδιο περιλαμβάνει διαστάσεις της δεξαμενής, τρόπο τοποθέτησης με όλες τις σχετικές διαστάσεις είτε πρόκειται για ελεύθερη τοποθέτηση εντός του εδάφους (δεξαμενές διπλού τοιχώματος ή δεξαμενές απλές σε λεκάνη με γεωύφασμα) ή για τοποθέτηση εντός φανιού εκ οπλισμένου σκυροδέματος, εξαρτήματα και σωληνώσεις που συνδέονται με τη δεξαμενή, εξαρτήματα και συσκευές προστασίας έναντι διαρροών καυσίμου, καθώς και τα υλικά πλήρωσης ή τον τρόπο συμπίκνωσης του περιβάλλοντος της δεξαμενής εδάφους.

ζγ) Υπέργεια δεξαμενή φωτιστικού πετρελαίου ή πετρελαίου θέρμανσης. Το σχέδιο περιλαμβάνει διαστάσεις της δεξαμενής, τρόπο τοποθέτησης και όλες τις σχετικές διαστάσεις είτε πρόκειται για τοποθέτηση επί βάρου ή για δεξαμενή με ενσωματωμένες βάσεις, εξαρτήματα και σωληνώσεις που συνδέονται με τη δεξαμενή καθώς και τη διαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου.

ζδ) Διασυνδέσεις των αντλιών – διανομών και των ογκομετρητών.

ζε) Ελαιολασποσυλλέκτης – σηπτική δεξαμενή. Το σχέδιο περιλαμβάνει τις διαστάσεις, τα υλικά και τον τρόπο κατασκευής και τη μέθοδο διάθεσης των αποβλήτων. Ειδικά, στην περίπτωση της ύπαρξης πλυντηρίου πρέπει να υποβληθεί ξεχωριστό σχέδιο για τον ελαιολασποσυλλέκτη του πλυντηρίου.

ζστ) Ανυψωτικά μηχανήματα. Το σχέδιο περιλαμβάνει διαστάσεις των μηχανημάτων, τον τρόπο έδρασης και ηλεκτρολογικής και υδραυλικής σύνδεσης, σε συμμόρφωση με τα ισχύοντα εθνικά και ευρωπαϊκά πρότυπα, κανονισμούς και διατάξεις περί ανυψωτικών μηχανημάτων της Γενικής Γραμματείας Βιομηχανίας.

ζζ) Αυτόματα μηχανήματα πλύσης. Το σχέδιο περιλαμβάνει

διαστάσεις των μηχανημάτων, τρόπο έδρασης και υδραυλικής και ηλεκτρολογικής σύνδεσης.

ζη) Αεροσυμπιεστής. Το σχέδιο περιλαμβάνει τις διαστάσεις, τον τρόπο έδρασης, καθώς και την υδραυλική και ηλεκτρολογική σύνδεσή του. Στο φάκελο της Τεχνικής Τεκμηρίωσης του αεροσυμπιεστή πρέπει να περιλαμβάνονται οι προβλεπόμενες εγκρίσεις και τα πιστοποιητικά που απαιτούνται από τα ισχύοντα πρότυπα και την Οδηγία 97/23/ΕΟΚ σχετικά με τον εξοπλισμό υπό πίεση.

ζθ) Κεντρικό σύστημα ηλεκτρονικής διαχείρισης καυσίμων (εισροών-εκροών). Το σχέδιο περιλαμβάνει τη θέση της κεντρικής κονσόλας, σχηματική διάταξη του όλου συστήματος με τις αντίστοιχες καλωδιώσεις και τον τρόπο μεταφοράς των δεδομένων (modem).

η) Τεχνική έκθεση, υπογεγραμμένη από τον αρμόδιο μηχανικό, για τις Η/Μ εγκαταστάσεις σε τέσσερα (4) αντίγραφα στην οποία αναγράφονται στοιχεία σχετικά με την όλη δομή της εγκατάστασης, τις επί μέρους εγκαταστάσεις, τη μελέτη κατανομής ζωνών αντιακρηκτικότητας, τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό που εγκαθίσταται, οι τεχνικές προδιαγραφές τους, ο τρόπος σύνδεσης και λειτουργίας τους, καθώς και τα εθνικά και ευρωπαϊκά πρότυπα και οι κανονισμοί, βάση των οποίων μελετήθηκαν και εγκαταστάθηκαν.

θ) Έντυπο υπαγωγής στις πρότυπες περιβαλλοντικές δεσμεύσεις, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην υπ' αριθμ. 46537/2013 κοινή υπουργική απόφαση (Β'2036).

ι) Παράβολο. Για την έκδοση της άδειας ίδρυσης κατατίθεται παράβολο τριάντα (30) ευρώ. Επιπρόσθετα, κατατίθεται παράβολο τριάντα (30) ευρώ, για κάθε αντλία ή διανομέα, πέραν της πρώτης, ανεξαρτήτως των επιστοιμίων.

2. Η αδειοδοτούσα αρχή εντός τριάντα (30) εργασίμων ημερών υποχρεούται στην προβλεπόμενη εξέταση των δικαιολογητικών της παραγράφου 1. Εφόσον πληρούνται οι νόμιμες προϋποθέσεις, εκδίδει την άδεια ίδρυσης εντός του ανωτέρω χρονικού διαστήματος. Εφόσον δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις, η ανωτέρω Υπηρεσία δεν χορηγεί την αιτούμενη άδεια ίδρυσης πρατηρίου υγρών καυσίμων και ενημερώνει εγγράφως τον αιτούντα, γνωστοποιώντας τους σχετικούς λόγους, αναλυτικά για κάθε έλλειψη ή απόρριψη του καθενός από τα υποβαλλόμενα δικαιολογητικά.

Στην περίπτωση επανυποβολής έπειτα από σχετική έγγραφη ειδοποίηση της Υπηρεσίας η άδεια ίδρυσης εκδίδεται εντός διαστήματος δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία επανυποβολής. 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, στην περίπτωση της ανωτέρω σιωπηρής έγκρισης, δύναται να ζητήσει σχετική βεβαίωση από την αδειοδοτούσα Αρχή, σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 10 του ν. 3230/2004 (Α' 44).

Η μη έγκαιρη διεκπεραίωση εντός των παραπάνω προθεσμιών συνιστά αυτοτελές πειθαρχικό παράπτωμα κατά των υπαίτιων προϊσταμένων και υπαλλήλων, το οποίο επιφέρει πειθαρχική ποινή proportional ποσού αντίστοιχου αποδοχών τριών (3) μηνών. 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.

3. Εφόσον στο υπό αδειοδότηση πρατήριο υπάρχει και πλυντήριο – λιπαντήριο, για την αδειοδότησή του ισχύουν οι σχετικές κείμενες διατάξεις.

4. Τα σχέδια και οι τεχνικές εκθέσεις υποβάλλονται υπογεγραμμένα από τον αρμόδιο μηχανικό και φέρουν υπόμνημα με τα στοιχεία του έργου, του αιτούντος και του μελετητή καθώς και υπόμνημα με τις τεχνικές λεπτομέρειες της κατασκευής. Τα σχέδια και οι τεχνικές εκθέσεις παραδίδονται και σε ηλεκτρονική μορφή.

5. Η άδεια ίδρυσης με πλήρη σειρά των εγκεκριμένων σχεδίων κοινοποιείται στον αιτούντα, στην αρμόδια για τη χορήγηση της

άδειας δόμησης οικεία Υπηρεσία Δόμησης και στην αρμόδια υπηρεσία για τη συντήρηση της οδού ή των οδών έμπροσθεν του ιδρυόμενου πρατηρίου υγρών καυσίμων.

6. Η άδεια ίδρυσης είναι διάρκειας δύο (2) ετών και μπορεί να παραταθεί για δύο (2) έτη ακόμη, εφόσον υποβληθεί πριν τη λήξη της προθεσμίας σχετική αίτηση συνοδευόμενη από υπεύθυνη δήλωση του επιβλέποντος μηχανικού, ότι δεν έχουν περατωθεί οι εργασίες κατασκευής. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις μπορεί να δοθεί πρόσθετη παράταση για χρονικό διάστημα τριών (3) μηνών ακόμη, μετά τη λήξη της παράτασης για ολοκλήρωση των εργασιών. Αίτηση παράτασης της άδειας ίδρυσης που υποβάλλεται εκπρόθεσμα θεωρείται ως νέα αίτηση για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης. Σε αυτήν την περίπτωση υποβάλλεται σχετική αίτηση του αιτούντος, συνοδευόμενη από τα δικαιολογητικά α', γ', δ' και ι' της παραγράφου 1 του παρόντος. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι για αποδεδειγμένους λόγους ανωτέρας βίας δεν κατέστη δυνατή η έναρξη των εργασιών ή η ολοκλήρωση της κατασκευής του πρατηρίου, η άδεια ίδρυσης παρατείνεται για το διάστημα που συνέτρεχαν οι λόγοι ανωτέρας βίας.»

Άρθρο 15

Διαδικασία χορήγησης άδειας λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων

Το άρθρο 18 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303) και το άρθρο 18 του β.δ. 465/1970 (Α' 150) αντικαθίστανται ως εξής:

«1. Για τη χορήγηση της άδειας λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων, υποβάλλονται στην αδειοδοτούσα αρχή, πριν τη λήξη της άδειας ίδρυσης ή της παράτασης αυτής, τα εξής δικαιολογητικά στην ελληνική γλώσσα ή επισήμως μεταφρασμένα σε αυτήν:

α) Αίτηση φυσικού ή νομικού προσώπου, στο οποίο έχει χορηγηθεί η άδεια ίδρυσης πρατηρίου υγρών καυσίμων.

β) Έγκριση απότμησης-υποβιβασμού στάθμης πεζοδρομίου ή έγκριση κυκλοφοριακής σύνδεσης κατά περίπτωση, από την αρμόδια για τη συντήρηση της οδού ή των οδών έμπροσθεν του πρατηρίου, Υπηρεσίας, συνοδευόμενη και από τη Βεβαίωση ότι η εγκεκριμένη απότμηση του πεζοδρομίου για την είσοδο – έξοδο των οχημάτων από/προς την οδό προς/από το υπόψη πρατήριο, ή η κυκλοφοριακή σύνδεση εκτελέσθηκε καλώς.

γ) Πιστοποιητικό πυρασφαλείας σε ισχύ, που χορηγείται από την οικεία Πυροσβεστική Υπηρεσία.

δ) Άδεια δόμησης.

ε) Ογκομετρικός πίνακας από διαπιστευμένο φορέα ογκομέτρησης για κάθε δεξαμενή καυσίμων, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην κ.υ.α. Φ2-1617/2010 (Β' 1980), όπως ισχύει.

στ) Αριθμοί μητρώου των δεξαμενών, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 9 του άρθρου 5 της κ.υ.α. Φ2-1617/2010 (Β' 1980), όπως ισχύει.

ζ) Υπεύθυνη Δήλωση του εγκαταστάτη του συστήματος εισροών-εκροών και υπεύθυνη Δήλωση του Μηχανικού, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην κ.υ.α. 40534/ 4859/2013 (Β'2041), όπως ισχύει, που υποβάλλονται εντός διαστήματος τριάντα (30) εργασίμων ημερών μετά την έκδοση της άδειας λειτουργίας. Στην περίπτωση που δεν υποβληθούν εντός του ανωτέρω διαστήματος, η εκδοθείσα άδεια αφαιρείται.

Αν διαπιστωθεί ψευδής υπεύθυνη δήλωση μηχανικού από την αδειοδοτούσα αρχή, πέραν των άλλων ποινικών ευθυνών, ο μηχανικός υπέχει πειθαρχική ευθύνη και η αδειοδοτούσα αρχή οφείλει να παραπέμψει την υπόθεση παραχρήμα στο αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, το οποίο διαπιστώνει τη διάπραξη ή μη της πράξης και επιβάλλει πειθαρχική ποινή αφαίρεσης άδειας ασκήσεως επαγγέλματος που κυμαίνεται, κατά την κρίση του Πειθαρχικού Συμβουλίου, ανάλογα με τη βαρύτητα του αδικήματος, από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος, και σε περίπτωση υποτροπής από δύο (2) έτη έως τρία (3) έτη.

η) Πιστοποιητικά αντιακρηκτικότητας ATEX των αντλιών, των διανομέων, των βυθομετρικών βεργών καθώς και του λοιπού εξοπλισμού, όπου απαιτείται από τη μελέτη.

θ) Πιστοποιητικό των μεταλλικών ή και πλαστικών δεξαμενών καυσίμων, του αεροφυλακίου, των ανυψωτικών μηχανημάτων και

των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων σύμφωνα με τα οριζόμενα στη μελέτη και τις ισχύουσες διατάξεις.

ι) Βεβαίωση εταιρίας ύδρευσης- αποχέτευσης, στην περίπτωση που το πρατήριο είναι εντός του δικτύου της εταιρίας ύδρευσης-αποχέτευσης και στον χώρο του πρατηρίου υπάρχει πλυντήριο.

ια) Αποδεικτικό πληρωμής του ανταποδοτικού τέλους για την έκδοση της άδειας λειτουργίας, σύμφωνα με την υπ' αριθμ. Δ2/Α/Φ.5/οικ. 2490/10.2.2005 κ.υ.α. (Β' 218), όπως ισχύει.

ιβ) Πιστοποιητικό της γεωμεμβράνης, στην περίπτωση χρήσης τέτοιων, που να τεκμηριώνει την ανθεκτικότητά της σε πετρελαιοειδή.

ιγ) Υπεύθυνες δηλώσεις του ν. 1599/1986, των υπεύθυνων κατά το νόμο μηχανικών που επέβλεψαν την εκτέλεση των μηχανολογικών, ηλεκτρολογικών και κτιριακών εγκαταστάσεων του πρατηρίου, στην οποία δηλώνονται τα εξής:

«ι) Τηρήθηκαν όλοι οι όροι της άδειας ίδρυσης, πληρούνται όλοι οι όροι και οι προϋποθέσεις του π.δ. 1224/1981 ή του β.δ 465/1970, κατά περίπτωση, όπως αυτά έχουν τροποποιηθεί και ισχύουν.

ii) Έχουν ελεγχθεί όλα τα πιστοποιητικά, βεβαιώσεις και τα λοιπά έγγραφα από τα οποία τεκμαίρεται η συμμόρφωση του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων του πρατηρίου προς τις απαιτήσεις των σχετικών εθνικών και ευρωπαϊκών κανονισμών και προτύπων, αντίγραφα των οποίων διατηρούνται και στον φάκελο του πρατηρίου, συγκεντρωτικός πίνακας των οποίων υποβάλλεται.

iii) Η υλοποίηση των εργασιών κατασκευής του πρατηρίου έγινε σύμφωνα με τα εγκεκριμένα σχέδια, την μελέτη κατανομής ζωνών αντεκρηκτικότητας, τις τεχνικές εκθέσεις και τα σχέδια της άδειας ίδρυσης και της άδειας δόμησης, καθώς και τα εθνικά και ευρωπαϊκά πρότυπα και κανονισμούς.

iv) Όλοι οι εμπλεκόμενοι τεχνίτες, εργοδηγοί, βοηθοί, που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή του πρατηρίου, διαθέτουν, όπου προβλέπεται από την ισχύουσα νομοθεσία, σύμφωνα με τα σχετικά εθνικά ή ευρωπαϊκά πρότυπα, τις απαιτούμενες άδειες ή βεβαιώσεις αναγγελίας ασκήσεως επαγγέλματος.»

Αν διαπιστωθεί ψευδής υπεύθυνη δήλωση μηχανικού από την αδειοδοτούσα αρχή, πέραν των άλλων ποινικών ευθυνών, ο μηχανικός υπέχει πειθαρχική ευθύνη και η αδειοδοτούσα αρχή οφείλει να παραπέμψει την υπόθεση παραχρήμα στο αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, το οποίο διαπιστώνει τη διάπραξη ή μη της πράξης και επιβάλλει πειθαρχική ποινή αφαίρεσης άδειας ασκήσεως επαγγέλματος που κυμαίνεται, κατά την κρίση του Πειθαρχικού Συμβουλίου, ανάλογα με τη βαρύτητα του αδικήματος, από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος, και σε περίπτωση υποτροπής από δύο (2) έτη έως τρία (3) έτη.

ιδ) Υπεύθυνη Δήλωση ανάληψης καθηκόντων Υπευθύνου Λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων, που διαθέτει βεβαίωση έναρξης άσκησης επαγγέλματος υπευθύνου λειτουργίας.

2. Η αδειοδοτούσα αρχή εντός τριάντα (30) εργασίμων ημερών υποχρεούται στην προβλεπόμενη εξέταση και έλεγχο των ανωτέρω υποβαλλόμενων δικαιολογητικών της παραγράφου 1, με σκοπό τη διαπίστωση ότι συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις δραστηριοποίησης. Εφόσον διαπιστώσει ότι πληρούνται οι νόμιμες προϋποθέσεις, χορηγεί άδεια λειτουργίας αορίστου χρόνου. Εφόσον δεν συντρέχουν, η ανωτέρω Υπηρεσία απαγορεύει την λειτουργία της δραστηριότητας. Ενημερώνει εγγράφως τον αιτούντα, γνωστοποιώντας και τους σχετικούς λόγους, αναλυτικά για κάθε έλλειψη ή απόρριψη του καθενός από τα υποβαλλόμενα δικαιολογητικά. 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. 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 επιχείρησή του πρατηρίου χωρίς κα-νένα πρόσθετο περιορισμό. Επίσης, ο ενδιαφερόμενος, στην περίπτωση της ανωτέρω σιωπηρής έγκρισης, δύναται να ζητήσει σχετική βεβαίωση από την

αδειοδοτούσα Αρχή, σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 10 του ν. 3230/2004 (Α' 44).

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. 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.

3. Σε περίπτωση που ένα πρατήριο, στο οποίο έχει χορηγηθεί άδεια ίδρυσης χωρίς να έχει χορηγηθεί άδεια λειτουργίας, μεταβιβάζεται ή εκμισθώνεται ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο παραχωρείται η εκμετάλλευσή του σε άλλο πρόσωπο (φυσικό ή νομικό), η άδεια λειτουργίας χορηγείται στο νέο πρόσωπο εντός δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία υποβολής της σχετικής αίτησής του. Στην περίπτωση αυτή, μαζί με την αίτησή του, συνυποβάλλονται, εκτός των δικαιολογητικών της παραγράφου 1, τα εξής δικαιολογητικά:

α) Παράβολο. Για την έκδοση της άδειας κατατίθεται παράβολο τριάντα (30) ευρώ Επιπρόσθετα κατατίθεται παράβολο τριάντα (30) ευρώ, για κάθε αντλία ή διανομέα, πέραν της πρώτης, ανεξαρτήτως των επιστομών.

