

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΠΕ΄

Τρίτη 21 Ιουλίου 2020

ΘΕΜΑΤΑ

A. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 16879

2. Ανακοινώνεται ότι ο Υπουργός Δικαιοσύνης διαβίβασε στη Βουλή, σύμφωνα με το άρθρο 86 του Συντάγματος και τον ν. 3126/2003 «Ποινική ευθύνη των Υπουργών», όπως ισχύει, την 20-7-2020, πρώτον, ποινική δικογραφία που αφορά στον Υπουργό Μετανάστευσης και Ασύλου Παναγιώτη Μηταράκη και στον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη Μιχαήλ Χρυσοχοϊδη και δεύτερον, ποινική δικογραφία που αφορά στον πρώην Υπουργό Εθνικής Άμυνας Παναγιώτη Καμμένο, σελ. 16727

3. Ανακοινώνεται ότι ο Πρωθυπουργός κ. Κυριάκος Μητσοτάκης υπέβαλε πρόταση προς τον Πρόεδρο της Βουλής κ. Κωνσταντίνο Τασούλα, για σύσταση Διακομματικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής, που θα έχει ως στόχο την επεξεργασία προτάσεων για την ανάπτυξη της Θράκης, σελ. 16736 - 16737

4. Ανακοινώνεται ότι η πρόταση για τη συγκρότηση Διακομματικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής για την ανάπτυξη της Θράκης γίνεται ομόφωνα δεκτή και ότι η ως άνω Επιτροπή θα αποτελείται από 25 μέλη κατ' αναλογία της κοινοβουλευτικής δύναμης των κομμάτων και θα υποβάλει τις προτάσεις της εντός εξαμήνου από τη συγκρότησή της, σελ. 16741

5. Ειδική Ημερήσια Διάταξη:

Συζήτηση και λήψη απόφασης, σύμφωνα με το άρθρο 62 του Συντάγματος και τα άρθρα 43Α και 83 του Κανονισμού της Βουλής, για τις αιτήσεις άρσης της ασυλίας των Βουλευτών κ.κ. Κωνσταντίνου Κυρανάκη, μια υπόθεση και Σάββα Χιονίδη, δύο υποθέσεις, σελ. 16745 - 16759

6. Ονομαστική ψηφοφορία επί των αιτήσεων άρσης της ασυλίας των Βουλευτών, σελ. 16746 - 16758

7. Ανακοινώνεται ότι ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Ελληνικής Λύσης κ. Κυριάκος Βελόπουλος και οι Βουλευτές του κόμματός του, κατέθεσαν πρόταση για σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής για τη διερεύνηση των ποινικών ευθυνών των αρμόδιων αξιωματούχων -πολιτικών και μη- μέσω πράξεων ή παραλείψεων που οδήγησαν στην τραγωδία στο Μάτι, τυχόν εμπλοκή μελών της τότε κυβέρνησης σε προσπάθεια συγκάλυψης ή απόκρυψης ευθυνών, καθώς και για την κατάσταση που επικρατεί στο Πυροσβεστικό Σώμα, σύμφωνα με τα άρθρα 68 παράγραφος 2 του Συντάγματος και 144-148 του Κανονισμού της Βουλής, σελ. 16764 - 16781

8. Κατάθεση Εκθέσεως Ειδικής Μόνιμης Επιτροπής:

Η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Κοινοβουλευτικής Δεοντολογίας καταθέτει την έκθεσή της στην αίτηση της εισαγγελικής αρχής για τη χορήγηση άδειας άσκησης ποινικής δίωξης κατά Βουλευτού, σελ. 16806

9. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 16734, 16738, 16739, 16740, 16741, 16744, 16745, 16760, 16762, 16763, 16783, 16788, 16789, 16791, 16797, 16806, 16812, 16818, 16819, 16823, 16827, 16828, 16831, 16832, 16833

10. Επί προσωπικού θέματος, σελ. 16740, 16817

B. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Ανακοίνωση του δελτίου επίκαιρων ερωτήσεων της Παρασκευής 24 Ιουλίου 2020, σελ. 16746

Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας: «Πρωώθηση της ηλεκτροκίνησης», σελ. 16725-16744, 16760-16837

2. Κατάθεση σχεδίου νόμου:

Οι Υπουργοί Παιδείας και Θρησκευμάτων, Οικονομικών, Εξωτερικών, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Μετανάστευσης και Ασύλου, Τουρισμού και Επικρατείας, ο Αναπληρωτής Υπουργός Εξωτερικών, καθώς και ο Υφυπουργός Πολιτισμού και Αθλητισμού κατέθεσαν στις 21-7-2020 σχέδιο νόμου: «Εκσυγχρονισμός της ιδιωτικής εκπαίδευσης και άλλες επείγουσες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων», σελ. 16733

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΑΒΔΕΛΑΣ Α. ,	σελ. 16806-16879
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. ,	σελ. 16741-16789
ΒΙΤΣΑΣ Δ. ,	σελ. 16789-16806
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. ,	σελ. 16725-16741

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

A. Επί της σύστασης της Διακομματικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής:

ΓΚΟΚΑΣ Χ. ,	σελ. 16739
ΜΠΑΚΑΔΗΜΑ Φ. ,	σελ. 16740
ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ Θ. ,	σελ. 16738, 16740
ΡΑΠΤΗ Ζ. ,	σελ. 16738
ΦΑΜΕΛΛΟΣ Σ. ,	σελ. 16738, 16739
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ Κ. ,	σελ. 16741
ΧΗΤΑΣ Κ. ,	σελ. 16740

B. Επί των αιτήσεων άρσης ασυλίας:

ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ Κ. ,	σελ. 16745
ΧΙΟΝΙΔΗΣ Σ. ,	σελ. 16745

Γ. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΑΒΔΕΛΑΣ Α. ,	σελ. 16806, 16810, 16812, 16818, 16819, 16823, 16827, 16828, 16831, 16832, 16833
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. ,	σελ. 16744, 16745, 16760, 16762, 16763, 16783, 16788, 16789, 16805
ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ Γ. ,	σελ. 16831
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. ,	σελ. 16831
ΒΙΤΣΑΣ Δ. ,	σελ. 16791, 16797, 16802, 16803, 16832, 16833
ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ Ν. ,	σελ. 16739
ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ Θ. ,	σελ. 16738
ΜΠΑΡΚΑΣ Κ. ,	σελ. 16739
ΜΠΟΥΡΑΣ Α. ,	σελ. 16734, 16738, 16739, 16740, 16741
ΦΑΜΕΛΛΟΣ Σ. ,	σελ. 16740, 16823, 16832

Δ. Επί προσωπικού θέματος:

ΚΟΥΒΕΛΑΣ Δ. ,	σελ. 16817
ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ Θ. ,	σελ. 16740

ΦΑΜΕΛΛΟΣ Σ. , σελ. 16740, 16817

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Ε. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος:

ΚΩΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Δ. , σελ.16802

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. , σελ. 16791
ΑΚΤΥΠΗΣ Δ. , σελ. 16809, 16810
ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ Α. , σελ. 16762
ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ Χ. , σελ. 16813, 16814
ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ Ι. , σελ. 16813, 16825
ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ Γ. , σελ. 16729
ΑΡΣΕΝΗΣ Κ. , σελ. 16734, 16735, 16831
ΑΥΓΕΡΙΝΟΠΟΥΛΟΥ Δ. , σελ. 16819
ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ Β. , σελ. 16809
ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ Κ. , σελ. 16741, 16743, 16744
ΒΕΤΤΑ Κ. , σελ. 16802, 16803
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. , σελ. 16733, 16831
ΒΛΑΧΟΣ Γ. , σελ. 16762, 16763
ΒΡΥΖΙΔΟΥ Π. , σελ. 16764
ΓΚΑΡΑ Α. , σελ. 16807
ΓΚΟΚΑΣ Χ. , σελ. 16793
ΔΕΡΜΕΝΤΖΟΠΟΥΛΟΣ Χ. , σελ. 16782
ΔΟΥΝΙΑ Π. , σελ. 16808, 16809
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΟΥ Σ. , σελ. 16811, 16812
ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ Κ. , σελ. 16827, 16828
ΚΑΒΒΑΔΑΣ Α. , σελ. 16805
ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ Ν. , σελ. 16803
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ Ά. , σελ. 16760
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ Κ. του Αχ. , σελ. 16790
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ Χ. , σελ. 16727, 16802, 16831, 16832
ΚΟΚΚΑΛΗΣ Β. , σελ. 16800
ΚΟΤΡΩΝΙΑΣ Γ. , σελ. 16817
ΚΟΥΒΕΛΑΣ Δ. , σελ. 16816, 16817
ΚΩΤΣΟΣ Γ. , σελ. 16801, 16802
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ Γ. , σελ. 16730
ΛΙΟΥΠΗΣ Α. , σελ. 16799
ΜΑΚΡΗ Ζ. , σελ. 16782
ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ Χ. , σελ. 16761, 16762
ΜΑΡΑΒΕΓΙΑΣ Κ. , σελ. 16789
ΜΠΑΚΑΔΗΜΑ Φ. , σελ. 16824
ΜΠΑΡΑΛΙΑΚΟΣ Ξ. , σελ. 16818
ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ Χ. , σελ. 16725, 16735, 16832, 16833
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ Ι. , σελ. 16795, 16796
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Μ. , σελ. 16810
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ - ΠΑΛΙΟΥΡΑ Α. , σελ. 16792
ΠΕΡΚΑ Θ. , σελ. 16829
ΡΑΠΤΗ Ζ. , σελ. 16797
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ Ε. , σελ. 16814
ΣΠΑΝΑΚΗΣ Β. , σελ. 16828
ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ Δ. , σελ. 16796, 16797
ΣΤΥΛΙΟΣ Γ. , σελ. 16829
ΤΖΗΚΑΛΑΓΙΑΣ Ζ. , σελ. 16806
ΤΣΙΠΡΑΣ Γ. , σελ. 16815, 16816
ΦΑΜΕΛΛΟΣ Σ. , σελ. 16786, 16788, 16789, 16823, 16832, 16833
ΦΟΡΤΩΜΑΣ Φ. , σελ. 16820
ΦΩΤΙΟΥ Θ. , σελ. 16812, 16813
ΧΑΤΖΗΒΑΣΙΛΕΙΟΥ Α. , σελ. 16793
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ Κ. , σελ. 16763, 16783, 16785, 16788, 16789, 16792, 16820, 16823, 16824, 16826, 16833
ΧΗΤΑΣ Κ. , σελ. 16800
ΧΙΟΝΙΔΗΣ Σ. , σελ. 16826

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

Θ' ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ

ΙΗ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Α'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΠΕ'

Τρίτη 21 Ιουλίου 2020

Αθήνα, σήμερα στις 21 Ιουλίου 2020, ημέρα Τρίτη και ώρα 10.14' συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Γ' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΜΠΟΥΡΑ**.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Πρώθηση της ηλεκτροκίνησης».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδρίασή της στις 16 Ιουλίου 2020 τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μία συνεδρίαση ενιαία επί της αρχής, επί των άρθρων και επί των τροπολογιών. Συμφωνεί το Σώμα;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Το Σώμα συμφώνησε. Τον λόγο έχει ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας κ. Χριστόφορος-Εμμανουήλ Μπουτσίκακης για δεκαπέντε λεπτά.

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αισθάνομαι ιδιαίτερη τιμή σήμερα που μιλάω ως πρώτος ομιλητής στην Ελληνική Βουλή, σε μια ημέρα ιστορικών αποφάσεων για την Ευρώπη και την Ελλάδα. Μετά από πολυήμερες διαπραγματεύσεις, ο Κυριάκος Μητσοτάκης σήμερα επιστρέφει στη χώρα μ' ένα πακέτο στις αποσκευές του της τάξεως των 72 δισεκατομμυρίων ευρώ. Συγχαρητήρια στον Πρωθυπουργό μας, συγχαρητήρια στην Ευρώπη που επιτέλους δείχνει ότι είναι και πάλι ενωμένη και πάλι αποφασιστική.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στον σύγχρονο κόσμο οι μεταφορές είναι η κύρια πηγή της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Είδαμε τους προηγούμενους μήνες λόγω της πανδημίας, όταν περιορίστηκαν οι μετακινήσεις, πόσο καθαρίσε η ατμόσφαιρα και πόσο βελτιώθηκε η ποιότητα του αέρα, ειδικά στις μεγαλουπόλεις. Πιστεύω ότι μετά απ' αυτήν την εμπειρία όλοι συνειδητοποιούμε πόσο σημαντικό είναι το να μειωθεί το ρυπογόνο «αποτύπωμα» των μεταφορών. Στόχος μας είναι η προστασία του περιβάλλοντος και η μετάβαση στην καθαρή ενέργεια.

Το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα αποτελεί μια πρωτοβουλία με το βλέμμα στραμμένο στο μέλλον. Το εθνικό σχέδιο μετάβασης στην ηλεκτροκίνηση αποτελεί κεντρικό πυλώνα της πολιτικής μας για τη σταδιακή εγκατάλειψη των ρυπογόνων καυσίμων και τη μετάβαση στην καθαρή ενέργεια.

Αυτό δεν μπορεί να γίνει ούτε με αποσπασματικές ρυθμίσεις

ούτε βέβαια ως διά μαγείας. Χρειάζεται ένα συνεκτικό σχέδιο με τη συμμετοχή του κράτους, τη στήριξη της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, της αγοράς, αλλά και της ίδιας της κοινωνίας. Χρειάζεται συνολική οργάνωση της ηλεκτροκίνησης, χρειάζονται ουσιαστικά κίνητρα για την εισαγωγή ηλεκτρικών οχημάτων στους ελληνικούς δρόμους. Αυτό ακριβώς κάνουμε με το παρόν νομοσχέδιο, ένα νομοσχέδιο που φέρνει τη χώρα μας πιο κοντά στα ευρωπαϊκά κράτη, τα οποία με επιτυχία έχουν καταφέρει σε μεγάλο βαθμό αυτά που εμείς έχουμε θέσει ως στόχο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο τομέας των μεταφορών στην Ελλάδα αντιπροσωπεύει το 40% περίπου της τελικής κατανάλωσης ενέργειας, ενώ περίπου το 96% αυτής καλύπτεται από προϊόντα πετρελαίου. Η ενεργειακή απόδοση των κινητήρων εσωτερικής καύσης εκτιμάται στο 20%, ποσοστό που μειώνεται αν συνεχιστεί η ενέργεια που απαιτείται για την εξόρυξη, παραγωγή και μεταφορά των καυσίμων.

Με περισσότερα από πέντε εκατομμύρια ταξινομημένα αυτοκίνητα, η χώρα μας έχει τον γηραιότερο στόλο οχημάτων ΙΧ στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα περισσότερα απ' αυτά έχουν ήδη ξεπεράσει τα δεκαέξι έτη κυκλοφορίας και πάνω από το 70% αυτών κυκλοφορούν για περισσότερα από δέκα χρόνια στην Ελλάδα, χρονικό σημείο αντικατάστασης στις περισσότερες χώρες της Ευρώπης. Συγχρόνως στην Ελλάδα τα ηλεκτρικά οχήματα και τα απλά υβριδικά δεν υπερβαίνουν το 0,33% της συνολικής αγοράς οχημάτων. Όσον αφορά στους σταθμούς φόρτισης, σχεδόν όλοι είναι εγκατεστημένοι από ιδιωτική πρωτοβουλία και περιορίζονται σε εβδομήντα με ογδόντα σ' όλη την επικράτεια.

Τα στοιχεία αυτά συνθέτουν ένα σύνολο που επιβαρύνει υπέρμετρα το περιβάλλον, ειδικά στις μεγαλουπόλεις. Σοβαρό πρόβλημα όχι μόνο στο επίπεδο της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, αλλά και στον τομέα της οδικής ασφάλειας αποτελεί η κυκλοφορία γερασμένων οχημάτων, αφού παρέχουν μειωμένη προστασία στους επιβαίνοντες, αλλά και τους πεζούς, σε σχέση με τα νέας τεχνολογίας.

Οι σταθερά υψηλότερες τιμές των ηλεκτρικών οχημάτων σε σύγκριση με τα συμβατικά οχήματα εξακολουθούν να αποτελούν το σημαντικότερο εμπόδιο για την περαιτέρω ανάπτυξη της ελληνικής αγοράς ηλεκτροκίνησης.

Η εμπιστοσύνη των καταναλωτών και η αγοραστική δύναμη των ελληνικών νοικοκυριών δεν έχουν ακόμα ανακάμψει από την οικονομική κρίση της προηγούμενης δεκαετίας σε βαθμό που θα επέτρεπε την αγορά πιο ακριβών ηλεκτρικών μοντέλων.

Κατά τα τελευταία δύο χρόνια η μέση οικονομική δυνατότητα των ελληνικών νοικοκυριών για την αγορά επιβατικών οχημάτων κυμαινόταν από 15.000 έως 25.000 ευρώ, ενώ η πλειοψηφία των ηλεκτροκίνητων μοντέλων σήμερα κοστίζει άνω των 25.000 ευρώ.

Την ίδια στιγμή, οι άμεσες επιδοτήσεις για την αγορά ενός οχήματος νέας τεχνολογίας δεν υπάρχουν στην Ελλάδα, τουλάχιστον όπως έχουν υιοθετηθεί από τις περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα τελευταία χρόνια.

Επιπλέον, η ανάπτυξη σταθμών φόρτισης παρεμποδίζεται κυρίως από την απουσία ενός ολοκληρωμένου νομοθετικού πλαισίου, ειδικά όσον αφορά στην οργάνωση της εθνικής αγοράς υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης. Εδώ φαίνεται και η έλλειψη σχεδιασμού από την προηγούμενη Κυβέρνηση. Η αποσπασματική νομοθέτηση, σε συνδυασμό με την έλλειψη κινήτρων, ευθύνεται για την απουσία διείσδυσης των ηλεκτρικών οχημάτων στην ελληνική αγορά.

Σήμερα ερχόμαστε να αντιμετωπίσουμε αυτή την κατάσταση με ένα ολοκληρωμένο συνεκτικό πλαίσιο διαχείρισης, με σαφή προσανατολισμό, με συγκεκριμένους στόχους και μετρήσιμα αποτελέσματα. Οι προτάσεις της Νέας Δημοκρατίας για την ηλεκτροκίνηση είναι γνωστές από το 2018 και είχαν παρουσιαστεί και τότε. Τότε είχαμε δεσμευτεί ότι εντός του 2020 η χώρα θα αποκτήσει ένα εθνικό σχέδιο για την ηλεκτροκίνηση. Όπως όλες τις προεκλογικές μας δεσμεύσεις και αυτή ερχόμαστε να την κάνουμε πράξη.

Το νομοσχέδιο για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης λαμβάνει υπ' όψιν όλες τις εξελίξεις σε διεθνές επίπεδο, με έμφαση στα φορολογικά κίνητρα που ισχύουν στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπου η ηλεκτροκίνηση κερδίζει διαρκώς έδαφος. Επιπλέον, λάβαμε υπ' όψιν τις προτάσεις που κατατέθηκαν στη δημόσια διαβούλευση και πολλές από αυτές υιοθετήθηκαν προτού καν έρθει το νομοσχέδιο στην Επιτροπή.

Καταγράφηκαν, επίσης, οι απόψεις των φορέων, οι οποίοι εκφράστηκαν πολύ θετικά, τόσο επί της αρχής όσο και για την ουσία των προτεινόμενων ρυθμίσεων. Αυτό το θεωρώ ιδιαίτερα σημαντικό, όχι μόνο γιατί επιβεβαιώνει την αξία της προσπάθειας που κάνει η Κυβέρνηση και ο ίδιος ο Υπουργός, αλλά και γιατί δείχνει ότι η κοινωνία και η αγορά είναι έτοιμες να αγκαλιάσουν την ηλεκτροκίνηση. Όλοι μας, κράτος και κοινωνία, συνεργαζόμαστε για τη μετάβαση στη νέα εποχή.

Το νομοσχέδιο για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης αποτελείται από πέντε μέρη, τα οποία χωρίζονται σε επιμέρους κεφάλαια και συνολικά σαράντα επτά άρθρα, με κίνητρα για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης, με οργάνωση της αγοράς, με ρυθμίσεις για την ανάπτυξη και εγκατάσταση των υποδομών φόρτισης, με ενσωμάτωση της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για την προώθηση των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων, με ρύθμιση όλων των οργανωτικών και τεχνικών ζητημάτων που απαιτούνται για την εφαρμογή στην πράξη.

Ειδικότερα, στο νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα καθορίζουμε τις σχέσεις μεταξύ των φορέων της αγοράς, τα θέματα λειτουργίας και τις υποχρεώσεις απέναντι στους χρήστες της ηλεκτροκίνησης. Καθιερώνουμε μητρώο υποδομών της αγοράς της ηλεκτροκίνησης. Θεσπίζουμε οικονομικά, αναπτυξιακά, φορολογικά κίνητρα που αφορούν στην αγορά, στη μίσθωση και στη χρήση ηλεκτρικών οχημάτων και των φορτιστών τους, αλλά και στην παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων και σχετιζόμενων ειδών με αυτά.

Εισάγουμε ρυθμίσεις για τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό με ειδικότερες προβλέψεις για τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και φορτιστών σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους και κτήρια. Αντιμετωπίζουμε τεχνικά θέματα, όπως η απλοποίηση των διαδικασιών αδειοδότησης των εγκαταστάσεων φόρτισης της ηλεκτρικής διασύνδεσης με το δίκτυο διανομής ηλεκτρικής ενέργειας, η λειτουργία συνεργείων που αναλαμβάνουν επισκευές και συντηρήσεις ηλεκτρικών οχημάτων, η εκπαίδευση τεχνιτών και η επέκταση του αντικειμένου της αδειας τους.

Δίνουμε κίνητρα ώστε στις περιοχές της Δυτικής Μακεδονίας και της Αρκαδίας να εγκατασταθούν και να λειτουργήσουν μονάδες παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και ειδών που σχετίζονται με αυτά. Έτσι δημιουργούμε μια νέα οικονομία η οποία θα προάγει τη σύγχρονη τεχνολογία, την καινοτομία, την έρευνα και τη βιομηχανική παραγωγή.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το νομοσχέδιο αυτό για την ηλεκτροκίνηση προσδοκούμε να σταματήσει σταδιακά η χώρα

μας τη χρήση των ορυκτών καυσίμων και να αποδεσμευθεί από τις διεθνείς αγορές πετρελαίου.

Ήρθε η ώρα η Ελλάδα να μεταβεί στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών ρύπων και να αυξηθεί η ταξινόμηση νέων οχημάτων. Σε αυτό θα συμβάλει και η υποχρεωτική ποσόστωση στα οχήματα που θα προμηθεύεται και το δημόσιο. Ήρθε η ώρα να αναπτυχθεί δίκτυο δημόσια προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης, καθώς και ιδιωτικών έξυπνων σημείων επαναφόρτισης, να ενθαρρυνθεί η ιδιωτική πρωτοβουλία για την ανάπτυξη επενδύσεων στις υποδομές ηλεκτροκίνησης, να ρυθμιστούν οι κανόνες της αγοράς επαναφόρτισης με την υιοθέτηση όρων διαφάνειας και ανταγωνιστικού μοντέλου ανάπτυξης, να εισαχθούν πολεοδομικές διατάξεις για την επιτάχυνση της αδειοδότησης υποδομών επαναφόρτισης και την ενσωμάτωση σχετικών ευρωπαϊκών κανονισμών και οδηγιών.

Το ποσοστό διασύνδεσης των ηλεκτρικών οχημάτων στόχος είναι να ανέλθει στο 30% το 2030, η μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα να φτάσει το 30% και το μερίδιο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στον τομέα των μεταφορών να φτάσει το 19%.

Είναι σαφές ότι το πέρασμα από τη βενζίνη και το πετρέλαιο στο ρεύμα δεν μπορεί να γίνει από τη μια στιγμή στην άλλη. Γι' αυτό η Κυβέρνηση νομοθετεί και σχεδιάζει με ορίζοντα δεκαετίας. Το πέρασμα αυτό επιφυλάσσει, όμως, οφέλη για το σύνολο της επικράτειας, τα οποία θα αρχίσουν σταδιακά να φαίνονται από την πρώτη ημέρα εφαρμογής του νέου πλαισίου. Για τον πολίτη μέσω των άμεσων και έμμεσων κινήτρων που θεσπίζονται, η απόκτηση και η χρήση ηλεκτρικών οχημάτων καθίσταται πιο προσπτή. Αυτό ισχύει για όλα τα ηλεκτρικά οχήματα. Πέραν των αυτοκινήτων υπάρχουν και τα δίκυκλα, αλλά και τα ποδήλατα.

Κατά τις συζητήσεις στην επιτροπή μάς κατηγορήσε η Αξιωματική Αντιπολίτευση ότι το νομοσχέδιο έχει δήθεν κάποιου είδους ταξικό χαρακτήρα, ότι τάχα τα κίνητρα είναι προσανατολισμένα στους προνομιούχους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ισχύει ακριβώς το αντίθετο. Με τα κίνητρα στοχεύουμε επί της αρχής να γίνουν τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, τα σκούτερ και τα ποδήλατα προσπτά σε όλους με προμείωση από το πρώτο ευρώ. Στόχος μας είναι να μπορούν όλοι οι πολίτες να αγοράσουν κάθε είδους ηλεκτρικό όχημα την ώρα που σήμερα χρησιμοποιούν συμβατικά. Έτσι, θα πετύχουμε τους στόχους που προανέφερα για τη διείσδυση των ηλεκτρικών οχημάτων και τη μείωση των ρύπων.