β) Υπεύθυνη Δήλωση του αιτούντα σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 1599/1986. Ειδικότερα:

βα) Στην περίπτωση που ο αιτών είναι φυσικό πρόσωπο, δηλώνει υπεύθυνα ότι:

i) κατά την τελευταία οκταετία, δεν καταδικάστηκε τελεσίδικα για νοθεία καυσίμων και δεν καταδικάστηκε πρωτόδικα για λαθρεμπορία καυσίμων, με την επιφύλαξη των διατάξεων του ν. 4177/2013, όπως ισχύει,

ii) έχει το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του οικοπέδου ή γηπέδου για τη λειτουργία πρατηρίου υγρών καυσίμων,

iii) οι εγκαταστάσεις του πρατηρίου, είναι σύμφωνες με τις τεχνικές περιγραφές και τα σχέδια που συνοδεύουν την άδεια ίδρυσης και την άδεια δόμησης και ουδεμία αλλαγή έχει επέλθει στις εγκαταστάσεις του πρατηρίου και στη χωρητικότητα των δεξαμενών καυσίμων.

ββ) Στην περίπτωση που ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, ο νόμιμος εκπρόσωπός του δηλώνει υπεύθυνα ότι:

i) κατά την τελευταία οκταετία, δεν καταδικάστηκε τελεσίδικα ο ίδιος και δεν κηρύχθηκε τελεσίδικα αστικώς συνυπεύθυνο το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί για νοθεία καυσίμων, δεν καταδικάστηκε πρωτόδικα ο ίδιος και δεν κηρύχθηκε πρωτόδικα αστικώς συνυπεύθυνο το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί για λαθρεμπορία καυσίμων, με την επιφύλαξη των διατάξεων του ν. 4177/2013, όπως ισχύει,

ii) το νομικό πρόσωπο έχει το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του οικοπέδου ή γηπέδου για τη λειτουργία πρατηρίου υγρών καυσίμων,

iii) οι εγκαταστάσεις του πρατηρίου, είναι σύμφωνες με τις τεχνικές περιγραφές και τα σχέδια που συνοδεύουν την άδεια ίδρυσης και την άδεια δόμησης και ουδεμία αλλαγή έχει επέλθει στις εγκαταστάσεις του πρατηρίου και στη χωρητικότητα των δεξαμενών καυσίμων.

4. Όταν κατά τη διάρκεια ισχύος της άδειας ίδρυσης γίνονται αλλαγές σε σχέση με τα αρχικώς εγκεκριμένα σχέδια ή όταν μετά τη χορήγηση της άδειας λειτουργίας απαιτείται μεταβολή κάποιων εκ των στοιχείων της εγκατάστασης του πρατηρίου, ή γίνεται επέκταση με εγκαταστάσεις προβλεπόμενες από τις διατάξεις του παρόντος, πρέπει πριν την υλοποίησή τους να υποβληθούν για έγκριση τα νέα προβλεπόμενα κατά περίπτωση δικαιολογητικά, σχέδια και σχετική τεχνική έκθεση περιγραφής των μεταβολών. Η έγκριση των αιτούμενων μεταβολών από την αρμόδια αρχή πρέπει να λαμβάνει χώρα εντός δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία υποβολής της σχετικής αίτησης.

Μετά την υλοποίηση των αιτούμενων μεταβολών, χορηγείται άδεια ή νέα άδεια λειτουργίας, κατά περίπτωση, πρατηρίου υγρών καυσίμων, η οποία συμπεριλαμβάνει το σύνολο των νόμι-

μων εγκαταστάσεων του πρατηρίου, εφόσον υποβληθούν και ελεγχθούν τα αντίστοιχα δικαιολογητικά της παραγράφου 1. Στην υπεύθυνη δήλωση της παραγράφου 1 εδάφιο ιγ' δηλώνεται συμφωνία με τους όρους της έγκρισης μεταβολών και όχι της άδειας ίδρυσης.

Αν πρόκειται για χορήγηση νέας άδειας λειτουργίας πρατηρίου λόγω εγκατάστασης του συστήματος εισροών-εκροών, ο έλεγχος περιλαμβάνει μόνο τα δικαιολογητικά και σχεδιαγράμματα, που μεταβάλλονται λόγω τοποθέτησης του συστήματος εισροών-εκροών.

5. Εάν υπάρξουν στοιχεία από τα οποία προκύπτει ότι δεν είναι δυνατή η περαιτέρω λειτουργία του πρατηρίου, είτε γιατί εν τω μεταξύ δημιουργήθηκαν δυσμενείς κυκλοφοριακές συνθήκες (όπως διαπλάτυνση ή διαφοροποίηση της στάθμης της οδού, κατασκευή κόμβου σε μικρή απόσταση) ή για λόγους που συνιστούν αντικειμενική αδυναμία λειτουργίας (όπως κατεδάφιση, απομείωση του εμβαδού του οικοπέδου) ή λόγω των αναφερομένων των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 185 του ν. 4070/2012 (Α' 82), δύναται η αδειοδοτούσα αρχή να απαγορεύσει, προσωρινά ή οριστικά, τη συνέχιση της λειτουργίας του πρατηρίου, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της.

6. Η άδεια λειτουργίας του πρατηρίου, μπορεί εάν διαπιστωθεί οποτεδήποτε, ότι έπαυσαν να υπάρχουν οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες χορηγήθηκε, να αφαιρεθεί προσωρινά, μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων ή οριστικά, με πλήρως αιτιολογημένη απόφασή της αρχής που τη χορήγησε.

7. Η έκδοση ή αφαίρεση της άδειας λειτουργίας του πρατηρίου κοινοποιείται στον αιτούντα, στην αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, στο τοπικό Αστυνομικό Τμήμα, στην οικεία Πυροσβεστική Υπηρεσία, στην τοπική Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία και στην αρμόδια Υπηρεσία που τηρεί το μητρώο του συστήματος εισροών-εκροών της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων. Οι ανωτέρω διοικητικές πράξεις δημοσιοποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3861/2010 (Α' 112).

8. Πριν τη λήξη οποιουδήποτε πιστοποιητικού, ο κάτοχος της άδειας υποχρεούται να υποβάλει στην αρμόδια υπηρεσία νέο σε ισχύ δικαιολογητικό, για τη συνέχιση της λειτουργίας. Σε αυτή την περίπτωση δεν εκδίδεται νέα άδεια λειτουργίας αλλά γίνεται ενημέρωση του φακέλου του πρατηρίου με το νέο δικαιολογητικό. Ο έλεγχος της αδειοδοτούσας αρχής στην περίπτωση αυτή περιορίζεται στο νέο υποβαλλόμενο δικαιολογητικό και μόνο. Στην περίπτωση που διαπιστωθεί ότι λειτουργεί πρατήριο χωρίς να είναι σε ισχύ οποιοδήποτε από τα πιστοποιητικά που έχουν κατατεθεί ως δικαιολογητικά, αφαιρείται η άδεια λειτουργίας και σφραγίζονται οι εγκαταστάσεις του πρατηρίου.

9. Η έκδοση της άδειας λειτουργίας δεν υποκαθιστά άλλες εγκρίσεις και δεν απαλλάσσει τον κάτοχο της άδειας από την υποχρέωση έκδοσης αδειών ή άλλων διοικητικών πράξεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις και αφορούν εξοπλισμό ή τμήματα αυτού, που χρησιμοποιούνται στο πρατήριο καυσίμων.»

Άρθρο 16

Διαδικασία αλλαγής δικαιούχου άδειας λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων

Το άρθρο 19 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303) και το άρθρο 20 του β.δ. 465/1970 (Α' 150) αντικαθίστανται ως εξής:

«1. Σε περίπτωση, παραχώρησης της χρήσης ή της εκμετάλλευσης λειτουργούντος πρατηρίου σε άλλο φυσικό ή νομικό πρόσωπο, εκδίδεται υποχρεωτικά νέα άδεια λειτουργίας της εγκατάστασης, στο όνομα του νέου δικαιούχου, με την υποβολή των παρακάτω δικαιολογητικών:

α) Αίτηση φυσικού ή νομικού προσώπου. Στην περίπτωση που ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, την αίτηση μαζί με τα κατά περίπτωση νομιμοποιητικά έγγραφα υποβάλλει ο νόμιμος εκπρόσωπός του.

β) Υπεύθυνη Δήλωση του αιτούντος σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 1599/1986. Ειδικότερα:

β1) Στην περίπτωση που ο αιτών είναι φυσικό πρόσωπο, δηλώνει υπεύθυνα ότι:

i) κατά την τελευταία οκταετία, δεν καταδικάστηκε τελεσίδικα για νοθεία καυσίμων και δεν καταδικάστηκε πρωτόδικα για λαθρεμπορία καυσίμων, με την επιφύλαξη των διατάξεων του ν. 4177/2013, όπως ισχύει,

ii) έχει το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του πρατηρίου, iii) οι εγκαταστάσεις του πρατηρίου, είναι σύμφωνες με τις τεχνικές περιγραφές και τα σχέδια που συνοδεύουν την άδεια λειτουργίας και ουδεμία αλλαγή έχει γίνει στις εγκαταστάσεις του πρατηρίου και στη χωρητικότητα των δεξαμενών.

β2) Στην περίπτωση που ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, ο νόμιμος εκπρόσωπός του δηλώνει υπεύθυνα ότι:

i) κατά την τελευταία οκταετία, δεν καταδικάστηκε τελεσίδικα ο ίδιος και δεν κηρύχθηκε τελεσίδικα αστικώς συνυπεύθυνο το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί για νοθεία καυσίμων, δεν καταδικάστηκε πρωτόδικα ο ίδιος και δεν κηρύχθηκε πρωτόδικα αστικώς συνυπεύθυνο το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί για λαθρεμπορία καυσίμων, με την επιφύλαξη των διατάξεων του ν. 4177/2013, όπως ισχύει,

ii) το νομικό πρόσωπο έχει το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του πρατηρίου,

iii) οι εγκαταστάσεις του πρατηρίου είναι σύμφωνες με τις τεχνικές περιγραφές και τα σχέδια που συνοδεύουν την άδεια λειτουργίας και ουδεμία αλλαγή έχει γίνει στις εγκαταστάσεις του πρατηρίου και στη χωρητικότητα των δεξαμενών.

γ) Παράβολο. Για τη μεταβίβαση της άδειας λειτουργίας κατατίθεται παράβολο τριάντα (30) ευρώ. Επιπρόσθετα κατατίθεται παράβολο τριάντα (30) ευρώ, για κάθε αντλία ή διανομέα, πέραν της πρώτης, ανεξαρτήτως των επιστομών.

δ) Αριθμοί μητρώου των δεξαμενών, σύμφωνα με την παρ. 9 του άρθρου 5 της κ.υ.α. Φ2-1617/2010 (Β' 1980), καθώς και την αντιστοίχιση αυτών με τους υφιστάμενους αριθμούς μητρώου των δεξαμενών του κατόχου της άδειας λειτουργίας.

ε) Αποδεικτικό πληρωμής του ανταποδοτικού τέλους σύμφωνα με το εδάφιο κ' της παρ. 1 του άρθρου 18 του παρόντος.

στ) Υπεύθυνη Δήλωση του εγκαταστάτη του συστήματος εισροών-εκροών και του μηχανικού σύμφωνα με το εδάφιο ζ' της παρ. 1 του άρθρου 18 του παρόντος.

Αν διαπιστωθεί ψευδής υπεύθυνη δήλωση μηχανικού από την αδειοδοτούσα αρχή, πέραν των άλλων ποινικών ευθυνών, ο μηχανικός υπέχει πειθαρχική ευθύνη και η αδειοδοτούσα αρχή οφείλει να παραπέμψει την υπόθεση παραχρήμα στο αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, το οποίο διαπιστώνει τη διάπραξη ή μη της πράξης και επιβάλλει πειθαρχική ποινή αφαίρεσης άδειας ασκήσεως επαγγέλματος που κυμαίνεται, κατά την κρίση του Πειθαρχικού Συμβουλίου, ανάλογα με τη βαρύτητα του αδικήματος, από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος, και σε περίπτωση υποτροπής από δύο (2) έτη έως τρία (3) έτη.

ζ) Έντυπο υπαγωγής στις Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην υπ' αριθμ. 46537/2013 κ.υ.α. (Β' 2036).

η) Υπεύθυνη Δήλωση ανάληψης καθηκόντων Υπευθύνου λειτουργίας του πρατηρίου από φυσικό πρόσωπο που διαθέτει σχετική βεβαίωση έναρξης άσκησης επαγγέλματος υπευθύνου λειτουργίας.

Η αδειοδοτούσα αρχή επισυνάπτει κατ' ελάχιστο στην αίτηση μεταβίβασης, χωρίς την κατάθεση δικαιολογητικών από τον αιτούντα, αντίγραφα των εξής δικαιολογητικών από τον φάκελο του πρατηρίου:

i) Υφιστάμενη Άδεια λειτουργίας.

ii) Πιστοποιητικό πυρασφάλειας.

iii) Ογκομετρικό πίνακα των δεξαμενών.

2. Η αδειοδοτούσα αρχή εντός δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών υποχρεούται στην προβλεπόμενη εξέταση και έλεγχο των ανωτέρω δικαιολογητικών (υποβαλλόμενων από τον αιτούντα και μη).

Τα δικαιολογητικά που αναζητήθηκαν αυτεπάγγελτα από την αδειοδοτούσα αρχή, πρέπει να είναι σε ισχύ. Επιπρόσθετα, δεν πρέπει να εκκρεμεί αφαίρεση της άδειας λειτουργίας του πρατηρίου σε εφαρμογή οποιασδήποτε μορφής βεβαίωσης παράβασης που έχει βεβαιωθεί από την αδειοδοτούσα αρχή ή που έχει κοινοποιηθεί σε αυτήν από άλλη ελεγκτική αρχή.

Στην περίπτωση που δεν συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις, η ανωτέρω αρχή απαγορεύει τη μεταβίβαση του πρατηρίου, εντός του ανωτέρω διαστήματος, ενημερώνοντας εγγράφως τον αιτούντα, για τους σχετικούς λόγους, αναλυτικά για κάθε έλλειψη ή απόρριψη του καθενός από τα υποβαλλόμενα δικαιολογητικά. Η ανωτέρω έγγραφη ενημέρωση κοινοποιείται και στην αρμόδια υπηρεσία που τηρεί το μητρώο του συστήματος εισροών-εκροών της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων.

Στην περίπτωση που μετά τον έλεγχο του φακέλου των δικαιολογητικών, η αδειοδοτούσα αρχή διαπιστώσει ότι πληρούνται οι ανωτέρω προϋποθέσεις, χορηγεί άδεια λειτουργίας αορίστου χρόνου. Στην περίπτωση που μετά το πέρας των δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών, απαιτηθεί επανυποβολή κάποιων εκ των δικαιολογητικών, η άδεια λειτουργίας εκδίδεται εντός διαστήματος πέντε (5) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία επανυποβολής. 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 επιχείρηση του πρατηρίου χωρίς κανένα πρόσθετο περιορισμό. Επίσης, ο ενδιαφερόμενος, στην περίπτωση της ανωτέρω σιωπηρής έγκρισης, δύναται να ζητήσει σχετική βεβαίωση από την αδειοδοτούσα Αρχή, σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 10 του ν. 3230/2004 (Α' 44).

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. 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.

Η έκδοση της άδειας λειτουργίας του πρατηρίου κοινοποιείται στον αιτούντα, στην αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, στο τοπικό Αστυνομικό Τμήμα, στην οικεία Πυροσβεστική Υπηρεσία, στην τοπική Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία καθώς και στην αρμόδια Υπηρεσία που τηρεί το μητρώο του συστήματος εισροών-εκροών της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων. Οι ανωτέρω διοικητικές πράξεις δημοσιοποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3861/2010 (Α' 112).

Μετά την έκδοση της άδειας λειτουργίας και εντός διαστήματος δύο (2) μηνών, ο νέος εκμεταλλευτής οφείλει, να προσκομίσει στην αδειοδοτούσα αρχή το νέο πιστοποιητικό πυρασφάλειας υπό την επωνυμία του. Αν δεν το προσκομίσει, η αρχή αφαιρεί την άδεια λειτουργίας.

3. Σε περίπτωση που έχουν τροποποιηθεί οι εγκαταστάσεις του πρατηρίου, ταυτόχρονα με την αίτηση για τη μεταβίβαση της αδείας λειτουργίας υποβάλλονται και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, σύμφωνα με τα όσα αναφέρονται στην παρ. 4 του άρθρου 18 του παρόντος.»

Άρθρο 17

Διαδικασία χορήγησης άδειας ίδρυσης πρατηρίου υγραερίου ή μικτού πρατηρίου

Το άρθρο 25 του π.δ. 595/1984 (Α' 218) αντικαθίσταται ως εξής: «1. Για τη χορήγηση της άδειας ίδρυσης πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου υποβάλλονται στην αδειοδοτούσα αρχή στην ελληνική γλώσσα ή σε επίσημη μετάφραση αυτής τα εξής:

α) Αίτηση του φυσικού ή νομικού προσώπου. Στην περίπτωση που ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, την αίτηση μαζί με τα κατά περίπτωση νομιμοποιητικά έγγραφα υποβάλλει ο νόμιμος εκπρόσωπός του.