Η ενθάρρυνση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας για τη δημιουργία παραγωγικών μονάδων και δικτύων υποδομών φόρτισης δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας και συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη. Τα φορολογικά κίνητρα, το μειωμένο κόστος χρήσης και η εξασφάλιση στάθμευσης συνολικά, μειώνουν το κόστος ενός ηλεκτρικού οχήματος τουλάχιστον κατά 30%. Για αρχή, έτσι καλύπτουμε την απόσταση που χωρίζει ένα συμβατικό αυτοκίνητο από το ηλεκτροκίνητο.

Ταυτόχρονα, ορίζουμε τους κανόνες για να αναπτυχθεί ένα ολοκληρωμένο δίκτυο υποδομών φόρτισης και να πετύχουμε τη μέγιστη γεωγραφική και πληθυσμιακή κάλυψη, για να μπορούν τα ηλεκτρικά οχήματα να πάνε παντού, να εξυπηρετούν τις ανάγκες μετακίνησης σ' όλη τη χώρα, να μην υστερούν σε τίποτα σε σχέση με τα παλαιά ρυπογόνα συμβατικά αυτοκίνητα.

Είναι, λοιπόν, σαφές ότι η ηλεκτροκίνηση αφορά στο σύνολο των Ελλήνων και όχι στους λίγους, αλλά στους πολλούς. Η προσασία της δημόσιας υγείας και η πρόληψη των ασθενειών που συνδέονται με την ατμοσφαιρική ρύπανση μας αφορά όλους.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όπως τόνισε και ο Πρωθυπουργός μας, η Ελλάδα ετοιμάζεται «να μπει στην πρίζα» του μέλλοντος. Μελετώντας αυτό το νομοσχέδιο άρθρο προς άρθρο, πιστεύω ότι δεν υπάρχει κανένας λόγος για να διαφωνεί κάποιος. Παρά τις όποιες διαφορετικές προσεγγίσεις, που πάντα θα υπάρχουν, πρόκειται για ένα νομοσχέδιο-τομή που αξίζει να υποστηριχθεί από όλες τις πολιτικές δυνάμεις, καθώς συμβάλλει στην οικοδόμηση ενός καλύτερου μέλλοντος.

Αντιλαμβάνομαι το πολιτικό αδιέξοδο στο οποίο έχει περιέλθει η Αξιωματική Αντιπολίτευση, επειδή σήμερα κάνουμε πράξη την πράσινη ανάπτυξη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Μειοψηφίας, δεν εξυπηρετεί σε τίποτα και κανέναν η αντιπολίτευση για την αντιπολίτευση, πόσο μάλλον σε ένα πράσινο νομοσχέδιο που προάγει από όλες τις απόψεις έναν οικολογικό τρόπο μετακίνησης.

Σας καλώ, λοιπόν, όλες και όλους να υπερψηφίσουμε κυρίως για τις γενιές που έρχονται. Όλοι μαζί μπορούμε να δώσουμε στα παιδιά μας την ευκαιρία να ζήσουν σε ένα πιο υγιές, πιο καθαρό και πιο ανθρώπινο περιβάλλον.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστούμε και εμείς και για την τήρηση του χρόνου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μέχρι να ετοιμασθεί υγειονομικά το Βήμα για να καλέσω την εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ κ. Καφαντάρη, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι ο Υπουργός Δικαιοσύνης διαβίβασε στη Βουλή, σύμφωνα με το άρθρο 86 του Συντάγματος και τον ν.3126/2003 «Ποινική ευθύνη των Υπουργών», όπως ισχύει, την 20-7-2020, πρώτον, ποινική δικογραφία που αφορά στον Υπουργό Μετανάστευσης και Ασύλου Παναγιώτη Μητράκη και στον Υπουργό Προστασίας του Πολίτη Μιχαήλ Χρυσοχολίδα και δεύτερον, ποινική δικογραφία που αφορά στον πρώην Υπουργό Εθνικής Άμυνας Παναγιώτη Καμμένο.

Ορίστε, κυρία Καφαντάρη, έχετε τον λόγο για δεκαπέντε λεπτά.

ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Καλημέρα σε όλες και όλους!

Καλώς να έρθει ο Πρωθυπουργός από τις Βρυξέλλες και τη Σύνοδο! Περιμένουμε να δούμε τι αποτελέσματα υπήρχαν, τι κονδύλια εξασφαλίστηκαν για την πατρίδα και το κύριο, πόσα από αυτά θα είναι δάνεια, πόσα από αυτά θα είναι άμεση επιχορήγηση και αν θα υπάρχουν όροι.

Πάντως, κύριε Υπουργέ, ένα είναι σίγουρο, ότι μειώθηκε στο μισό η επιχορήγηση στο Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης και αυτό είναι ένα ζήτημα πολύ σοβαρό.

Έρχομαι τώρα στο σχέδιο νόμου που συζητάμε.

Μια Κυβέρνηση που νομίζει ότι είναι πράσινη, ένας Πρωθυπουργός που διαφημίζεται ως πράσινος Πρωθυπουργός, ένας Υπουργός που καταστρέφει το περιβάλλον στο όνομα της πράσινης ανάπτυξης εισάγουν σήμερα για συζήτηση στην Ολομέλεια ένα νομοσχέδιο το οποίο θεωρούμε ότι είναι επικοινωνιακό, αποσπασματικό και βέβαια, ημιτελές. Προσπαθεί ίσως να συντηρήσει το προφίλ του πράσινου Πρωθυπουργού, της πράσινης Κυβέρνησης, ένα προφίλ που έχει θιγεί, έχει φθαρεί από τα αντιπεριβαλλοντικά μέτρα, τις πολιτικές που ψηφίστηκαν και αρχίζουν να εφραμίζονται από την Κυβέρνηση.

Αναφέρομαι στον γνωστό αντιπεριβαλλοντικό νόμο, που αφορά κατάργηση φορέων «NATURA 2000», πολιτικών προστασίας της διαχείρισης της φύσης, κατάργηση δασικών χαρτών, παραπομπή στις ελληνικές καλένδες, αλλαγές στον σχεδιασμό για τα απορρίμματα -πολύ σημαντικό- και όλα αυτά συνθέτουν μία ευθεία βολή στο περιβάλλον της πατρίδας μας.

Φυσικά και λέμε «ναι» στην ηλεκτροκίνηση που εισάγει το εν λόγω νομοσχέδιο, στην έννοια της ηλεκτροκίνησης, αλλά απαιτείται ολοκληρωμένος σχεδιασμός και στρατηγική που να δημιουργεί πόρους για την πατρίδα, αλλαγές στον τομέα των μεταφορών και των συγκοινωνιών, των προμηθειών του δηmosίου και στο δίκτυο και στις τιμές φόρτισης. Χρειάζεται μια ολιστική αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων και των προκλήσεων. Χρειάζεται να υπάρχει συγκεκριμένος σχεδιασμός.

Στην τελευταία έκθεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την πορεία επίτευξης των στόχων βιώσιμης ανάπτυξης των κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, εμφανίζονται αποτελέσματα για το 2018, συγκρινόμενα με προηγούμενα χρόνια. Στους στόχους 7 «Clean Energy» και 13 «Climate Action» από τα στοιχεία προκύπτει σοβαρά και φανερά η τεράστια προσπάθεια και επιτυχία της κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ σε όλους σχεδόν τους τομείς και μάλιστα συγκρινόμενη με τα έτη 2013-2014. Το λέω γιατί αναφέρθηκε ο προλαλήσας εισηγητής της Πλειοψηφίας στο τι έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ για το περιβάλλον.

Υπάρχουν δείκτες, λοιπόν, που φανερώσουν τη μείωση του ποσοστού των νοικοκυριών που δεν μπορούν να κρατήσουν το σπίτι

τους ζεστό -έτσι αναφέρεται στην έκθεση- την αύξηση της παραγωγικότητας του ενεργειακού τομέα, την επίτευξη του στόχου για το μερίδιο ΑΠΕ στην τελική κατανάλωση ενέργειας, τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Δεν χρειάζεται, λοιπόν, να αποδείξουμε αν ασκήσαμε -και μάλιστα μέσα σε συνθήκες σφιχτού μνημονίου που εσείς μας κληρονομήσατε, Νέα Δημοκρατία και Κίνημα Αλλαγής- φιλοπεριβαλλοντική πολιτική. Οι ίδιοι οι αριθμοί της έκθεσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης το αναφέρουν.

Σήμερα, η Κυβέρνηση Μητσοτάκη και το ΥΠΕΝ έχει να επιδείξει, όπως είπα και πριν, ένα αντιπεριβαλλοντικό νομοσχέδιο που ψηφίστηκε, σε αντίθεση με την κοινωνία, με φορείς. Το γνωρίζουμε, έγινε ευρεία διαβούλευση και στην Ολομέλεια. Η Κυβέρνηση, λοιπόν, πανηγυρίζει για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα που θα αγοράσουμε, για το πρόγραμμα απολιγνιτοποίησης που θα φέρει η Κυβέρνηση ενάμιση χρόνο μετά την απόφασή της.

Και με άκομφο τρόπο -δεν μπορώ να μην το πω, κύριε Υπουργέ, θα επαναφέρω αυτό που αναφέρατε στην επιτροπή- ειρωνεύεστε την ταξικότητα του εν λόγω σχεδίου νόμου.

Είπατε, κύριε Χατζηδάκη, «ναι, είναι ταξικό το νομοσχέδιο γιατί αφορά στα ταξί». Επιτρέψτε μου, άστοχη -επεικώς- τοποθέτηση ενός Υπουργού.

Ήδη από 2019 τέθηκε το στρατηγικό μακροπρόθεσμο όραμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για ευημερούσα, σύγχρονη, ανταγωνιστική και ουδέτερη οικονομία το 2050. Η πρόταση που υπέβαλε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δείχνει την κατεύθυνση της μετάβασης σε μια ουδέτερη και ανθεκτική οικονομία ως τα μέσα του αιώνα μας, το 2050.

Σημαντική κίνηση μέσα στην πανδημία και στις τρέχουσες συνθήκες κατάρρευσης των τιμών του πετρελαίου η μη χαλάρωση των ορίων στις εκπομπές των αυτοκινήτων από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η θετική υποστήριξη των «καθαρών» οχημάτων για την προστασία του περιβάλλοντος.

Το πιο εύκολο και αποδοτικό μέτρο για την επίτευξη μείωσης εκπομπών είναι η παραγωγή και διάθεση στην αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Έτσι οδηγούνται όλες οι εταιρείες στην ηλεκτροκίνηση με αυξανόμενους ρυθμούς.

Μέτρα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή: Ενθάρρυνση συμμετοχής των πολιτών, των τοπικών αρχών και της βιομηχανίας στην προώθηση συνεργασίας, στη δημιουργία πλήρους βιομηχανικών αξιακών αλυσίδων, στην ενίσχυση της καινοτομίας, επενδύσεων στο αστικό περιβάλλον, εξασφάλιση της αναγκαίας χρηματοδότησης.

Ο δημοσιονομικός τομέας στην Ευρωπαϊκή Ένωση έχει τη δυνατότητα να ανταποκριθεί στις ετήσιες επενδυτικές ανάγκες με σχεδόν 180 δισεκατομμύρια ευρώ, για να επιτευχθούν οι στόχοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το κλίμα και την ενέργεια το 2050.

Η Ελλάδα έχει μεν υιοθετήσει τους ευρωπαϊκούς στόχους για την ανάπτυξη των ΑΠΕ, αλλά η ηλεκτροκίνηση βρίσκεται ακόμα στο μηδέν, σε αντίθεση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες στις οποίες ήδη έχουν γίνει σημαντικά βήματα. Λόγοι που εμποδίζουν την ευρεία διάδοση αυτοκινήτων είναι το υψηλό κόστος αγοράς τους, η έλλειψη ενός συστήματος, δικτύου -να το πω πιο σωστά- δημιουργίας και ιδιωτικών υποδομών φόρτισης.

Αναφέρω χαρακτηριστικά ότι το Βερολίνο με τρία εκατομμύρια κατοίκους έχει διακόσιες πενήντα έξι χιλιάδες θέσεις-σημεία φόρτισης.

Η ηλεκτροκίνηση, λοιπόν, ήταν πάντα μέσα στη στρατηγική μας, στη στρατηγική του ΣΥΡΙΖΑ-Προοδευτική Συμμαχία, ως καινοτόμο και οικολογική πολιτική. Είχαν ήδη ξεκινήσει διεργασίες με την προκήρυξη αγοράς ηλεκτρικών λεωφορείων -που εσείς, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, ακύρωσε και αναφέρομαι στον ΟΑΣΘ- συζητήσεις με φορείς και τη ΠΑΕ για τον σχεδιασμό της ομαλής μετάβασης για δημιουργία υποδομών για σταθμούς φόρτισης, για προδιαγραφές, κριτήρια, κίνητρα. Το ΕΣΠΑ παρείχε και τα διαθέσιμα χρηματοδοτικά εργαλεία.

Νομοθετήθηκαν επί ΣΥΡΙΖΑ οι ενεργειακές κοινότητες, που ένας από τους σκοπούς τους ήταν και η προμήθεια στα μέλη ηλεκτρικών οχημάτων, αλλά και η συμμετοχή στα δίκτυα φόρτισης.

Καθοριστικός, μάλιστα, λόγος στο σχέδιό μας ήταν ο ρόλος του ΔΕΔΔΗΕ ως σχεδιαστικός και συντονιστικός, αφήνοντας

χώρο πάντα στην αγορά, αλλά αγορά με κανόνες και εποπτεία, κάτι που συμβαίνει αντίθετα στο νομοσχέδιο που καταθέσατε, «όλα στην αγορά».

Με το παρόν σχέδιο νόμου του ΥΠΕΝ δίνονται επιδοτήσεις. Λέτε ότι έχετε εξασφαλίσει 100 εκατομμύρια ευρώ για δέκα χιλιάδες οχήματα και κίνητρα για την αγορά ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Το ποσό, όμως, δεν είναι ικανό αν υπάρχουν βέβαια αυτά τα κονδύλια. Ο αριθμός είναι μικρότερος αυτών που απαιτούνται που θα επηρέαζε συνολικά την εικόνα του στόλου στην Ελλάδα, που ουσιαστικά είναι ο τέταρτος γηραιότερος στόλος στην Ευρώπη.

Σύμφωνα με το ΕΣΕΚ, Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα, ο αριθμός των αιγών ηλεκτρικών και plug-in υβριδικών οχημάτων το έτος 2030 αναμένεται να αντιστοιχεί στο 5% του στόλου των επιβατικών, ενώ σήμερα στην πατρίδα μας κυκλοφορούν γύρω στα πέντε εκατομμύρια εκατόν πενήντα χιλιάδες επιβατικά οχήματα, σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ.

Προχωράω στο νομοσχέδιο τώρα. Ποιο είναι το εθνικό σχέδιο για την ηλεκτροκίνηση; Πού είναι η σχετική ΚΥΑ, όπως είχατε δεσμευτεί, βάσει της οποίας θα συντάσσατε και θα καταθέτατε το νομοσχέδιο;

Μιλήσαμε σαφώς για ταξικότητα στο νομοσχέδιο με το άρθρο 5 και το περιβαλλοντικό τέλος που επιβάλλεται στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα. Τι κάνετε εδώ; Εισάγετε τον αθέμιτο ανταγωνισμό, τροποποιείτε βίαια την αγορά μεταχειρισμένων σε βάρος μεσάων και χαμηλών στρωμάτων, παραβιάζετε την ευρωπαϊκή νομοθεσία -άρθρο 110, συνθήκη για τη λειτουργία της ΕΕ- και όλα αυτά με περιβαλλοντικό κάλυμμα. Οδηγείτε σε αύξηση της τιμής των μεταχειρισμένων ΙΧ, ενώ στο εσωτερικό θα κυκλοφορούν και παλαιάς τεχνολογίας ρυπογόνα οχήματα. Θα πληρώσουν οι πολλοί που δεν μπορούν να αγοράσουν ηλεκτρικά αυτοκίνητα, συμπληρώνοντας τις επιδοτήσεις του ΥΠΕΝ, για τους λίγους που έχουν χρήματα να τα αγοράσουν.

Μιλάτε για αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, κύριε Υπουργέ. Η επιβολή του περιβαλλοντικού τέλους στα εισαγόμενα μπορεί να κάνει την απόσυρση λιγότερο ελκυστική με αποτέλεσμα να κυκλοφορούν παλαιάς τεχνολογίας οχήματα με αυξημένους ρύπους. Τι σημαίνει αυτό για την ατμοσφαιρική ρύπανση; Τι αυτοκίνητα, κύριε Υπουργέ, κατά πλειοψηφία θα κυκλοφορούν το 2030; Τέλος, πόσες ΚΥΑ χρειάζονται -νομίζω δεκαέξι, αν δεν κάνω λάθος- για την υλοποίηση αυτών που θα νομοθετήσουμε σήμερα;

Βέβαια, δεν μπορούμε να πούμε, υπάρχουν και κάποια θετικά, όπως η στόχευση φορολογικών κινήτρων και χρηματοδοτικού εργαλείου σε εταιρικούς στόλους, ταξί και νησιά, κίνητρα που θα θεσμοθετούνται για εγκατάσταση παραγωγικών μονάδων που σχετίζονται με την ηλεκτροκίνηση, μπαταρίες, φορτιστές, κ.λπ., ώστε η χώρα να αποκτήσει κάποια παραγωγική βάση στον κλάδο αυτό στις λιγνιτικές περιοχές, μιας και οδεύουμε στη μεταλιγνιτική εποχή.

Εισάγεται το πλαίσιο για τη χωροθέτηση δημόσια προσβάσιμων σημείων φόρτισης, η ενσωμάτωση οδηγιών για την τοποθέτηση σημείων φόρτισης σε νέα και δημόσια κτήρια, η απλοποίηση διαδικασιών για υφιστάμενα, το πλαίσιο για συνεργεία, τεχνίτες ηλεκτρικών οχημάτων, διαχείριση συσσωρευτών, έλεγχοι ΚΤΕΟ, κ.λπ..

Τα αρνητικά, όμως, είναι πολλά, όπως το έκτακτο περιβαλλοντικό τέλος για την ταξινόμηση μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Σημειώνουμε ότι στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομικών, που συζητείται τώρα, αλλάζουν τα τέλη ταξινόμησης. Πρέπει κάπως να συνεννοηθείτε μεταξύ σας. Θα πληρώνουν τελικά αυτοί που δεν έχουν χρήματα να αγοράσουν ηλεκτρικό όχημα ή όχημα καλύτερο και λιγότερο ρυπογόνου τεχνολογίας από αυτούς που πραγματικά έχουν.

Ναι, λοιπόν, στην ολοκλήρωση στην ηλεκτροκίνηση, όπως είπα αρχικά, αλλά με ολοκληρωμένο σχεδιασμό, δίκαια στρατηγική που να δημιουργεί πόρους, θέσεις εργασίας στην Ελλάδα, αλλαγές στον τομέα των μεταφορών και συγκοινωνιών, γιατί δεν είναι μόνο τα επιβατικά αυτοκίνητα και οι οδικές μεταφορές, είναι και οι θαλάσσιες και οι αεροπορικές μεταφορές, ο σχεδιασμός για προμήθειες στο δημόσιο και στο δίκτυο και σε τιμές φόρτισης.

Το πιο σημαντικό όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι το

ζήτημα της αλλαγής του ενεργειακού μείγματος παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Σήμερα με τα διαθέσιμα στοιχεία η παραγωγή ενέργειας εξαρτάται γύρω στο 72% με 73% από ορυκτά καύσιμα, κύριε Υπουργέ, κύρια από το φυσικό αέριο, από γαιάνθρακες και δεν ξέρω τι άλλο περιλαμβάνεται στο μείγμα ενέργειας στις εισαγωγές. Μπορεί έμμεσα να είναι φυσικά και πυρηνική ενέργεια. Πάντως τα στοιχεία του ΑΔΜΗΕ αυτό δείχνουν στις 15-06-2020.

Απαιτείται, λοιπόν, ουσιαστική στροφή στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και τα εναλλακτικά καύσιμα. Για να γίνει κατανοητό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όταν λέμε ορυκτά μιλάμε για το φυσικό αέριο, το οποίο μπορεί να έχει ένα αποτύπωμα καλύτερο οικολογικό, δεν παύει όμως να είναι ορυκτό καύσιμο. Λοιπόν, απαιτείται στροφή στις ΑΠΕ, στα εναλλακτικά καύσιμα, ώστε η μείωση εκπομπών να είναι αληθινή. Έτσι θα ευνοηθεί και η μετατροπή οχημάτων σε άλλο καύσιμο λιγότερο ρυπογόνο, ώστε να μπορέσουν και οι μη έχοντες να προβούν σε αγορά ηλεκτρικού αυτοκινήτου.

Συνοπτικά κατατίθενται προτάσεις, ώστε η ηλεκτροκίνηση να γίνει ομαλότερη, ελκυστικότερη ώστε να πετύχει, να υπάρξει επιδότηση και με βάση το εισόδημα και μεγαλύτερο υπόνομο απόσυρσης ανάλογα με την τεχνολογία, να συνδυαστεί το χρηματοδοτικό εργαλείο με προγράμματα δανειοδότησης ώστε και οι οικονομικά αδύναμοι να ωφεληθούν, να υπάρχουν επιπλέον κίνητρα και στη στάθμευση και φορολογικά για τους συμπολίτες μας ΑΜΕΑ -μας στείλανε και σχετικά υπόμνημα- να ληφθούν υπ' όψιν σε μεγάλο βαθμό οι θέσεις των ποδηλατών «Cities for cycling», όπου βάζουν κάποια ζητήματα.

Θα ήθελα εδώ να πω ότι πρέπει να δείτε με σοβαρότητα το θέμα των ταξί, που αφορά γηραιό στόλο αυτοκινήτων και πιο γενναία κίνητρα, που υπάρχουν κάποια μέσα στο νομοσχέδιο, ώστε να μπορέσουν να αντικαταστήσουν τα οχήματά τους που υποχρεούνται να αντικαταστήσουν την άνοιξη του 2021. Πρέπει να λάβετε σοβαρά υπ' όψιν τις θέσεις της ομοσπονδίας πρατηριούχων, οι οποίοι ζητούν -γιατί υπάρχει υποδομή- να εγκατασταθούν στα πρατήρια ενέργειας ταχυφορτιστές σε όλα, να είναι υποχρεωτική η τοποθέτησή.

Βέβαια, για να ολοκληρώσω το κομμάτι αυτό, να πω ότι για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης πέραν των ηλεκτρικών οχημάτων και των αλλαγών στον τομέα των μεταφορών, που επιβαρύνουν σε μέγιστο βαθμό, πρέπει να επανεξεταστεί ο πράσιος δακτύλιος όπου ισχύει, να απαγορευτεί η είσοδος πετρελαιοκίνητων οχημάτων στα κέντρα των μεγάλων πόλεων. Αυτό είναι ένα βασικό θέμα αντιμετώπισης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Κλείνοντας, θα πω, κύριε Πρόεδρε, ότι κατατέθηκε από το ΣΥΡΙΖΑ- Προοδευτική Συμμαχία μια τροπολογία για δωρεάν επανασύνδεση και δωρεάν παροχή ηλεκτρικού ρεύματος σε πληθυσμιακές ομάδες πληττόμενες από την πανδημία.

Κύριε Υπουργέ, σε κάποια επιτροπή είπατε ότι δεν υπάρχουν διακοπές ηλεκτρικού ρεύματος. Την προηγούμενη εβδομάδα ο Υφυπουργός σας ανέφερε το αντίθετο. Ζήτησα να μας δοθούν στοιχεία από τον ΔΕΔΔΗΕ, γιατί τα στοιχεία που έχουμε εμείς μπορεί να μην είναι ακριβή, για το πόσες διακοπές ηλεκτρικού ρεύματος έχουν γίνει. Αναφερθήκαμε συγκεκριμένα. Είπε ο κύριος Υπουργός ότι τρεις φορές θα υπέγραφε την ΚΥΑ για την επανασύνδεση, την υπέγραψε, αλλά δεν προχώρησε κ.λπ.. Θα θέλαμε μια σαφή απάντηση από την πλευρά σας.

Με την τροπολογία, την οποία καταθέτουμε, μιλάμε για τους συνανθρώπους μας που πλήττονται και ειδικά με την περίπτωση του COVID-19, που όλοι καταλαβαίνουμε ότι πολλοί πέρασαν πάρα πολύ δύσκολα. Βάζουμε κάποιο όριο για δωρεάν παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, αναστολή οποιωνδήποτε διακοπών, επανασυνδέσεις άμεσα, από το 2021 και μετά τα ληξιπρόθεσμα χρέη να πληρωθούν. Με βάση κάποια στοιχεία να δοθεί ένα μεγάλο κομμάτι δωρεάν μεγαβάτ (MW) που να αντιστοιχεί στις στοιχειώδεις ανάγκες ενός νοικοκυριού και από εκεί και πέρα ένταξη στο κοινωνικό τιμολόγιο Β. Θεωρούμε ότι η Κυβέρνηση πρέπει να δείξει αυτήν την ευαισθησία για τους αδύναμους συμπολίτες μας. Περιμένουμε συγκεκριμένες απαντήσεις.

Και τέλος, επανέρχομαι στο ότι, όποια χρήματα εξασφαλίστηκαν από το Ταμείο Συνοχής και όλα αυτά που ζήσαμε αυτές τις μέρες, θα θέλαμε ακριβείς απαντήσεις για το πώς θα αξιοποι-

ηθούν και πώς θα ανακουφίσουν πραγματικά τον ελληνικό λαό, τους συνανθρώπους και τους συμπολίτες μας.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε.