β) Τοπογραφικό σχεδιάγραμμα της περιοχής σε τέσσερα (4) αντίγραφα, υπογεγραμμένο από τον αρμόδιο μηχανικό, σε κλίμακα ένα προς διακόσια (1:200) ή ένα προς πεντακόσια (1:500) και σε ακτίνα πενήντα (50) μέτρων από τα όρια του γηπέδου ή οικοπέδου του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου, οι συντεταγμένες στο οποίο θα είναι εξαρτημένες από το Κρατικό Δίκτυο (ΕΓΣΑ 87). Στο σχεδιάγραμμα σημειώνονται το γήπεδο ή οικόπεδο του πρατηρίου ή του μικτού πρατηρίου, οι διαστάσεις του, η θέση του με τα πλάτη

των οδών, οι θέσεις του κτιρίου, των δεξαμενών και των αντλιών και διανομέων, του σημείου πλήρωσης δεξαμενής, καθώς και τα είδη των γειτονικών κτισμάτων. Ιδιαίτερως σημειώνονται οι θέσεις των χαρακτηριστικών στοιχείων του πρατηρίου ή του μικτού πρατηρίου καθώς και όλες οι αποστάσεις που αναφέρονται στα άρθρα 4 και 5 του παρόντος. Επί του τοπογραφικού διαγράμματος βεβαιώνεται ότι δεν υφίστανται ορατοί αρχαιολογικοί χώροι, το περίγραμμα των οποίων απέχει απόσταση μικρότερη των 100 μ. από το ιδρυόμενο πρατήριο ή μικτό πρατήριο. Σε περίπτωση ύπαρξης ορατών αρχαιολογικών χώρων, στο τοπογραφικό αποτυπώνονται τα ακίνητα (οικόπεδα ή γήπεδα) και τα κτίρια που χωροθετούνται εντός ακτίνας εκατό (100) μέτρων. Η χορήγηση άδειας ίδρυσης δύναται να επιτραπεί και σε απόσταση μικρότερη των εκατό (100) μέτρων, υπό την προϋπόθεση χορήγησης σχετικής έγκρισης από την Αρχαιολογική Υπηρεσία.

γ) Υπεύθυνη Δήλωση του αιτούντος σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 1599/1986. Ειδικότερα:

αα) Στην περίπτωση που ο αιτών είναι φυσικό πρόσωπο, δηλώνει υπεύθυνα ότι:

i) κατά την τελευταία οκταετία, δεν καταδικάστηκε τελεσίδικα για νοθεία καυσίμων, δεν καταδικάστηκε πρωτόδικα για λαθρεμπορία καυσίμων, με την επιφύλαξη των διατάξεων του ν. 4177/2013,

ii) έχει το νόμιμο δικαίωμα χρησιμοποίησης και εκμετάλλευσης του οικοπέδου ή γηπέδου για την ίδρυση πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου.

ββ) Στην περίπτωση που ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, ο νόμιμος εκπρόσωπός του δηλώνει υπεύθυνα ότι:

i) κατά την τελευταία οκταετία, ο ίδιος δεν καταδικάστηκε τελεσίδικα και το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί δεν κηρύχθηκε τελεσίδικα αστικώς συνυπεύθυνο για νοθεία καυσίμων, ο ίδιος δεν καταδικάστηκε πρωτόδικα και το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί δεν κηρύχθηκε πρωτόδικα αστικώς συνυπεύθυνο για λαθρεμπορία καυσίμων, με την επιφύλαξη των διατάξεων του ν. 4177/2013 (Α' 183),

ii) το νομικό πρόσωπο έχει το νόμιμο δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του οικοπέδου ή γηπέδου για την ίδρυση πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου.

δ) Υπεύθυνη Δήλωση του άρθρου 8 του ν. 1599/1986, του μελετητή της εγκατάστασης, μηχανικού, με το εξής περιεχόμενο:

«i) Η θέση, όπου πρόκειται να εγκατασταθεί το πρατήριο ή το μικτό πρατήριο, βρίσκεται σε περιοχή στην οποία δεν απαγορεύεται η χρήση αυτή από τις ισχύουσες διατάξεις.

ii) Πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις του π.δ. 595/1984 και στην περίπτωση των υγρών καυσίμων ισχύουν τα αναφερόμενα στο π.δ. 1224/1981 ή στο β.δ. 465/1970, κατά περίπτωση.

iii) Για τη μελέτη των εγκαταστάσεων και τον εξοπλισμό που εγκαθίσταται στο υπό ίδρυση πρατήριο υγραερίου ή μικτό πρατήριο λήφθηκαν υπόψη οι απαιτήσεις των σχετικών εθνικών και ευρωπαϊκών προτύπων και κανονισμών.

iv) Έχει υποβληθεί στην αρμόδια υπηρεσία για τη συντήρηση και λειτουργία της οδού ή των οδών έμπροσθεν του πρατηρίου ή του μικτού πρατηρίου, η υπ' αριθμ. πρωτ. [αριθμός] αίτηση, η οποία πληροί όλες τις προϋποθέσεις για χορήγηση έγκρισης απόληξης - υποβιβασμού της στάθμης του πεζοδρομίου ή κυκλοφοριακής σύνδεσης, κατά περίπτωση.»

Αν διαπιστωθεί ψευδής υπεύθυνη δήλωση μηχανικού από την αδειοδοτούσα αρχή, πέραν των άλλων ποινικών ευθυνών, ο μηχανικός υπέχει πειθαρχική ευθύνη και η αδειοδοτούσα αρχή οφείλει να παραπέμψει την υπόθεση παραχρήμα στο αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, το οποίο διαπιστώνει τη διάπραξη ή μη της πράξης και επιβάλλει πειθαρχική ποινή αφαίρεσης άδειας ασκήσεως επαγγέλματος που κυμαίνεται, κατά την κρίση του Πειθαρχικού Συμβουλίου, ανάλογα με τη βαρύτητα του αδικήματος, από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος, και σε περίπτωση υποτροπής από δύο (2) έτη έως τρία (3) έτη.

ε) Σχέδιο σε τέσσερα (4) αντίγραφα, σε κλίμακα 1:200, που δείχνει τη θέση του κτιρίου και των άλλων βοηθητικών κτισμάτων, καθώς και τη θέση των προς εγκατάσταση συσκευών διανομής υγραερίου, των αντλιών υγραερίου, της δεξαμενής υγραερίου, του στομίου πλήρωσής της, καθώς και τη διαμόρφωση της κυκλο-

φοριακής σύνδεσης ή απότμησης και υποβάθμισης στάθμης πεζοδρομίου με την ή τις οδούς, καθώς και τη σήμανση των παραπάνω.

στ) Σχέδιο Η/Μ εγκαταστάσεων σε τέσσερα (4) αντίγραφα σε κατάλληλη κλίμακα, ανάλογα με το μέγεθος της εγκατάστασης, συνοδευόμενο από φάκελο των Τεχνικών Προδιαγραφών, που αφορούν στις εκτός των κτιρίων του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου εγκαταστάσεις και στο οποίο απεικονίζονται σχεδιαστικά με διακριτό τρόπο, ώστε να διαπιστωθεί η αρμονική συνύπαρξή τους και ταυτόχρονη καλή λειτουργία τους, οι εξής εγκαταστάσεις: Δίκτυο ύδρευσης, αποχέτευσης, πεπιεσμένου αέρα, σωληνώσεων παροχής υγραερίου (υγρή και αέρια φάση), σωληνώσεων πλήρωσης δεξαμενών υγραερίου, δίκτυα ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων του πρατηρίου (ισχυρά ρεύματα, ασθενή ρεύματα, φωτισμός και γείωση) καθώς και σχέδιο κατανομής αντiekρηκτικών ζωνών του πρατηρίου.

ζ) Σχέδια λεπτομερειών και τεχνικές προδιαγραφές σε τέσσερα (4) αντίγραφα σε κλίμακα ένα προς πενήντα (1:50) ή ένα προς είκοσι (1:20), των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού:

αα) Κάτοψη – τομή, που δείχνει όλα τα κτίσματα του πρατηρίου ή του μικτού πρατηρίου, τις ακριβείς διαστάσεις τους καθώς και το είδος κατασκευής των τοίχων, δαπέδων οροφής και των τυχόν υπαρχόντων διαχωρισμάτων, που απαιτούνται στην άδεια δόμησης.

ββ) Δεξαμενή αποθήκευσης υγραερίου: το σχέδιο περιλαμβάνει διαστάσεις τη δεξαμενής, τρόπο τοποθέτησης ή τρόπο έδρασης σε βάσεις, με όλες τις σχετικές διαστάσεις είτε πρόκειται για ελεύθερη τοποθέτηση εντός του εδάφους ή για τοποθέτηση εντός περιβλήματος, εξαρτήματα και σωληνώσεις που συνδέονται με τη δεξαμενή, εξαρτήματα και ασφαλιστικές διατάξεις προστασίας έναντι υπερπίεσης ή διαρροών καυσίμου, καθώς και τα υλικά πλήρωσης ή τον τρόπο συμπίκνωσης του περιβάλλοντος τη δεξαμενή εδάφους.

γγ) Σχέδια λεπτομερειών και Προδιαγραφές για τις εγκαταστάσεις υγρών καυσίμων και τις λοιπές εγκαταστάσεις (αεροσυμπιεστής, ανυψωτικά μηχανήματα, αυτόματα μηχανήματα πλύσης, βορβοροσυλλέκτης κ.λπ.), όπως την περίπτωση των υγρών καυσίμων, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο π.δ. 1224/1985 ή στο β.δ. 465/1970.

η) Τεχνική έκθεση, υπογεγραμμένη από τον αρμόδιο μηχανικό, για τις ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις σε τέσσερα (4) αντίγραφα, στην οποία αναγράφονται στοιχεία σχετικά με την όλη δομή της εγκατάστασης, τις επιμέρους εγκαταστάσεις, τον εξοπλισμό και τα μηχανήματα που εγκαθίστανται, οι τεχνικές προδιαγραφές τους και ο τρόπος σύνδεσης και λειτουργίας τους, τα εθνικά και ευρωπαϊκά πρότυπα και κανονισμοί βάσει των οποίων μελετήθηκαν και εγκαταστάθηκαν και τη μελέτη κατανομής ζωνών αντiekρηκτικότητας.

θ) Έντυπο απαγωγής στις Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην κ.υ.α. 46537/2013 (Β'2036).

ι) Παράβολο τριάντα (30) ευρώ ανεξαρτήτως του αριθμού των αντλιών ή διανομέων καθώς και παράβολο τριάντα (30) ευρώ, για κάθε αντλία ή διανομέα, πέραν της πρώτης, ανεξαρτήτως των επιτομίων.

2. Η αδειοδοτούσα αρχή εντός τριάντα (30) εργασιών ημερών υποχρεούται στην προβλεπόμενη εξέταση των δικαιολογητικών της παραγράφου 1. Εφόσον πληρούνται οι νόμιμες προϋποθέσεις, εκδίδει την άδεια ίδρυσης εντός του ανωτέρω χρονικού διαστήματος. Εφόσον δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις, η ανωτέρω Υπηρεσία δεν χορηγεί την αιτούμενη άδεια ίδρυσης πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου, και ενημερώνει εγγράφως τον αιτούντα, γνωστοποιώντας και τους σχετικούς λόγους, αναλυτικά για κάθε έλλειψη ή απόρριψη του καθενός από τα υποβαλλόμενα δικαιολογητικά.

Στην περίπτωση επανυποβολής έπειτα από σχετική έγγραφη ειδοποίηση της Υπηρεσίας, η άδεια ίδρυσης εκδίδεται εντός διαστήματος δεκαπέντε (15) εργασιών ημερών από την ημερομηνία επανυποβολής. Στην περίπτωση που το διάστημα των τριάντα (30) εργασιών 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 κα-

νένα πρόσθετο περιορισμό. Επίσης, ο ενδιαφερόμενος, στην περίπτωση της ανωτέρω σιωπηρής έγκρισης, δύναται να ζητήσει σχετική βεβαίωση από την αδειοδοτούσα Αρχή, σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 10 του ν. 3230/2004 (Α' 44).

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. 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.

3. Τα σχέδια και οι τεχνικές εκθέσεις υποβάλλονται υπογεγραμμένα από τον αρμόδιο μηχανικό και φέρουν υπόμνημα με τα στοιχεία του έργου, του αιτούντος και του μελετητή, καθώς και υπόμνημα με τις τεχνικές λεπτομέρειες της κατασκευής. Τα σχέδια και οι τεχνικές εκθέσεις παραδίδονται και σε ηλεκτρονική μορφή.

4. Η άδεια ίδρυσης με πλήρη σειρά των εγκεκριμένων σχεδίων κοινοποιείται στον αιτούντα, στην αρμόδια για την χορήγηση της άδειας δόμησης οικεία Υπηρεσία Δόμησης, και στην αρμόδια Υπηρεσία για τη συντήρηση της οδού ή των οδών έμπροσθεν του ιδρυόμενου πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου. Επίσης, η άδεια ίδρυσης χωρίς τα σχέδια που τη συνοδεύουν, κοινοποιείται και στο οικείο Αστυνομικό Τμήμα.

5. Η άδεια ίδρυσης είναι διάρκειας δύο (2) ετών και μπορεί να παραταθεί για δύο (2) έτη ακόμη, εφόσον υποβληθεί πριν τη λήξη της προθεσμίας σχετική αίτηση συνοδευόμενη από υπεύθυνη δήλωση του επιβλέποντος μηχανικού, ότι δεν έχουν περατωθεί οι εργασίες κατασκευής της οικοδομής ή των εγκαταστάσεων ή της πλατείας του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις μπορεί να δοθεί πρόσθετη παράταση για χρονικό διάστημα τριών (3) μηνών ακόμη, μετά τη λήξη της παράτασης για ολοκλήρωση των εργασιών. Αίτηση παράτασης της άδειας ίδρυσης που υποβάλλεται εκπρόθεσμα θεωρείται ως νέα αίτηση για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης. Σε αυτήν την περίπτωση υποβάλλεται σχετική αίτηση, συνοδευόμενη από τα δικαιολογητικά α' γ' δ' και ι' της παραγράφου 1 του παρόντος. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί ότι για αποδεδειγμένους λόγους ανωτέρας βίας δεν κατέστη δυνατή η έναρξη των εργασιών ή η ολοκλήρωση της κατασκευής του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου, η άδεια ίδρυσης παρατείνεται για το διάστημα, που υπήρχαν οι λόγοι ανωτέρας βίας.»

Άρθρο 18

Διαδικασία χορήγησης άδειας λειτουργίας πρατηρίου υγραερίου ή μικτού πρατηρίου

Το άρθρο 26 του π.δ. 595/1984 (Α' 218) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Για τη χορήγηση της άδειας λειτουργίας πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου, υποβάλλονται στην αρμόδια Υπηρεσία, πριν τη λήξη της άδειας ίδρυσης ή της παράτασης αυτής, τα εξής δικαιολογητικά στην ελληνική γλώσσα ή επισήμως μεταφρασμένα σε αυτήν:

α) Αίτηση του φυσικού ή νομικού προσώπου, στο οποίο έχει χορηγηθεί η άδεια ίδρυσης.

β) Έγκριση κυκλοφοριακής σύνδεσης ή απότμησης-υποβιβασμού στάθμης πεζοδρομίου κατά περίπτωση, από την αρμόδια για τη συντήρηση της οδού ή των οδών έμπροσθεν του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου, Υπηρεσία, συνοδευόμενη και από τη βεβαίωση ότι η εγκεκριμένη κυκλοφοριακή σύνδεση ή απότμηση του πεζοδρομίου για την είσοδο – έξοδο των οχημάτων από/προς την οδό προς/από το υπόψη πρατήριο ή μικτό πρατήριο, εκτελέσθηκε καλώς.

γ) Πιστοποιητικό πυρασφαλείας σε ισχύ, που χορηγείται από την οικεία πυροσβεστική υπηρεσία.

δ) Άδεια δόμησης.

ε) Ογκομετρικός πίνακας από διαπιστευμένο φορέα ογκομέτρησης για κάθε δεξαμενή, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην κ.υ.α.

Φ2-1617/2010 (Β' 1980), για τα καύσιμα που αναφέρονται σε αυτήν, που να αναγράφει και τους αριθμούς μητρώου κάθε δεξαμενής.

στ) Πιστοποιητικά των δεξαμενών καυσίμων, του αεροφυλακίου, των ανυψωτικών μηχανημάτων και των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων σύμφωνα με τη μελέτη και τις ισχύουσες διατάξεις.

ζ) Βεβαίωση εταιρίας Ύδρευσης- Αποχέτευσης, στην περίπτωση που το πρατήριο είναι εντός του δικτύου της εταιρίας Ύδρευσης- Αποχέτευσης και στον χώρο του πρατηρίου υπάρχει πλυντήριο.

η) Αποδεικτικό πληρωμής του ανταποδοτικού τέλους, σύμφωνα με την κ.υ.α. Δ2/Α/Φ.5/οικ. 2490/10.2.2005 (Β' 218).

θ) Υπεύθυνες δηλώσεις του ν. 1599/1986, των υπεύθυνων κατά το νόμο μηχανικών που επέβλεψαν την εκτέλεση των μηχανολογικών, ηλεκτρολογικών και κτιριακών εγκαταστάσεων του πρατηρίου, στην οποία δηλώνονται τα εξής:

«ι) Στην περίπτωση πρατηρίου: Τηρήθηκαν όλοι οι όροι της άδειας ίδρυσης, καθώς και ότι πληρούνται όλοι οι όροι και οι προϋποθέσεις του π.δ. 595/1984. Στην περίπτωση μικτού πρατηρίου: τηρήθηκαν όλοι οι όροι και οι προϋποθέσεις του π.δ. 595/1984 και τα τεχνικά στοιχεία και οι προδιαγραφές του π.δ. 1224/1981 ή του β.δ. 465/1970, κατά περίπτωση.

ii) Έχουν ελεγχθεί όλα τα πιστοποιητικά, βεβαιώσεις και τα λοιπά έγγραφα από τα οποία τεκμαίρεται η συμμόρφωση του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων του πρατηρίου προς τις απαιτήσεις των σχετικών εθνικών και ευρωπαϊκών κανονισμών και προτύπων, αντίγραφα των οποίων διατηρούνται και στον φάκελο του πρατηρίου, συγκεντρωτικός πίνακας των οποίων υποβάλλεται.

iii) Η υλοποίηση των εργασιών κατασκευής του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου έγινε σύμφωνα με τα εγκεκριμένα σχέδια, τη μελέτη κατανομής ζωνών αντισεισμικότητας, τις τεχνικές εκθέσεις και τα σχέδια της άδειας ίδρυσης και της άδειας δόμησης, καθώς και τα εθνικά και ευρωπαϊκά πρότυπα και κανονισμούς.

iv) Όλοι οι εμπλεκόμενοι τεχνίτες, εργοδηγοί, βοηθοί, που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή του πρατηρίου, διαθέτουν, όπου προβλέπεται από την ισχύουσα νομοθεσία σύμφωνα με τα σχετικά εθνικά ή ευρωπαϊκά πρότυπα, τις απαιτούμενες άδειες ή βεβαιώσεις αναγγελίας ασκήσεως επαγγέλματος.»