Θα καλέσω στο Βήμα τον ειδικό αγορητή του Κινήματος Αλλαγής, τον κ. Γεώργιο Αρβανιτίδη.

Κύριε Αρβανιτίδη, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριοι συνάδελφοι, επιτέλους είδαμε «λευκό καπνό» όσον αφορά στην Ευρώπη, στο Ταμείο Ανάκαμψης. Η Ευρώπη επέδειξε ωριμότητα, προχώρησε σε συμφωνία, με μεγάλους, βέβαια, συμβιβασμούς μεταξύ βορρά και νότου. Η χώρα μας μπορεί να παίρνει περίπου τα ίδια συνολικά ποσά, αλλά, δυστυχώς, η σχέση μεταξύ δανείων και απευθείας χρηματοδοτήσεων είναι χειρότερη.

Βέβαια, κάτι που μας αφορά -αφορά στο Υπουργείο σας, κύριε Υπουργέ- είναι ότι τα κονδύλια για τη δίκαιη μετάβαση περιορίζονται στο ένα τρίτο. Δυστυχώς, ήταν ο μεγάλος χαμένος το Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης, για να επέλθει συμφωνία. Από 30 δισεκατομμύρια ευρώ έπεσε στα 10 δισεκατομμύρια ευρώ. Αυτό, δυστυχώς, όπως θα δούμε στη συνέχεια, κατά υπολογισμούς, διαμορφώνει πόρους για τη δίκαιη μετάβαση κατά 1 δισεκατομμύριο ευρώ λιγότερο για τη χώρα.

Η Κυβέρνηση οφείλει, βέβαια, να κινηθεί άμεσα και να φέρει πρόγραμμα στη Βουλή για αξιοποίηση των πόρων σε συνεννόηση με τα κόμματα. Γιατί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ίσως είναι η τελευταία εθνική ευκαιρία για να αλλάξουμε το παραγωγικό μας μοντέλο.

Επιπρόσθετος στο νομοσχέδιο, η Κυβέρνηση με το παρόν νομοσχέδιο θέλει να μας πείσει ότι υιοθετεί την πράσινη ατζέντα. Παράλληλα, έχει προαναγγείλει χωροταξικό νομοσχέδιο, αλλαγές στο καθεστώς προστασίας του Υμηττού και ρήτρα κλιματικής αλλαγής σε όλα τα νομοσχέδια.

Επειδή, όμως, πιστεύουμε ότι δεν είναι στο ιδεολογικό και πολιτικό της DNA όλα αυτά -και εννοώ τις πράσινες πολιτικές, την οικοπολιτική, τον εκδημοκρατισμό της ενέργειας- συχνά καταφεύγει και δανείζεται και αντιγράφει εκφράσεις και θέσεις από εμάς.

Όπως εξήγησα στην επιτροπή, είναι καλό να υιοθετείτε προτάσεις και λέξεις που έχουμε πει εδώ και καιρό, κύριε Υπουργέ. Αρκεί, όμως, να υιοθετείτε και το σωστό τους περιεχόμενο όταν επενδύετε σ' αυτές το δικό σας πράσινο αφήγημα, ένα πράσινο αφήγημα που είχε και η προηγούμενη κυβέρνηση, το οποίο, όμως, κατέρρευσε στην πράξη σε πολλά μέτωπα. Δυστυχώς, παρακολουθούμε όλοι άφωνοι, δύο χρόνια μετά, τις αποκαλύψεις για το Μάτι.

Το μόνο που θέλω να αναφέρω σήμερα, κάνοντας μια μικρή παρένθεση στην τοποθέτησή μου, είναι ότι με τους χειρισμούς, όπως έγιναν και όπως αποκαλύπτονται, αμαυρώνεται, δυστυχώς, η καλή έξωθεν μαρτυρία για το Πυροσβεστικό Σώμα και ανάβουν νέες «φωτιές» σε Μάνη και Κύθηρα. Πέραν αυτού, κανείς δεν δικαιούται να επεμβαίνει στη δουλειά των πραγματογνωμόνων και στη δουλειά της δικαιοσύνης, ούτε η κυβέρνηση ούτε η αντιπολίτευση.

Επανερχομαι στο νομοσχέδιο, για το οποίο η Κυβέρνηση έχει ξεκινήσει εδώ και μήνες την επικοινωνιακή της καμπάνια, επιστρατεύοντας ακόμα και από τη Σύρο το πρώτο ελληνικό ηλεκτρικό όχημα, το Enfield 8000, κατασκευής του 1973, της εταιρείας Γουλανδρή. Δεν μας είπε, όμως, ότι η τότε κυβέρνηση Καραμανλή της Νέας Δημοκρατίας δεν αδειοδότησε ποτέ αυτό το όχημα, καθώς το κράτος δεν μπορούσε να βρει τρόπο για να το φορολογήσει.

Δεν ξέρω, βέβαια, αν προκύψει ή προκύπτει ανάλογο θέμα από την ανάποδη πλευρά στο προσεχές διάστημα, κύριε Υπουργέ. Από τη μια πλευρά, εσείς και η κυρία γενική γραμματέας φέρνετε φορολογικά κίνητρα για τα ηλεκτρικά οχήματα και από την άλλη, μεθαύριο το Υπουργείο Οικονομικών να βρει τελικά τρόπους να τα φορολογήσει. Δυστυχώς, δεν θα το απέκλεια ως προοπτική.

Ήδη, έχουμε γίνει μάρτυρες της σύγχυσης που προκλήθηκε

στην αγορά από τις αντιφατικές διατάξεις του παρόντος νομοσχεδίου και αυτών που τέθηκαν σε διαβούλευση το ίδιο διάστημα στο φορολογικό νομοσχέδιο.

Αναφέρομαι στην απαγόρευση εισαγωγής οχημάτων παλαιάς τεχνολογίας Euro 1, Euro 2, Euro 3 ή απλώς στην υπερφορολόγηση τους, όπως προέκρινε το Υπουργείο Οικονομικών, ένα θέμα που αφορά πρωτίστως στους πιο αδύναμους οικονομικά αγοραστές.

Το παρόν νομοσχέδιο, λοιπόν, προβάλλεται από την Κυβέρνηση ως η πιο ριζική περιβαλλοντολογική πολιτική για τη βιώσιμη κινητικότητα, την ίδια στιγμή, όμως, που πιο ουσιαστικές δράσεις και υποδομές βιώσιμης κινητικότητας, όπως η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου, του τραμ, του μετρό, δηλαδή των πιο φιλοπεριβαλλοντικών μέσων, παραμένουν στάσιμες ή καθυστερούν και δεν είναι στις προτεραιότητες της Κυβέρνησης ή εφαρμόζονται πιλοτικά ως πρόχειρα σχέδια πεζοδρόμησης στην Αθήνα, χωρίς καμμία συνοχή, που μόνο «μεγάλος περίπατος» δεν είναι.

Στο Κίνημα Αλλαγής είμαστε υπέρ της ηλεκτροκίνησης, αλλά πρέπει να γίνει κατανοητό ότι δεν εξηλεκτρίζουμε τις μετακινήσεις μας χάριν γούστου ή μόδας. Υπάρχει ένα ολόκληρο σκεπτικό, με στόχο τη βιώσιμη κινητικότητα, βάσει αρχών και προτεραιοτήτων, προς ανάλυση της κλιματικής αλλαγής.

Πρέπει να υποστηριχτεί με γενναία αλλά κλιμακούμενη επιδότηση, στη βάση των εισοδηματικών και άλλων κριτηρίων και με διασφάλιση της πράσινης ενέργειας από ΑΠΕ στα σημεία φόρτισης.

Γι' αυτούς τους λόγους, το Κίνημα Αλλαγής είπε εξ αρχής «ναι» επί της αρχής, αλλά δεν θα υπερψηφίσουμε τα συγκεκριμένα άρθρα που αποτυπώνουν την αποσπασματική αυτή θεσμοθέτηση και τη χωρίς εισοδηματικά κριτήρια οριζόντια επιδότηση της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα.

Θα αναγνωρίσω, βέβαια, κύριε Υπουργέ, ότι επιφέρατε βελτιώσεις μετά τη διαβούλευση και την ακρόαση των φορέων. Παρ' όλα αυτά και παρά τη σωστή κατεύθυνση που αφορά στο ρυθμιστικό πλαίσιο της νομοθετικής σας πρωτοβουλίας, πρόκειται για μια παρέμβαση αποσπασματική, μικρού βελγνεκούς, συνοδευόμενη από πολλή προβολή και επικοινωνία, που αφορά λίγους, καθώς η απόκτηση ενός ηλεκτρικού οχήματος στη σημερινή ελληνική κοινωνία και πραγματικότητα αφορά μάλλον όσους έχουν ήδη αυτοκίνητο και ενδιαφέρονται να πάρουν δεύτερο ή τρίτο.

Η γενική θέση και φιλοσοφία μας και στα θέματα ενέργειας είναι ότι οφείλουν να διοχετεύονται όσο το δυνατόν μεγαλύτερα ποσά γίνεται στους πιο αδύναμους οικονομικά. Καλές οι επιδοτήσεις, βέβαια, σε ηλεκτρικά σκούτερ και ποδήλατα και η προσπάθεια να αναπτυχθεί ο εγχώριος κατασκευαστικός κλάδος αυτών των προϊόντων. Όμως, τελικά, κύρια ωφελούμενοι του νομοσχεδίου θα είναι οι εταιρείες και ειδικά οι ξένες και όχι φυσικά πρόσωπα που αναζητούν οικονομικούς και βιώσιμους τρόπους μετακίνησης.

Γι' αυτό και προτείναμε -και προτείνουμε- τρόπους ενίσχυσης των πιο ευάλωτων κοινωνικών ομάδων. Προτείνουμε, κύριε Υπουργέ, να ξανασκεφτείτε την ανακατανομή πόρων και δράσεων, με πιο εξειδικευμένα και στοχευμένα κριτήρια και γενναία κίνητρα. Παραδείγματος χάριν, για τα ακριτικά νησιά και τους μόνιμους κατοίκους τους ή για τις πολύτεκνες οικογένειες.

Βέβαια, όπως είπα και προηγουμένως, τα νέα από τις Βρυξέλλες σήμερα δεν είναι ευχάριστα όσον αφορά στα ζητήματα που έχουμε για τη δίκαιη μετάβαση του Ταμείου Απολιγνιτοποίησης.

Σας προτείνουμε για ακόμη μία φορά συγκεκριμένα μέτρα για τις περιοχές της Δυτικής Μακεδονίας και της Μεγαλόπολης, περιοχές που μπορούν να πρωταγωνιστήσουν στη νέα εποχή της ηλεκτροκίνησης.

Διαπιστώνω με χαρά ότι αρκετές από τις προτάσεις μας βρίσκουν ήδη θετική ανταπόκριση και υιοθετούνται από διάφορες πλευρές, όπως οι ενεργειακές κοινότητες από εργαζομένους της περιοχής ή τα κίνητρα εγκατάστασης επιχειρήσεων.

Θα συνεχίσουμε τη δημιουργική μας αντιπολίτευση με προτάσεις, καθώς μπαίνουμε τώρα σε μια κρίσιμη φάση για τη διασφάλιση της σωστής αξιοποίησης των κεφαλαίων του πακέτου ανάκαμψης και δράσεων που θα χρηματοδοτηθούν από την ευρωπαϊκή πράσινη συμφωνία.

Το Κίνημα Αλλαγής θα συνδράμει θετικά, αναλύοντας τις προτάσεις της Επιτροπής Πισσαριδης, καθώς και αυτές της δίκαιης μετάβασης. Θα προτείνουμε μέτρα και πολιτικές για την ανάκαμψη και την επίτευξη των στόχων της χώρας μας για τη μείωση των εκπομπών και την εξοικονόμηση ενέργειας για το 2030, αλλά και την πορεία προς μηδενικές εκπομπές το 2050.

Κλείνω τις αναφορές μου στις ρυθμίσεις για την ηλεκτροκίνηση, λέγοντας ότι ο φιλόδοξος στόχος του ΕΣΕΚ για το 2030, ώστε ένα στα τρία αυτοκίνητα που θα μπαίνει σε κυκλοφορία στην Ελλάδα θα είναι ηλεκτρικό, μπορεί να γίνει πραγματικότητα μόνο αν αναπτυχθεί ραγδαία το σχεδόν ανύπαρκτο δίκτυο υποδομών φόρτισης στη χώρα μας.

Σε αυτό το κομμάτι είναι βέβαιο, κύριε Υπουργέ, ότι θα χρειαστούμε σύντομα νέα νομοθέτηση, τόσο από το Υπουργείο σας όσο και από τα Υπουργεία Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας, Εσωτερικών, Ψηφιακής Πολιτικής και Οικονομικών.

Σε σχέση με τις τροπολογίες που φέρνουν παρατάσεις, ρυθμίσεις αυθαιρέτων, αλλά και σειρά ενεργειακών και περιβαλλοντικών ζητημάτων, σας σημειώνουμε για μια ακόμη φορά τον κακό τρόπο και προγραμματισμό και την αναστάτωση που φέρνετε πολλές φορές στην αγορά, αντιδράσεις που έχουν προκαλέσει οι καθυστερήσεις του Υπουργείου και η ανυπαρξία διαβούλευσης για τη ρύθμιση των συγκεκριμένων θεμάτων.

Ειδικά, οι καθυστερήσεις για τις ρυθμίσεις σας για τα αυθαίρετα έχουν φέρει στα όρια όλους τους φορείς και έχετε μπλοκάρει επί έναν μήνα σχεδόν όλη την αγορά ακινήτων, μηχανικούς, δικηγόρους και συμβολαιογράφους.

Παρατείνεται εκπρόθεσμα, αφού έχει λήξει η προθεσμία στις 30-6-2020 για τακτοποίηση αυθαιρέτων κατασκευών για χρονικό διάστημα τριών μηνών μέχρι το τέλος Σεπτεμβρίου λόγω πανδημίας. Δυστυχώς, δεν είναι σοβαρή νομοθέτηση αυτή, όπως και οι ρυθμίσεις για το Πράσινο Ταμείο.

Πρέπει, κύριε Υπουργέ, να καταβάλετε μεγαλύτερη προσπάθεια για να μας πείσετε για την αναγκαιότητα της εκχώρησης καθηκόντων διαχείρισης περιβαλλοντικών προγραμμάτων του Πράσινου Ταμείου σε ενδιαφερόμενους φορείς.

Και βέβαια, τι να πούμε για τη «ΛΑΡΚΟ» που από τον Φεβρουάριο επισημαίνουμε ότι η νομοθετική ρύθμιση της Κυβέρνησής σας δεν διασφαλίζει τη βιωσιμότητα της εταιρείας και αφήνει ανοικτό παράθυρο για την υποχρεωτική πτώχευσή της, με πώληση σημαντικού μέρους του ενεργητικού της εταιρείας.

Είχαμε επισημάνει ότι τα χρονικά περιθώρια για τη διαδικασία διαιτησίας για την επίλυση των ιδιοκτησιακών διαφορών της εταιρείας με το ελληνικό δημόσιο δεν είναι ρεαλιστικά. Επίσης, είχαμε υπογραμμίσει ότι με την ηλεκτροκίνηση που προωθείται στη βιομηχανία των αυτοκινήτων, το νικέλιο και το κοβάλτιο είναι στρατηγικής σημασίας, όχι μόνο για την Ελλάδα, αλλά για την Ευρώπη και η ζήτησή τους τα επόμενα χρόνια θα πολλαπλασιαστεί.

Πέντε μήνες μετά η Κυβέρνηση δεν δίνει συγκεκριμένες απαντήσεις για την πορεία της ειδικής διαχείρισης, δεν φέρνει τροπολογία που να καλύπτει τα δεδουλευμένα των μεταφορέων στα ορυχεία της Καστοριάς και δεν καταθέτει έγγραφο που ζητήθηκαν κατ' επανάληψη στο πλαίσιο του κοινοβουλευτικού ελέγχου από τον συνάδελφό μου, τον κ. Μουλκιώτη.

Κι ενώ η «ΛΑΡΚΟ» έχασε τους πελάτες της και είναι πλέον μια σκιά του παλιού της εαυτού, με περιορισμένο ρόλο στη διεθνή αγορά, ο μεγαλύτερος ανταγωνιστής της, το εργοστάσιο νικελίου στα Σκόπια το οποίο βρίσκεται σε φάση εξυγίανσης -μετά από τη χρεοκοπία του- πήρε ένα φιλή ζωής ακριβώς τη στιγμή που το χρειαζόταν για να ανακάμψει.

Περιμένω, βέβαια, κύριε Υπουργέ, και τις απαντήσεις σας στα συγκεκριμένα θέματα που σας κατέθεσα και στα Πρακτικά της τελευταίας επιτροπής, που σχετίζονται με ρυθμίσεις που φέρνετε ως τροπολογία για το ποσοστό ανταποδοτικότητας και την αύξησή του στη λατομική δραστηριότητα για την τοπική αυτοδιοίκηση, την τροποποίηση της νομοθεσίας περί δημοτικών λατομείων, ώστε το αντισταθμιστικό τέλος να πηγαίνει κατευθείαν στις τοπικές κοινότητες κατ' αναλογία, όπως γίνεται στον ν.3468/2006 και αφορά τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, την αλλαγή του τρόπου βεβαίωσης της αγροτικής ιδιότητας για τα

αγροτικά φωτοβολταϊκά, την κατασκευή φωτοβολταϊκών σε θερμοκήπια, αλλά και μια σειρά επιπλέον ζητημάτων που η ενεργειακή αγορά περιμένει από εσάς κι έχετε πολλές φορές και εσείς και η κυρία γενική γραμματέας κάνει σχετικές αναφορές, όπως για παράδειγμα η εφαρμογή της τιμής αναφοράς των σταθμών ανανεώσιμων πηγών ενέργειας να καθορίζεται με βάση τη δήλωση ετοιμότητας για σύνδεση των σταθμών και όχι με βάση την ηλεκτρισή τους, καθώς πλέον παρατηρούνται μεγάλες καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων σύνδεσής τους.

Σωστά στην τροπολογία ρυθμίζετε θέματα που έχετε καταθέσει ήδη για την Πελοπόννησο και την Εύβοια, όσον αφορά στις άδειες που δεν κατόρθωσαν να υλοποιηθούν και τις παρατείνετε εξαιτίας των γραφειοκρατικών προβλημάτων και των αδυναμιών που υπάρχουν στον ΔΕΔΔΗΕ, όπως, επίσης, και τα ζητήματα που λύνετε όσον αφορά στη χωρητικότητα των δικτύων. Είναι ένα μεγάλο ζήτημα το πώς θα ενισχυθούν τα δίκτυα, ώστε να μπορούν να δεχθούν τις απαιτήσεις και τις προθέσεις κατασκευής έργων ΑΠΕ συνολικά στη χώρα.

Αντίστοιχα, η εφαρμογή της τιμής αναφοράς των σταθμών ΑΠΕ που αναφέρονται στο άρθρο 135 του ν.4685 να καθορίζεται με βάση τον χρόνο υπογραφής της σύμβασης πώλησης ηλεκτρικής ενέργειας με τον ΔΑΠΕ και όχι με βάση τον χρόνο δήλωσης ετοιμότητας για σύνδεση ή με βάση τον χρόνο ηλεκτρισής τους.

Όπως, επίσης, η τροποποίηση της παραγράφου 5, του άρθρου 17, του ν.4685, ώστε σε περίπτωση μεταβίβασης δικαιώματος ο αποκτών να καταβάλει πολύ μικρότερο τέλος και όχι ακριβώς τα ίδια τέλη που έχει πληρώσει ήδη αυτός που κατέχει τη βεβαίωση. Υπάρχουν και άλλα, βέβαια, που θα συνεχίσουμε να προτείνουμε και θα σας παραδώσω προσωπικά.

Ολοκληρώνω την ομιλία μου, κύριε Πρόεδρε, υπενθυμίζοντας τα όσα έλεγα στην κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ τον Φεβρουάριο του 2018 για τις εξορύξεις υδρογονανθράκων. Έλεγα, λοιπόν, ότι οφείλει να τρέξει τις διαδικασίες γρήγορα, ιδιαίτερα για τα οικόπεδα της Κρήτης και να μας δώσει ένα χρονοδιάγραμμα των επόμενων κινήσεων της. Τα ίδια ακριβώς έλεγα και σ' εσάς, κύριε Υπουργέ, περίπου έναν χρόνο πριν, τον Σεπτέμβριο του 2019, προτού υπογραφεί το παράνομο τουρκοκλιβικό μνημόνιο, καλώντας σας να κινηθείτε γρήγορα, ειδικά στα απώτερα ανατολικά οικόπεδα κάτω από την Κρήτη. Ζητώ να μας πείτε τι θα κάνετε συγκεκριμένα για την περιοχή αυτή, γιατί γνωρίζουμε και παρακολουθούμε τη στρατηγική και τις επιδιώξεις της Τουρκίας.

Στο Κίνημα Αλλαγής τα λέμε αυτά εδώ και δύομισι χρόνια και κάνουμε υποδείξεις, αλλά δυστυχώς «φωνή βοώντος». Πλέον δεν πρέπει να χάσουμε άλλο πολύτιμο εθνικό χρόνο. Η επιθετικότητα της Τουρκίας κλιμακώνεται γεωμετρικά. Εμείς εδώ δεν θέλουμε να συγκαλέσουμε ούτε το Συμβούλιο Πολιτικών Αρχηγών για χάραξη εθνικής γραμμής ενώ η ίδια η Κυβέρνηση εκπέμπει αντιφατικά μηνύματα προς την Άγκυρα, είτε μέσω μυστικής διπλωματίας είτε με αντιφατικές δηλώσεις των Υπουργών της. Και όσο περνάνε τα χρόνια, δυστυχώς, η αξία του οποίου ορυκτού πλούτου βαίνει μειούμενη λόγω της στροφής στις ΑΠΕ.

Καλώ, λοιπόν, για ακόμη μια φορά την Κυβέρνηση να σταθεί στο ύψος της εθνικής περίπτωσης και να χαράξει μια αποφασιστική εθνική ενεργειακή στρατηγική που θα είναι τμήμα της ευρωπαϊκής και με τις κατάλληλες συμμαχίες να προχωρήσει στην πλήρη άσκηση των κυριαρχικών μας δικαιωμάτων, τόσο νοτιοανατολικά της Κρήτης όσο και όπου αλλού κριθεί αναγκαίο και εθνικά ωφέλιμο, χωρίς λεονταρισμούς, αλλά με σωστή προετοιμασία και επιδίωξη της μέγιστης εθνικής συναίνεσης.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστούμε κι εμείς για την τήρηση του χρόνου.

Θα καλέσω στο Βήμα τον ειδικό αγορητή του ΚΚΕ και Αντιπρόεδρο της Βουλής κ. Γιώργο Λαμπρούλη.

Κύριε Λαμπρούλη, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (ΣΤ' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ο σοφός λαός μας, το γνωρίζετε εξάλλου και όσοι μας ακούν και μας βλέπουν επίσης το γνωρίζουν, λέει το εξής: «Όπου ακούς πολλά κεράσια, κράτα μικρό καλάθι». Έτσι, λοιπόν, ας λείπουν

οι θριαμβολογίες για τα δισεκατομμύρια που πετούν στον αέρα και το πού θα καταλήξουν, γιατί τα μέτρα στήριξης της οικονομίας ή των οικονομιών σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης που αποφασίστηκαν, θα έχουν ξεκάθαρο ταξικό πρόσημο υπέρ των επιχειρηματικών ομίλων και θα φορτώσουν με νέα μνημόνια διαρκείας τους λαούς, αφού οι ενισχύσεις προς τα κράτη-μέλη θα συνοδεύονται από σκληρά αντιλαϊκά μέτρα και μηχανισμούς επιτήρησης.

Αυτό που είναι σίγουρο, λοιπόν, για τον λαό μας είναι ότι θα κληθεί να πληρώσει τα νέα πακέτα είτε τοις μετρητοίς, με νέα μόνιμα βάρβαρα μέτρα, είτε με δόσεις, δηλαδή με αναδιαρθρώσεις που θα επηρεάσουν συνολικά τη ζωή του.

Κι ερχόμαστε στα του νομοσχεδίου. Συζητούμε, όπως και στην επιτροπή, ένα νομοσχέδιο όπως είπαμε ενταγμένο στη γενικότερη πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της αστικής τάξης για τη λεγόμενη πράσινη ανάπτυξη, των πράσινων επενδυτικών σχεδίων και τελικά της νέας Πράσινης Συμφωνίας.

Είναι μια πολιτική που έχει τους εξής βασικούς στόχους: Πρώτον, να δοθεί κερδοφόρα επενδυτική διέξοδος σε κεφάλαια που λιμνάζουν, που έχουν υπερσυσσωρευθεί, δεύτερον, να αντιμετωπίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση την ενεργειακή υπεροχή των ΗΠΑ και της Ρωσίας στον τομέα των υδρογονανθράκων και τρίτον, να απορροφηθούν εμπορεύματα πράσινης τεχνολογίας στα οποία η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει συγκριτικό πλεονέκτημα.

Πτυχή αυτής της στρατηγικής, της λεγόμενης πράσινης ατζέντας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποτελεί η προώθηση της ηλεκτροκίνησης με σκοπό την απόσπαση μεγαλύτερου κομμάτιού από την πίτα των διεθνών αγορών για λογαριασμό των ευρωπαϊκών ομίλων αυτοκινητοβιομηχανίας, προκειμένου να ενισχυθεί ο ανταγωνισμός τους με Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, με Κίνα και πάει λέγοντας.