Αν διαπιστωθεί ψευδής υπεύθυνη δήλωση μηχανικού από την αδειοδοτούσα αρχή, πέραν των άλλων ποινικών ευθυνών, ο μηχανικός υπέχει πειθαρχική ευθύνη και η αδειοδοτούσα αρχή οφείλει να παραπέμψει την υπόθεση παραχρήμα στο αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, το οποίο διαπιστώνει τη διάπραξη ή μη της πράξης και επιβάλλει πειθαρχική ποινή αφαίρεσης άδειας ασκήσεως επαγγέλματος που κυμαίνεται, κατά την κρίση του Πειθαρχικού Συμβουλίου, ανάλογα με τη βαρύτητα του αδικήματος, από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος, και σε περίπτωση υποτροπής από δύο (2) έτη έως τρία (3) έτη.

ι) Υπεύθυνες δηλώσεις του εγκαταστάτη του ολοκληρωμένου συστήματος εισροών εκροών και του μηχανικού σύμφωνα με την κ.υ.α. 40534/4859/2013 (Β'2041), στις οποίες δηλώνεται ότι έχει ολοκληρωθεί η εγκατάσταση του συστήματος εισροών – εκροών για την περίπτωση των δεξαμενών και αντλιών-διανομέων υγρών καυσίμων. Οι υπεύθυνες δηλώσεις του προηγούμενου εδαφίου υποβάλλονται εντός διαστήματος τριάντα (30) εργάσιμων ημερών μετά την έκδοση της άδειας λειτουργίας. Στην περίπτωση που δεν υποβληθούν εντός του ανωτέρω διαστήματος, η εκδοθείσα άδεια αφαιρείται.

Αν διαπιστωθεί ψευδής υπεύθυνη δήλωση μηχανικού από την αδειοδοτούσα αρχή, πέραν των άλλων ποινικών ευθυνών, ο μηχανικός υπέχει πειθαρχική ευθύνη και η αδειοδοτούσα αρχή οφείλει να παραπέμψει την υπόθεση παραχρήμα στο αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, το οποίο διαπιστώνει τη διάπραξη ή μη της πράξης και επιβάλλει πειθαρχική ποινή αφαίρεσης άδειας ασκήσεως επαγγέλματος που κυμαίνεται, κατά την κρίση του Πειθαρχικού Συμβουλίου, ανάλογα με τη βαρύτητα του αδικήματος, από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος, και σε περίπτωση υποτροπής από δύο (2) έτη έως τρία (3) έτη.

ια) Υπεύθυνη δήλωση ανάληψης καθήκοντων Υπευθύνου Λειτουργίας πρατηρίου υγραερίου ή μικτού πρατηρίου που διαθέτει

βεβαίωση έναρξης ασκήσεως επαγγέλματος.

ιβ) Πιστοποιητικό συμμόρφωσης κοινοποιημένου φορέα, σύμφωνα με την Οδηγία 97/23/ΕΟΚ σχετικά με τον εξοπλισμό υπό πίεση.

ιγ) Πιστοποιητικό Υδραυλικής Δοκιμασίας, σύμφωνα με την κ.υ.α. Δ3/14858/1993 (Α'477) και την υ.α. 14165/Φ.17.4/373/1993 (Β'673).

ιδ) Πιστοποιητικά αντισεισμικότητας ΑΤΕΧ των αντλιών, των διανομέων, των βυθομετρικών βεργών καθώς και του λοιπού εξοπλισμού, όπου απαιτείται από τη μελέτη.

2. Η αδειοδοτούσα αρχή εντός τριάντα (30) εργάσιμων ημερών υποχρεούται στην προβλεπόμενη εξέταση και έλεγχο των ανωτέρω υποβαλλόμενων δικαιολογητικών της παραγράφου 1, με σκοπό τη διαπίστωση ότι συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις δραστηριοποίησης. Εφόσον διαπιστώσει ότι πληρούνται οι νόμιμες προϋποθέσεις, χορηγεί άδεια λειτουργίας αορίστου χρόνου. Εφόσον δεν συντρέχουν, η ανωτέρω Υπηρεσία απαγορεύει τη λειτουργία της δραστηριότητας. Ενημερώνει εγγράφως τον αιτούντα, γνωστοποιώντας και τους σχετικούς λόγους, αναλυτικά για κάθε έλλειψη ή απόρριψη του καθενός από τα υποβαλλόμενα δικαιολογητικά. Στην περίπτωση που μετά το πέρας των τριάντα (30) εργάσιμων ημερών, απαιτηθεί επανυποβολή κάποιων εκ των δικαιολογητικών, η άδεια λειτουργίας εκδίδεται εντός διαστήματος δεκαπέντε (15) εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία επανυποβολής. Στην περίπτωση που το διάστημα των τριάντα (30) εργάσιμων 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, στην περίπτωση της ανωτέρω σιωπής εγκρίσης, δύναται να ζητήσει σχετική βεβαίωση από την αδειοδοτούσα Αρχή, σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 10 του ν. 3230/2004 (Α' 44).

Η μη έγκαιρη διεκπεραίωση εντός των παραπάνω προθεσμιών συνιστά αυτοτελές πειθαρχικό παράπτωμα κατά των υπαίτιων προϊσταμένων και υπαλλήλων, το οποίο επιφέρει πειθαρχική ποινή προστίμου ποσού αντίστοιχου αποδοχών τριών (3) μηνών. Στην περίπτωση σιωπής εγκρίσης, 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.

3. Σε περίπτωση που ένα πρατήριο ή μικτό πρατήριο, στο οποίο έχει χορηγηθεί άδεια ίδρυσης χωρίς να έχει χορηγηθεί άδεια λειτουργίας, μεταβιβάζεται ή εκμισθώνεται ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο παραχωρείται η εκμετάλλευσή του σε άλλο πρόσωπο, φυσικό ή νομικό, η άδεια λειτουργίας χορηγείται στο νέο πρόσωπο εντός δεκαπέντε (15) εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία υποβολής της σχετικής αίτησής του. Στην περίπτωση αυτή, μαζί με την αίτησή του, συνοποβάλλονται, εκτός των δικαιολογητικών της παραγράφου 1, τα εξής δικαιολογητικά:

α) Παράβολο τριάντα (30) ευρώ. Επιπρόσθετα παράβολο τριάντα (30) ευρώ, για κάθε αντλία ή διανομέα, πέραν της πρώτης, ανεξαρτήτως των επιστομών.

β) Υπεύθυνη δήλωση του αιτούντος, σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 1599/1986. Ειδικότερα:

αα) Στην περίπτωση που ο αιτών είναι φυσικό πρόσωπο, δηλώνει υπεύθυνα ότι:

ι) κατά την τελευταία οκταετία δεν καταδικάστηκε τελεσίδικα για νοθεία καυσίμων και δεν καταδικάστηκε πρωτόδικα για λαθρεμπορία καυσίμων, με την επιφύλαξη των διατάξεων του ν. 4177/2013,

ii) έχει το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσής του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου,

iii) οι εγκαταστάσεις του πρατηρίου, είναι σύμφωνες με τις τεχνικές περιγραφές και τα σχέδια που συνοδεύουν την άδεια ίδρυσης και την άδεια δόμησης και ουδεμία αλλαγή έχει επέλθει στις εγκαταστάσεις του πρατηρίου και στη χωρητικότητα των δεξαμενών καυσίμων.

ββ) Στην περίπτωση που ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, ο νόμιμος εκπρόσωπός του δηλώνει υπεύθυνα ότι:

i) κατά την τελευταία οκταετία ο ίδιος δεν καταδικάστηκε τελεσίδικα και το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί δεν κηρύχθηκε τελεσίδικα αστικώς συνυπεύθυνο για νοθεία καυσίμων, ο ίδιος δεν καταδικάστηκε πρωτόδικα και το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί δεν κηρύχθηκε πρωτόδικα αστικώς συνυπεύθυνο για λαθρεμπορία καυσίμων, με την επιφύλαξη των διατάξεων του ν. 4177/2013 (Α'183),

ii) ότι το νομικό πρόσωπο έχει το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου,

iii) οι εγκαταστάσεις του πρατηρίου, είναι σύμφωνες με τις τεχνικές περιγραφές και τα σχέδια που συνοδεύουν την άδεια ίδρυσης και την άδεια δόμησης και ουδεμία αλλαγή έχει επέλθει στις εγκαταστάσεις του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου και στη χωρητικότητα των δεξαμενών καυσίμων.

4. Όταν κατά τη διάρκεια ισχύος της άδειας ίδρυσης γίνονται αλλαγές σε σχέση με τα αρχικά εγκεκριμένα σχέδια ή όταν μετά τη χορήγηση της άδειας λειτουργίας απαιτείται μεταβολή κάποιων εκ των στοιχείων της εγκατάστασης του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου ή γίνεται επέκταση με εγκαταστάσεις προβλεπόμενες από τις διατάξεις του παρόντος, πρέπει πριν την υλοποίησή τους να υποβληθούν για έγκριση τα νέα προβλεπόμενα κατά περίπτωση δικαιολογητικά, σχέδια και σχετική τεχνική έκθεση περιγραφής των μεταβολών. Η έγκριση των αιτούμενων μεταβολών από την αρμόδια αρχή πρέπει να λαμβάνει χώρα εντός δεκαπέντε (15) εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία υποβολής της σχετικής αίτησης.

Μετά την υλοποίηση των αιτούμενων μεταβολών χορηγείται άδεια ή νέα άδεια λειτουργίας, κατά περίπτωση, πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου, η οποία συμπεριλαμβάνει το σύνολο των νόμιμων εγκαταστάσεων του, εφόσον υποβληθούν και ελεγχθούν τα αντίστοιχα δικαιολογητικά της παραγράφου 1. Στην υπεύθυνη δήλωση της παραγράφου 1 εδάφιο θ' δηλώνεται συμφωνία με τους όρους της έγκρισης μεταβολών και όχι της άδειας ίδρυσης.

5. Εάν υπάρξουν στοιχεία από τα οποία προκύπτει ότι δεν είναι δυνατή η περαιτέρω λειτουργία του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου, είτε γιατί εν τω μεταξύ δημιουργήθηκαν δυσμενείς κυκλοφοριακές συνθήκες (όπως διαπλάτυνση ή διαφοροποίηση της στάθμης της οδού, κατασκευή κόμβου σε μικρή απόσταση) ή για λόγους που συνιστούν αντικειμενική αδυναμία λειτουργίας (όπως κατεδάφιση, απομείωση του εμβαδού του οικοπέδου) ή λόγω των αναφερομένων της παρ. 5 του άρθρου 185 του ν. 4070/2012 (Α' 82), δύναται η αδειοδοτούσα Αρχή να απαγορεύσει προσωρινά ή οριστικά τη συνέχιση της λειτουργίας του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου, με ειδικά αιτιολογημένη απόφασή της.

6. Η άδεια λειτουργίας του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου, μπορεί εάν διαπιστωθεί οποτεδήποτε ότι έπαυσαν να υπάρχουν οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες χορηγήθηκε, να αφαιρεθεί προσωρινά, μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων ή οριστικά, με πλήρως αιτιολογημένη απόφαση της αρχής που τη χορήγησε.

7. Η έκδοση ή η αφαίρεση της άδειας λειτουργίας του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου κοινοποιείται στον αιτούντα, στην αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, στο τοπικό Αστυνομικό Τμήμα, στην Πυροσβεστική Υπηρεσία, στην τοπική Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία και στην αρμόδια Υπηρεσία που τηρεί το μητρώο του συστήματος εισροών-εκροών της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων. Οι ανωτέρω διοικητικές πράξεις δημοσιοποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3861/2010 (Α' 112).

8. Πριν τη λήξη οποιουδήποτε πιστοποιητικού, ο κάτοχος της άδειας υποχρεούται να υποβάλει στην αρμόδια υπηρεσία νέο σε ισχύ δικαιολογητικό, για τη συνέχιση της λειτουργίας. Σε αυτή την περίπτωση δεν εκδίδεται νέα άδεια λειτουργίας αλλά γίνεται ενημέρωση του φακέλου του πρατηρίου με το νέο δικαιολογητικό. Ο έλεγχος της αδειοδοτούσας αρχής στην περίπτωση αυτή περιορίζεται στο νέο υποβαλλόμενο δικαιολογητικό και μόνο. Στην περίπτωση που διαπιστωθεί ότι λειτουργεί πρατήριο ή μικτό πρατήριο χωρίς να είναι σε ισχύ οποιοδήποτε από τα πιστοποιητικά που έχουν κατατεθεί ως δικαιολογητικά, αφαιρείται η άδεια λειτουργίας και σφραγίζονται οι εγκαταστάσεις του πρατηρίου ή του μικτού πρατηρίου.

9. Η έκδοση της άδειας λειτουργίας δεν υποκαθιστά άλλες εγκρίσεις και δεν απαλλάσσει τον κάτοχο της άδειας από την υποχρέωση έκδοσης άλλων αδειών ή άλλων διοικητικών πράξεων που προβλέπονται από άλλες διατάξεις και αφορούν εξοπλισμό ή τμήματα αυτού, που χρησιμοποιούνται στο πρατήριο ή μικτό πρατήριο.

10. Η ισχύς της άδειας λειτουργίας πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου είναι αόριστου χρόνου.»

Άρθρο 19

Κατάργηση ανανέωσης άδειας λειτουργίας πρατηρίου υγραερίου ή μικτού πρατηρίου

Το άρθρο 27 του π.δ. 595/1984 (Α'218) καταργείται.

Άρθρο 20

Διαδικασία αλλαγής δικαιούχου της άδειας λειτουργίας πρατηρίου υγραερίου ή μικτού πρατηρίου

Το άρθρο 28 του π.δ. 595/1984 (Α'218) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Σε περίπτωση παραχώρησης της χρήσης ή της εκμετάλλευσης λειτουργούντος πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου σε άλλο φυσικό ή νομικό πρόσωπο, εκδίδεται υποχρεωτικά νέα άδεια λειτουργίας της εγκατάστασης, στο όνομα του νέου δικαιούχου, με την υποβολή των παρακάτω δικαιολογητικών:

α) Αίτηση του φυσικού ή νομικού προσώπου. Στην περίπτωση που ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, την αίτηση μαζί με τα κατά περίπτωση νομιμοποιητικά έγγραφα υποβάλλει ο νόμιμος εκπρόσωπός του.

β) Υπεύθυνη δήλωση του αιτούντος, σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 1599/1986. Ειδικότερα:

αα) Στην περίπτωση που ο αιτών είναι φυσικό πρόσωπο, δηλώνει υπεύθυνα ότι:

i) κατά την τελευταία οκταετία δεν καταδικάστηκε τελεσίδικα για νοθεία καυσίμων και δεν καταδικάστηκε πρωτόδικα για λαθρεμπορία καυσίμων, με την επιφύλαξη των διατάξεων του ν. 4177/2013,

ii) έχει το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου,

iii) οι εγκαταστάσεις του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου είναι σύμφωνες με τις περιγραφές και τα σχέδια που συνοδεύουν την άδεια λειτουργίας και ουδεμία αλλαγή δεν έχει επέλθει στις εγκαταστάσεις του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου και στη χωρητικότητα των δεξαμενών καυσίμων.

ββ) Στην περίπτωση που ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, ο νόμιμος εκπρόσωπός του δηλώνει υπεύθυνα ότι:

i) κατά την τελευταία οκταετία ο ίδιος δεν καταδικάστηκε τελεσίδικα και το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί δεν κηρύχθηκε τελεσίδικα αστικώς συνυπεύθυνο για νοθεία καυσίμων, ο ίδιος δεν καταδικάστηκε πρωτόδικα και το νομικό πρόσωπο που εκπροσωπεί δεν κηρύχθηκε πρωτόδικα αστικώς συνυπεύθυνο για λαθρεμπορία καυσίμων, με την επιφύλαξη των διατάξεων του ν. 4177/2013 (Α'183),

ii) το νομικό πρόσωπο έχει το δικαίωμα χρήσης και εκμετάλλευσης του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου,

iii) οι εγκαταστάσεις του πρατηρίου είναι σύμφωνες με τις περιγραφές και τα σχέδια που συνοδεύουν την άδεια λειτουργίας και ουδεμία αλλαγή έχει γίνει στις εγκαταστάσεις του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου και στη χωρητικότητα των δεξαμενών καυσίμων.

γ) Παράβολο. Για τη μεταβίβαση της άδειας λειτουργίας κατατίθεται παράβολο τριάντα (30) ευρώ. Επιπρόσθετα, κατατίθεται παράβολο τριάντα (30) ευρώ, για κάθε αντλία ή διανομέα, πέραν της πρώτης, ανεξαρτήτως των επιστομών.

δ) Αριθμοί μητρώου των δεξαμενών, σύμφωνα με την παρ. 9 του άρθρου 5 της κ.υ.α. Φ2-1617/2010 (Β'1980), καθώς και την αντιστοίχιση αυτών με τους υφιστάμενους αριθμούς μητρώου των δεξαμενών του κατόχου της άδειας λειτουργίας.

ε) Αποδεικτικό πληρωμής ανταποδοτικού τέλους για την έκδοση της άδειας λειτουργίας, σύμφωνα με την κ.υ.α. Δ2/Α/Φ.5/οικ.

2490/10.2.2005 (Β' 218).

στ) Υπεύθυνη δήλωση του εγκαταστάτη του συστήματος εισροών-εκροών και υπεύθυνη δήλωση του μηχανικού, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην κ.υ.α. 40534/ 4859/2013 (Β'2041).

Αν διαπιστωθεί ψευδής υπεύθυνη δήλωση μηχανικού από την αδειοδοτούσα αρχή, πέραν των άλλων ποινικών ευθυνών, ο μηχανικός υπέχει πειθαρχική ευθύνη και η αδειοδοτούσα αρχή οφείλει να παραπέμψει την υπόθεση παραχρήμα στο αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, το οποίο διαπιστώνει τη διάπραξη ή μη της πράξης και επιβάλλει πειθαρχική ποινή αφαίρεσης άδειας ασκήσεως επαγγέλματος που κυμαίνεται, κατά την κρίση του Πειθαρχικού Συμβουλίου, ανάλογα με τη βαρύτητα του αδικήματος, από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος, και σε περίπτωση υποτροπής, από δύο (2) έτη έως τρία (3) έτη.

ζ) Έντυπο υπαγωγής στις Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην κ.υ.α. 46537/2013 (Β'2036).