Για την υλοποίηση αυτών των στόχων ήδη η Κομισιόν το προηγούμενο διάστημα, ανταποκρινόμενη στις απαιτήσεις των αυτοκινητοβιομηχανιών, έλαβε συγκεκριμένες αποφάσεις ώστε να δοθούν μία σειρά από κίνητρα άμεσης και έμμεσης ενίσχυσης προς τους ομίλους για να προωθηθεί η αγορά ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων, αλλά και η παραγωγή τους και αντίστοιχα η παραγωγή συσσωρευτών, μπαταριών και άλλα.

Ακριβώς σ' αυτούς τους στόχους συντονίζεται πλήρως και η Ελλάδα, αφού τόσο η προηγούμενη κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ όσο και η σημερινή της Νέας Δημοκρατίας αποφασιστικά κάνουν ό,τι περνά από το χέρι τους για την προώθηση της συγκεκριμένης αγοράς. Έτσι, συνολικά η ηλεκτροκίνηση παρουσιάζεται, εμφανίζεται ως απάντηση σε κάποια περιβαλλοντικά προβλήματα, ενώ ακόμα και γι' αυτά είναι αμφίβολο πόσο πολύ στην πραγματικότητα τα απαντάει.

Δεύτερον, στοχεύει να τονώσει τη βιομηχανική παραγωγή συγκεκριμένων κλάδων και να ενισχύσει την κερδοφορία του κεφαλαίου στους κλάδους αυτούς. Συγκalύπτει τις μεγάλες απώλειες που φέρνει για τα εργατικά λαϊκά στρώματα και κερδιζόμενο από το σχέδιο νόμου θα είναι οι μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες που έχουν και προωθούν ηλεκτρικές λύσεις ακόμα και σε βάρος άλλων, οι μεγαλοεξαγωγείς ηλεκτρικών αυτοκινήτων, ο κατασκευαστικός κλάδος που θα κατασκευάσει υποδομές φόρτισης, οι όμιλοι ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και της απελευθερωμένης ενέργειας, σε βάρος, όμως, των λαϊκών στρωμάτων.

Έτσι η ηλεκτροκίνηση, παρά την αντίθετη ανάλυση στο νομοσχέδιο, αυξάνει δραστικά το συνολικό κόστος μετακίνησης για τα λαϊκά στρώματα, όταν συνυπολογίσει κάποιος την αγορά του και τη ραγδαία μείωση της τιμής μεταπώλησής του, αφού θα χρειάζεται καινούργια μπαταρία με υψηλό κόστος.

Αυτό, άλλωστε, εξηγεί και τα πολλαπλά μέτρα που περιλαμβάνονται στο νομοσχέδιο, που πρακτικά μειώνουν το κόστος χρήσης των ηλεκτρικών αυτοκινήτων σε βάρος των υπολοίπων -τέλη στάθμευσης, το περιβαλλοντικό τέλος στα εισαγόμενα παλαιάς τεχνολογίας κ.λπ.- ενώ συσκοτίζεται από την ανάλυση πως το κόστος ανά 100 χιλιόμετρα ενός συμβατικού αυτοκινήτου προκύπτει από τα τεράστια μονοπωλιακά κέρδη των εταιρειών διύλισης πετρελαίου και την υπέρογκη κρατική φορολογία στα καύσιμα.

Τέταρτον, η ανάλυση για μη εκπομπές αερίων του θερμοκη-

πίου από τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι ψευδής και τουλάχιστον παραπλανητική η αποτελεσματικότερη χρήση ενέργειας αν συνυπολογίσει κάποιος όλες τις απώλειες, ενώ η ανάλυση αυτή συγκalύπτει το συνολικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα των ηλεκτρικών αυτοκινήτων στην κατανάλωση ενέργειας.

Πέμπτον, δεν υπολογίζεται η συνολική επιβάρυνση της ηλεκτροκίνησης στο κοινωνικό σύνολο, όπως, για παράδειγμα, το κόστος νέων ηλεκτρικών υποδομών, φορτιστών κ.λπ.. Και αυτό γιατί το σχέδιο νόμου, τελικά, την κατανέμει -δηλαδή τη φορτώνει- στα λαϊκά στρώματα που θα πληρώνουν έμμεσα και άμεσα για τις ηλεκτρικές υποδομές μέσω αυξημένων τελών κυκλοφορίας για τα παλαιά αυτοκίνητα για να έχουν μειωμένα τα ηλεκτρικά ή για τις υποχρεωτικές υποδομές ταχυφόρτισης στα κτήρια κ.λπ..

Παράλληλα, η κυβερνητική πολιτική προωθεί επενδύσεις σε σχετικές υποδομές με φοροαπαλλαγές και άμεσες ενισχύσεις, που θα κληθούν και για αυτές να πληρώσουν τα λαϊκά στρώματα.

Έτσι, με πρόσχημα τη μείωση των ρύπων και με ευαγγέλιο την πράσινη ατζέντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Κυβέρνηση, στα βήματα της προηγούμενης κυβέρνησης, του ΣΥΡΙΖΑ, δίνει νέα προκλητικά προνόμια στους επιχειρηματικούς ομίλους για εγκατάσταση καινούργιων παραγωγικών μονάδων στις περιοχές της Δυτικής Μακεδονίας, της Αρκαδίας -με τα άρθρα τα σχετικά, 5 έως 8- όπου προχωράνε τα σχέδια απολιγνιτοποίησης με τις χιλιάδες απολύσεις και την παραπέρα υπονόμευση των παραγωγικών δυνατοτήτων της χώρας.

Εξάλλου, πριν λίγο καιρό ο Πρωθυπουργός έδωσε το στίγμα για το τι έχουν να περιμένουν οι εργαζόμενοι από τις νέες αυτές πράσινες μπίζνες, αφού διαβεβαίωσε τους επιχειρηματικούς ομίλους ότι οι περιοχές αυτές θα γίνουν απέραντες ειδικές οικονομικές ζώνες, ένα πράσινο «ΕΛ ΝΤΟΠΑΝΤΟ», που ο Υπουργός μας είπε στην επιτροπή πως το ακούει και αυτό, σφυρίζοντας, φυσικά, αδιάφορα για τους επενδυτικούς παραδείσους που θα δημιουργηθούν για τους επιχειρηματικούς ομίλους με φορολογικές μειώσεις, μειωμένες εργοδοτικές εισφορές, αυξημένους συντελεστές απόσβεσης παγίων, οι δαπάνες των οποίων θα αφαιρούνται από τα ακαθάριστα έσοδα τους φόρους, προσ αυξημένες, μάλιστα, κατά 15% και άλλα. Και αυτό την ίδια ώρα που οι εργαζόμενοι, οι αυτοαπασχολούμενοι, οι αγρότες, η πλειοψηφία του λαού μας πληρώνει και ξαναπληρώνει δυσβάσταχτους φόρους που του έχουν επιβληθεί απ' όλες τις κυβερνήσεις, την ίδια ώρα που τους αφαιρούνται δικαιώματα και κατακτήσεις προκειμένου να ενισχυθούν τα κέρδη των επιχειρηματικών ομίλων είτε με απευθείας ζεστό χρήμα, είτε μέσω φοροαπαλλαγών, εισφοροαπαλλαγών και, φυσικά, φθηνού εργατικού δυναμικού.

Αλήθεια, ακόμα και τα 100 εκατομμύρια προίκα που δίνετε για αρχή -χώρα τα εκατοντάδες εκατομμύρια τα επόμενα χρόνια- από πού θα προέλθουν; Ποιος θα τα πληρώσει για να γίνουν κίνητρο προώθησης της ηλεκτροκίνησης; Ο λαός.

Και όλα αυτά έρχονται να προστεθούν στον υπόλοιπο κυβερνητικό σχεδιασμό για τη λεγόμενη «δικαίη μετάβαση», που στο όνομα της υποτιθέμενης αποκατάστασης των συνεπειών από το κλείσιμο των λιγνιτικών μονάδων της ΔΕΗ, έρχεται να δώσει νέα προνόμια στους ομίλους ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, ηλεκτροκίνησης κ.λπ., που θα έχει, όμως, βαριές συνέπειες στα δικαιώματα των εργαζομένων και στην ενεργειακή φτώχεια που θα γιγαντωθεί. Επίσης, θα συνεπάγεται την ενεργειακή εξάρτηση της χώρας και θα υπάρχει μεγάλος κίνδυνος από την παραπέρα όξυνση των ανταγωνισμών.

Εξάλλου, η εικοσάχρονη, πλέον, πείρα επιβεβαιώνει πως η πορεία της απελευθέρωσης της ενέργειας πήγε χέρι-χέρι με το σώρωμα των εργασιακών δικαιωμάτων, με 12ωρη και 16ωρη εργασία, μισθούς και συντάξεις πείνας, υποβάθμιση των μέτρων υγιεινής και ασφάλειας των εργαζομένων.

Αυτή την πραγματικότητα επιχειρεί να κρύψει ή να συσκοτίσει η Κυβέρνηση, ο Υπουργός μέσω και του νομοσχεδίου για τη δημιουργία, για παράδειγμα, θέσεων εργασίας μέσω της δημιουργίας των ειδικών οικονομικών ζωνών στις περιοχές της Δυτικής Μακεδονίας, της Αρκαδίας, όπως είπα και πριν, καθώς οι παραπέρα αναδιαρθρώσεις στη ΔΕΗ, βάσει των προβλεπόμενων στο σχεδιασμό που είχε κάνει η διοίκησή της με την κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, πε-

ριλαμβάνουν χιλιάδες απολύσεις στη ΔΕΗ, με εθελούσιες εξόδους, πρόωρες συνταξιοδοτήσεις, διατήρηση του παγώματος στις προσλήψεις, με παραπέρα παρέμβαση στις συλλογικές συμβάσεις των εργαζομένων και αλλα.

Έτσι, μόνο κοροϊδία και εμπαιγμό για το λαό των περιοχών αυτών αποτελούν οι διαβεβαιώσεις όλων των κυβερνήσεων ότι οι συνέπειες από τη διάλυση της βαριάς βιομηχανίας των λιγνιτικών σταθμών, που ειδικά στη Δυτική Μακεδονία σηματοδοτεί εκτόξευση της ανεργίας, θα αντισταθμιστούν από διάφορα επιδοτούμενα σεμινάρια μετεκπαίδευσης, προγράμματα αγροτουρισμού και δραστηριότητες όπως παραγωγή κάνναβης.

Όσο για τις τάχα πολλές θέσεις εργασίας που θα δημιουργήσουν, για παράδειγμα, οι επιχειρηματικοί όμιλοι των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας ως αντιστάθμισμα, είναι χαρακτηριστικό το παράδειγμα που επικαλέστηκε ο ίδιος ο Πρωθυπουργός στα εγκαίνια μονάδας μεγάλου ύψους επένδυσης -350 εκατομμυρίων ευρώ- πως οι θέσεις εργασίας, στη φάση λειτουργίας του έργου, θα είναι όλες και όλες σαράντα.

Και σ' αυτή την κατεύθυνση, αποκαλυπτική είναι και η στοίχιση όλων των άλλων κομμάτων, όπως και των παρατάξεων τους σε δήμους, περιφέρειες, των περιοχών αυτών και η ψευδοαντιπαράθεσή τους -Νέα Δημοκρατία - ΣΥΡΙΖΑ - ΚΙΝΑΛ- που εκφράστηκε, βέβαια, και στην επιτροπή, με στόχο τον εγκλωβισμό και αποπροσανατολισμό του λαού για τη μετατροπή των περιοχών αυτών αφ' ενός σε γκέτο φτηνής εργατικής δύναμης, με τη δημιουργία των ειδικών οικονομικών ζωνών, αφ' ετέρου σε όαση προνομίων για το μεγάλο κεφάλαιο με fast track διαδικασίες, που δεν θα λογαριάζουν ούτε τη στοιχειώδη προστασία της δημόσιας υγείας και του περιβάλλοντος.

Έτσι, αν οι κυβερνήσεις Νέας Δημοκρατίας και ΣΥΡΙΖΑ είχαν πραγματικό ενδιαφέρον για το περιβάλλον, θα έδιναν βάρος στους μεγάλους, για παράδειγμα, υδροηλεκτρικούς σταθμούς, που συμβάλλουν, ταυτόχρονα, στην ύδρευση, στην άρδευση και στην αντιπλημμυρική προστασία. Δεν θα αύξαναν την ηλεκτροπαραγωγή από φυσικό αέριο, που λόγω απωλειών αποτελεί μεγάλη σπατάλη ενέργειας, ούτε θα επέτρεπαν να συνοδεύεται η εγκατάσταση αιολικών πάρκων με την καταστροφή μεγάλων εκτάσεων δασικής γης, με τη διατάραξη της βιοποικιλότητας και της υδρολογικής ισορροπίας, με την προκλητικά δυσανάλογη κατανομή των αιολικών πάρκων, με τον Καφηρέα, για παράδειγμα, να διδάσκεται ως αντιπαράδειγμα στις σχολές για την υπερσυγκέντρωση τέτοιων μονάδων.

Εξάλλου, τα χρήματα που σπαταλώνται σε αυτό το αντιλαϊκό πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και για την ενίσχυση του δικτύου ώστε να αντισταθμίζεται η αστάθεια που δημιουργούν οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, θα μπορούσαν να διατεθούν στην αξιοποίηση του εγχώριου λιγνίτη με σύγχρονη τεχνολογία πιο φιλική στο περιβάλλον, με μονάδες συνδυασμένου κύκλου υψηλής ενεργειακής απόδοσης, όπως και για τη μετεγκατάσταση οικισμών που γειτνιάζουν σε ρυπογόνες δραστηριότητες.

Έτσι, οι κεντρικές επιλογές όλων των κυβερνήσεων για την αντικατάσταση του λιγνίτη, την απελευθέρωση της αγοράς ενέργειας που θα δημιουργήσει περισσότερες θέσεις εργασίας ή τη μείωση της τιμής του ρεύματος, δεν αντέχει, φυσικά, σε σοβαρό σχολιασμό, αφού τα λαϊκά στρώματα έχουν δει την τελευταία δεκαετία τις τιμές να έχουν εκτοξευθεί κατά 150% -μεταξύ άλλων και για την επιδότηση της κερδοφορίας των πράσινων αρπακτικών- ενώ το 30% του πληθυσμού στη χώρα μας είναι για τα καλά βυθισμένο στην ενεργειακή φτώχεια.

Όλα αυτά αποτελούν ψέμα πάνω στο ψέμα, αφού οι στρατηγικοί στόχοι της αστικής τάξης σε ό,τι αφορά και την ενέργεια, όχι μόνο δεν συμβαδίζουν με τις λαϊκές ανάγκες για φτηνή ενέργεια, σταθερή δουλειά με δικαιώματα και προστασία του περιβάλλοντος, αλλά τις αντισταθμίζουν.

Και σ' αυτές τις στρατηγικές επιλογές Νέα Δημοκρατία - ΣΥΡΙΖΑ και από κοντά το ΚΙΝΑΛ συμφωνούν παρά τις όποιες επιμέρους διαχειριστικές διαφορές που προβάλλουν ακριβώς για να θολώνουν τα νερά.

Μάλιστα, μόνο για γέλια θα ήταν αν δεν ήταν πικρές για το λαό μας οι πολιτικές που εφάρμοσαν διαδοχικά Νέα Δημοκρατία και

ΣΥΡΙΖΑ, ακούγοντάς σας -στην επιτροπή ειδικά- να προσπαθείτε να βρείτε τις ταξικές σας πολιτικές διαφορές, όταν ακριβώς με τις πολιτικές σας διαδοχικά υπηρετήσατε και υπηρετείτε ακριβώς την ταξική μεροληψία υπέρ του κεφαλαίου και την ταξική αναισθησία για τους εργαζόμενους και τα λαϊκά στρώματα, τις οποίες και οι σημερινοί κυβερνώντες προσπαθούν να κρύψουν για να θολώσουν τα νερά, όπως και οι προηγούμενοι της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ που έφταναν στο σημείο να βαπτίζουν την ταξική μεροληψία υπέρ των πολλών, την πολιτική τους που φόρτωσε και άλλα βάρη στις πλάτες του λαού.

Σε ό,τι αφορά στις επιπτώσεις στο περιβάλλον, το νομοσχέδιο είναι υποκριτικό. Συγκαλύπτει την τεράστια επιβάρυνση που απαιτείται, για παράδειγμα, για την παραγωγή μπαταριών, αλλά και άλλων εξαρτημάτων και τις δραματικές περιβαλλοντολογικές επιπτώσεις, προωθώντας με fast track διαδικασίες σχετικές επενδύσεις, φιλοδοξώντας να φιλοξενήσει επικίνδυνες εγκαταστάσεις.

Παράλληλα συγκαλύπτει και δεν συνυπολογίζει, για παράδειγμα, το τεράστιο αποτύπωμα στη χρήση νερού για τις μπαταρίες λιθίου στις περιοχές ή αντίστοιχα χώρους εξόρυξης.

Η ηλεκτροκίνηση δεν μπορεί ακόμη να καλύψει πλήρως τις ανάγκες και πρακτικά θα δουλεύει ως δεύτερο αυτοκίνητο λόγω χαμηλής αυτονομίας, ανάγκης ταχυφορτιστών -που δεν θα υπάρχουν-, πολύ υψηλού κόστους, αλλά και διαφορετικού προφίλ χρήσης ανάλογα με τις θερμοκρασίες του περιβάλλοντος, σε πολύ κρύο ή σε πολύ ζέστη. Γιατί αυτό που αναδεικνύεται και μέσω του νομοσχεδίου -το είπαμε και στην επιτροπή-, που θεωρούμε πως χρειάζεται να σκεφτεί ο λαός μας και να βγάλει συμπεράσματα, είναι η εξής αντίφαση στο πλαίσιο, βέβαια, αυτού του συστήματος: Η εξέλιξη της τεχνολογίας, για παράδειγμα, στην ηλεκτροκίνηση, στην ενέργεια κατ' επέκταση, καθώς και σε άλλους τομείς, αντί να συμβάλει στη βελτίωση της ζωής, των εργασιακών συνθηκών, στη μείωση του εργάσιμου χρόνου και στην αύξηση του ελεύθερου χρόνου αντίστοιχα, στην αύξηση μισθών και δικαιωμάτων, αντίθετα αποτελεί απειλή για τους εργαζόμενους, πολύ περισσότερο που οι εργαζόμενοι καλούνται να θυσιάσουν για τις επενδύσεις των ανταγωνισμό, τα κέρδη των επιχειρηματικών ομίλων που καθορίζουν με βάση την κερδοφορία τους το τι θα παραχθεί, αν θα παραχθεί, αλλά και το πού και με τι όρους και όχι με κριτήριο την ικανοποίηση των συνεχώς διευρυνόμενων αναγκών του λαού μας. Αντίστοιχα οι πράσινες πολιτικές, με τις οποίες όλες οι κυβερνήσεις διαδοχικά ευθυγραμμίζονται και η μία πιάνει το νήμα από εκεί που το άφησε η άλλη, δεν έχουν την παραμικρή σχέση με την προστασία του περιβάλλοντος, το οποίο καταστρέφεται συστηματικά εξαιτίας του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής. Αυτός είναι και ορατός θανάσιμος εχθρός και κίνδυνος, όχι μόνο για το περιβάλλον, αλλά και για τα δικαιώματα των εργαζομένων, των λαϊκών στρωμάτων στη χώρα μας και όχι μόνο.

Το ΚΚΕ -και κλείνω, κύριε Πρόεδρε- «φωτίζει» πως υπάρχει λύση που μπορεί να ικανοποιήσει το σύνολο των αναγκών του λαού, αξιοποίησης στο έπακρο των επιτευγμάτων της επιστήμης και της τεχνολογίας, της κάλυψης των ενεργειακών αναγκών της λαϊκής οικογένειας, την προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας τους, τη μείωση της ενεργειακής εξάρτησης της χώρας, τις σταθερές θέσεις ασφαλούς εργασίας με ώθηση στην ισόμετρη ανάπτυξη των περιοχών της χώρας. Και για να εφαρμοστεί αυτή η λύση απαιτείται η εργατική τάξη, ο λαός να πάρει στα χέρια του την οικονομία και το τιμόνι της εξουσίας, έτσι ώστε σκοπό της παραγωγής να αποτελούν οι κοινωνικές ανάγκες και όχι το καπιταλιστικό κέρδος. Έτσι και το ενεργειακό προϊόν θα αποτελεί κοινωνικό αγαθό για όλους και όχι εμπόρευμα.

Αφορά, λοιπόν, έναν ριζικά διαφορετικό δρόμο ανάπτυξης, όπου όλες οι εγχώριες ενεργειακές πηγές και τα μέσα παραγωγής, μεταφοράς και διανομής της ενέργειας θα αποτελούν κρατική κοινωνική ιδιοκτησία. Σε αυτό το πλαίσιο του σοσιαλισμού ο ενεργειακός κεντρικός σχεδιασμός θα μπορεί να αξιοποιεί συνδυασμένα όλες τις διαθέσιμες εγχώριες πηγές και όλες τις διαθέσιμες τεχνικές λύσεις για να βελτιώνεται το σημερινό ενεργειακό μείγμα της χώρας, για να διασφαλίζεται η λαϊκή ευημερία.

Επίσης, θα αξιοποιείται η επιστημονική έρευνα για να προβλέπεται έγκαιρα τις μελλοντικές ανάγκες της κοινωνίας ανάμεσα, για

παράδειγμα, στα μέσα μαζικής μεταφοράς, στα αυτοκίνητα και πάει λέγοντας. Και σ' αυτή την κατεύθυνση το ΚΚΕ μπαίνει μπροστά για να οργανωθεί η πύλη του λαού και να ανοίξει αυτός ο ελπιδοφόρος δρόμος της πραγματικής ανατροπής.

Με βάση τα ανωτέρω, κύριε Πρόεδρε, καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε.

Μέχρι να έρθει στο Βήμα ο ειδικός αγορητής της Ελληνικής Λύσης, ο κ. Βασίλειος Βιλιάρδος θα ήθελα να κάνω μια ανακοίνωση προς το Σώμα.

Οι Υπουργοί Παιδείας και Θρησκευμάτων, Οικονομικών, Εξωτερικών, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Μετανάστευσης και Ασύλου, Τουρισμού και Επικρατείας, ο Αναπληρωτής Υπουργός Εξωτερικών, καθώς και ο Υφυπουργός Πολιτισμού και Αθλητισμού κατέθεσαν στις 21-7-2020 σχέδιο νόμου: «Εκσυγχρονισμός της ιδιωτικής εκπαίδευσης και άλλες επείγουσες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων».

Παραπέμπεται στην αρμόδια Διάρκη Επιτροπή.

Ορίστε, κύριε Βιλιάρδο, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, εισαγωγικά η Κυβέρνηση προσπαθεί να μετατρέψει, θεσμικά τουλάχιστον, την Ελλάδα σε μια σύγχρονη καπιταλιστική χώρα, σε μια ακραία νεοφιλελεύθερη περιοχή καλύτερα -για να είμαστε πιο ακριβείς-, σε μια περιοχή, αφού ένα αποτυχημένο κράτος, όπως το δικό μας, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως μια εθνικά κυρίαρχη χώρα.

Τι σημαίνει, αλήθεια, αποτυχημένο κράτος; Απλούστατα μια χώρα όπου η νόμιμη εκλεγμένη Κυβέρνηση με τους εκατόν πενήντα οκτώ Βουλευτές της αδυνατεί να λάβει αποφάσεις μόνιμης, να παρέχει σωστές δημόσιες υπηρεσίες ή να συνεργάζεται με άλλα κράτη ισότιμα ως μέλος μιας διεθνούς κοινότητας.

Σύμφωνα δε με τη διεθνή βιβλιογραφία ως αποτυχημένο θεωρείται ένα κράτος που δεν μπορεί να εκπληρώσει τρεις κεντρικές λειτουργίες του για τους πολίτες: Πρώτον, να τους παρέχει ασφάλεια, δεύτερον, ευημερία και τρίτον, νομιμότητα με την έννοια του ολοκληρωμένου κράτους δικαίου. Προφανώς τίποτα από τα τρία δεν συμβαίνει στην Ελλάδα σήμερα, ούτε και τα τελευταία δέκα χρόνια.

Στο νομοσχέδιο τώρα, από τη μία πλευρά προωθείται η ηλεκτροκίνηση, ενώ από την άλλη η Ελλάδα υποχρεώνεται, στο νέο όνομα του μνημονίου νούμερο 4 με την αυξημένη εποπτεία -θυμίζουμε πως η «τρόικα» μετονομάστηκε σε «θεσμούς» για να μην προκαλούνται αντιδράσεις-, να ξεπουλήσει όλες τις ενεργειακές της επιχειρήσεις, όπως τη ΔΕΠΑ, τη ΔΕΣΦΑ, τη ΔΕΗ, τον ΑΔΜΗΕ, τον ΔΕΔΔΗΕ, τα ΕΛΠΕ και ούτω καθεξής. Ταυτόχρονα, αντί η Κυβέρνηση να επιδοτεί την εγχώρια παραγωγή των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, επιδοτεί τις εισαγωγές με 100 εκατομμύρια ευρώ, κυρίως, βέβαια, από τη Γερμανία και μάλιστα από την εταιρεία που είναι υπεύθυνη για την απάτη του dieselgate.

Τι μας απάντησε ο Υπουργός Ανάπτυξης στην τελευταία ερώτησή μας για τη γερμανική απάτη, μία από τις πολλές βέβαια της Γερμανίας; Ότι η Ελλάδα δεν έχει το θεσμικό πλαίσιο που απαιτείται, όταν την ίδια στιγμή μας κατηγορεί η Ευρωπαϊκή Ένωση για το ότι δεν ζητήσαμε αποζημίωση όπως όλα τα άλλα κράτη. Τι άλλο μπορεί να πει κάποιος για αυτούς που μας κυβερνούν; Απολύτως τίποτα.

Τέλος, αντί η Κυβέρνηση να στηρίξει την παραγωγή μπαταριών με την ευκαιρία των ηλεκτρικών αυτοκινήτων από τη ΛΑΡΚΟ, η οποία έχει τις δυνατότητες -ενώ μπορεί να στηριχθεί από το δημόσιο, αφού κάτι τέτοιο το επιτρέπει πλέον η Ευρωπαϊκή Ένωση λόγω της πανδημίας- την απαξιώνει με στόχο το ξεπούλημά της.

Όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά -συνήθως το κάνω αργότερα, όλα μαζί- λέει «όχι» για τις ελληνικές ανεμογεννήτριες στις βραχονησίδες, όταν ταυτόχρονα λέει «ναι» για τις γερμανικές σε δεκάδες περιοχές της Ελλάδας, μεταξύ των οποίων σε περιοχές «NATURA».

Θα ξεκινήσουμε τώρα από το γεγονός ότι η ηλεκτροκίνηση δεν

είναι κάτι καινούργιο ή μια τεχνολογία αιχμής. Άλλωστε μερικά από τα πρώτα αυτοκίνητα που κατασκευάστηκαν ήταν ηλεκτρικά. Δεν είναι καμμία καινοτομία διεθνώς, αλλά ούτε για την Ελλάδα, αφού στη χώρα μας είχε παραχθεί το 1973 έως το 1975 το Enfield 8000, το οποίο έχει την αμετροέπεια να χρησιμοποιήσει ο Πρωθυπουργός στις δηλώσεις του. Αμετροέπεια λόγω του ότι η εταιρεία έκλεισε το 1975, επειδή η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας τότε δεν την υποστήριξε.

Επί κυβέρνησης πάντως Νέας Δημοκρατίας το 1995 κατέρρευσε η πολύ επιτυχημένη «TEOKAP» στον Βόλο, η εταιρεία που είχε το πρώτο εργοστάσιο της «NISSAN» στην Ευρώπη. Επίσης, η «BIAMAΞ» και άλλες μικρότερες, ενώ η «ΕΛΒΟ», που μπορεί να κατασκευάσει λεωφορεία, -κατασκεύαζε άλλωστε τόσα χρόνια- είναι ανενεργή και η «NAMCO» ακόμη προσπαθεί να ξεκινήσει από την αρχή το Ρονυ.

Θα ήταν πάντως πιο έντιμο για τον Πρωθυπουργό να ανακοινώσει τη στήριξη των ηλεκτροκινήτων με φόντο ένα γερμανικό αυτοκίνητο, όπως ο κ. Χατζηδάκης στη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης σε εταιρεία ιδιωτικού παρόχου με εισαγόμενη ενέργεια, με τη βοήθεια των ΝΟΜΕ που ψήφισαν με το 3^ο Μνημόνιο τα τρία μεγάλα κόμματα -ακόμα μεγάλα-, καθώς επίσης με τις επιχορηγήσεις εισαγόμενων τεχνολογιών ΑΠΕ.

Όσον αφορά τώρα την ηλεκτροκίνηση στην πρόσφατη ιστορία, έχει γίνει μια επιτροπή για την προώθησή της από το Υπουργείο Περιβάλλοντος το 2011, ενώ η μελέτη δημοσιεύτηκε το 2012, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Προέβλεπε την ύπαρξη έντεκα χιλιάδων τριακοσίων δεκαπέντε ηλεκτρικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα έως σήμερα, το 2020, με βάση τον πίνακα που επίσης θα καταθέσουμε αργότερα στα Πρακτικά, ενώ σήμερα δεν υπάρχουν περισσότερα από πεντακόσια, όχι βέβαια έντεκα χιλιάδες τριακόσια δεκαπέντε.

Ειδικότερα, στην Ελλάδα έχουμε το μικρότερο μερίδιο αγοράς στην Ευρωπαϊκή Ένωση της τάξης του 0,3% μετά την Πολωνία και τη Σλοβακία, όταν το μερίδιο αγοράς της Πορτογαλίας είναι 3,4%, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Δυστυχώς, αντί να αναπτυχθεί ο τομέας, όλες οι κυβερνήσεις μας φρόντιζαν να ξεπουλήσουν τις δημόσιες επιχειρήσεις, μερικές από τις οποίες επιδοτεί το κράτος σήμερα, όπως την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ» με 750 εκατομμύρια, την οποία πουλήσαμε για 45 και την επιδοτούμε με 750, τη «FRAPORT» που ζητάει 175 εκατομμύρια αποζημίωση για το lockdown ή τους αυτοκινητόδρομους.

Την ίδια περίοδο, το 2010-2011 είχε δρομολογηθεί επίσης ένα ερευνητικό πρόγραμμα του Μετσόβιου Πολυτεχνείου, το CIBEK, μαζί με την Περιφέρεια Αττικής, στόχος του οποίου ήταν η εξέταση της δυνατότητας μετατροπής συμβατικού αυτοκινήτου σε ηλεκτρικό, με κόστος 5.000 έως 7.000 ευρώ, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, το 2014. Σύμφωνα δε με την τότε ειδησεογραφία, που επίσης θα καταθέσουμε, αναμενόταν η έκδοση προεδρικού διατάγματος για την παροχή της άδειας μετατροπής, έτσι ώστε να προσφέρεται από τα συνεργεία. Τίποτα απολύτως δεν έγινε. Οφείλουμε εδώ να σημειώσουμε πως στις Ηνωμένες Πολιτείες πωλούνται πακέτα μετατροπής στο διαδίκτυο, τα οποία μπορούν να τοποθετηθούν εύκολα ακόμη και από ιδιώτες.

Σε κάθε περίπτωση, πρόκειται για μία δυνατότητα που λείπει εντελώς από το νομοσχέδιο παρά το ότι υπάρχει στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Είναι κάτι που θα μείωνε τις εκπομπές ρύπων, θα αύξανε τις θέσεις εργασίας, ενώ θα περιορίζε την εκροή χρημάτων στο εξωτερικό, ειδικά σε μία εποχή που ο πληθωρισμός μας υποχωρεί και θα έχουμε πολύ μεγάλο έλλειμμα στο ισοζύγιο. Εκτός εάν βέβαια θεωρεί η Κυβέρνηση πως θα πρέπει να ταξιδεύει κάποιος στην Ευρώπη, σε κάποια άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για να κάνει τη μετατροπή.

Όταν καταθέσαμε τώρα μία ερώτηση για το Τμήμα Πιστοποίησης Μικρών Ηλεκτρικών Οχημάτων στις αρχές του Οκτωβρίου του 2019, το Υπουργείο απάντησε πως θα το φροντίσει, εάν υπάρχει ενδιαφέρον, που όμως υπάρχει, όπως το ηλεκτρικό τρίκυκλο Archon, που θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Εντούτοις, παρά το ότι διαπιστώθηκε ότι υπάρχει ενδιαφέρον, δεν θα δημιουργηθεί ανάλογο γραφείο, γεγονός που τεκμηριώνει πως η πρόθεση ή εντολή των ξένων είναι οι εισαγωγές.

Συνεχίζοντας, μία δεύτερη τουλάχιστον επιτροπή για την είσοδο των ηλεκτροκίνητων έγινε ξανά στο ΥΠΕΚΑ το 2014, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, με την ονομασία «Ομάδα Ηλεκτρικής Κινητικότητας». Κυβερνούσε, επίσης, η Νέα Δημοκρατία. Ρωτήσαμε τι απέγινε και δεν πήραμε, βέβαια, καμία απάντηση.

Σε γενικές γραμμές τώρα στα άρθρα, το νομοσχέδιο αφορά εν πρώτοις αντικίνητρα για την εισαγωγή μεταχειρισμένων ντιζελοκίνητων και φορολογικά κίνητρα για την αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων, είτε από το δημόσιο είτε από ιδιώτες, χωρίς όμως κατά την άποψή μας να καλύπτονται μικρότερες κατηγορίες ηλεκτρικών οχημάτων. Εκτός αυτού, υπάρχουν προδιαγραφές για την εγκατάσταση σταθμών φόρτισης, ορισμένα διαδικαστικά θέματα, όπως συνεργεία, ΚΤΕΟ, πυροπροστασία και θέσεις στάθμευσης, κάποιες αναδιοργανώσεις στο Υπουργείο, καθώς επίσης ως συνήθως προσλήψεις.

Επί των βασικών των κατευθύνσεων τώρα τα εξής: Δεν έχουμε καμία αμφιβολία σχετικά με το ότι θα επαληθευθούν οι στόχοι του προγράμματος, με κριτήριο την Κύπρο όπου υπήρχε μεγάλο ενδιαφέρον για ένα πρόγραμμα απόσυρσης με την προώθηση των ηλεκτρικών, όπως θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Πρόσφατα δε, σταμάτησε, επειδή υπερέβη τις εκτιμήσεις και τις δυνατότητες του προϋπολογισμού της. Εκτός αυτού, υπάρχει ήδη μεγάλο ενδιαφέρον στην Ελλάδα, κρίνοντας μεταξύ άλλων από τις οργανώσεις κατόχων και ενδιαφερομένων, καθώς επίσης από το Ελληνικό Ινστιτούτο Ηλεκτροκίνητων Αυτοκινήτων που ιδρύθηκε το 1991, τριάντα χρόνια περίπου πριν.

Βέβαια, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα κοστίζουν πολύ περισσότερο από τα συμβατικά, οπότε οι διατάξεις είναι στην ουσία ασήμαντες για τη συντριπτική πλειοψηφία των Ελλήνων. Θα προτιμηθούν, όμως, πιθανότατα από τις εταιρείες σημειώνοντας πως στην Ελλάδα πάνω από τις μισές πωλήσεις καινούργιων αυτοκινήτων αφορούν εταιρικά αυτοκίνητα. Με το πρόγραμμα τώρα «ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ» που εξαγγέλθηκε από τον Πρωθυπουργό, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, όπως αναφέραμε, θα επιδοτηθούν με 100 εκατομμύρια ευρώ για δεκαοκτώ μήνες έτσι ώστε να γίνουν πιο προσιτά στα μέσα εισοδήματα, αν και πιστεύουμε πως οφείλεται σε εντολή της Γερμανίας με στόχο να στηρίξει τις εξαγωγές της αυτοκινητοβιομηχανίας της, όπως ακριβώς αμέσως μετά την κρίση του 2008. Στις είκοσι πέντε προτάσεις, βέβαια, του προγράμματος της Νέας Δημοκρατίας δεν υπήρχε πρόβλεψη για την επιδότηση αγοράς ηλεκτρικών οχημάτων, αλλά μόνο η μείωση φόρου, όπως επίσης θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Είναι λογική επομένως η παραπάνω υποψία μας όσον αφορά τη Γερμανία.

Συνεχίζοντας στο κρίσιμο θέμα της χρήσης τους λόγω της απαιτούμενης φόρτισης τους, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα δεν απευθύνονται σε όλους, αφού πρέπει κάποιος να διαθέτει θέση στάθμευσης και πρίζα. Οι υποδομές είναι ανύπαρκτες και θα χρειαστούν πολλά χρόνια, έως ότου οργανωθεί ένα δίκτυο που θα εξυπηρετεί τους πολίτες, ενώ επιπλέον τα ηλεκτροκίνητα οχήματα έχουν ακόμη μικρή αυτονομία, οπότε δεν είναι τόσο εξυπηρετικά και ελκυστικά για τους περισσότερους. Το 2019 πάντως είχαμε περί τους εβδομήντα φορτιστές στην Ελλάδα, ενώ σήμερα διαθέτουμε μερικές δεκάδες παραπάνω. Πολλοί δε από αυτούς είναι μη ελεύθερα προσβάσιμοι, αφού βρίσκονται σε ιδιωτικά πάρκινγκ. Από την άλλη πλευρά, η Νέα Δημοκρατία απαγόρευσε στον ΔΕΔΔΗΕ τη δημιουργία σταθμών φόρτισης, ενώ, όταν ρωτήσαμε, μας είπε ότι δεν επιτρέπεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση, τη στιγμή όμως που ο αντίστοιχος ΔΕΔΔΗΕ της Κύπρου έχει και κατασκευάζει τέτοιου είδους φορτιστές. Έκτοτε, πάντως, προστέθηκαν μόλις μερικές δεκάδες, όταν ο ΔΕΔΔΗΕ είχε από τότε έτοιμο ένα ολόκληρο πρόγραμμα. Είναι αστείο, λοιπόν, να ισχυρίζεται πως ρωτήθηκε ο ΔΕΔΔΗΕ, εάν μπορεί να αντέξει, σύμφωνα με ένα άρθρο που θα καταθέσουμε στα Πρακτικά, αφού είχε προγραμματίσει χίλιους πεντακόσιες φορτιστές έως σήμερα, το 2020, όπως επίσης θα καταθέσουμε στα Πρακτικά. Χίλιους πεντακόσιους, ενώ πλέον εμείς σήμερα δεν έχουμε πάνω από εβδομήντα!

Εκεί που το νομοσχέδιο, πάντως, απαγορεύει εντελώς είναι η πλήρης απουσία σχεδίων παραγωγής ηλεκτρικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα, αφού υπάρχουν μόλις ένα-δύο ρυθμίσεις θολές

και ακατανόητες, ενώ ενισχύεται η παραγωγή μόνο στην Αρκαδία και στη Δυτική Μακεδονία. Η Ελλάδα δεν συμμετείχε στην ανάπτυξη της βιομηχανίας αυτοκινήτων εσωτερικής καύσης, οπότε τουλάχιστον πρέπει να μην είναι ξανά απόουσα όσον αφορά στην παραγωγή ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

Κλείνοντας, στις επιτροπές αναφερθήκαμε αναλυτικά στα άρθρα, οπότε δεν θα επαναλάβουμε το ίδιο εδώ. Άλλωστε, πήραμε ελάχιστες απαντήσεις. Θα απαριθμήσουμε μόνο ορισμένες από τις προτάσεις μας σημειώνοντας πως θα θέλαμε να ψηφίσουμε το νομοσχέδιο, αρκεί να συμπεριλαμβάνονταν τουλάχιστον τα εξής:

Πρώτον, η χρηματοδότηση και η επιδότηση της εγχώριας παραγωγής, το σημαντικότερο.

Δεύτερον, να υπάρξει δέσμευση για την εξάπλωση του δικτύου φόρτισης σε ολόκληρη την Ελλάδα και όχι επιλεκτικά, κατά την κρίση των αντιπροσώπων.

Τρίτον, να κοινοποιηθεί κοινή υπουργική απόφαση, σχετικά με τον τρόπο που θα διατεθούν τα 100.000.000 ευρώ επιδοτήσεις. Εννοούμε τα συγκεκριμένα μοντέλα και είδη, χωρίς φωτογραφικές επιταγές. Εμείς δεν θα δίνουμε ποτέ μια λευκή επιταγή στον Υπουργό, σύμφωνα με το νομοσχέδιο.

Τέταρτον, να επιτραπούν οι μετατροπές συμβατικών σε ηλεκτρικά, καθώς επίσης, να επιδοτηθούν και οι εισαγωγές μεταχειρισμένων ηλεκτρικών. Δεν βοηθούν αλήθεια τα φθηνότερα μεταχειρισμένα ηλεκτρικά το περιβάλλον;

Πέμπτον, να δημιουργηθεί γραφείο για πιστοποιήσεις.

Έκτον, να κοινοποιηθούν οι κοινές υπουργικές αποφάσεις για τους κανονισμούς ασφαλείας σε συνεργεία που θα πρέπει να έχουν πιστοποιημένους συντηρητές, για την πυρασφάλεια κ.λπ..

Έβδομον, να υπάρξει η διαβεβαίωση σχετικά με το ότι θα τηρηθεί μια ισοτιμία στην κατανομή των αυτοκινήτων, μεταξύ εταιρειών leasing από τη μια πλευρά και ιδιωτών από την άλλη, όχι να επιδοτηθούν μόνο οι εταιρείες.

Όγδοον, να μη χρηματοδοτήσουν οι ΟΤΑ με χρήματα των φορολογουμένων τις δωρεάν θέσεις parking ιδιωτών για ηλεκτρικά.

Ένατον, να αναληφθεί από τους αντιπροσώπους ο κίνδυνος καταβολής προστίμου από την Ευρωπαϊκή Ένωση για λόγους παραβίασης της κοινοτικής νομοθεσίας στο θέμα των δασμών για τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα επιβατικά αυτοκίνητα.

Δέκατον, να υπάρχει μια ποσόστωση στην αγορά ηλεκτρικών οχημάτων με επιδοτήσεις για μισθώσεις και για εταιρικούς στόλους.

Ενδέκατον, να θεσμοθετηθεί η αποζημίωση των καταναλωτών για την περίπτωση απάτης τύπου Dieselgate, έτσι ώστε να μην πούμε ξανά ότι δεν είχαμε τους κατάλληλους νόμους.

Δωδέκατον, να διευρυνθεί η γκάμα των προσφερομένων αυτοκινήτων με φθηνότερα, όπως με τα κινεζικά.

Δέκατον τρίτον, να δημιουργηθεί σύστημα ανακύκλωσης μπαταριών –πέρα πολύ σημαντικό– πριν ξεκινήσουν οι εισαγωγές.

Δέκατον τέταρτον, να δρομολογηθεί μια χωροταξική μελέτη τοποθέτησης φορτιστών και τέλος, το σημαντικότερο, να μην ξεπουληθούν οι ενεργειακές μας εταιρείες. Αρκετά κοστίσαμε στα παιδιά μας, υποθηκεύοντας την Ελλάδα για τα υπόλοιπα εννιά χρόνια. Φτάνει πια!

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Βασίλειος Βιλιάρδος καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Θα καλέσω τώρα στο βήμα τον ειδικό αγορητή του ΜέΡΑ25, τον κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη και αμέσως μετά θα αποφασίσουμε για την πρόταση του Πρωθυπουργού για σύσταση διακομματικής κοινοβουλευτικής επιτροπής που θα έχει στόχο την επεξεργασία προτάσεων για την ανάπτυξη της Θράκης.

Ορίστε, κύριε Αρσένη, έχετε τον λόγο για δεκαπέντε λεπτά.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κύριοι Υπουργοί, Βουλευτρίες και Βουλευτές, συζητάμε σήμερα το νομοσχέδιο για την ηλεκτροκίνηση υπό τη μεγάλη σκιά του περιβαλλοντοκτόνου νόμου, όταν έχει περάσει η κυβερνη-

τική πλειοψηφία από αυτή τη Βουλή εξορύξεις σε «NATURA», μεγάλα αιολικά πάρκα σε «NATURA», όταν έχουμε επιστημονικές μελέτες που τεκμηριώνουν ότι δεν είναι καθόλου απαραίτητο να αγγίζουμε αυτές τις περιοχές για να επιτύχουμε τους στόχους των ΑΠΕ, όταν έχουμε κατάργηση των φορέων διαχείρισης, χώρους απόθεσης εξορυκτικών αποβλήτων, επικίνδυνους χώρους, χωρίς πλέον αδειοδότηση, πενταετή παράταση στην περιβαλλοντική άδεια της εξόρυξης χρυσού στις Σκουριές και άλλες επιβλαβείς για το περιβάλλον δραστηριότητες. Έχει επιτραπεί το κυνήγι με τη χρήση άγριας ζωής, το κυνήγι με γεράκια.

Και εδώ θέλω να καταγγείλω την εταιρεία «COSMOTE», η οποία με μια παραπλανητική διαφήμιση δείχνει ένα αιχμαλωτισμένο γεράκι, το οποίο τάχα πετάει στην ελευθερία. Πουλάρει ελευθερία για να πάρει πελάτες. Μ' αυτόν τον απαράδεκτο τρόπο συνεχίζει τη δουλειά σας, κύριε Υπουργέ, που προωθείτε και επιτρέπει στο νομοσχέδιο το κυνήγι για τα γεράκια. Είναι απαράδεκτο αυτό που κάνει η «COSMOTE» και την καλώ και απ' αυτό το Βήμα να αποσύρει αυτήν την παραπλανητική διαφήμιση.

Στους δασικούς χάρτες, κύριε Υπουργέ, φέρνεται την επί-αόριστο αναβολή τους και με την υπουργική σας απόφαση, που εξειδικεύσατε αυτήν την αναβολή, τώρα, εν μέσω της αντιπυρικής περιόδου, εν μέσω όλου αυτού του κινδύνου που διατρέχουν ζωές και περιουσίες, πέρα από το περιβάλλον, πέρα από τα δάση, δίνετε ξανά το οικονομικό κίνητρο στους καταπατητές, για το 55% των περιοχών που είχαν κλείσει οι δασικοί χάρτες και τους ξαναανοίγετε. Οπλίζετε έτσι το χέρι τους.

Ο κ. Χατζηδάκης γνωρίζει, αλλά οφείλω να ενημερώσω το Σώμα ότι το βράδυ της Παγκόσμιας Ημέρας Περιβάλλοντος, όπου είχε πραγματοποιηθεί τεράστια διαδήλωση απέναντι στο περιβαλλοντοκτόνο νομοσχέδιο για τις εξορύξεις πετρελαίου, έμειναν πολίτες και διαδήλωσαν ως το πρωί. Οι άγρυπνοι πολίτες που διαδήλωναν κάθε μέρα από την ψήφιση του νομοσχεδίου έως και τότε, συνεληφθήσαν και προσήχθησαν στη ΓΑΔΑ για πεντέμισι ώρες. Αρνήθηκε -με πολιτική εντολή φαντάζομαι- η Αστυνομία να δώσει νερό σ' αυτούς τους πολίτες, παραβιάζοντας τα ανθρώπινα δικαιώματα και τις πολιτικές ελευθερίες. Πεντέμισι ώρες ήταν στη ΓΑΔΑ χωρίς νερό. Για πεντέμισι ώρες, ενώ είχε ενημερώσει πολίτης ότι πάσχει από επιληψία και χρειάζεται φαρμακευτική αγωγή, του αρνήθηκαν αυτή τη φαρμακευτική αγωγή. Για πεντέμισι ώρες ανήλικη μαθήτρια -από τις εννιά μέχρι τις δυόμις- δεν μπορούσε να επικοινωνήσει με τους γονείς της.

Καλώ όλους τους Βουλευτές και τις Βουλευτρίες να σκεφθούν αν ήταν οι γονείς αυτού του παιδιού, πώς θα ένοιωθαν, όταν για πεντέμισι ώρες δεν θα ήξεραν πού ήταν το παιδί τους;

Το περιβαλλοντικό έγκλημα, όμως, συνεχίζεται. Έχει ξεκινήσει ένα νέο λιμάνι στην Πειραική, χωρίς περιβαλλοντική αδειοδότηση. Το λέει ο Συνήγορος του Πολίτη. Είχαν ξεκινήσει τα βυθοκορήματα, χωρίς καν να έχει ελεγχθεί η μελέτη ή να έχει συμπεριληφθεί στο ΕΛΚΕΘΕ στο οποίο στάλθηκε μελέτη και είναι υπό εξέταση τώρα, όταν το 1/3 των βυθοκορήσεων έχουν ολοκληρωθεί, δηλαδή της εκβάθυνσης του λιμανιού του Πειραιά και της διάθεσης όλης αυτής της τοξικής λάσπης που έχει συσσωρευθεί όλα αυτά τα χρόνια εκεί, στον Αργοσαρωνικό.

Το Συμβούλιο της Επικρατείας σταμάτησε αυτήν την παράνομη διαδικασία, μετά από ασφαλιστικά μέτρα που ζήτησαν οι πολίτες, αλλά συνεχίζεται το μπάζωμα και πάλι, χωρίς περιβαλλοντική αδειοδότηση.

Από τις 2 Ιουλίου, έως σήμερα, το μπάζωμα γίνεται, χωρίς να υπάρχει ελεγκτής αρχαιολόγος, σε μια αρχαιολογική ζώνη τόσο μεγάλης σημασίας, όσο το παραθαλάσσιο μέτωπο της Πειραικής, το θαλάσσιο τείχος του Πειραιά, το μνημείο του Θεμιστοκλή κ.ο.κ..

Συνεχίζεται το περιβαλλοντικό έγκλημα στη Φυλή. Αυτήν τη στιγμή οι πολίτες της δυτικής Αθήνας τις περισσότερες βραδιές δεν μπορούν να είναι στο μπαλκόνι τους, στην παιδική χαρά τους, στον δημόσιο χώρο, γιατί πλέον με τα «πανωθηκώματα» έχει ξεπεραστεί οποιοδήποτε φυσικό εμπόδιο και η δυσοσμία από τα απορρίμματα φτάνει μέχρι την Πετρούπολη και στις άλλες περιοχές της δυτικής Αθήνας με κόστος στη δημόσια υγεία, με κόστος και στην ιδιωτική περιουσία, κύριε Υπουργέ.