η) Υπεύθυνη δήλωση ανάληψης καθηκόντων του υπευθύνου λειτουργίας του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου από φυσικό πρόσωπο που διαθέτει σχετική βεβαίωση έναρξης ασκήσεως επαγγέλματος.

Η αδειοδοτούσα αρχή επισυνάπτει κατ' ελάχιστο στην αίτηση μεταβίβασης, χωρίς την κατάθεση δικαιολογητικών από τον αιτούντα, αντίγραφα των εξής δικαιολογητικών από τον φάκελο του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου:

- i) Υφιστάμενη Άδεια λειτουργίας.
- ii) Πιστοποιητικό πυρασφάλειας.
- iii) Ογκομετρικό πίνακα των δεξαμενών.

2. Η αδειοδοτούσα αρχή εντός δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών υποχρεούται στην προβλεπόμενη εξέταση και έλεγχο όλων των ανωτέρω δικαιολογητικών, υποβαλλόμενων από τον αιτούντα και μη.

Τα δικαιολογητικά που αναζητήθηκαν αυτεπάγγελτα από την αδειοδοτούσα αρχή πρέπει να είναι σε ισχύ. Επιπρόσθετα, δεν πρέπει να εκκρεμεί αφαίρεση της άδειας λειτουργίας του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου σε εφαρμογή οποιασδήποτε μορφής βεβαίωσης παράβασης που έχει βεβαιωθεί από την αδειοδοτούσα αρχή ή που έχει κοινοποιηθεί σε αυτήν από άλλη ελεγκτική αρχή.

Στην περίπτωση που δεν συντρέχουν οι νόμιμες προϋποθέσεις, η ανωτέρω αρχή απαγορεύει την μεταβίβαση του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου, εντός του ανωτέρω διαστήματος, ενημερώνοντας εγγράφως τον αιτούντα για τους σχετικούς λόγους, αναλυτικά για κάθε έλλειψη ή απόρριψη του καθενός από τα υποβαλλόμενα δικαιολογητικά. Η ανωτέρω έγγραφη ενημέρωση κοινοποιείται και στην αρμόδια υπηρεσία που τηρεί το μητρώο του συστήματος εισροών-εκροών της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων.

Στην περίπτωση που μετά τον έλεγχο του φακέλου των δικαιολογητικών, η αδειοδοτούσα αρχή διαπιστώσει ότι πληρούνται οι ανωτέρω προϋποθέσεις, χορηγεί άδεια λειτουργίας αορίστου χρόνου. Στην περίπτωση που μετά το πέρας των δεκαπέντε (15) εργασίμων ημερών απαιτηθεί επανυποβολή κάποιων εκ των δικαιολογητικών, η άδεια λειτουργίας εκδίδεται εντός διαστήματος πέντε (5) εργασίμων ημερών από την ημερομηνία επανυποβολής. 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 επιχείρηση του πρατηρίου χωρίς κανένα πρόσθετο περιορισμό. Επίσης, ο ενδιαφερόμενος, στην περίπτωση της ανωτέρω σιωπηρής έγκρισης, δύναται να ζητήσει σχετική βεβαίωση από την αδειοδοτούσα Αρχή, σύμφωνα με την παρ. 4 του άρθρου 10 του ν. 3230/2004 (Α' 44).

Η μη έγκαιρη διεκπεραίωση εντός των παραπάνω προθεσμιών συνιστά αυτοτελές πειθαρχικό παράπτωμα κατά των υπαίτιων προϊσταμένων και υπαλλήλων, το οποίο επιφέρει πειθαρχική ποινή προστίμου ποσού, αντίστοιχου αποδοχών τριών (3) μηνών. 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.

Η έκδοση της άδειας λειτουργίας του πρατηρίου ή μικτού πρα-

τηρίου κοινοποιείται στον αιτούντα, στην αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, στο τοπικό Αστυνομικό Τμήμα, στην οικεία Πυροσβεστική Υπηρεσία, στην τοπική Δημόσια Οικονομική Υπηρεσία, καθώς και στην αρμόδια Υπηρεσία που τηρεί το μητρώο του συστήματος εισροών-εκροών της Γενικής Γραμματείας Πληροφοριακών Συστημάτων. Οι ανωτέρω διοικητικές πράξεις δημοσιοποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 3861/2010 (Α'112).

Μετά την έκδοση της άδειας λειτουργίας και εντός διαστήματος δύο (2) μηνών, ο νέος εκμεταλλευτής οφείλει να προσκομίσει στην αδειοδοτούσα αρχή το νέο πιστοποιητικό πυρασφάλειας υπό την επωνυμία του. Αν δεν το προσκομίσει η αρχή αφαιρεί την άδεια λειτουργίας.

3. Σε περίπτωση που έχουν τροποποιηθεί οι εγκαταστάσεις του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου, ταυτόχρονα με την αίτηση για τη μεταβίβαση της άδειας λειτουργίας, υποβάλλονται και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, σύμφωνα με τα όσα αναφέρονται στην παράγραφο 4 του άρθρου 26 του παρόντος.»

Άρθρο 21

Ψηφιακό μητρώο πρατηρίων

1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργείται ψηφιακό μητρώο των λειτουργούντων «Πρατηρίων Παροχής Καυσίμων και Ενέργειας» της παρ. 7 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012, των λειτουργούντων πρατηρίων υγρών και αερίων καυσίμων της κ.υ.α. 72983/ 6562/2014 (Β' 88), των στεγασμένων σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων του π.δ. 455/1976, καθώς και των παντός είδους πρατηρίων παροχής καυσίμων δημοσίας και ιδιωτικής χρήσης.

2. Στο μητρώο καταγράφονται ψηφιακά τα στοιχεία των εκμεταλλευτών, οι θέσεις λειτουργίας, τα στοιχεία των κτιριακών και ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων (δεξαμενές, αντλίες, διανομείς, κτίριο πρατηρίου, τυχόν ύπαρξη πλυντηρίου – λιπαντηρίου κ.λπ.), τα προβλεπόμενα, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις πιστοποιητικά (Πιστοποιητικό Πυροπροστασίας, Πιστοποιητικό Ογκομέτρησης δεξαμενών κ.λπ.), τα στοιχεία των φυσικών ή νομικών προσώπων που εμπλέκονται στην ασφαλή και ορθή λειτουργία και συντήρηση (υπεύθυνος λειτουργίας, τεχνικός ασφαλείας, αρμόδιος μηχανικός μελέτης και επίβλεψης, κ.ά.). 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 παρ. 6 του άρθρου 18 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303) ή της παρ. 6 του άρθρου 18 του β.δ. 465/1970 (Α' 150) ή της παρ. 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.

3. Το μητρώο διασυνδέεται με μητρώα που τηρούνται από λοιπές εμπλεκόμενες Υπηρεσίες.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία, ανάπτυξη, λειτουργία και συντήρηση του ανωτέρω ψηφιακού μητρώου, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.

5. Μέχρι τη λειτουργία του μητρώου, θα τηρείται ψηφιακό μητρώο πρατηρίων ανά αδειοδοτούσα Υπηρεσία, η οποία υποχρεούται να ενημερώνει αρχικά, εντός διμήνου και στη συνέχεια, ανά μήνα, τη Διεύθυνση Ελέγχου Οχημάτων και Εγκαταστάσεων της Γενικής Διεύθυνσης Οδικής Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, προκειμένου αυτό να τηρεί το συνολικό ψηφιακό μητρώο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΠΡΑΤΗΡΙΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Άρθρο 22

Τροποποιήσεις διατάξεων εξάρωσης δεξαμενών υγρών καυσίμων

Το τρίτο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 10 του β.δ. 465/1970 (Α' 150) και το τρίτο εδάφιο της παρ. 4 του άρθρου 10 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303) αντικαθίστανται ως εξής:

«Οι σωληνώσεις εξαέρωσης για τις δεξαμενές πετρελαίου ή και για τις δεξαμενές βενζίνης πρατηρίων, κατασκευάζονται από σωληνώσεις μεταλλικές γαλβανισμένες ενισχυμένου τύπου ή μόνο για το υπόγειο τμήμα πλαστικές από υλικό που δεν αλλοιώνεται στα πετρελαιοειδή, διαμέτρου ίσης ή μεγαλύτερης της μιάμισης ίντσας (1 ½") και μέσω κατακόρυφου σωλήνα, καταλήγουν σε δύο ειδικά εξαρτήματα (καπελάκια), με ή χωρίς βαλβίδα ανάλογα του τρόπου κατασκευής, ώστε να διασφαλίζεται αδυναμία ανάμιξης των προϊόντων. Οι κατακόρυφοι σωλήνες στηρίζονται αδιακρίτως σε εξωτερικό τοίχο κτιρίου ή σε υποστυλώμα στεγάστρου ή σε άλλη ειδική σταθερή κατασκευή, μεταλλική, από σκυρόδεμα ή άλλο υλικό, η οποία αποτρέπει τη δημιουργία παραμόρφωσης. Η απαγωγή των ατμών από τα στόμια εξαέρωσης πρέπει να ελέγχεται οπτικά καθημερινά ότι είναι ελεύθερη. Τα ειδικά εξαρτήματα (βαλβίδες εξαερισμού πίεσης-υποπίεσης, pressure relief valve) των δεξαμενών των υγρών καυσίμων που συμμετέχουν στο σύστημα ανάκτησης ατμών, είναι κατά ελάχιστο δύο (2) ανά πρατήριο υγρών καυσίμων, έχουν τις ίδιες διαστάσεις με το σωλήνα εξαερισμού και ανοίγουν πλήρως σε υποπίεση 2 mbar και υπερπίεση 35mbar. Διαθέτουν υποχρεωτικά φλογοπαγίδα, σύμφωνα με το πρότυπο EN ISO 16852 ή άλλο ισοδύναμο ευρωπαϊκό ή διεθνές πρότυπο. Ελέγχονται σε ετήσια βάση για την ορθότητα της λειτουργίας τους και συμπληρώνεται ειδικό έντυπο ελέγχου που φυλάσσεται στο χώρο του πρατηρίου.»

Άρθρο 23

Μικτός διανομέας παροχής υγρών καυσίμων και υγραερίου

1. Στο άρθρο 13 του π.δ. 595/1984 (Α' 218) προστίθεται νέα παράγραφος 7 ως εξής:

«7. Σε μικτά πρατήρια επιτρέπεται η εγκατάσταση μικτού διανομέα υγραερίου και υγρών καυσίμων ως ενιαία μονάδα διάθεσης, τόσο των υγρών καυσίμων όσο και υγραερίου σε οχήματα, από το ίδιο σημείο εξυπηρέτησης. Ο μικτός διανομέας υγραερίου και υγρών καυσίμων, εντός του ενιαίου εξωτερικού μεταλλικού περιβλήματός του, πρέπει να διαθέτει εξοπλισμό διανομής υγραερίου και εξοπλισμό διανομής υγρών καυσίμων, σύμφωνα με τις ισχύουσες κατά περίπτωση διατάξεις. Οι έλεγχοι, οι απαιτήσεις και οι προϋποθέσεις που ισχύουν για τον επιμέρους εξοπλισμό, εξακολουθούν να ισχύουν και για τον ενιαίο διανομέα. Επιπρόσθετα, πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις των Ευρωπαϊκών Οδηγιών αντιερηκτικής προστασίας και εξοπλισμού υπό πίεση και να διαθέτει Πιστοποιητικό ελέγχου συμμόρφωσης σύμφωνα με τα ΕΛΟΤ EN 13617-1 και EN 14678-1:2013.

Το ενιαίο εξωτερικό μεταλλικό περίβλημα του μικτού διανομέα υγραερίου και υγρών καυσίμων δεν συνιστά χαρακτηριστικό στοιχείο, σύμφωνα με το εδάφιο γγ', της παραγράφου ζ' του άρθρου 1, για την τήρηση των αποστάσεων ασφαλείας των άρθρων 4 και 5.»

2. Το εδάφιο β' της παρ. 1 του άρθρου 5 του π.δ. 595/1984 (Α' 218) καταργείται.

Άρθρο 24

Υπεύθυνος λειτουργίας πρατηρίου παροχής καυσίμου και ενέργειας

1. Σε κάθε πρατήριο παροχής καυσίμων και ενέργειας ορίζεται ως Υπεύθυνος λειτουργίας ο εκμεταλλευτής του πρατηρίου ή το φυσικό πρόσωπο που ορίζεται από αυτόν.

Οι αρμοδιότητες και οι υποχρεώσεις του Υπευθύνου λειτουργίας είναι οι εξής:

(α) Τήρηση των προβλεπόμενων διαδικασιών και ενεργειών κατά τον εφοδιασμό του πρατηρίου και των οχημάτων με, κατά περίπτωση, υγρά ή/ και αέρια καύσιμα ή οποιοδήποτε κατά περίπτωση συνδυασμό αυτών, αναφορικά με την ασφαλή λειτουργία του πρατηρίου και την προστασία του περιβάλλοντος.

(β) Τήρηση των διαδικασιών εκτάκτου ανάγκης και πρόληψης

επικινδύνων καταστάσεων.

(γ) Καταγραφή και τήρηση των διαδικασιών συντήρησης και ορθής λειτουργίας των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού του πρατηρίου με σκοπό την ασφαλή λειτουργία τους και την προστασία του περιβάλλοντος.

(δ) Ενημέρωση και εκπαίδευση των υπαλλήλων του πρατηρίου για την εξασφάλιση της ακώλυτης άσκησης των υπό στοιχεία α' και β' αρμοδιοτήτων.

Οι προϋποθέσεις για τον ορισμό του υπευθύνου λειτουργίας, η εμπειρία του, το επίπεδο γνώσεων του, η επαγγελματική του εκπαίδευση, ο χρόνος εκπαίδευσης, το περιεχόμενο, η διδακτέα ύλη, η κατάλληλη πιστοποιημένη εκπαιδευτική δομή, η διαδικασία, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα καθορίζονται κατά περίπτωση για πρατήριο υγρών ή/ και αερίων καυσίμων ή μικτό με απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, η οποία δημοσιεύεται εντός έξι (6) μηνών από την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος.

2. Για το χρονικό διάστημα από την έναρξη ισχύος του παρόντος και μέχρι την έκδοση της κοινής υπουργικής απόφασης της προηγούμενης παραγράφου, στην περίπτωση πρατηρίου υγρών ή αερίων καυσίμων ή μικτού πρατηρίου, υπεύθυνος λειτουργίας ορίζεται ο εκμεταλλευτής του πρατηρίου ή μικτού πρατηρίου εφόσον έχει εμπειρία ενός (1) έτους στη λειτουργία αντιστοίχου πρατηρίου. Σε κάθε άλλη περίπτωση ισχύουν τα εξής:

(α) Στην περίπτωση πρατηρίου υγρών καυσίμων για το οποίο ο εκμεταλλευτής δεν διαθέτει εμπειρία ενός (1) έτους καθήκοντα υπεύθυνου λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων ασκεί το φυσικό πρόσωπο που ορίζεται από τον εκμεταλλευτή, εφόσον είναι Πτυχιούχος Α.Ε.Ι. Μηχανολόγος Μηχανικός ή Ηλεκτρολόγος Μηχανικός ή Χημικός Μηχανικός ή Χημικός ή Πτυχιούχος Τ.Ε.Ι. Τμήματος Μηχανολογίας ή Τμήματος Ηλεκτρολογίας ή Τμήματος Ενεργειακής Τεχνικής ή διαθέτει εμπειρία ενός (1) έτους στην λειτουργία πρατηρίου υγρών καυσίμων.

(β) Στην περίπτωση πρατηρίου αερίων καυσίμων ή μικτού πρατηρίου για το οποίο ο εκμεταλλευτής δεν διαθέτει εμπειρία ενός (1) έτους, το οριζόμενο από τον εκμεταλλευτή φυσικό πρόσωπο εκτός της ετήσιας εμπειρίας πρέπει να έχει παρακολουθήσει σεμινάριο από οποιονδήποτε φορέα για την ασφαλή λειτουργία πρατηρίου αερίων καυσίμων. Δεν απαιτείται παρακολούθηση σεμιναρίου ούτε ετήσια εμπειρία, όταν το φυσικό πρόσωπο είναι τεχνίτης αερίων καυσίμων ή Πτυχιούχος Α.Ε.Ι. Μηχανολόγος Μηχανικός ή Ηλεκτρολόγος Μηχανικός ή Χημικός Μηχανικός ή Χημικός ή Πτυχιούχος Τ.Ε.Ι. Τμήματος Μηχανολογίας ή Τμήματος Ηλεκτρολογίας ή Τμήματος Ενεργειακής Τεχνικής.

3. Καταργείται η παρ. 4 του άρθρου 15 του π.δ. 1224/1981 (Α' 303), όπως ισχύει, η παρ. 4 του άρθρου 15 του β.δ. 465/1970 (Α' 150), όπως ισχύει, η παρ. 11 του άρθρου 22 του π.δ. 595/1984 (Α' 218), όπως ισχύει, το άρθρο 6 της υ.α. 13935/930/2014 (Β' 674), καθώς και κάθε άλλη διάταξη που έρχεται σε αντίθεση με τις προηγούμενες παραγράφους.

Άρθρο 25

Διατήρηση λειτουργίας υφιστάμενων και αδειοδότηση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων και σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες υγρών καυσίμων σε ισόγεια κτιρίων με ορόφους

Το πρώτο εδάφιο της παρ. 3 του άρθρου 11 του ν. 3897/2010 (Α' 208), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Τα υφιστάμενα πρατήρια υγρών καυσίμων ή οι σταθμοί αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένοι με αντλίες υγρών καυσίμων που λειτουργούν στα ισόγεια κτιρίων με ορόφους, στους οποίους στεγάζονται όσες χρήσεις αναφέρονται στο άρθρο 4 παρ. 1 του ν. 2801/2000 (Α' 46), στα οποία συμπεριλαμβάνονται και αυτά που λειτουργούν σε ισόγεια κτιρίων όπου άνωθεν αυτών στεγάζονται χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείων, δύνανται να συνεχίσουν τη λειτουργία τους επ' αόριστον μετά τη 10η Δεκεμβρίου 2017, εφόσον, μετά από σχετική αίτηση στην αρμόδια Περιφερειακή Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών, υλοποιήσουν μέχρι και τη 10η Δεκεμβρίου 2017, την εφαρμογή και εγκατάσταση ειδικών μέτρων και συσκευών, για την ενίσχυση της ασφαλούς λει-

τουργίας τους και την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που απορρέουν από τη λειτουργία τους, σύμφωνα με τις κατωτέρω υποδείξεις α' έως και στ':

α) Εγκατάσταση και ορθή λειτουργία συστήματος ανάκτησης ατμών stage II, σύμφωνα με την υπ. αριθμ. οικ. 21523/763/2012 κ.υ.α. (Β' 1439), όπως ισχύει.