Όταν ετοιμάζεστε να φέρετε καύση σύμμεικτου στην ουσία σκουπιδιού με πλαστικό στη Φυλή, όταν ετοιμάζεστε να φέρετε επίσης καύση στην Πτολεμαίδα 5, όχι λιγνίτη αυτή τη φορά, αλλά πλαστικού, φέρνεται ένα νομοσχέδιο για την ηλεκτροκίνηση σ' αυτό το νομοθετικό σας περιβάλλον. Ένα νομοσχέδιο που είναι θετικό, αλλά δεν αρκεί για να «ξεπλύνει» το περιβαλλοντικό σας έγκλημα. Εάν θέλετε να το «ξεπλύνετε», καταργήστε τον περιβαλλοντοκτόνο νόμο σας.

Όμως, και αυτό το νομοσχέδιο έχει πολλά κενά. Σε μια προσπάθεια να φτάσετε στο άκρον άωτον της κοινωνικής σας ευαισθησίας, βάζετε πλαφόν στις επιδοτήσεις για αγορά μεγάλης αξίας αυτοκινήτων, αντί να κάνετε το αυτονόητο, να καταργήσετε εντελώς αυτές τις επιδοτήσεις προς τους πολίτες που δεν έχουν την ανάγκη, καθώς έχουν τα χρήματα να αγοράσουν ένα υπερκρίβο ηλεκτρικό αυτοκίνητο και να πάρουν αυτά τα χρήματα και να τα δώσετε στους πολίτες που δεν θα έχουν αλλιώς πρόσβαση στην αγορά ηλεκτρικού αυτοκινήτου, που δεν θα μπορούσαν να συμμετέχουν σ' αυτήν την απαραίτητη για την κοινωνία μας επένδυση.

Αφήνεται στην αγορά τον σχεδιασμό του δικτύου ηλεκτροκίνησης, του δικτύου δηλαδή φορτιστών, την ίδια στιγμή που ξέρουμε ότι αυτό σημαίνει ότι μεγάλα τμήματα της ελληνικής περιφέρειας θα μείνουν χωρίς δίκτυο, θα είναι εκτός δικτύου φορτιστών, που σημαίνει ότι αποκλείουμε πλέον πολίτες, όχι μόνο με ταξικά κριτήρια, αλλά και με βάση τον χωρικό προσδιορισμό, με βάση το που ζούνε.

Αυτό που θα έπρεπε να γίνει είναι να υπάρχουν ένας ή δύο φορτιστές σε κάθε βενζινάδικο, κύριε Υπουργέ. Αυτό που σας ζητώ από την αρχή της συζήτησης είναι να συμμετέχουν τα βενζινάδικα και μάλιστα εγώ είμαι υπέρ και μιας υποχρεωτικής συμμετοχής τους, με υποχρεωτική χωροθέτηση φορτιστή σε κάθε βενζινάδικο και με κίνητρα για εγκατάσταση φωτοβολταϊκών πάνω και δίπλα στα βενζινάδικα. Αυτά να γίνουν, όπου είναι εφικτό, ώστε να μπορούμε να έχουμε και πράσινη ενέργεια κατά το δυνατόν και να είναι αυτή που δίνουμε στα αυτοκίνητα.

Γιατί, όμως, δεν δίνουμε και κίνητρα για την απόσυρση των παλαιάς τεχνολογίας αυτοκινήτων, που αποτελούν την πλειοψηφία πλέον των αυτοκινήτων στην ελληνικούς δρόμους;

Είπατε στην επιτροπή, απαντώντας σ' αυτήν την παρατήρησή μου, «μα, υπάρχει μέτρο απόσυρσης». Όσο το ψάξαμε να υπάρχει ενεργό μέτρο απόσυρσης, εκτός εάν εννοείτε για τα ταξί. Θα ήθελα να μας πείτε, αλλιώς να επανορθώσετε.

Γιατί δεν απαγορεύετε την πώληση συμβατικών αυτοκινήτων μετά το 2030 ή και αργότερα; Να δώσετε, όμως, συγκεκριμένη ημερομηνία. Η Ολλανδία, η Δανία, η Σλοβενία, η Ιρλανδία έχουν ορίσει ως καταληκτική ημερομηνία πώλησης συμβατικών αυτοκινήτων το 2030. Ας πούμε ότι εμείς πάμε λίγο πιο πίσω. Πρέπει, όμως, να δώσουμε ένα μήνυμα στην αγορά. Πρέπει να βάλουμε ένα ορόσημο.

Αυτό, βέβαια, θα έκανε ζημιά στους εισαγωγείς συμβατικών αυτοκινήτων. Γιατί δεν επιδοτείτε τη μετατροπή συμβατικών σε ηλεκτρικά αυτοκίνητα, όπως κάνουν άλλες χώρες του κόσμου; Αυτό, βέβαια, θα έκανε ζημιά στους εισαγωγείς. Γιατί δεν επιτρέπετε τις εισαγωγές μεταχειρισμένων ηλεκτρικών αυτοκινήτων; Δείξτε μας εσείς πού το προβλέπετε.

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: Γιατί δεν επιτρέπεται; Δεν το καταλαβαίνω.

ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ: Δεν λέω ότι δεν επιτρέπεται. Συγγνώμη, το διορθώνω, δεν επιδοτείται. Δεν δίνετε κίνητρα και για την αγορά μεταχειρισμένων ηλεκτρικών αυτοκινήτων, όπως δίνετε κίνητρα για την αγορά των άλλων αυτοκινήτων. Ο λόγος που υπάρχει αυτή η πρόταση είναι, γιατί χρειαζόμαστε φθηνά αυτοκίνητα, κύριε Υπουργέ, για να μπορεί ο κόσμος να μεταβεί στην ηλεκτροκίνηση. Βέβαια, ξαναλέω ότι θα έκανε ζημιά στους εισαγωγείς συμβατικών αυτοκινήτων για ακόμη μια φορά.

Έρχομαι και στο ευρύτερο θέμα. Γιατί δεν κάνετε δεσμευτική αυτό που είναι υποχρέωση σε ευρωπαϊκό επίπεδο, δηλαδή την ηλεκτροδότηση των πλοίων στα λιμάνια; Φέρτε το σ' αυτό το νομοσχέδιο. Θα υποχρέωνε βέβαια τους ιδιοκτήτες, πλέον ιδιώτες αγοραστές των λιμανιών μας, να κάνουν πράσινες επενδύσεις.

Έρχομαι στο θέμα της υπερτιμολόγησης. Μας λέτε ότι φοβά-

στε, εάν βάλετε πλαφόν στην τιμή, ότι θα πάνε όλοι στο πλαφόν. Όμως, κύριε Υπουργέ, εδώ πέρα έχουμε καταγγελίες για κίνδυνο υπερτιμολόγησης και εάν δεν ρυθμιστεί από την πολιτεία, θα ανέβουν όλοι σε ένα άλλο πλαφόν που θα ορίσει αγορά και θα είναι πάρα πολύ υψηλό. Ακούμε για 40 λεπτά την κιλοβατώρα, ακούμε για χρονοχρεώσεις, πράγματα που θα είναι αδύνατο για τον πολίτη να τα ελέγξει. Σας καλούμε να βάλετε αυτό το πλαφόν, να είναι ένα μετρημένο πλαφόν και μην ανησυχείτε, είμαι σίγουρος ότι εάν το θέσετε με κοινωνικά κριτήρια, τότε θα είναι ένα πλαφόν, το οποίο θα είναι πολύ χαμηλότερο απ' αυτό της αγοράς.

Για την πράσινη ενέργεια στους χώρους φόρτισης σας έχω μιλήσει ήδη. Όμως, να γίνει και στα σπίτια, κύριε Υπουργέ. Είναι δυνατόν η Ελλάδα να είναι από τις ελάχιστες χώρες πλέον που δεν έχει δέσμευση για εγκατάσταση φωτοβολταϊκών στις νέες κατοικίες, στα νεόδομητα κτήρια;

Επίσης, ξεκινάμε όλη αυτήν τη διαδικασία με τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, χωρίς καν να έχουμε ξεκινήσει να συζητάμε το θέμα

της ανακύκλωσης μπαταριών λιθίου, που είναι σημαντικό με βάση τα δεδομένα που έχουμε για την κακή διαχείριση που έχει γίνει διαχρονικά στις μπαταρίες των συμβατικών αυτοκινήτων.

Δεν έχετε δώσει ενδείξεις ότι θέλετε να βελτιώσετε τα κενά αυτού του νομοσχεδίου. Εμείς επιφυλασσόμαστε γι' αυτό το νομοσχέδιο, που το θεωρούμε θετικό, αλλά παράταιρο με τη συνολικά επιδεικτική αντιπεριβαλλοντική πολιτική σας.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Αρσένη.

Όπως προανήγγειλα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα πως ο Πρωθυπουργός κ. Κυριάκος Μητσοτάκης υπέβαλε πρόταση προς τον Πρόεδρο της Βουλής για σύσταση Διακομματικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής, που θα έχει ως στόχο την επεξεργασία προτάσεων για την ανάπτυξη της Θράκης.

(Η προαναφερθείσα πρόταση έχει ως εξής:

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Ο ΠΡΩΘΥΠΟΥΡΓΟΣ

Κύριο
Κωνσταντίνο Τασούλα,
Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων

Αθήνα, 10 Ιουλίου 2020

Α.Π.:5971

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 2322

Ημερομ. 13/07/2020

Αξιότιμε κύριε Πρόεδρε,

Αναταποκρινόμενος στο αίτημα των πολιτικών και κοινωνικών φορέων της Θράκης, επιθυμώ να σας καταθέσω την πρόταση για σύσταση Διακομματικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής με στόχο την επεξεργασία προτάσεων για την ανάπτυξη της Θράκης.

Στόχος είναι η Επιτροπή, εν όψει των αποφάσεων των νέων χρηματοδοτικών εργαλείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να έχει ολοκληρώσει το έργο της εντός έξι μηνών.

Προτείνω για Πρόεδρο της Επιτροπής την Βουλευτή Χανίων, κα Ντόρα Μπακογιάννη.

Με εκτίμηση,

Κυριάκος Μητσοτάκης

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Η Διάσκεψη των Προέδρων, με την από 16 Ιουλίου 2020 ομόφωνη απόφασή της, εισηγείται στην Ολομέλεια της Βουλής την χωρίς συζήτηση αποδοχή της πρότασης, μη αποκλεισμένου του δικαιώματος των εκπροσώπων των Κοινοβουλευτικών Ομάδων να λάβουν τον λόγο για δύο λεπτά της ώρας ο καθένας, σύμφωνα με το άρθρο 44 του Κανονισμού.

Υπάρχει κάποιος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος που θέλει τον λόγο;

Ωραία, θα δώσω τον λόγο -γιατί είδα τα χέρια να σηκώνονται- κατά τη σειρά των Κοινοβουλευτικών Ομάδων. Θα πάρετε τον λόγο από τη θέση του ο καθένας.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Κύριε Πρόεδρε...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Στο τέλος, κυρία Μπακογιάννη. Θέλετε να μιλήσετε τώρα;

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Τώρα δεν μου δώσατε τον λόγο;

ΣΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος θέλει τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Η κ. Μπακογιάννη θα πάρει πρώτη τον λόγο και στη συνέχεια οι υπόλοιποι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι κατά τη σειρά των κομμάτων.

Κυρία Μπακογιάννη, έχετε τον λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα με την ψήφιση από την ελληνική Βουλή συστήνεται ομόφωνα Διακομματική Κοινοβουλευτική Επιτροπή για την ανάπτυξη της Θράκης, μια επιλογή αυξημένης σημασίας και επίκαιρου χαρακτήρα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όλοι γνωρίζουμε την ευαισθησία αυτής της συγκεκριμένης περιφέρειας, αλλά και το μέγεθος των προκλήσεων που αντιμετωπίζει. Η Θράκη δυστυχώς σήμερα, παρά τα πολλά οικονομικά προγράμματα τα οποία η χώρα μας είχε, βρίσκεται στην 250^η θέση περιφερειακής ανταγωνιστικότητας μεταξύ των διακοσίων ογδόντα έξι περιφερειών σε όλη την Ευρώπη, αντιμετωπίζει σημαντικές δομικές προκλήσεις, όπως ελλείψεις υποδομής, υψηλό ενεργειακό κόστος, δημογραφική ανισορροπία, σημαντική ύπαρξη μειονοτικού πληθυσμού, αλλά και ψηφιακή υστέρηση συγκριτικά με τα άλλα μέρη της Ελλάδος. Στόχος αυτής της επιτροπής για τους επόμενους έξι μήνες είναι να προτείνει πολιτικές για τη Θράκη ως ένα από τα ακριτικά σημεία της χώρας μας με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι μια μεγάλη ευκαιρία -μετά από την επιτυχή διαπραγμάτευση χθες και έχοντας η χώρα μας για την επόμενη επταετία περίπου 70 δισεκατομμύρια, τα οποία καλούμαστε να διαχειριστούμε- να καταρτίσουμε ένα αναπτυξιακό πρόγραμμα για τη Θράκη το οποίο θα της επιτρέψει οριστικά να γυρίσει σελίδα. Είναι μια ευκαιρία την οποία δεν πρέπει να τη χάσουμε. Να δουλέψουμε όλοι μαζί, γιατί ο στόχος μας είναι κοινός, να προσφέρουμε εκείνα τα αναπτυξιακά εργαλεία, να πάρουμε εκείνα τα θεσμικά μέτρα τα οποία είναι απαραίτητα και που θα έχουν σημαντικό οικονομικό αποτέλεσμα. Αλλά ο στόχος μας είναι διττός: Πρέπει να κρατήσουμε τους νέους μας στη Θράκη. Πρέπει να φέρουμε πολίτες να επενδύσουν στη Θράκη. Πρέπει να εμπιστευθούμε τους Θρακίτες και πρέπει αυτό να το κάνουμε από κοινού, διότι δεν νομίζω ότι υπάρχει κάποιος στη Βουλή των Ελλήνων σήμερα ο οποίος να διαφωνεί με αυτόν τον μεγάλο στόχο.

Έχουμε έξι μήνες καιρό, έξι μήνες να δουλέψουμε, να προτείνουμε, να συμφωνήσουμε και από εκεί και πέρα να στηρίξουμε με όλες μας τις δυνάμεις τη Θράκη, μια Θράκη η οποία το χρειάζεται σήμερα ενδεχομένως περισσότερο παρά ποτέ. Είναι πολύ ζωντανά στη μνήμη μας τα πρόσφατα επεισόδια στον Έβρο. Είναι επίσης πολύ ζωντανές στη μνήμη μας οι ανάγκες των φορέων οι οποίες έχουν οδηγήσει και τον πρωθυπουργό στο να πάρει αυτήν την απόφαση.

Το πρώτο βήμα θα γίνει στην Κομοτηνή, όπου το Συμβούλιο της Ευρώπης θα έρθει πάλι χάρη στις προσπάθειες όλων των συναδέλφων που μετέχουν στην επιτροπή, για να μπορέσει να συζητήσει και νομικά θέματα τα οποία απασχολούν την περιοχή. Είναι η πρώτη φορά που η Κομοτηνή θα υποδεχθεί μια τέτοια διεθνή διάσκεψη. Θέλω να ελπίζω και βασίζομαι στη συνεργασία όλων, έτσι ώστε σε έξι μήνες το ομόφωνο πόρισμα της επιτροπής

να είναι ο οδηγός για τη διαχείριση των αναπτυξιακών κονδυλίων τα επόμενα επτά χρόνια στη Θράκη.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστούμε την κυρία Μπακογιάννη.

Θα δώσω τώρα τον λόγο κατά τη σειρά των Κοινοβουλευτικών Ομάδων.

Τον λόγο έχει για δύο λεπτά η κ. Ράππη ως Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας.

ΖΩΗ ΡΑΠΠΗ: Κύριε Πρόεδρε, αγαπητοί συνάδελφοι, είναι ιδιαίτερη η χαρά μου να έχω σήμερα τον λόγο ανταποκρινόμενη σε μια τόσο σημαντική και ιδιαίτερη περίπτωση. Σύμφωνα με το αίτημα των κοινωνικών, οικονομικών και πολιτικών φορέων της Θράκης, ο Πρωθυπουργός ζήτησε από τον Πρόεδρο της Βουλής τη σύσταση αυτής της Διακομματικής Επιτροπής της Βουλής για την ανάπτυξη της Θράκης.

Η σύσταση αυτής της διακομματικής επιτροπής δεν είναι μια διαδικασία που μπορεί να θεωρηθεί ήσσονος σημασίας. Δεν πρόκειται για μια πρωτοβουλία του Πρωθυπουργού άνευ ουσίας, κάτι που έχει στόχο απλώς να δείξει στους πολίτες, στους ακριτες μας, ότι γίνεται για την περιφέρειά τους και για μικροκομματικούς λόγους, γιατί αυτού του είδους οι παλαιοκομματικές λογικές, που έχουν στο επίκεντρο ακριβώς τον εντυπωσιασμό, ανήκουν στο παρελθόν. Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας έχει αποδείξει ότι ξέρει να επικεντρώνεται στα σημαντικά. Ξέρει να γνωρίζει και να θέτει προτεραιότητες και είναι αποφασισμένη να προχωρά από τα λόγια στην υλοποίηση των πολιτικών της με έργα.

Στην υπόθεση της Θράκης, το μεγάλο εθνικό στοίχημα για την ανάπτυξη της περιοχής και τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των ακριτών μας, μαζί με τη Νέα Δημοκρατία είναι κρίσιμη η συμμετοχή όλων των κομμάτων με κοινοβουλευτική εκπροσώπηση. Αν ο πολιτικός κόσμος χρειάζεται τη συναίνεση μία φορά στα ζητήματα της καθημερινότητας, στα θέματα της Θράκης τη χρειάζεται όχι δέκα, αλλά εκατό φορές.

Ας μιλήσουμε ευθέως και ας μην κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας. Στη Θράκη τον Μάρτιο κρίθηκε η εθνική μας επιβίωση. Αυτό δεν το επιδιώξαμε εμείς, αλλά η Τουρκία. Εκείνη αποφάσισε να δοκιμάσει τα όρια, τις αντοχές, τις ανοχές μας, τους θεσμούς και τους μηχανισμούς του κράτους, στέλνοντας χιλιάδες ανθρώπους που πολιορκούσαν τα σύνορά μας. Ναι, στη Θράκη κρίθηκε και κρίνεται η εθνική επιβίωση, όπως κρίθηκε και κρίνεται καθημερινά στην ακτογραμμή του Αιγαίου, στην Κύπρο, σε ολόκληρη την επικράτεια, όπου υπάρχει Ελληνισμός.

Η Διακομματική Επιτροπή για τη Θράκη είναι ένα μήνυμα ελπίδας προς τους πολίτες και ένα κάλεσμα για εθνική συστράτευση στα μείζονα, στα καίρια ζητήματα, που απαιτούν συλλογική σκέψη και ομόνοια. Στη Θράκη μπορούμε να αποδείξουμε ότι δεν υπάρχει ζήτημα που μπορεί να διαιωνίζεται, αν εμείς οι Έλληνες αποφασίσουμε να το λύσουμε ενωμένοι. Γι' αυτό και χαιρετίζω με θέρμη την πρωτοβουλία αυτή του Πρωθυπουργού και είμαι βεβαία ότι με μια πολύπλευρα πεπειραμένη πολιτική στο τιμόνι της, όπως η κ. Ντόρα Μπακογιάννη, η οποία χάρει της εκτίμησης όλων των πτερύγων του ελληνικού Κοινοβουλίου, αλλά και με τους αξιόλογους εκπροσώπους των πολιτικών κομμάτων που θα την απαρτίζουν, η επιτροπή θα παραγάγει σπουδαίο έργο τους αμέσως επόμενους έξι μήνες και θα συμβάλει σε ένα καλύτερο αύριο για τον θρακικό λαό αλλά και για τη χώρα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστούμε.

Να δώσω τον λόγο για δύο λεπτά στον κ. Σκράτη Φάμελλο ως Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ.

ΣΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, είναι γνωστό από τη Διάσκεψη των Προέδρων ότι ο ΣΥΡΙΖΑ συμφώνησε με αρκετές επιφυλάξεις για το ζήτημα αυτής της επιτροπής. Κι αυτό γιατί εκτιμούμε ότι το ενδιαφέρον της Κυβέρνησης για τη Θράκη είναι ψευδεπίγραφo και υποκριτικό. Γιατί δυστυχώς αυτά που είπε η κ. Μπακογιάννη πριν από λίγο «τα ψεύτικα τα λόγια τα μεγάλα»

για τη Θράκη τα έχουμε ξανακούσει από τη Νέα Δημοκρατία. Γιατί μια επιτροπή αντίστοιχη έγινε το '92 και το αποτέλεσμα στη Θράκη μπορούν να το δούμε όλοι μας: κουφάρια βιομηχανικών επιχειρήσεων, μετανάστευση, υψηλή ανεργία και δυστυχώς υποτίμηση της ανάγκης της χώρας μας να ασκεί πατριωτική πολιτική.

Το αίτημα του Πρωθυπουργού αναφέρεται στην αξιοποίηση των ευρωπαϊκών κονδυλίων της αναπτυξιακής ευκαιρίας. Ρωτήσαμε: Για ποιον λόγο τότε δεν ασκείται αυτό το δικαίωμα στο επίπεδο της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης, που είναι και ο προγραμματικός φορέας υλοποίησης των έργων; Το αρνηθήκατε. Για ποιον λόγο; Μήπως δεν θέλετε πράγματι να συζητήσουμε για την ανάπτυξη και τα ευρωπαϊκά κονδύλια; Σας προτείνουμε να συζητηθεί στην Επιτροπή Περιφερειών της Βουλής. Και αυτό το αρνηθήκατε. Σας ζητήσαμε να επεκταθεί η συζήτηση για το ουσιαστικό ζήτημα της δημοκρατίας, για την ισότιμη συμμετοχή όλων των πολιτών της Θράκης στην ανάπτυξη, στην πρόοδο, χωρίς αποκλεισμούς, χωρίς χειραγώγηση, με πραγματική ισότητα. Το αρνηθήκατε.

Εμείς, κύριε Πρόεδρε, αυτοί είναι οι όροι που βάζουμε για να συμμετέχουμε στην επιτροπή και τα ζητήματα αυτά θα τα θέσουμε και όταν αρχίσει να συζητά η επιτροπή, για να επεκταθεί στα πραγματικά ζητήματα της ανάπτυξης και της δημοκρατίας στην περιοχή. Διότι ξέρουμε πάρα πολύ καλά ότι η Θράκη αναπτύσσεται, όταν αναπτύσσεται η Ελλάδα, όταν ενισχύεται ο γεωπολιτικός ρόλος της χώρας μας, όπως έγινε και στα Βαλκάνια και στη Νοτιοανατολική Μεσόγειο κατά την περίοδο της διακυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ, όταν η Θράκη έγινε διαμετακομιστικός κόμβος, όταν έγινε ενεργειακός κόμβος, όταν είχε αναπτυξιακή πολιτική για το λιμάνι, όταν σταματήσαμε το σχέδιο για την επένδυση -τάχατες- του χρυσού, όταν δώσαμε δικαίωμα στις τοπικές κοινωνίες να συμμετέχουν στη διοίκηση των προστατευόμενων περιοχών, από τη Ροδόπη μέχρι το Δέλτα, από τη Δαδιά μέχρι τον Νέστο και μέχρι τη Σαμοθράκη, όλα αυτά που καταργήσατε εσείς με τον περιβαλλοντοκτόνο νόμο του κ. Χατζηδάκη που υποστήριξε εδώ ο κ. Μητσοτάκης.

Και τώρα, ενώ πετύχαμε τη μείωση της ανεργίας κατά 10%, έρχεστε εδώ πάλι με κροκοδείλια δάκρυα για τη Θράκη που εσείς χρεοκοπήσατε, μέσα στη χρεοκοπία της πατρίδας μας, να πείτε να κάνουμε πάλι κάτι. Συγχωροχάρτι δεν θα σας δώσουμε.

Εμείς θα συμμετέχουμε στην επιτροπή, γιατί έχουμε προτάσεις. Όμως, θα σας πούμε κάτι. Η συζήτηση αυτή, κύριε Πρόεδρε, πρέπει να γίνει στην κοινωνία, με τους πολίτες, με τους παραγωγικούς φορείς, όπως κάναμε εμείς στο αναπτυξιακό συνέδριο της Κομοτηνής.

Γιατί εκεί σχεδιάζεται η ανάπτυξη, με τους βιοτέχνες, τους βιομήχανους, τους παραγωγούς, τους αγρότες, τους επιστήμονες και όχι σε κλειστές επιτροπές, για να κάνετε φειδότες, όπως αυτά τα ψεύτικα λόγια για το Ταμείο Ανάκαμψης, τα οποία είπατε πριν από λίγο.

Πραγματικά, όταν δείξετε ενδιαφέρον για τη Θράκη, θα σταματήσετε να ανατινάζετε τον τουρισμό, όπως κάνατε πρόσφατα με τη λανθασμένη ανακοίνωση του κ. Πέτσα, που καταδίκασε και τη Ροδόπη και τον Έβρο σε τραγική υποτίμηση του τουριστικού προϊόντος. Το πετύχατε εσείς τον προηγούμενο μήνα αυτό. Είναι δικιά σας ευθύνη, γιατί η Θράκη πηγαίνει ακόμα ένα σκαλοπάτι πίσω. Γιατί αυτή τη βδομάδα ανακοινώσατε και την ιδιωτικοποίηση του λιμανιού στην Αλεξανδρούπολη. Έτσι θα πετύχετε την ανάπτυξη της Θράκης; Πουλώντας το λιμάνι σε έναν μονοπωλιακό όμιλο, για να διαχειρίζεται ένα εθνικής, πατριωτικής σημασίας λιμάνι ένας ιδιώτης;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Αυτό είναι το σχέδιό σας για τη Θράκη.