β) Εγκατάσταση μόνιμου συστήματος ανίχνευσης υδρογονανθράκων σε θέσεις που καθορίζονται σε σχετική, υποχρεωτικής υποβαλλόμενη, μελέτη από τον κατά τον νόμο αρμόδιο μηχανικό ο οποίος φέρει και την ευθύνη της σύνταξης αυτής, το οποίο πρέπει να εγκατασταθεί τουλάχιστον στις εξής περιοχές του πρατηρίου ή του σταθμού με αντλίες υγρών καυσίμων: i) στον ισόγειο χώρο του, ii) εντός των φρεατίων των αντλιών – διανομένων υγρών καυσίμων, iii) στο χώρο των φρεατίων δεξαμενών καυσίμων, iv) στο χώρο στάθμευσης του βυτιοφόρου κατά τον ανεφοδιασμό του πρατηρίου ή του σταθμού και v) σε δύο τουλάχιστον σημεία των υπογείων χώρων του πρατηρίου ή του σταθμού, εφόσον το πρατήριο ή ο σταθμός διαθέτει υπόγειους χώρους.

Σε περίπτωση ανίχνευσης υδρογονανθράκων στις παραπάνω περιπτώσεις, πραγματοποιούνται με αυτόματη διαδικασία τα εξής:

i) Διακόπτεται η τροφοδοσία ηλεκτρικής ισχύος στον χώρο των αντλιών και των διανομένων υγρών καυσίμων (emergency shut down).

ii) Ενεργοποιείται το σύστημα συναγερμού.

iii) Ενεργοποιείται η σειρήνα και ο φάρος.

Οι ανιχνευτές του ανωτέρω συστήματος είναι αντεκρηκτικού τύπου σύμφωνα με τα πρότυπα EN60079-29-1 και 2, τοποθετούνται και ελέγχονται ως προς την ορθή λειτουργία τους με ευθύνη του εκμεταλλευτή και σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή και του προτύπου, τηρώντας παράλληλα και αρχείο για την διαδικασία και για τα αποτελέσματα του εν λόγω ελέγχου, το οποίο πρέπει να βρίσκεται στο πρατήριο ή στον σταθμό, προκειμένου να είναι διαθέσιμο σε κάθε τυχόν έλεγχο. Επιπροσθέτως ανά τριετία, πρέπει να υποβάλλεται στην οικεία περιφερειακή Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών υπεύθυνη δήλωση του διενεργούντος τον έλεγχο, με την οποία βεβαιώνονται τα αποτελέσματα ελέγχου και η ορθή λειτουργία του συστήματος ανίχνευσης.

γ) Σύνταξη Μελέτης και σχεδιαγράμματος ATEX από αρμόδιο μηχανικό για όλη την έκταση του πρατηρίου ή του σταθμού με αντλίες υγρών καυσίμων.

Στη μελέτη ATEX αναφέρονται κατ' ελάχιστον, τα Ευρωπαϊκά πρότυπα που λήφθηκαν υπόψη για την αντεκρηκτική προστασία, οι προτεινόμενοι τρόποι ηλεκτρολογικών αντεκρηκτικών συνδέσεων, οι οδεύσεις των καλωδίων και των σωληνώσεων. Οι αντεκρηκτικές περιοχές περιορίζονται εντός του οικοπέδου ή γηπέδου του πρατηρίου ή του σταθμού. Ειδικότερα, εντός των περιοχών που έχουν χαρακτηριστεί ως ζώνες αντεκρηκτικότητας, δεν πρέπει να υφίσταται επιπλέον καύσιμη ύλη εκτός του καυσίμου το οποίο προορίζεται για τη λιανική διάθεση και διακίνησή του από το πρατήριο ή το σταθμό αυτοκινήτων.

Στο σχεδιάγραμμα ATEX πρέπει να αποτυπώνεται η προτεινόμενη θέση του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού, ο αναλυτικός τύπος της αντεκρηκτικής προστασίας του, πλήρης λίστα του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού του πρατηρίου ή του σταθμού, καθώς και οι ζώνες αντεκρηκτικής προστασίας. Πρέπει επίσης να τεκμηριώνεται η καταλληλότητα της προστασίας του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού, ανάλογα με την θέση του στο ανωτέρω σχεδιάγραμμα των ζωνών αντεκρηκτικής προστασίας.

δ) Πιστοποιητικά:

i) Για τις μεταλλικές δεξαμενές σύμφωνα με το πρότυπο EN 12285 ή άλλο αντίστοιχο.

ii) Για τις πλαστικές δεξαμενές σύμφωνα με τα πρότυπα EN BS 13121-3 ή BS 4994, ή άλλα αντίστοιχα.

iii) Για τις ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις:

α) Κανονισμός Ηλεκτρολογικών Εγκαταστάσεων ΕΛΟΤ HD 384, όπως ισχύει, και

β) συμμόρφωση με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες 2014/34/ΕΕ και 1999/92/ΕΚ, οι οποίες ενσωματώθηκαν στην ελληνική νομοθεσία με την υπ' αριθμ. Οικ. 52019/ΔΤΒΝ 1152/18.5.2016 απόφαση του Υπουργού και της Υφυπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού (Β' 1426) και το π.δ. 42/2003 (Α' 44) αντίστοιχα και την τε-

λευταία έκδοση των ευρωπαϊκών προτύπων που έχουν εναρμονιστεί από τον Εθνικό Οργανισμό Τυποποίησης ΕΛΟΤ EN 60079.01, ΕΛΟΤ EN 60079.10 και ΕΛΟΤ EN 60079.14, ή άλλα αντίστοιχα.

iv) Για τις σωληνογραμμές υγρών καυσίμων απαιτείται έλεγχος υδραυλικής δοκιμής σύμφωνα με τα ισχύοντα Εθνικά ή Ευρωπαϊκά πρότυπα κανονισμούς και πρακτικές και η έκδοση σχετικού πιστοποιητικού υδραυλικής δοκιμασίας.

v) Σε περίπτωση που στο πρατήριο ή στον σταθμό αυτοκινήτων υφίσταται εξοπλισμός, επιπλέον του ελαχίστου απαραίτητου που αναφέρεται στην παρούσα (π.χ. αεροφυλάκια, ανυψωτικά κ.λπ.), υποβάλλονται και τα απαιτούμενα Πιστοποιητικά συμμόρφωσης για τον εν λόγω εξοπλισμό, σύμφωνα με τα Εθνικά ή Ευρωπαϊκά πρότυπα και Κανονισμούς.

ε) Έκδοση νέου Πιστοποιητικού πυροπροστασίας, το οποίο ανανεώνεται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.

στ) Εγκατάσταση διάταξης αυτόματου ελέγχου ορθής λειτουργίας συστήματος ανάκτησης ατμών stage I.

Η διάταξη αυτή αποτελεί ένα μόνιμα εγκατεστημένο σύστημα μανδάλωσης (interlock) και περιλαμβάνει τηλεχειριζόμενες βάνες αποκοπής καυσίμου, οι οποίες επιτρέπουν την τροφοδοσία υγρού καυσίμου στις δεξαμενές, μόνο εφόσον ελέγχονται με δύο ανεξάρτητους τρόπους για όλο το διάστημα της παραλαβής καυσίμου τα εξής: α) η ορθή σύνδεση του ελαστικού βραχίονα επιστροφής των ατμών βενζίνων του βυτιοφόρου με τον σωλήνα αντεκρηκτικού τύπου σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις και τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Τα απαιτούμενα πιστοποιητικά ATEX, καθώς και το σχεδιάγραμμα σωληνώσεων και οργάνων της εγκατεστημένης διάταξης, κατατίθενται μαζί με τα υπόλοιπα πιστοποιητικά επισυναπτόμενα στην αίτηση του ενδιαφερομένου.

Ο εξοπλισμός που θα χρησιμοποιηθεί στην ανωτέρω διάταξη μανδάλωσης, καθώς και η συνδεσμολογία του, είναι κατάλληλου αντεκρηκτικού τύπου σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις και τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Τα απαιτούμενα πιστοποιητικά ATEX, καθώς και το σχεδιάγραμμα σωληνώσεων και οργάνων της εγκατεστημένης διάταξης, κατατίθενται μαζί με τα υπόλοιπα πιστοποιητικά επισυναπτόμενα στην αίτηση του ενδιαφερομένου.

Επιπροσθέτως, για τις υδραυλικές, μηχανολογικές και τις ηλεκτρολογικές εργασίες απαιτείται οι τεχνίτες που θα εκτελέσουν τις εργασίες να διαθέτουν τις απαιτούμενες άδειες άσκησης επαγγέλματος ή βεβαιώσεις έναρξης επαγγέλματος, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, ή όπου δεν υφίσταται Εθνική νομοθεσία για τα απαιτούμενα επαγγέλματα, σχετική πιστοποίηση σύμφωνα με ευρωπαϊκά πρότυπα και κανονιστικές διατάξεις.

Πριν την έναρξη των εργασιών ακολουθείται η διαδικασία της παρ. 4 του άρθρου 18 των υπ' αριθμ. π.δ. 1224/1981 (Α' 303) ή β.δ. 465/1970 (Α' 150) κατά περίπτωση, όπως ισχύει. Σε περίπτωση κατά την οποία ζητηθούν από την αρμόδια υπηρεσία συμπληρωματικά στοιχεία, αυτά θα πρέπει να προσκομιστούν εντός προθεσμίας δεκαπέντε (15) εργάσιμων 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.

Όταν ολοκληρωθούν οι ανωτέρω εργασίες και εκδοθούν τα ανωτέρω πιστοποιητικά, το ενδιαφερόμενο φυσικό ή νομικό πρόσωπο υποβάλλει μέχρι και τη 10η Δεκεμβρίου 2017 στην αρμόδια περιφερειακή Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών τα εξής:

α) Αίτηση του φυσικού προσώπου, ή στην περίπτωση νομικού προσώπου του νόμιμου εκπρόσωπου αυτού, συνοδευόμενη από τα αντίστοιχα κατά περίπτωση νομιμοποιητικά έγγραφα. Αίτηση υποβαλλόμενη μετά το πέρας της ανωτέρω ημερομηνίας θεωρείται εκπρόθεσμη και δεν εξετάζεται.

β) Υπεύθυνες Δηλώσεις του άρθρου 8 του ν. 1599/1986, των αρμόδιων μηχανικών του πρατηρίου ή του σταθμού, στις οποίες δηλώνονται κατά περίπτωση τα εξής:

i) Η μελέτη και το σχεδιάγραμμα ATEX, εφαρμόστηκαν πλήρως. Επισυνάπτεται το «κατασκευαστικό» (as built) σχεδιάγραμμα αντεκρηκτικής προστασίας.

ii) Υφίσταται πρόγραμμα προληπτικής συντήρησης για το σύνολο του εξοπλισμού του πρατηρίου ή του σταθμού, το οποίο ελέγχθηκε ως προς την ορθή εφαρμογή του.

iii) Υφίσταται εκτίμηση Επαγγελματικού Κινδύνου, που έχει συνταχθεί από τον Τεχνικό Ασφάλειας με στοιχεία «.....» και

ακολουθήθηκε κατά τη φάση εκτέλεσης των εργασιών προσαρμογής του πρατηρίου ή του σταθμού.

iv) Το δίκτυο σωληνώσεων ανάκτησης των ατμών υδρογονανθράκων προς το βυτιοφόρο, καθώς και η διάταξη ορθής λειτουργίας συστήματος ανάκτησης ατμών stage I, ελέγχθηκαν ως προς την λειτουργικότητα - αποτελεσματικότητά τους, τυχόν διαρροές, καθώς και την ικανότητά του, να μεταφέρει τους ατμούς στο βυτιοφόρο. Η πίεση που μετρήθηκε στο σωλήνα των ατμών λίγο πριν το βυτιοφόρο είναι η εξής:

v) Το ασφαλιστικό του δικτύου εξαερώσεως των δεξαμενών ελέγχθηκε ότι ανοίγει σε υποπίεση 2 έως 6 mbar και υπερπίεση 35mbar.

vi) Ολοκληρώθηκαν οι εργασίες και εγκαταστάθηκε και λειτουργεί ορθά όλος ο εξοπλισμός που προβλέπεται για την φάση ανάκτησης ατμών stage II.

vii) Έχουν συγκεντρωθεί τα Πιστοποιητικά, οι βεβαιώσεις και τα λοιπά έγγραφα που απαιτούνται από την ισχύουσα νομοθεσία, από τα οποία τεκμαίρεται η συμμόρφωση του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων του πρατηρίου προς τις απαιτήσεις των σχετικών εθνικών και ευρωπαϊκών κανονισμών και προτύπων, αντίγραφα των οποίων περιλαμβάνονται και στον τεχνικό φάκελο ποιότητας που υφίσταται στο πρατήριο ή στο σταθμό και υποβάλλονται με την παρούσα υπεύθυνη δήλωση.

Αν διαπιστωθεί ψευδής υπεύθυνη δήλωση μηχανικού από την αδειοδοτούσα αρχή, πέραν των άλλων ποινικών ευθυνών, ο μηχανικός υπέχει πειθαρχική ευθύνη και η αδειοδοτούσα αρχή οφείλει να παραπέμψει την υπόθεση παραχρήμα στο αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, το οποίο διαπιστώνει τη διάπραξη ή μη της πράξης και επιβάλλει πειθαρχική ποινή αφαίρεσης άδειας ασκήσεως επαγγέλματος που κυμαίνεται, κατά την κρίση του Πειθαρχικού Συμβουλίου, ανάλογα με τη βαρύτητα του αδικήματος, από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος, και σε περίπτωση υποτροπής από δύο (2) έτη έως τρία (3) έτη.

γ) Το «κατασκευαστικό» (as built) σχεδιάγραμμα ATEX.

δ) Πιστοποιητικό πυροπροστασίας σε ισχύ.

ε) Πιστοποιητικό συμμόρφωσης σε ισχύ του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων του πρατηρίου ή του σταθμού, από διαπιστευμένο φορέα ελέγχου σύμφωνα με τις απαιτήσεις των εθνικών και ευρωπαϊκών προτύπων και κανονισμών.

στ) Πιστοποιητικό υδραυλικής δοκιμασίας όλων των σωληνώσεων καυσίμων.

ζ) Πιστοποιητικά ATEX όλου του εξοπλισμού (αντλία, διανομέας, συσπαιστήρας, φλογοπαγίδες κ.λπ.).

Η αδειοδοτούσα Αρχή υποχρεούται στην εξέταση των δικαιολογητικών εντός τριάντα (30) εργάσιμων ημερών από την υποβολή της αίτησης. Σε περίπτωση πλήρωσης των νομίμων προϋποθέσεων, εκδίδει εντός του ανωτέρω χρονικού διαστήματος νέα άδεια λειτουργίας, αορίστου χρονικής ισχύος για το πρατήριο και, στην περίπτωση σταθμού αυτοκινήτων με αντλίες υγρών καυσίμων, για τις εγκαταστάσεις λιανικής διάθεσης υγρών καυσίμων. Αν δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις, η ανωτέρω Υπηρεσία αφαιρεί την υφιστάμενη άδεια λειτουργίας του πρατηρίου ή του σταθμού αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης με αντλίες υγρών καυσίμων και χορηγεί άδεια λειτουργίας, δεκαετούς ισχύος, σταθμού αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης άνευ αντλίων υγρών καυσίμων και ακολουθείται η διαδικασία της σφράγισης των εγκαταστάσεων του, ενημερώνοντας εγγράφως τον ενδιαφερόμενο, γνωστοποιώντας του και τους σχετικούς λόγους, αναλυτικά για κάθε έλλειψη ή απόρριψη του καθενός από τα υποβαλλόμενα δικαιολογητικά.

Σε περίπτωση επανυποβολής, έπεται από σχετική έγγραφη ειδοποίηση της Υπηρεσίας εντός του διαστήματος των τριάντα (30) ημερών, η άδεια λειτουργίας εκδίδεται εντός διαστήματος δεκαπέντε (15) εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία επανυποβολής. Σε περίπτωση κατά την οποία ζητηθούν από την αρμόδια υπηρεσία συμπληρωματικά στοιχεία, αυτά θα πρέπει να προσκομιστούν εντός προθεσμίας δεκαπέντε (15) εργάσιμων 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.

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.

Αν δεν υποβληθεί αίτηση του ενδιαφερομένου μέχρι και τη 10η Δεκεμβρίου 2017, το υφιστάμενο πρατήριο υγρών καυσίμων ή ο σταθμός με αντλίες υγρών καυσίμων, του άρθρου 4 του ν. 2801/2000, όπως ισχύει, παύει να λειτουργεί.

Επιτρέπεται η αδειοδότηση νέων πρατηρίων υγρών καυσίμων ή νέων σταθμών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένων με αντλίες υγρών καυσίμων, σε ισόγεια κτιρίων με ορόφους, στους οποίους στεγάζονται όσες χρήσεις αναφέρονται στο άρθρο 4 του ν. 2801/2000 (Α' 46), στα οποία συμπεριλαμβάνονται και αυτά που λειτουργούν σε ισόγεια κτιρίων όπου άνωθεν αυτών στεγάζονται οι χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείων, εφόσον για την αδειοδότηση των παραπάνω εγκαταστάσεων υποβληθούν στην αρμόδια Υπηρεσία, τα κατά περίπτωση δικαιολογητικά που προβλέπονται από τις κείμενες διατάξεις, με τη προσθήκη των ανωτέρω ειδικών πρόσθετων μέτρων της παρούσας, καθώς και των μέτρων του άρθρου 4 του ν. 2801/2000, όπως ισχύει.

Άρθρο 26

Σφράγιση εγκαταστάσεων πρατηρίων «Παροχής Καυσίμων και Ενέργειας», πλην πρατηρίων υγρών καυσίμων

1. Η παρ. 4 του άρθρου 21 του π.δ. 595/84 (Α' 218), όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Σε περίπτωση που διαπιστωθεί από την Πυροσβεστική Αρχή, ότι ορισμένα από τα προληπτικά ή κατασταλτικά μέσα και μέτρα πυροπροστασίας δεν τηρούνται, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις διατάξεις του παρόντος, υποβάλλει σχετική αναφορά στην εκδίδουσα την άδεια λειτουργίας του πρατηρίου αρχή και προτείνει αιτιολογημένα την προσωρινή ή οριστική διακοπή της λειτουργίας του πρατηρίου. Η αρμόδια για την έκδοση της άδειας λειτουργίας αρχή προβαίνει στην προσωρινή ή οριστική ανάκληση της άδειας λειτουργίας του πρατηρίου και σφράγιση των εγκαταστάσεων του.

Με την απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, που προβλέπεται στην παράγραφο 6 του άρθρου 5 του παρόντος, καθορίζεται η διαδικασία, οι λοιπές προϋποθέσεις, καθώς και κάθε άλλη τεχνική λεπτομέρεια για την σφράγιση των εγκαταστάσεων των αμιγώς ή μικτών, πρατηρίων υγραερίου (LPG).»

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζεται η διαδικασία, οι λοιπές προϋποθέσεις, καθώς και κάθε άλλη τεχνική λεπτομέρεια για την σφράγιση των εγκαταστάσεων των πρατηρίων πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) και μικτών πρατηρίων υγρών καυσίμων, υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) ή υγραερίου (LPG) και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) ή υγρών καυσίμων και πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG).

Άρθρο 27

Μείωση εσωτερικών αποστάσεων ασφαλείας πρατηρίων αμιγώς υγραερίου ή/και μικτών πρατηρίων υγρών καυσίμων και υγραερίου

Στο άρθρο 9 του π.δ. 595/1984 (Α' 218), όπως ισχύει, προστίθεται νέα παράγραφος 8 ως εξής:

«8. Η εσωτερική απόσταση ασφαλείας των άρθρων 4 και 5 του παρόντος, του εξωτερικού μεταλλικού κελύφους της δεξαμενής υγραερίου χωρητικότητας έως και 18 μ³, όπως και του επί της δεξαμενής ή επί της περιφράξης αυτής στομίου πλήρωσης, καθώς και της περί της δεξαμενής, αντλίας υγραερίου, από περίβλημα συσκευών διανομής υγραερίου, από τα όρια των ιδιοκτησιών, από κτίρια (και ειδικότερα από το περίγραμμα του κτιριακού όγκου – εξωτερικής τοιχοποιίας), από σταθερές πηγές έναυσης, από αντλίες και διανομείς υγρών καυσίμων, από φρεάτια δεξαμενών υγρών καυσίμων ή, εναλλακτικώς, από το φρεάτιο της απομακρυσμένης πλήρωσης των δεξαμενών υγρών καυσίμων, από εσχάρες απορροής απόνευσης σε χώρο πλυντηρίου, από εσχάρες απορροής ομβρίων υδάτων επί του καταστρώματος του πρατη-

ρίου, καθώς επίσης και από κλίμακες προς υπόγειους χώρους, δύναται να μειωθεί έως και τα δύο (2) μέτρα, εφόσον ληφθούν προηγούμενως τα παρακάτω μέτρα:

α) Περιφράξη της δεξαμενής υγραερίου σε απόσταση τουλάχιστον 1,00 μ. από το μεταλλικό κέλυφος της δεξαμενής υγραερίου χωρητικότητας έως και 9 μ³ και τουλάχιστον 1,50 μ. από το κέλυφος της δεξαμενής υγραερίου χωρητικότητας έως και 18 μ³. Όλη η πλευρά της περιφράξης που βρίσκεται προς το, κατά περίπτωση, χαρακτηριστικό στοιχείο της εγκατάστασης (αντλίες και διανομείς καυσίμων, φρεάτια δεξαμενών υγρών καυσίμων ή, εναλλακτικώς, του φρεατίου της απομακρυσμένης πλήρωσης των δεξαμενών, εσχάρες απορροής απόνερων πλύσης σε χώρο πλυντηρίου, εσχάρες απορροής ομβρίων υδάτων επί του καταστρώματος του πρατηρίου, κλίμακες προς υπόγειους χώρους) αποτελείται από τοίχο προστασίας και ανάσχεσης από οπλισμένο σκυρόδεμα, σύμφωνα με την, υποχρεωτικώς υποβαλλόμενη σχετική μελέτη από τον κατά τον νόμο αρμόδιο μηχανικό, ο οποίος φέρει και την ευθύνη αυτής, πάχους κατά ελάχιστο 0,20 μ., ώστε να καλύπτεται η απαίτηση της ανάσχεσης και του δείκτη πυραντίστασης εκατόν είκοσι (120) λεπτών (Δ.Π. 120'). Ο τοίχος προστασίας και ανάσχεσης έχει μήκος όσο και η ελάχιστη αντίστοιχη πλευρά (ή κυκλικό τμήμα) της περιφράξης και ύψος 1,50 μ. (εκ του οποίου το 1,00 μ. είναι πάνω από το έδαφος και το 0,50 μ. κάτω από το έδαφος, ως θεμελίωση). Άνωθεν του τοίχου προστασίας και ανάσχεσης τοποθετείται βιομηχανικού τύπου συμπατόπλεγμα ή άλλο αντίστοιχο πλέγμα (διάτρητη λαμαρίνα κ.ά.) βιομηχανικού τύπου, ύψους τουλάχιστον 1,00 μ.. Επιτρέπεται η εφαρμογή της μειωμένης απόστασης των 2,00 μ. για καθεμία από τις πλευρές της περιφράξης. Στην περίπτωση που η μία ή και οι δύο πόρτες εισόδου βρίσκονται στην πλευρά της περιφράξης όπου έχει κατασκευαστεί ο τοίχος προστασίας και ανάσχεσης, η περιφράξη τοποθετείται πάνω από τον τοίχο από οπλισμένο σκυρόδεμα, δηλαδή σε ύψος 1,00 μ.. Η πρόσβαση σε αυτή επιτυγχάνεται μέσω κλιμάκων με μεταλλικά πατήματα, στερεωμένα στο από οπλισμένο σκυρόδεμα τοίχο, σύμφωνα με την, παραπάνω αναφερθείσα, μελέτη του μηχανικού. Στις απαγορευτικές απαιτήσεις από τα χαρακτηριστικά στοιχεία του πρατηρίου, δεν λαμβάνονται υπόψη τα πάσης φύσεως ηλεκτρολογικά φρεάτια, εφόσον αυτά είναι πληρωμένα με λεπτόκοκκο άμμο θαλάσσης, ούτε τα φρεάτια αποχέτευσης ακαθάρτων ή απορροής όμβριων, εφόσον αυτά φέρουν στεγανοποίηση με κατάλληλο ελαστικό παρέμβυσμα, μεταξύ βάσης και καλύμματος του φρεατίου.

β) Τοποθέτηση ανιχνευτών αερίων υδρογονανθράκων, αντιεκρηκτικού τύπου, στη βάση του διαχωριστικού τοίχου προστασίας και ανάσχεσης και σε ύψος έως 0,20 μ., που συνδέονται υποχρεωτικά με τον πίνακα πυρανίχνευσης του υγραερίου, σύμφωνα με την προαναφερθείσα, μελέτη και τα σχετικά σχέδια του μηχανικού, ο οποίος φέρει και την ευθύνη της σύνταξης αυτών, έτσι ώστε, σε περίπτωση ανίχνευσης διαρροής, να λαμβάνουν χώρα τα εξής:

1) Αποκόπτεται η παροχή υγραερίου στο σωλήνα παροχής - αναρρόφησης της υγρής φάσης από τη δεξαμενή προς την αντλία και στο σωλήνα υγρής φάσης από την αντλία προς το διανομέα, διακόπτοντας την παροχή υγραερίου από τη δεξαμενή προς τους διανομείς υγραερίου.

2) Ενεργοποιείται αυτόματα το σύστημα κατάσβεσης της δεξαμενής υγραερίου.

3) Μεταδίδεται το σήμα ανίχνευσης πυρκαγιάς σε τηλεφωνική γραμμή που έχει από πριν καθοριστεί.

Οι ανιχνευτές του ανωτέρω συστήματος είναι αντιεκρηκτικού τύπου σύμφωνα με τα πρότυπα EN 60079-29-1 και 2, τοποθετούνται και ελέγχονται ως προς την ορθή λειτουργία τους με ευθύνη του εκμεταλλευτή και σύμφωνα με τις οδηγίες του κατασκευαστή και του προτύπου, τηρώντας παράλληλα αρχείο για τη διαδικασία και τα αποτελέσματα του εν λόγω ελέγχου, το οποίο πρέπει να βρίσκεται στο πρατήριο ή στον σταθμό, προκειμένου να είναι διαθέσιμο σε κάθε έλεγχο.

Μετά από κάθε ετήσιο έλεγχο υποβάλλεται στην οικεία περιφερειακή Υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών υπεύθυνη δήλωση του διενεργούντος τον έλεγχο, με την οποία βεβαιώνονται τα αποτελέσματα ελέγχου και η ορθή λειτουργία του συστήματος ανίχνευσης.

γ) Υποβολή Μελέτης και «κατασκευαστικού» (as built) σχεδιαγράμματος ATEX για όλη την έκταση του πρατηρίου καυσίμων.

Στη μελέτη ATEX αναφέρονται κατ' ελάχιστον τα εθνικά και ευρωπαϊκά πρότυπα που λήφθηκαν υπόψη για την αντιεκρηκτική προστασία, οι προτεινόμενοι τρόποι ηλεκτρολογικών αντιεκρηκτικών συνδέσεων, οι οδεύσεις των καλωδίων και των σωληνώσεων. Οι αντιεκρηκτικές περιοχές υφίστανται υποχρεωτικά εντός του χώρου του πρατηρίου. Εντός των περιοχών του πρατηρίου που έχουν χαρακτηριστεί ως ζώνες αντιεκρηκτικότητας απαγορεύεται να υφίσταται επιπλέον καύσιμη ύλη, εκτός του καυσίμου το οποίο προορίζεται για τη λιανική διάθεση και διακίνησή του από το πρατήριο.

Στο σχεδιάγραμμα ATEX αποτυπώνεται η προτεινόμενη θέση του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού, ο αναλυτικός τύπος της αντιεκρηκτικής προστασίας του, πλήρης λίστα του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού του πρατηρίου και οι ζώνες αντιεκρηκτικής προστασίας και τεκμηριώνεται η καταλληλότητα της προστασίας του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού, ανάλογα με τη θέση του στο σχεδιάγραμμα των ζωνών αντιεκρηκτικής προστασίας.

δ) Υπεύθυνη Δήλωση του άρθρου 8 του ν. 1599/1986 του μελετητή της εγκατάστασης Μηχανικού, στην οποία δηλώνεται ότι: «ο ηλεκτρολογικός εξοπλισμός, οι εγκαταστάσεις, καθώς και οι ηλεκτρικές συνδέσεις του πρατηρίου καυσίμων είναι σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες 2014/34/ΕΕ και 1999/92/ΕΚ, οι οποίες ενσωματώθηκαν στην ελληνική νομοθεσία με την υπ' αριθμ. Οικ. 52019/ΔΤΒΝ 1152/18.5.2016 απόφαση του Υπουργού και της Υφυπουργού Οικονομίας, Ανάπτυξης και Τουρισμού (Β' 1426) και το π.δ. 42/2003 (Α' 44), αντίστοιχα, καθώς και με την τελευταία έκδοση των Ευρωπαϊκών προτύπων που έχουν εναρμονιστεί από τον Εθνικό Οργανισμό Τυποποίησης ΕΛΟΤ EN 60079.01, ΕΛΟΤ EN 60079.10 και ΕΛΟΤ EN 60079.14, όπως ισχύουν. Όλος ο εξοπλισμός υπό πίεση που υφίσταται και λειτουργεί στο πρατήριο είναι σύμφωνα με την Οδηγία 97/23/ΕΟΚ σχετικά με τον εξοπλισμό υπό πίεση, όπως ισχύει.»

Αν διαπιστωθεί ψευδής υπεύθυνη δήλωση μηχανικού από την αδειοδοτούσα αρχή, πέραν των άλλων ποινικών ευθυνών, ο μηχανικός υπέχει πειθαρχική ευθύνη και η αδειοδοτούσα αρχή οφείλει να παραπέμψει την υπόθεση παραχρήμα στο αρμόδιο Πειθαρχικό Συμβούλιο, το οποίο διαπιστώνει τη διάπραξη ή μη της πράξης και επιβάλλει πειθαρχική ποινή αφαίρεσης άδειας ασκήσεως επαγγέλματος που κυμαίνεται, κατά την κρίση του Πειθαρχικού Συμβουλίου, ανάλογα με τη βαρύτητα του αδικήματος, από έξι (6) μήνες έως ένα (1) έτος και σε περίπτωση υποτροπής από δύο (2) έτη έως τρία (3) έτη.

ε) Εγκατάσταση και πλήρης λειτουργία συστήματος ανάκτησης ατμών Stage II, σύμφωνα με την υπ. αριθμ. οικ. 21523/763/2012 κ.υ.α. (Β' 1439), όπως ισχύει.

στ) Εγκατάσταση συστήματος απομακρυσμένης πλήρωσης υγρών καυσίμων (offset filling point), στη δεξαμενή ή στις δεξαμενές, των οποίων το κέλυφος απέχει απόσταση μικρότερη των πέντε (5,00) μέτρων, αλλά όχι εγγύτερα των δύο (2,00) μέτρων από το κέλυφος της δεξαμενής υγραερίου, ή στόμιο πλήρωσης υγραερίου, ή αντλία υγραερίου.

ζ) Πιστοποιητικά ATEX όλου του εξοπλισμού του πρατηρίου (αντλία, διανομέας, στυπιοθλιπτήρας, φλογοπαγίδες κ.λπ.).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ' ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 28 Τροποποίηση του άρθρου δεύτερου του ν. 4388/2016 (Α' 93)

Το δεύτερο άρθρο του ν. 4388/2016 (Α' 93) τροποποιείται ως εξής:

1. Η παράγραφος 8 αντικαθίσταται ως εξής:

«8. Απαγορεύεται η διέλευση στο οδικό δίκτυο που χρησιμοποιείται παραπλεύρως και εναλλακτικά των αυτοκινητοδρόμων και οδών ταχείας κυκλοφορίας, στα μηχανοκίνητα οχήματα μικτού βάρους άνω των 3,5 τόνων για λόγους οδικής ασφάλειας (προστασίας της ζωής και της σωματικής ακεραιότητας των χρηστών των οδών αυτών) και αποτροπής της επιβάρυνσης και υποβάθμισης

του εγγύς οικιστικού περιβάλλοντος, όπως και της έντονης καταπόνησης και ταχείας φθοράς του οδοστρώματος του οδικού δικτύου, για το οποίο ισχύει η απαγόρευση. Εξαιρούνται οι διελεύσεις οχημάτων άμεσης ή έκτακτης ανάγκης, οδικής βοήθειας ή όταν συντρέχουν λόγοι ανωτέρας βίας. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται οι εξαιρέσεις από την απαγόρευση του πρώτου εδαφίου της παρούσας για ειδικούς λόγους που αφορούν ιδίως, τη μόνιμη διαμονή του ιδιοκτήτη του οχήματος σε όμορη περιοχή, τη συμμετοχή του οχήματος σε εκτέλεση δημοσίου ή ιδιωτικού έργου, την έδρα εγκατάστασης ή λειτουργίας επιχείρησης που έχει την ιδιοκτησία του οχήματος, τη θέση αγροτοκτηνοτροφικής έκτασης όμορης περιοχής της οποίας ο ιδιοκτήτης χρησιμοποιεί οχήματα αγροτικής χρήσης ή τροχήλατα μηχανήματα, τα λεωφορεία και ρυθμίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη λήψη της σχετικής άδειας διέλευσης, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την υποβολή της σχετικής αίτησης και τη χορήγηση της άδειας, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια. Με όμοια απόφαση μπορεί να καθορίζονται ειδικότερα οι οδοί ή τα τμήματα των οδών, στα οποία επιβάλλεται η απαγόρευση κυκλοφορίας της παραγράφου αυτής, η απαραίτητη σήμανση και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.»

2. Μετά το τέλος της παραγράφου 11 προστίθενται παράγραφοι 12 και 13 ως εξής:

«12. Με προεδρικό διάταγμα που εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών ορίζονται οι κυρώσεις που επιβάλλονται για τις παραβάσεις της παραγράφου 8 και των διατάξεων των κανονιστικών αποφάσεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση του παρόντος άρθρου, τη μη καταβολή τελών διοδίων αναλογικής χρέωσης και τη μη έκδοση Προπληρωμένης Κάρτας Διόδου της παραγράφου 11, τα όργανα και η διαδικασία επιβολής και είσπραξης τους, καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

Μέχρι την έκδοσή του ως άνω προεδρικού διατάγματος, στους οδηγούς και τους ιδιοκτήτες των οχημάτων που παραβαίνουν τις διατάξεις της παραγράφου 8 και της υπουργικής απόφασης για τις εξαιρέσεις από την απαγόρευση διέλευσης στο οδικό δίκτυο του πρώτου εδαφίου της ίδιας παραγράφου, επιβάλλεται από τα αστυνομικά όργανα αλληλεγγύως και εις ολόκληρον στον οδηγό και στον ιδιοκτήτη του οχήματος διοικητικό πρόστιμο χιλίων (1.000) ευρώ και ακινητοποίηση των οχημάτων αυτών, κατ' ανάλογη εφαρμογή των διατάξεων της κ.υ.α. 30870/6/9.10.1983 (Β' 603). Σε περίπτωση μισθωμένου οχήματος, το πρόστιμο για τον ιδιοκτήτη καταλογίζεται στον μισθωτή. Η παρ. 2 του άρθρου 46 του ν. 2696/1999 εφαρμόζεται και στην περίπτωση της ακινητοποίησης αυτής.

Το πρόστιμο καταβάλλεται επιτόπου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών ορίζεται η διαδικασία βεβαίωσης και επιβολής του προστίμου και της διοικητικής κύρωσης, ο τρόπος της είσπραξης του προστίμου (ηλεκτρονικώς ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο) και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια.

Με την επιφύλαξη της εφαρμογής του προηγούμενου εδαφίου, μέχρι την καταβολή του προστίμου στο Δημόσιο σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, αφαιρούνται από τα αστυνομικά όργανα η άδεια και οι πινακίδες κυκλοφορίας του οχήματος, καθώς επίσης η άδεια οδήγησης του οδηγού και συντάσσεται σχετική έκθεση. Για τη βεβαίωση της παράβασης της παραγράφου 8 και την επιβολή του προστίμου και της κύρωσης χρησιμοποιούνται τα έντυπα της κ.υ.α. 2515/5/64/11.7.2007 (Β' 1306) με σχετική, ως προς την παράβαση, συμπλήρωση των αστυνομικών οργάνων επί των εντύπων αυτών.