Εμείς, βέβαια, κύριε Πρόεδρε, θα είμαστε εκεί, γιατί εμείς έχουμε άποψη για την παραγωγική ανασυγκρότηση. Εσείς δεν έχετε σχέδιο ανάπτυξης, γιατί φροντίσατε να το καταργήσετε και αυτό, το σχέδιο της παραγωγικής ανασυγκρότησης.

Και παρακαλώ πολύ, δεν θέλουμε άλλα χάρδια συμπάθειας, όπως αυτά που κάνατε με την κ. φον ντερ Λάιεν, που πήγε στον

Έβρο, αλλά μία κύρωση εις βάρος της Τουρκίας δεν τολμήσατε να διεκδικήσετε. Δεν ψελλίσατε μία κουβέντα για κυρώσεις...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κύριε Φάμελλε, μπορείτε να σεβαστείτε τις διαδικασίες;

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: ...για την πραγματική υποστήριξη της Θράκης. Αυτή είναι η πραγματική...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κλείσατε, κλείσατε.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, η Θράκη δεν έχει ανάγκη από συμπάθεια. Έχει ανάγκη από πραγματική πατριωτική πολιτική. Είναι κάτι που η Δεξιά δεν το έκανε ποτέ. Την πρόοδο, όμως, θα τη διεκδικήσουμε μαζί. Θα καταθέσουμε προτάσεις και θα μετρηθούμε στις προτάσεις πραγματικής ανάπτυξης, πραγματικής εργασίας και πραγματικής δημοκρατίας. Εκεί θα μετρηθούμε, δημόσια στην κοινωνία.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Έχετε μιλήσει παραπάνω από τέσσερα λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΑΡΚΑΣ: Να μη μιλάμε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Εδώ υπάρχουν διαδικασίες, Κανονισμός και τα πάντα. Αν διαμαρτύρεστε, πέστε το ευθέως. Ο καθένας δεν μπορεί να μιλάει εδώ όσο θέλει. Υπάρχουν διαδικασίες. Τι κάνετε τώρα;

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ: Οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Το είπα, το προείπα ότι στη Διάσκεψη των Προέδρων ελήφθη ομόφωνη απόφαση να μιλήσουν οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι για δύο λεπτά. Αυτά τα σεβόμαστε.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ: Για δύο λεπτά οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι. Ποιο κόμμα εκπροσώπησε η κ. Μπακογιάννη;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Αφήστε. Η κ. Μπακογιάννη είναι Πρόεδρος.

Κύριε Γκόκα, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Είναι γνωστό και με επιστολή του Γραμματέα της Κοινοβουλευτικής μας Ομάδας του κ. Κεγκερόγλου και από δημόσιες δηλώσεις της Προέδρου μας, της κ. Γεννηματά, ότι συμφωνούμε επί της αρχής για τη σύσταση αυτής της Διακομματικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής για την ανάπτυξη της Θράκης, με τη διαφορά -και είναι πρότασή μας- ότι αυτή θα πρέπει να αφορά όχι μόνο στη Θράκη, αλλά στο σύνολο της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης. Διότι η περιφέρεια είναι ενιαία και πρέπει να εξυπηρετείται ο σκοπός της διαφύλαξης της αυτοδιοικητικής και αναπτυξιακής ενότητας της ευρύτερης περιοχής.

Επίσης, θέλουμε μια επιτροπή που θα ασχοληθεί με την ουσία των προβλημάτων αυτής της περιφέρειας και των αναπτυξιακών ζητημάτων που πρέπει να επιλυθούν και να δώσουν μια άλλη προοπτική στον γεωγραφικό αυτό χώρο της πατρίδας μας. Αυτά θα πρέπει να είναι τα βασικά χαρακτηριστικά αυτής της επιτροπής και το πλαίσιο στο οποίο θα μπορούσαμε να εργαστούμε για ουσιαστικά αποτελέσματα.

Είναι μια ακριτική περιοχή με πολλά και ιδιαίτερα προβλήματα, που δέχεται επιπλέον τις γνωστές εξωτερικές πιέσεις, τελευταία με τα κύματα μεταναστών και προσφύγων στα σύνορά της. Επιπλέον, έχει πληγεί πρόσφατα, περισσότερο από άλλες περιοχές, από τις συνέπειες της πανδημίας, που ταλαιπωρεί ιδιαίτερα πολλά τμήματα αυτής της περιφέρειας ακόμη.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω ότι πάντα ήταν στις θέσεις μας και στις προτεραιότητές μας ένα ειδικό αναπτυξιακό σχέδιο για την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, το οποίο είναι ευκαιρία να διαμορφωθεί μέσα από τις εργασίες της επιτροπής, μέσα από διάλογο, προτάσεις αλλά και σε συνεργασία με τους φορείς της περιφέρειας αυτής, τους αυτοδιοικητικούς, αναπτυξιακούς, επαγγελματικούς και παραγωγικούς φορείς.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Και εμείς ευχαριστούμε.

Να δώσω τον λόγο στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Ελληνικής Λύσης κ. Κωνσταντίνο Χήττα, για δύο λεπτά.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ, αν και δεν ξεκίνησα καλά. Είναι ένα προμήνυμα του τι θα ακολουθήσει στην επιτροπή, οι αντιδράσεις κυρίως που ήρθαν από την Αντιπολίτευση. Διότι η ουσία εδώ, κύριε Πρόεδρε, είναι να συνεννοηθούμε για τους ανθρώπους αυτούς, ώστε να έχουν ένα καλύτερο αύριο.

Και επειδή έτυχε τώρα στα σπάργαλα αυτής της επιτροπής κλιμάκιο της Ελληνικής Λύσης να βρίσκεται τις προηγούμενες ημέρες για διήμερη επίσκεψη σε Κομοτηνή, Θράκη και Έβρο, είχαμε την ευκαιρία από πρώτο χέρι να καταγράψουμε εκ νέου τα πολύ σημαντικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι συμπατριώτες μας εκεί πάνω και έχουμε τη δυνατότητα να τα μεταφέρουμε πλέον στο ελληνικό Κοινοβούλιο.

Δεν θα μπω σε άλλα θέματα. Θα μείνω στο οικονομικό, όπως το έθεσε η Πρόεδρος της επιτροπής και οι περισσότεροι συνομιλητές. Πρέπει να πάρουμε ειδικά μέτρα για τους ανθρώπους αυτούς. Να μειώσουμε τους φόρους, για παράδειγμα, στις επιχειρήσεις στη Θράκη. Αυτό είναι που μας είπαν να σας μεταφέρουμε, γιατί οι άνθρωποι εκεί επάνω ζουν παρατημένοι και εγκαταλελειμμένοι. Είναι ένα πολύ σοβαρό μήνυμα, το οποίο πρέπει να μεταφερθεί εδώ και να το λάβουμε σοβαρά υπ' όψιν.

Είναι εγκαταλελειμμένοι. Δεν μπορεί, για παράδειγμα, ο Εβρίτης να αντιμετωπίζει τεράστια προβλήματα και με τη λαθρομετανάστευση και να μην έχει μια ειδική φορολογία, να μην έχει έξτρα κίνητρα στο επιχειρείν. Πρέπει να δούμε πολύ σοβαρά τι έγινε με την τράπεζα Ziraat, κύριοι συνάδελφοι, επάνω, η οποία δίνει δάνεια, εκβιάζει. Δίνει δάνεια σε Έλληνες, δίνει δάνεια σε μουσουλμάνους και έχει δημιουργήσει ένα μικρό κράτος εν κράτει εκεί πάνω.

Πρέπει να κάνουμε κάτι με τον δρόμο, να δώσουμε μία διέξοδο στους ανθρώπους της Ροδόπης και του Έβρου, για να πηγαίνουν στη Βουλγαρία. Να υπάρχει ένας δρόμος μεγάλος, να ανοίξουμε τον ορίζοντα, να υπάρχει μία διέξοδος, για να μην ταλαιπωρούνται οι άνθρωποι, να υπάρχει αυτή η εξωστρέφεια που λέμε για τους πολίτες εκεί πάνω.

Δεν θα μπω σε επιμέρους θέματα. Επειδή το ανέφερε η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, όμως -έκανε λόγο για εθνική επιβίωση της Ελλάδος-, αλίμονο αν η εθνική επιβίωση της πατρίδος μας κρίνεται από μια χούφτα ατάκτων πάνω στον Έβρο. Η Ελλάδα έκανε αυτό που έπρεπε. Έκανε το αυτονόητο η Ελληνική Αστυνομία και η Εθνοφυλακή. Όσο να μη σας αρέσει, οι εθνοφύλακες ήταν αυτοί που μαζί με την Ελληνική Αστυνομία απώθησαν τους ατάκτους και έτσι κλείσαμε τα σύνορα, κάτι για το οποίο φωνάζουμε εδώ και πάρα πολύ καιρό. Να προφυλάσσουμε τα σύνορά μας με τιμμεντικό τοίχο, με συρματοπλέγματα, με χαμηλής τάσης κ.λπ., όλα αυτά για τα οποία φωνάζει η Ελληνική Λύση.

Ακούσαμε φοβερά πράγματα στο ξεκίνημα της κουβέντας σήμερα, κύριε Πρόεδρε. Τελιώνω με αυτό. Ακούσαμε ότι μειώσαν την ανεργία στη Θράκη, στην Κομοτηνή και στον Έβρο 10%. Πάνω ο κόσμος πενιάρει, δεν ξέρω αν το έχετε καταλάβει. Μη λέμε πράγματα τα οποία δεν ισχύουν. Επίσης, για το σχέδιο πόλης του λιμανιού της Αλεξανδρούπολης, εγώ σαν τώρα θυμάμαι τη φωτογραφία του κ. Πάιατ. Επί ΣΥΡΙΖΑ ήταν, δεν ήταν επί κυβερνήσεως της Ελληνικής Λύσης. Εμείς, ακόμη τουλάχιστον, δεν έχουμε κυβερνήσει.

Και για ποιον τουρισμό μιλάμε, κύριοι συνάδελφοι; Για πηγαίνετε επάνω να δείτε τι γίνεται. Ποιον τουρισμό; Για πηγαίνετε στη Σαμοθράκη. Μόνο φίδα έχει. Δεν έχει τίποτα. Ούτε πλοίο να πάει και να έρθει δεν είχε. Για ποιον τουρισμό μιλάμε; Για ποια στήριξη του τουρισμού μιλάμε;

Και επειδή αναφέρθηκε και είναι πολύ σημαντικό -και κλείνω με αυτό, κύριε Πρόεδρε-, να πω το εξής: Επειδή επιτροπές έγιναν και στο παρελθόν και πολλά λεφτά πετάχτηκαν στα σκουπίδια και πολλά λαμόγια έκαναν πάρτι, δεν έφτασαν ούτε μέχρι έξω από τη Θράκη τα χρήματα. Αυτή τη φορά τα χρήματα να πιάσουν τόπο και το SOS που εκπέμπουν οι πολίτες, οι συμπατριώτες μας εκεί πάνω, επιτέλους να πιάσει τόπο και να ασχοληθούμε επί της ουσίας και όχι να αναλωθούμε σε μια κόντρα εσωκομματική και μικροπολιτική και χάσουμε πάλι το νόημα.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Τον λόγο έχει για δύο λεπτά η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του ΜέΡΑ25 κ. Μπακαδήμα.

ΦΩΤΕΙΝΗ ΜΠΑΚΑΔΗΜΑ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θεωρούμε πως μια τέτοια επιτροπή θα έπρεπε όχι μόνο να περιλαμβάνει ολόκληρη την Περιφέρεια της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, αλλά να κάνουμε μια τέτοια συζήτηση για όλες τις περιφέρειες της χώρας μας.

Υπάρχουν αρκετές φτωχές περιφέρειες της χώρας, όπως η Ήπειρος, η Θεσσαλία, πολλές, δυστυχώς, που αντιμετωπίζουν κάθε ημέρα και ταλανίζονται από τις σοβαρότατες οικονομικές επιπτώσεις του κορωνοϊού και όχι μόνο. Πλήγμα έχει δεχθεί ο τουρισμός, το λιανεμπόριο, ο αγροτικός και κτηνοτροφικός τομέας, πάρα πολλές εκφάνσεις της οικονομικής ζωής αλλά και της καθημερινότητας όλων μας.

Δυστυχώς, υπάρχουν συμπολίτες μας από τη Θράκη μέχρι τη Ρόδο, σε κάθε γωνιά της Ελλάδας, που κάθε ημέρα αγωνιούν για την επιβίωσή τους και πρέπει να νιώσουν ότι η πολιτεία, ότι οι εκλεγμένοι εκπρόσωποί τους στέκονται δίπλα τους ουσιαστικά και όχι μόνο να τους χτυπήσουν την πλάτη όταν θέλουν να τους πάρουν κοντά τους προεκλογικά.

Στη συγκεκριμένη Διακομματική Επιτροπή θα συμμετέχουμε αφ' ενός για να παρακολουθήσουμε όλη τη συζήτηση που θα γίνει και αφ' ετέρου για να καταθέσουμε τις δικές μας προτάσεις, ελπίζοντας πως θα γίνει μια πραγματική, ουσιαστική συζήτηση στο πλαίσιο των εργασιών της επιτροπής και πως τελικά θα παρχθεί πραγματικό έργο προς όφελος των συμπολιτών μας και όλης της κοινωνίας.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ευχαριστούμε κι εμείς την κ. Μπακαδήμα.

Η κ. Μπακογιάννη έχει ζητήσει τον λόγο για προσωπικό θέμα. Ορίστε, κυρία συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Λυπάμαι πάρα πολύ για τον τόνο τον οποίο είχε ο κ. Φάμελλος κατά τη διάρκεια της τοποθέτησής του. Δεν θα αναφερθώ στο ότι και στα μικρά παιδιά μαθαίνουν πού κουνάνε το δάχτυλο και πώς, αλλά, εν πάση περιπτώσει, θέλω να πω ότι αυτή η επιτροπή έχει έναν στόχο και δεν έχει σαν στόχο να αναμετρηθούμε. Έχει σαν στόχο να συνεργαστούμε. Εάν, λοιπόν, δέχθηκε το κόμμα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης να συμμετέχει σ' αυτή την επιτροπή, ξεκινά από τη βασική αρχή ότι ο στόχος μας είναι η συνεργασία, οι προτάσεις, οι πολιτικές στις οποίες ελπίζω ότι θα μπορέσουμε να συμφωνήσουμε, για να μπορέσουμε να προωθήσουμε τον κοινό μας στόχο.

Άρα αυτή η επιτροπή δεν συγκροτείται ούτε για να βγάζουμε δεκάρικα ούτε για να προσπαθήσουμε να κερδίσουμε εντυπώσεις ούτε για να χαρακτηρίσουμε αντιπάλους. Ο στόχος είναι οι εκπρόσωποι της Βουλής των Ελλήνων από κοινού να επεξεργαστούν πολιτικές οι οποίες θα μπορέσουν να γυρίσουν τη σελίδα στη Θράκη. Αυτός είναι ο στόχος και αυτόν απεδέχθησαν τα κόμματα σας. Τουλάχιστον σε ό,τι μας αφορά το κόμμα της Πλειοψηφίας με αυτή τη λογική θα κινηθεί, ελπίζοντας στη συνεργασία και των υπολοίπων.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κλείνουμε με τον εκπρόσωπο της Κυβέρνησης, τον κ. Χατζηδάκη.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Τι θέλετε, κύριε Φάμελλε;

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Υπάρχει προσωπικό θέμα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Δεν υπάρχει δευτερολογία. Η κ. Μπακογιάννη διευκρίνισε κάτι που θεώρησε προσωπικό. Έχετε προσωπικό θέμα;

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Ναι.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Ποιο είναι το προσωπικό θέμα; Ορίστε, έχετε τον λόγο για ένα λεπτό.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, η κ. Μπακογιάννη

αναφέρθηκε στο όνομά μου, στο πρόσωπό μου. Βέβαια, δεν τεκμηρίωσε τον προσωπικό λόγο της δικής της τοποθέτησης. Ήταν καθαρά πολιτικός. Το δέχομαι. Καθώς ήταν πολιτικός λόγος, λοιπόν, της λέω το εξής: Εμείς δηλώσαμε, κυρία Μπακογιάννη, ότι με πολιτικούς όρους θα συμμετέχουμε στην επιτροπή, θα καταθέσουμε προτάσεις και θα αναμετρηθούμε σ' αυτές.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Πάλι θα αναμετρηθούμε;

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Όμως, κυρία Μπακογιάννη, δεν αναγνωρίζουμε στη Νέα Δημοκρατία το δικαίωμα να παρεμβαίνει στον καθορισμό της δικής μας, αυτόνομης, δημοκρατικής πολιτικής άποψης. Η Αριστερά και ο ΣΥΡΙΖΑ δεν θα παίρνουν μαθήματα από εσάς για το τι άποψη θα έχουν στο Κοινοβούλιο. Έχουν την άποψη του λαού, την άποψη της κοινωνίας και την άποψη της προόδου, όσο κι αν σας στενοχωρεί αυτό.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ: Γι' αυτό ο λαός σας κατέταξε εκεί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Κλείνουμε με τον εκπρόσωπο της Κυβέρνησης, τον Υπουργό κ. Χατζηδάκη.

Θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να διευκρινίσω ότι σήμερα δεν συζητάμε πολιτικές. Συζητάμε για τη συγκρότηση της επιτροπής, αν μετέχουμε ή δεν μετέχουμε. Εγώ κατάλαβα ότι όλα τα κόμματα θα συμμετέχουν και θα είναι στην επιτροπή.

Ορίστε, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το μήνυμα της πρωτοβουλίας του Πρωθυπουργού για σύσταση Διακομματικής Επιτροπής για την ανάπτυξη της Θράκης νομίζω ότι είναι ξεκάθαρο. Είναι ένα μήνυμα ενότητας των Ελλήνων και φροντίδας για μια περιοχή, για μια περιφέρεια της χώρας μας που αξίζει της προσοχής μας.

Η Κυβέρνηση και ο Πρωθυπουργός προσωπικά δεν κομπάζουν γι' αυτή την πρωτοβουλία. Θεωρούμε ότι κάνουμε το αυτονόητο. Είναι συνειδησιακό και πατριωτικό χρέος αυτό που κάνουμε, τίποτε λιγότερο, τίποτε περισσότερο και παρακαλώ όλους να το αντιμετωπίσουμε ως τέτοιο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Δεύτερον: Το μήνυμα της Βουλής των Ελλήνων που ομόφωνα -και από τη σημερινή συζήτηση θέλω να κρατήσω την ομοφωνία- αποφασίζει να κάνει αυτή τη Διακομματική Επιτροπή είναι πως η Βουλή θέτει σε προτεραιότητα τα προβλήματα των Ελλήνων πολιτών της Θράκης, χριστιανών και μουσουλμάνων, διότι η Ελλάδα είναι ένα ευρωπαϊκό κράτος δικαίου και πορεύεται με την αποφασιστικότητα που πρέπει απέναντι στην Τουρκία και όταν η γείτωνα χώρα προκαλεί στη Θράκη, αλλά ταυτόχρονα και με το σύγχρονο ευρωπαϊκό πνεύμα, όταν μιλάμε για ανθρώπινα δικαιώματα και για ανάπτυξη αυτής της περιοχής.

Τρίτον: Δεν θέλω να σταθώ ιδιαίτερα στις ενστάσεις και τις εντάσεις που προκλήθηκαν από την πλευρά ορισμένων κομμάτων της Αντιπολίτευσης. Θεωρώ τις ενστάσεις και τις εντάσεις αυτές έξω από το πνεύμα της πρωτοβουλίας και σίγουρα καλύτερες των περιστάσεων. Δεν περιμένουν οι Θρακιώτες από εμάς την εικόνα που είδαν προηγουμένως και τις τοποθετήσεις που έγιναν, ιδιαίτερα από την πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ, τοποθετήσεις που έφτασαν ακόμα και σε μία έμμεση ισοπέδωση παλιότερων πρωτοβουλιών, όπως ας πούμε της διακομματικής επιτροπής στις αρχές της δεκαετίας του '90 υπό την προεδρία της αείμνηστης Βιργινίας Τσουδερού που με πατριωτικό πνεύμα -γιατί την ήξερα προσωπικά και πρέπει να καταθέσω την προσωπική μου μαρτυρία- είχε ασχοληθεί με τα προβλήματα αυτής της περιοχής, όταν Πρωθυπουργός τότε ήταν ο Κωνσταντίνος Μητσάκης.

Τέταρτη και τελευταία παρατήρηση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι: Οι βραδυπορούντες ανάμεσά μας σε σχέση με το πνεύμα αυτής της πρωτοβουλίας και οι μεμψίμοιροι, στο τέλος θα απομονωθούν. Οι σημερινές εκτός τόπου και χρόνου εντάσεις και ενστάσεις θα ξεχαστούν. Αυτό που θα μείνει θα είναι η πρωτοβουλία του Πρωθυπουργού για τη Θράκη και η συμφωνία όλων των πτερύγων της Βουλής σ' αυτή την πατριωτική και αναπτυξιακή πρόταση του Πρωθυπουργού, που την αγκαλιάζουν όλοι οι Θρακιώτες και όλοι οι Έλληνες.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Αθανάσιος Μπούρας): Συνεπώς η πρόταση για συγκρότηση Διακομματικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής για την ανάπτυξη της Θράκης γίνεται ομόφωνα δεκτή από το Σώμα, χωρίς άλλη συζήτηση.

Για λόγους αποτελεσματικής λειτουργίας η επιτροπή θα αποτελείται από είκοσι πέντε μέλη κατ' αναλογία της κοινοβουλευτικής δύναμης των κομμάτων και θα υποβάλει τις προτάσεις της εντός εξαμήνου από τη συγκρότησή της.

Καλώ στο Βήμα τον Πρόεδρο της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Ελληνικής Λύσης κ. Κυριάκο Βελόπουλο και αμέσως μετά θα ακολουθήσει η διαδικασία άρσεων ασυλίας Βουλευτών.

Ορίστε, κύριε Πρόεδρε, έχετε τον λόγο για δεκαπέντε λεπτά.

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν θέλω να σχολιάσω καθόλου το θέμα της Θράκης. Θεωρώ ότι ήταν αναγκαίο καλό και έπρεπε να πραγματοποιηθεί αυτή η πρωτοβουλία του Πρωθυπουργού. Μπορεί να διαφωνούμε ή να συμφωνούμε σε πολλά. Να τα συζητήσουμε μήπως και βοηθήσουμε τη Θράκη μας, γιατί η Θράκη κινδυνεύει και για άλλους λόγους, όχι μόνο οικονομικούς.

Θα ήθελα να πάμε λίγο στο νομοσχέδιο της Κυβέρνησης. Θα ξεκινήσω από ένα ερώτημα, γιατί έχω μια άλλη αντίληψη για τη λογική, κύριε Υπουργέ. Ποιον βολεύει η ηλεκτροκίνηση; Είναι ένα ερώτημα. Βολεύει την Ελλάδα που παράγει ηλεκτρικά αυτοκίνητα; Όχι. Βολεύει την Ελλάδα που έχει παντού φορτιστές αυτοκινήτων; Όχι. Βολεύει την Ελλάδα που παράγει γενικά αυτοκίνητα; Όχι. Ποιους βολεύει; Την «AUDI», τη «VOLKSWAGEN», τη «VOLVO», δηλαδή ουσιαστικά τους φίλους σας τους Γερμανούς, γιατί συμπτωματικά πάντοτε πίσω από κάθε επιλογή της Κυβέρνησης το τελευταίο έτος κρύβεται η Γερμανία. Όποια πέτρα και να σηκώσεις, είναι η Γερμανία από κάτω. Πάντως δεν βολεύει την Ελλάδα αυτή την επιλογή, κύριε Υπουργέ.

Άρθρο 4: Κίνητρα για ελληνική παραγωγή σε δυτική Μακεδονία και Αρκαδία. Γιατί, κύριε Υπουργέ, ειδικά αυτές οι περιοχές; Θα σας πω τώρα εγώ το γιατί. Διότι ξεκινάτε να ξεριζώνετε τους λιγνίτες για να κερδίζει, όπως είπε ο Πρωθυπουργός της χώρας, πάλι η Γερμανία. Είπε χαμογελώντας ο Πρωθυπουργός: «Σταματάμε τους λιγνίτες κι έτσι κερδίζει η Γερμανία». Το είπε σε γερμανικό κανάλι, όχι σε ελληνικό κανάλι. Υπάρχει το βίντεο.

Συνδέετε, δηλαδή, την απολιγνιτοποίηση της χώρας με την ηλεκτροκίνηση, με την παραγωγή ηλεκτρικών αυτοκινήτων που δεν παράγει η Ελλάδα, κύριε Υπουργέ μου.

Ουσιαστικά η Κυβέρνηση έχει μια συμπλεγματική συμπεριφορά στις εντολές της Γερμανίας. Δεν χαλάει χατίρι στη Γερμανία. Ό,τι ζητήσει η Γερμανία, το υλοποιεί. Αυτή βέβαια η επιλογή για την Αρκαδία και τη δυτική Μακεδονία, κύριε Υπουργέ, μου θυμίζει εξυπνακισμό αισχίστου είδους. Κουτσαβακισμό μου θυμίζει, ένα σκεπτικό κουτσαβακισμού. Δηλαδή σταματά τους λιγνίτες, μπαίνουν σε ανεργία όλοι οι άνθρωποι στην περιοχή και τους κάνω και την ηλεκτροκίνηση των αυτοκινήτων. Ε, εντάξει!