Ο παραβάτης έχει δικαίωμα να προβάλει τις αντιρρήσεις του εντός προθεσμίας τριών (3) εργάσιμων ημερών, που αρχίζει από την επίδοση της βεβαίωσης, στην Αρχή στην οποία ανήκει το ανωτέρω όργανο, όπως αυτή προσδιορίζεται στη σχετική βεβαίωση παράβασης. Αν οι αντιρρήσεις κριθούν βάσιμες λόγω προσκόμισης των απαραίτητων δικαιολογητικών, όπως ενδεικτικά δελτίο αποστολής, εάν πρόκειται για μεταφορά προϊόντων, ή χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης του έργου, εάν πρόκειται για παροχή υπηρε-

σίας κατά την εκτέλεση τεχνικού έργου, το πρόστιμο διαγράφεται και επιστρέφονται τα στοιχεία κυκλοφορίας του οχήματος και η άδεια οδήγησης στον οδηγό με απόφαση του Προϊσταμένου της Υπηρεσίας. Αν δεν προβληθούν αντιρρήσεις ή αν αυτές απορριφθούν, επικυρώνεται το διοικητικό πρόστιμο από τον Προϊστάμενο της Αρχής.

13. Τα ανωτέρω πρόστιμα εισπράττονται σε ειδικό Κωδικό Αριθμό Εσόδου του Τακτικού Προϋπολογισμού και προορίζονται να καλύψουν μέρος των δαπανών για τη βελτίωση του οδικού δικτύου της παραγράφου 8 και για την υλικοτεχνική υποδομή του Συστήματος Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Υποδομών, της Υπηρεσίας Ηλεκτρονικής Διαχείρισης Οδικών Τελών και της Ελληνικής Αστυνομίας, που απαιτείται για την εφαρμογή των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, η διαδικασία διαχείρισης, καθώς και η κατανομή των εσόδων του λογαριασμού.»

Άρθρο 29

Ρύθμιση επαγγέλματος μηχανικού

Α. Ο τίτλος και οι παράγραφοι 1 και 2 της υποπαραγράφου ΙΓ.12 του ν. 4254/2014 (Α' 85): «Ρυθμίσεις για το επάγγελμα του πολιτικού μηχανικού, αρχιτέκτονος και τοπογράφου» αντικαθίστανται ως εξής:

«ΥΠΟΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ ΙΓ.12: ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ ΤΟΥ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΥ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ

1. Η ελεύθερη άσκηση του επαγγέλματος του Διπλωματούχου Μηχανικού, κατά ειδικότητα, επιτρέπεται μόνο:

α. στους κατόχους διπλώματος Μηχανικού αντιστοίχου της ειδικότητάς τους, των πολυτεχνικών σχολών ή τμημάτων πολυτεχνικών σχολών πανεπιστημιακών ιδρυμάτων ανώτατης εκπαίδευσης της ημεδαπής ή ισότιμων σχολών της αλλοδαπής,

β. σε όσους έχει αναγνωριστεί το δικαίωμα ασκήσεως του επαγγέλματος του Διπλωματούχου Μηχανικού, σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 38/2010 (Α' 78), «Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας στην Οδηγία 2006/36/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 7ης Σεπτεμβρίου 2005», όπως ισχύει.

2. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

α. ως «δραστηριότητες Μηχανικής» νοούνται οι εργασίες που σχετίζονται με τη δραστηριότητα της Μηχανικής στις διάφορες επιμέρους πτυχές της και ιδίως οι εργασίες εκπόνησης μελετών, επίβλεψης εκτέλεσης μελετών, υλοποίησης έργου ή εγκατάστασης, επίβλεψης και ελέγχου καλής λειτουργίας έργου ή εγκατάστασης, επιτήρησης, επισκευής και συντήρησης, χειρισμού εξοπλισμού έργου ή εγκατάστασης, παροχής τεχνικών υπηρεσιών και πραγματοποίησης πραγματογνωμοσυνών

β. ως «επιστημονική περιοχή» νοείται το πεδίο γνώσεων κάθε ειδικότητας Διπλωματούχου Μηχανικού, όπως αυτό προσδιορίζεται από το οικείο νομοθετικό πλαίσιο ή/και το κανονιστικό πλαίσιο της αντίστοιχης σχολής ή τμήματος Πανεπιστημιακού Ιδρύματος Ανώτατης Εκπαίδευσης της ημεδαπής. Για την περίπτωση ισότιμης σχολής της αλλοδαπής ως γνωστικό αντικείμενο νοείται το πεδίο γνώσεων κάθε ειδικότητας Διπλωματούχου Μηχανικού, όπως αυτό προκύπτει από το πρόγραμμα σπουδών της

γ. ως «επαγγελματικό περίγραμμα» νοείται το σύνολο των βασικών και επιμέρους επαγγελματικών λειτουργιών ή δραστηριοτήτων, που συνθέτουν το αντικείμενο εργασίας της ειδικότητας του Μηχανικού, καθώς και οι αντίστοιχες γνώσεις, δεξιότητες και ικανότητες, που απαιτούνται για την ανταπόκριση στις δραστηριότητες αυτές. Με το επαγγελματικό περίγραμμα συστηματοποιείται αναλυτικά και καταγράφεται το περιεχόμενο της ειδικότητας του Μηχανικού και των τρόπων απόκτησης των απαιτούμενων για την άσκηση του επαγγέλματος προσόντων και ικανοτήτων

δ. ως «επαγγελματικό δικαίωμα» νοείται η αντιστοίχιση των ειδικοτήτων με πρόσβαση σε δραστηριότητες Μηχανικής.

3. Το πρώτο εδάφιο της παρ. 5 του άρθρου 2 του π. δ. της 27ης Νοεμβρίου /14ης Δεκεμβρίου 1926, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 2 του ν. 1486/1984 (Α' 161), αντικαθίσταται ως εξής:

«Τα μέλη του ΤΕΕ εντάσσονται στις ακόλουθες ειδικότητες: α)

πολιτικών μηχανικών, β) αρχιτεκτόνων μηχανικών, γ) μηχανολόγων μηχανικών, δ) ηλεκτρολόγων μηχανικών, ε) αγρονόμων-τοπογράφων μηχανικών, στ) χημικών μηχανικών, ζ) μηχανικών μεταλλείων – μεταλλουργών, η) ναυπηγών μηχανικών, θ) ηλεκτρονικών μηχανικών, ι) μηχανικών χωροταξίας, πολεοδομίας και ανάπτυξης, ια) μηχανικών περιβάλλοντος, ιβ) μηχανικών ορυκτών πόρων, ιγ) μηχανικών παραγωγής και διοίκησης.

4. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται μετά από πρόταση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων καθορίζονται τα ακόλουθα θέματα:

α. η ρύθμιση του επαγγέλματος του Μηχανικού με καθορισμό των επαγγελματικών δικαιωμάτων για κάθε ειδικότητα, σύμφωνα με το πρώτο εδάφιο της παρ. 5 του άρθρου 2 του π.δ. της 27ης Νοεμβρίου/14ης Δεκεμβρίου 1926, όπως ισχύει και

β. η αναλυτική απεικόνιση και αντιστοίχιση, με την κατά περίπτωση απαιτούμενη εξειδίκευση, των δραστηριοτήτων Μηχανικής ανά ειδικότητα βάσει αποδιδόμενων επαγγελματικών δικαιωμάτων και η διαδικασία άσκησης τους.

5. Με απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και Περιβάλλοντος και Ενέργειας συστήνεται και συγκροτείται εννεαμελής Επιτροπή εκπόνησης σχεδίου πρότασης για την έκδοση του προεδρικού διατάγματος της προηγούμενης παραγράφου. Με την ίδια ή όμοια απόφαση και εντός της ίδιας προθεσμίας συστήνονται και συγκροτούνται δεκατρείς (13) τριμελείς ομάδες έργου, μία ανά ειδικότητα, που υποβοηθούν το έργο της Επιτροπής του προηγούμενου εδαφίου του παρόντος, σύμφωνα με την παράγραφο 7 του παρόντος.

6. Η εννεαμελής Επιτροπή της προηγούμενης παραγράφου συγκροτείται από τακτικά με ισάριθμα αναπληρωματικά μέλη και αποτελείται από: α) έναν (1) εκπρόσωπο του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Τ.Ε.Ε.), β) δύο (2) μέλη της ομάδας έργου της παραγράφου 7 του παρόντος, εκ των οποίων ένας (1) εκπρόσωπος του συλλόγου διπλωματούχων μηχανικών και ένας (1) εκπρόσωπος των ιδρυμάτων ανώτατης εκπαίδευσης της αντίστοιχης ειδικότητας της οποίας το αντικείμενο επεξεργάζεται, γ) τέσσερις (4) εκπροσώπους των συναρμοδίων Υπουργείων της παραγράφου 4, δ) έναν (1) εκπρόσωπο της Γενικής Γραμματείας Συντονισμού και ε) έναν (1) εκπρόσωπο της Επιτροπής Ανταγωνισμού. Στις συνεδριάσεις της Επιτροπής συμμετέχει άνευ ψήφου εκπρόσωπος από το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους. Σε περίπτωση που οι φορείς της περίπτωσης β' δεν προτείνουν εκπρόσωπό τους εντός χρονικού διαστήματος δεκαπέντε (15) ημερών από τη σχετική πρόσκληση, η Επιτροπή συμπληρώνεται από πρόσωπα που ορίζονται από τους αρμόδιους Υπουργούς.

Έργο της Επιτροπής είναι η εκπόνηση και υποβολή προς τους συναρμοδίους Υπουργούς σχεδίου πρότασης για την έκδοση του προεδρικού διατάγματος της παραγράφου 4. Για την υλοποίηση του έργου της λαμβάνει υπόψη τα πορίσματα των ομάδων έργου της παραγράφου 7 του παρόντος ή, σε περίπτωση μη εμπρόθεσμης υποβολής τους, λαμβάνει υπόψη της, μεταξύ άλλων, τα πρακτικά των συνεδριάσεων των ομάδων έργου, την επιστημονική περιοχή, τα επαγγελματικά περιγράμματα, τη διεθνή εμπειρία και τα προγράμματα σπουδών.

Η Επιτροπή υποχρεούται να παραδώσει το σχέδιο πρότασης στους συναρμοδίους Υπουργούς εντός πέντε (5) μηνών από τη συγκρότησή της. Η Επιτροπή εκκινεί τις διαδικασίες για την υλοποίηση του έργου της, άμεσα από τη συγκρότησή της, παράλληλα με τις εργασίες των Ομάδων Έργου. Η Επιτροπή συνεδριάζει σε τακτά χρονικά διαστήματα σε τόπο και χώρο που ορίζεται από τον εκπρόσωπο της Γενικής Γραμματείας Συντονισμού, που εκτελεί χρέη Προέδρου. Η σύνθεσή της μεταβάλλεται ως προς τη συμμετοχή των μελών της ομάδας έργου ανάλογα με την ειδικότητα, το αντικείμενο της οποίας συζητείται. Η Επιτροπή βρίσκεται σε απαρτία, εφόσον συμμετέχουν στις συνεδριάσεις της πέντε (5) από τα εννέα (9) μέλη της εκ των οποίων υποχρεωτικά πρέπει να παρίστανται δύο (2) μέλη από τα τέσσερα (4) συναρμόδια Υπουργεία της παραγράφου 4 και ένα (1) μέλος από τη Γενική Γραμματεία Συντονισμού. Στην Επιτροπή συμμετέχουν ως παρατηρητές οι Συντονιστές των λοιπών ομάδων έργου.

Σε περίπτωση που για οποιονδήποτε λόγο η Επιτροπή δεν υποβάλλει το σχέδιο πρότασής της ή αυτό είναι ελλιπές ως προς μία ή περισσότερες ειδικότητες εντός της ταχθείσας προθεσμίας, το προεδρικό διάταγμα της προηγούμενης παραγράφου εκδίδεται υποχρεωτικά με πρόταση των συναρμοδίων Υπουργών της παραγράφου 4, για την οποία λαμβάνονται υπόψη, μεταξύ άλλων, τα πρακτικά των συνεδριάσεων της Επιτροπής της παρούσας παραγράφου, τα πορίσματα και τα πρακτικά των συνεδριάσεων των ομάδων έργου της παραγράφου 7 του παρόντος, άλλως σε περίπτωση έλλειψης πρακτικών, πορισμάτων για μία ή περισσότερες ειδικότητες, λαμβάνεται υπόψη η επιστημονική περιοχή, τα επαγγελματικά περιγράμματα, η διεθνή εμπειρία και τα προγράμματα σπουδών.

7. Οι δεκατρείς (13), ανά ειδικότητα, τριμελείς ομάδες έργου της παραγράφου 4, υποβοηθούν το έργο της Επιτροπής της προηγούμενης παραγράφου και συγκεκριμένα οφείλουν εντός δύο (2) μηνών από τη συγκρότησή τους να υποβάλουν προς την Επιτροπή ανά ειδικότητα πόρισμα μη δεσμευτικού χαρακτήρα για τα θέματα των περιπτώσεων α' και β' της παραγράφου 4, σύμφωνα με το οποίο η Επιτροπή θα συντάξει για όλες τις ειδικότητες το σχέδιο πρότασης για την έκδοση του προεδρικού διατάγματος της παραγράφου 4.

Καθεμία τριμελής Ομάδα Έργου εκ των 13 ανά ειδικότητα συγκροτείται με τακτικά και ισάριθμα αναπληρωματικά μέλη και αποτελείται από: α) δύο (2) εκπροσώπους των ιδρυμάτων ανώτατης εκπαίδευσης της ημεδαπής αντίστοιχης ειδικότητας, εκπροσώπωντας το σύνολο των ιδρυμάτων της ειδικότητας και β) έναν (1) εκπρόσωπο από το σύλλογο διπλωματούχων μηχανικών της αντίστοιχης ειδικότητας. Χρέη Προέδρου εκτελεί ο ένας εκ των εκπροσώπων των ιδρυμάτων ανώτατης εκπαίδευσης.

Σε περίπτωση που οι φορείς δεν προτείνουν εκπρόσωπό τους στην αντίστοιχη ομάδα έργου εντός χρονικού διαστήματος δεκαπέντε (15) ημερών από τη σχετική πρόσκληση, οι ομάδες έργου συμπληρώνονται από πρόσωπα που ορίζονται από τους αρμόδιους Υπουργούς.

Η μη υποβολή πορίσματος από τις Ομάδες Έργου εντός της δέσμνης προθεσμίας δεν κωλύει την Επιτροπή να υποβάλει το σχέδιο πρότασής της άνευ αυτών. Η επιτροπή λαμβάνει υπόψη, εφόσον υπάρχουν και τα πρακτικά των συνεδριάσεων των ομάδων έργου.

8. Τα Υπουργεία Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και Περιβάλλοντος και Ενέργειας διασφαλίζουν τη στήριξη της λειτουργίας της Επιτροπής και των ομάδων έργου μέσω της παροχής της αναγκαίας υποδομής, γραμματειακής και νομικής υποστήριξης.

9. Σε περίπτωση αναγνώρισης νέων ειδικοτήτων από το ΤΕΕ ο καθορισμός επαγγελματικών δικαιωμάτων επί της άσκησης των δραστηριοτήτων Μηχανικής γίνεται με πρωτοβουλία του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος εντός των ως άνω προθεσμιών.

10. Από την έκδοση του προεδρικού διατάγματος της παραγράφου 4 του παρόντος άρθρου καταργούνται οι διατάξεις των άρθρων 1, 2, 3, 4 και 5 του ν. 4663/1930 (Α' 149) «Περί εξασκήσεως του επαγγέλματος του Πολιτικού Μηχανικού, Αρχιτέκτονος και Τοπογράφου». Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται με την παράλληλη τήρηση της αρχής της επαγγελματικής ελευθερίας του άρθρου 1 του ν. 3919/2011.

Β. Η κοινή υπουργική απόφαση της παραγράφου Α5 εκδίδεται εντός τριάντα (30) ημερών από τη δημοσίευση του παρόντος.

Άρθρο 30

Το άρθρο 66 του ν. 4369/2016 (Α' 33) αντικαθίσταται ως εξής: «Το σύνολο των προσληφθέντων στην εταιρεία «Ο.Σ.Κ. Α.Ε.» δυνάμει των Προκηρύξεων 2300/7878/2007 και 2300/26405/2008 και στην εταιρεία «ΔΕΠΑΝΟΜ Α.Ε.» δυνάμει των από 26.3.2002 και από 5.8.2003 Προκηρύξεων, νυν συγχωνευθείσες στην ανώνυμη εταιρεία «Κτιριακές Υποδομές Α.Ε.», εντάσσονται κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης ρύθμισης ή απόφασης σε κενές οργανικές θέσεις της εταιρείας «Κτιριακές Υποδομές Α.Ε.» ή σε προσωποπαγείς θέσεις που θα συσταθούν στην ως άνω εταιρεία για το

σκοπό αυτόν. Η ένταξη πραγματοποιείται με απόφαση του Δ.Σ. της εταιρείας κατόπιν αιτήματος των ως άνω ενδιαφερομένων, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις, τους όρους και τις συνθήκες των λοιπών εργαζομένων με σχέση εργασίας αορίστου χρόνου, η οποία λαμβάνεται εντός μηνός από την έναρξη ισχύος του παρόντος νόμου. Οι ήδη εργαζόμενοι στην «Κτιριακές Υποδομές Α.Ε.», δυνάμει του άρθρου 66 του ν. 4369/2016, υπάγονται στις ρυθμίσεις της παρούσας διάταξης.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ε΄
Άρθρο 31
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επιμέρους διατάξεις του.

Αθήνα,.....2016

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

- | | |
|---|-----------------------------------|
| 1. ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ | 2. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ |
| 3. ΠΑΙΔΕΙΑΣ,
ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ
ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ | 4. ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ |
| 5. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ | 6. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ |

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

7. ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

9. ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

8. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ
ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

10. ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ' ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Συνεπώς το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

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

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αναστάσιος Κουράκης): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 13.45' λύεται η συνεδρίαση για σήμερα Πέμπτη 24 Νοεμβρίου 2016 και ώρα 18.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος νομοθετική εργασία: Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου 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 λοιπές διατάξεις».

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