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

Ακούστε τώρα, για να καταλάβετε επί του νομοσχεδίου τι λάθη κάνετε και δεν είναι δικό σας θέμα μόνο, όχι. Ας ξεκινήσουμε από μια επιλογή της ηλεκτροκίνησης. Έχω μπροστά μου το πρώτο ηλεκτρικό αυτοκίνητο το οποίο κατασκευάστηκε. Δεν ξέρω αν ξέρετε, κύριε Υπουργέ, πού κατασκευάστηκε και ποιος το κατασκεύασε. Δεν είναι χώρα του εξωτερικού, αλλά είναι ο Γουλιανδρής.

Ο αείμνηστος Γουλιανδρής, λοιπόν, κατασκεύασε ηλεκτρικό αυτοκίνητο μαζικής παραγωγής στη Σύρο πριν από πάρα πολλές δεκαετίες, κύριε Υπουργέ. Διέθετε κινητήρα έξι κιλοβάτ. Η μπαταρία διαρκούσε περίπου για ογδόντα χιλιόμετρα.

Το δικό μου το Mercedes, κύριε Υπουργέ, κρατάει μόνο τριάντα τρία χιλιόμετρα. Ηλεκτροκίνηση με τριάντα τρία χιλιόμετρα στην Ελλάδα, που δεν έχει πρίζες είναι άσ' τα να πάνε, Υπουργέ μου. Ρωτήστε εμένα που ξέρω. Δεν ξέρω αν έχετε ηλεκτρικό αυτοκίνητο εσείς, αλλά επειδή έχω Mercedes 350 το ηλεκτρικό κίνητο, αν δεν έχω μπαταρία μέσα σε είκοσι χιλιόμετρα έχει τελειώσει. Είναι γερμανική τεχνολογία, ντίζελ κοπανατζήδες και λαμόγια οι Γερμανοί, λαμόγια κανονικά! Για τριάντα τρία λέει το

χαρτί, για τριάντα τρία χιλιόμετρα το αγόρασα εγώ και είκοσι με το ζόρι μου βγάζει. Γιατί οι Γερμανοί ξέρουν να κάνουν λαμογιές.

Έλεγα, λοιπόν, για τον Γουλανδρή. Τότε ο Γουλανδρής κατασκεύασε στη Σύρο το πρώτο ηλεκτρικό αυτοκίνητο. Κύριοι συνάδελφοι, ψάξτε το λίγο. Καλό θα κάνει. Τι έγινε με το αυτοκίνητο, όμως; Το ελληνικό κράτος δυσχέρανε τη λειτουργία της εταιρείας. Ο εκτελωνισμός των ανταλλακτικών από το εξωτερικό καθυστέρησε αρκετές βδομάδες. Το κράτος δεν χορηγούσε άδεια για την κατασκευή εντός Ελλάδος. Δεν έδινε άδεια το ελληνικό κράτος -πριν από δεκαετίες, δεν είναι τώρα η ιστορία- για να κατασκευάσει ο άνθρωπος αυτοκίνητα. Έστειλε επιστολές σε Υπουργούς, σε Πρωθυπουργούς, ο Γουλανδρής ο γνωστός. Τον ξέρετε από τον Ολυμπιακό οι περισσότεροι, αλλά εγώ τον ξέρω από αυτό.

Η κυκλοφορία ήταν απαγορευμένη. Ακούστε! Είχε κάνει νόμο το ελληνικό κράτος τότε να απαγορεύεται το ηλεκτρικό αυτοκίνητο στους δρόμους. Το αυτοκίνητο δεν έπαιρνε έγκριση από το Υπουργείο Οικονομικών. Ό,τι γίνεται σήμερα!

Ακούστε, κύριοι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας και κύριε Υπουργέ. Υπάρχει ένας ιδιώτης στη Φλώρινα ο οποίος κατασκευάζει αεροπλάνα. Μη με κοιτάτε έτσι, κύριοι! Αεροπλάνα κατασκευάζει. Πετάνει κανονικά! Και ξέρετε ότι η Ελλάδα δεν του χορηγεί άδεια νηολόγησης και την παίρνει από την Ιταλία και πετά το αεροπλάνο του; Από τη Φλώρινα για να πετάξει, παίρνει άδεια από την Ιταλία! Και εσείς θα τελειώσετε τη γραφειοκρατία, κύριε Υπουργέ!

Κατασκευάζει αεροπλάνο κανονικό! Υπάρχει και το βίντεο στο διαδίκτυο, έχει βγει και στον «ANT1» στον κ. Παπαδόκη, έχει βγει στον «ΣΚΑΐ», το δικό σας κανάλι. Ο άνθρωπος το έχει πει ότι παίρνει άδεια από την Ιταλία. Κατασκευάζουμε αεροπλάνα! Ενώ η Ελλάδα του είχε αρχικά χορηγήσει προσωρινή άδεια, του την ανακάλεσε. Του έδωσαν άδεια, κύριε Υπουργέ. Εσείς, η Νέα Δημοκρατία, δώσατε την άδεια, αλλά την ανακάλεσατε.

Το λέω αυτό, κύριε Υπουργέ, γιατί λέμε ότι δεν παράγουμε. Δεν είναι ότι δεν παράγουμε, αλλά δεν βοηθάμε αυτούς που θέλουν να παράγουν, να τους δώσουμε κίνητρα για να κάνουν παραγωγή.

Άλλο παράδειγμα. Ξέρετε, κύριε Υπουργέ, τι είχε πει ο αρμόδιος διευθυντής του Υπουργείου Μεταφορών τότε στον μακαρίτη τον Γουλανδρή; «Δεν μπορούμε να εξισώσουμε τον βενζινοκίνητο ίππο με τον ηλεκτρικό ίππο.». Καταλαβαίνετε για ποια χώρα μιλάμε; Για τη χώρα της τότε παρατάξεώς σας, γιατί και τότε κυβερνούσε η παρατάξη σας, κύριε Υπουργέ.

Καλά είναι να νομοθετείτε, αλλά, δεν ξέρω, εσείς έχετε μια αγαπητή με τα νομοσχέδια. Κάθε εβδομάδα φέρνετε κι ένα νομοσχέδιο. Πολυνομία!

Πάμε στο 2019, Ιωάννης Καλλιέργος, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της «MERCEDES BENZ». Λέει: «Για να έρθουν στην Ελλάδα, θέλει λιμάνια που λειτουργούν, επαρκές τραπεζικό σύστημα, σύστημα δικαιοσύνης». Και ρωτώ εσάς: Έναν χρόνο κυβερνάτε, τι από αυτά αλλάξατε; Ο Διευθυντής της «MERCEDES» το έχει πει αυτό. Τι από αυτά αλλάξατε; Να σας πω εγώ! Φέρατε δεκαπέντε φορολογικά νομοσχέδια, άλλα δεκαπέντε νομοσχέδια, σαράντα πέντε νομοσχέδια και δεν άλλαξε τίποτα απ' όλα αυτά. Πώς θα έρθει να κάνει επένδυση κάποιος στην Ελλάδα;

Θα σας πω κι ένα άλλο παράδειγμα, που φαντάζομαι ότι το ξέρετε οι περισσότεροι. Ευάγγελος Αννίβας. Ξέρετε, θέλω να με ακούτε, γιατί με άκουσε ο Παναγιωτόπουλος ο Υπουργός με τα drones και πέτυχε η Κυβέρνηση -και εγώ θα πω και «μπράβο» στην Κυβέρνηση- να κάνει σχέδιο για drones στην Ελλάδα επιτέλους, με το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης. Εγώ το είπα στον Υπουργό, έτρεξε και βρήκε τους φοιτητές και τους καθηγητές και κάνουν σχεδιασμό για τα drones του μέλλοντος.

Σας λέω, λοιπόν, το όνομα του ανθρώπου: Ευάγγελος Αννίβας. Το 2017 - 2018 σχεδίασε ένα πρωτότυπο, άπιαστο και αδύνατο Stealth, «πολεμικό χάνιμπαλ» λέγεται, με μεγάλα προτερήματα και κρυμμένα όπλα. Έχει θέσεις κρυμμένων τορπιλών, που θα μπορούσαν να βυθίσουν φρεγάτες. Το παρουσίασε σε επιτροπή του Λιμενικού και επιτροπή του Πολεμικού Ναυτικού. Ξέρετε τι του απάντησαν οι αρμόδιοι της επιτροπής; Ότι δεν το παίρνουν, επειδή δεν είναι γερμανικό ή εξωτερικού.

Αυτή είναι η Ελλάδα, κύριοι! Προτιμούν να παίρνουν υποβρύχια από τους Γερμανούς, φρεγάτες από τους Γάλλους -που τις απορρίψατε κι αυτές- και από τους Αμερικανούς. Προτιμάτε να παίρνετε και να μην παράγετε ως χώρα, να μην παράγει η χώρα μας!

Και πώς δεν παράγει η χώρα μας; Ακούστε, κύριε Υπουργέ μου, για να καταλάβετε. Πώς γίνεται και χτυπάτε τον Έλληνα επιχειρηματία; Σας το λέω ως επιχειρηματία και θέλω να το καταλάβετε. Ομιλώ όχι ως πολιτικός πλέον, αλλά ως επιχειρηματίας.

Τι γίνεται με τις ελληνικές παραγωγές; Πιέζει η Γερμανία να μην παράγουμε εμείς, με συνέπεια η οποία κυβέρνηση, επειδή πιέζει η Γερμανία, να φέρνει νομοσχέδιο ο Υπουργός της σήμερα για την ηλεκτροκίνηση, χωρίς, όμως, σχέδιο για να παράγει η Ελλάδα ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Τι λογική είναι αυτή; Πείτε μου εσείς τι λογική είναι αυτή!

Απαγόρευση τραπεζικού δανεισμού. Το μεγαλύτερο έγκλημα που κάνατε στις επιχειρήσεις -το λέω ευθέως- όλα τα κόμματα είναι ότι με έμμεσο τρόπο απαγορεύεται ο τραπεζικός δανεισμός για να γίνει ανάπτυξη. Δυστυχώς. Ας πάει ένας Έλληνας επιχειρηματίας να πάρει δάνειο από ελληνική τράπεζα! Η «FRAPORT» πήρε, όμως. Ο Λάτσης ο κολλητός σας πήρε, όμως, εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ.

Ο Έλληνας μικρομεσαίος θέλει δεκαπέντε χιλιάδες χαρτιά και εβδομήντα πέντε χιλιάδες βεβαιώσεις. Έτσι δεν θα έρθει ποτέ ανάπτυξη. Κάνετε αλλαγή νομοθεσίας και κανόνων. Για τον Λάτση κάνατε πυξ-λαξ αλλαγές όλων των κανόνων και της νομοθεσίας, για να κάνει επένδυση. Δεν είναι επένδυση αυτό. Έχω διαφωνήσει έτσι κι αλλιώς. Για τις ελληνικές μικροεπενδύσεις ή επενδύσεις δεν επιταχύνετε τις διαδικασίες.

Φωτογραφικοί διαγωνισμοί και προμήθειες. Κάνετε προμήθειες φωτογραφικές για ΔΕΔΔΗΕ, ΑΔΜΗΕ και όλα τα καλά παιδιά! Καταλάβετε το! Κάνετε λάθος!

Το καλό με εσάς -και είναι η πρώτη φορά που το πέτυχε κυβέρνηση της Κεντροδεξιάς- είναι ότι ελέγχετε τα μέσα ενημέρωσης, κύριε Υπουργέ. Έμμεσα ή άμεσα τα ελέγχετε. Αυτό είναι αλήθεια. Δείτε όλα τα μέσα ενημέρωσης. Οι περισσότεροι δημοσιογράφοι «Ζήτω ο Μητσοτάκης» είναι περιέργως, «Ζήτω ο Μητσοτάκης και ζήτω η Κυβέρνηση». Ζήτω του, ρε παιδί μου, χίλια ζήτω, δεν διαφωνώ εγώ, αλλά με τα λεφτά του ελληνικού λαού να λέει «ζήτω» το μέσο, εμένα δεν μου αρέσει.

Να του λέει «ζήτω» όταν αξίζει, όπως είπα κι εγώ «μπράβο» στην Κυβέρνηση για τα drones και αξίζει επαίνων η επιλογή της, που μας άκουσε εμάς στην Ελληνική Λύση και πήγε ο Υπουργός, ο κ. Παναγιωτόπουλος, και βρήκε το ΑΠΘ και το υλοποιεί η Κυβέρνηση. Το έμαθα χθες και αυτό είναι καλό. Θα σας λέμε και τα καλά και τα στραβά.

Ακούστε τώρα. Έλεγε ο Βλαδίμηρος Λένιν -δεν είναι εδώ και οι κομμουνιστές σύντροφοι- ότι στην πολιτική υπάρχει μόνο σκοπιμότητα. Η σκοπιμότητα, λοιπόν, της Κυβέρνησης είναι να ακούγονται τα καλά λόγια από τα μέσα ενημέρωσης και να υπάρχει μια πλασματική εικόνα για αυτή την Κυβέρνηση, η οποία είναι η καλύτερη όλων των εποχών. Δηλαδή από την εποχή του Καποδίστρια και μετά δεν υπάρχει καλός Πρωθυπουργός. Ο μοναδικός είναι αυτός και ο Καποδίστριας. Το θέμα είναι ότι τον Καποδίστρια τον φάγανε κάποιοι άλλοι, όμως. Να προσέχει λίγο ο Πρωθυπουργός, αν του μοιάζει τόσο πολύ.

Πάμε στην ουσία. Ακούστε. Η Νέα Δημοκρατία έδωσε 54.000 ευρώ μόνο στο «FACEBOOK» προεκλογικά. Σας λέω τα νούμερα τώρα. Έδωσε 70.000 ευρώ ο Αρχηγός της. Έδωσε 650.000 ευρώ στην «GOOGLE». Έτσι κάνω κι εγώ τον καλύτερο Πρωθυπουργό. Δίνω και 25 με 30 εκατομμύρια ευρώ για τα ελληνικά μέσα για να το λιβανίζουν και θα γίνω ο καλύτερος. Αν έβαζα, παραδείγματος χάριν, εγώ κάποιον, οποιονδήποτε, με τόσο λιβάνι, θα ήταν ο «Άγιος Κυριάκος» ή ο «Κυριάκος ο Αναχωρητής» με τόσο λιβάνι από τα μέσα.

Πρέπει κάποια στιγμή να καταλάβετε ότι καλό είναι το λιβάνι, αλλά, αν στραβώσουν οι δημοσιογράφοι, γιατί υπάρχουν και δημοσιογράφοι εδώ μέσα, ή αν στραβώσουν οι ιδιοκτήτες, δεν σας βλέπω καλά. Σας το λέω να το ξέρετε.

Και θέλω να πω κάτι πολύ απλό. Αν έχετε τα κότσια, λοιπόν, εσείς στη Νέα Δημοκρατία, η Ελληνική Λύση επειδή άκουσε

πολλά από την Κόζα Νόστρα και τη μαφία των ηχητικών που ακούστηκαν για το Μάτι, καταθέτει σήμερα μία πρόταση σύστασης εξεταστικής επιτροπής. Να δω πόσοι θα συμφωνήσουν από τη Νέα Δημοκρατία μετά τη -για μένα- προδοσία της Μακεδονίας, που δεν υπέγραψαν -δεν υπογράψατε, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, για τη Μακεδονία- για να συρθεί ο φυσικός υπαίτιος, ο Κοτζιάς, και να μας πει ποιος τον πίεσε να υπογράψει για την προδοσία της Μακεδονίας.

Σας καταθέτουμε πρόταση για το Μάτι, λοιπόν, να μας πείτε, αυτά που ακούστηκαν περί εμπλοκής Υπουργών του ΣΥΡΙΖΑ, περί των ανθρώπων, των πυροσβεστών που εκβίαζε ο ένας τον άλλο -εκβιαστές και Κόζα Νόστρα-, αν υπάρχουν.

Ακούστε: Υπάρχει ένα παραμύθι στην ιστορία. Εγώ θα σας λέω την αλήθεια. Υπάρχει εισαγγελική παρέμβαση. Η εισαγγελική παρέμβαση, αν βρει όνομα πολιτικού, το στέλνει εδώ. Γιατί να προηγηθεί, λοιπόν, η δική μας πρωτοβουλία; Για έναν και μόνο λόγο: Γιατί, αν γίνουν εκλογές, κύριοι συνάδελφοι, παραγράφονται όλα! Το καταλάβατε; Παραγράφονται, γιατί είναι με τον προηγούμενο νόμο, κύριοι.

Αφήστε, λοιπόν, τα παραμύθια. Αν δεν θέλετε να συγκαλύψετε την ιστορία στο Μάτι με τη δολοφονία -γιατί για εμένα δολοφονία ήταν από εγκληματική αμέλεια ανθρώπων, που έγινε πλημμέλημα περιέργως- στην εξεταστική επιτροπή για το Μάτι πείτε «ναι»! Τότε θα σας πιστώσω ότι δεν τα έχετε συμφωνήσει κάτω από το τραπέζι.

Γιατί; Να σας πω εγώ: Τον γνωστό Ματθαίοπουλο -ο γνωστός, έτσι;- αν δεν κάνω λάθος, τον είχατε στη Νέα Δημοκρατία για καιρό και μέχρι τον Φεβρουάριο του 2020. Τον είχατε εκεί Αρχηγό κάτι, Αρχηγό της Πυροσβεστικής. Τον κ. Τσουβάλα που κατηγορούσε η Νέα Δημοκρατία τον έχετε ακόμα, αν δεν κάνω λάθος. Εσείς τον έχετε. Να μην πω δε για τον άλλο τον περίεργο που έγινε και Περιφερειάρχης, Αντιπεριφερειάρχης στην Πελοπόννησο.

Άρα η διαπλοκή με αξιωματούχους του ελληνικού κράτους υπάρχει, γιατί θεωρείτε το κράτος ιδιοκτησία σας. Τα κόμματα εξουσίας κάνουν ένα έγκλημα διαρκές στο ελληνικό κράτος: Θεωρείτε ότι οι αξιωματούχοι και το κράτος είναι ιδιοκτησία των κομμάτων. Αυτό είναι το μεγάλο πρόβλημα της ελληνικής κρατικής οντότητας από το 1832 και μετά, ότι όποιος εξουσίαζε θεωρούσε όλους τους αξιωματούχους υποχείριά του.

Εάν δεν απογαλακτίσουμε, λοιπόν, τους αξιωματούχους, υπηρεσιακούς παράγοντες από το βαθύ κομματικό κράτος, θα έχουμε φαινόμενα του κ. Ματθαίοπουλου και όλων αυτών των εκβιαστών. Γιατί μου θύμισε -ξέρετε- κάποιους νομούς της νύχτας, που εκβιάζουν ο ένας τον άλλο για την προστασία του μαγαζιού. Ναι, γιατί του έλεγε «θα σε θάψουν, θα σε κάνουν, θα σου ανοίξουν τα τέτοια», να μην πω τις κουβέντες που έλεγε. Και το λέω για να καταλάβετε, γιατί έτσι εγκλωβίζεστε. Μου θυμίζει Κόζα Νόστρα, «θάψε τα έγγραφα, γιατί θα σε σκίσουμε!». Να το λέει ο τέως Αρχηγός της Πυροσβεστικής, «θάψε τα έγγραφα, γιατί θα σε σκίσουμε!». Ο τότε Αρχηγός σας επικαλείται και την πτώση Υπουργού του ΣΥΡΙΖΑ.

Για να σας δω, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, που από χθες, προχθές ουρλιάζετε για την ιστορία -γιατί έχει βάθος η ιστορία, ναι!- θα υπογράψετε την εξεταστική ή θα περιμένετε τον εισαγγελέα να καλέσει μετά από μήνες, έναν χρόνο, δύο χρόνια κάποιους από εδώ μέσα, θα έχουν γίνει εκλογές, θα έχει παραγραφεί το αδίκημα και θα κυνηγάμε φαντάσματα; Εδώ να σας δω στη Νέα Δημοκρατία, πόσο πραγματικά πονάτε για αυτό που έγινε στο Μάτι!

Το χειρότερο δε όλων είναι ότι νομοθετήσατε εδώ μέσα για τις παράνομες υποκλοπές. Ξέρετε ότι η παράνομη υποκλοπή απαγορεύεται και συνελήφθη ο άνθρωπος; Τον συνέλαβαν χθες με αυτόφωρο, το ξέρετε; Τον συνέλαβαν αυτόν που κατήγγειλε ότι τον εκβίαζε ο άλλος. Συνελήφθη! Του έκανε ο τέως Αρχηγός της Πυροσβεστικής μήνυση και τον συνέλαβαν για εκβιασμό, γιατί είναι παράνομη η υποκλοπή. Εσείς νομοθετήσατε για αυτά. Και τώρα πώς θα βγει το αδίκημα -για πείτε μου εσείς-, αφού είναι παράνομη η υποκλοπή;

Κολυμβήθρα του Σιλβάμ και αυτή η ιστορία! Και το λέω στους νεοδημοκράτες, γιατί εγώ θεωρώ ότι αυτοί οι Βουλευτές που

είναι σήμερα είναι αξιόλογοι άνθρωποι, είναι έντιμοι άνθρωποι και θα καταλάβουν τα εγκλήματα που γίνονται καθημερινά.

Και πάμε στα χειρότερα. Τσουβάλας: Η Νέα Δημοκρατία τον κατηγορούσε προεκλογικά, τον κρατάει μετεκλογικά. Ματθαίοπουλος: Προεκλογικά ζητούσε την παραίτησή του η Νέα Δημοκρατία, μετεκλογικά τον άφησε στη θέση του μέχρι τον Φεβρουάριο του 2020. Και ο Χρυσοχοϊδης, βέβαια, ο κύριος Υπουργός, τον ξεπροβόδισε κιόλας, όταν τον έβγαλαν και του είπε τι καλός που ήταν, του έκανε και την εύφημο μνεία, του Ματθαίοπουλου, του «Κόζα Νόστρα», που έλεγε «θα σε σκίσω!» στον υφιστάμενό του, τον πραγματογνώμονα.

Καπέλιος: Φέρεται να άφησε Κύθηρα και Μάνη να καούν για εσωτερικό ξεκαθάρισμα! Το φαντάζονται οι Βουλευτές εδώ; Γιατί εσείς είστε υπόλογοι στον λαό! Φαντάζεστε ότι για ξεκαθάρισμα λογαριασμών μεταξύ Αρχηγού, Υπαρχηγού, να καίγεται ένα νησί και να ξεκαθαρίζουν λογαριασμούς, λες και είναι ο Δον Κορλεόνε και ο Ελ Τσάπο και ο Εσκομπάρ, και να μη μιλάει κανένας; Εξεταστική επιτροπή, κύριοι, για να τελειώνει το παραμύθι!

Και κλείνοντας, για να μη σπαταλώ παραπάνω χρόνο, το επαναλαμβάνω και θα το ξαναπώ: Θα επιστρέψω λίγο στον κ. Χατζηδάκη. Έλεγε ο μέγας Ουίνστον Τσώρτσιλ: «Πολιτική είναι η ικανότητα να παρουσιάζεις σήμερα τι θα γίνει αύριο και να εξηγήσεις αύριο γιατί δεν έγινε...». Αυτό κάνει η Νέα Δημοκρατία συνεχώς, κύριε Υπουργέ.

Καλό είναι το νομοσχέδιό σας, έχει καλή κατεύθυνση. Το θέμα είναι -θα σας το πω για να το καταλάβετε- ότι αυτοκίνητο χωρίς ρόδες δεν προχωράει, κύριε Υπουργέ! Αν δεν παράγεις ο ίδιος αυτοκίνητα, αν δεν έχεις γραμμή παραγωγής, θα είσαι μόνο εισαγωγέας, θα εισάγεις και θα εξάγεις συνάλλαγμα, κύριε Υπουργέ, συνάλλαγμα το οποίο το δανείζεται ως χώρα από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα. Όταν παίρνεις 10 ευρώ για να πληρώσεις ένα αυτοκίνητο που κάνεις εισαγωγή, είσαι 20 ευρώ μείον, γιατί 10 ευρώ δανείστηκα, 10 ευρώ έστειλα -γιατί είσαι πτωχευμένο κράτος- είσαι 20 ευρώ μείον. Το λέω ως επιχειρηματίας, για να το καταλάβετε, κύριε Υπουργέ. Πρέπει να δώσετε κίνητρα, κίνητρα πραγματικά, για να γίνει παραγωγός χώρα η Ελλάδα!

Και κλείνοντας, θα ήθελα να πω για τη Σύνοδο Κορυφής. Τι έγινε χθες; Γι' αυτό σας λέω ότι ελέγχετε όλα τα μέσα και χαίρεστε, όλα τα μέσα σας λιβανίζουν, τεράστια επιτυχία!

Για τα 750 δισεκατομμύρια ευρώ κρύβετε την αλήθεια: Α19 Παράρτημα, ένα μέλος μπορεί να ασκήσει βέτο από τις χώρες. Ένα μέλος, ένα, μόνο ένα! Το εξής ένα, οποιοδήποτε μπορεί να πει «όχι, δεν δίνουμε τα λεφτά». Άρα είναι υπό αίρεση τα 750 δισεκατομμύρια ευρώ. Ουσιαστικά είναι χειρότερα και από τα μνημόνια.

Η Γερμανία, λοιπόν, έβαλε τα καλά της, έβαλε μπροστά τα «Ολλανδία» και τα «Αυστρία» -τα κακά παιδιά-, στρίμωξαν οι Ολλανδοί και οι Αυστριακοί όλους τους υπολοίπους, η κ. Μέρκελ ατσαλάκωτη με τον κ. Μητσοτάκη και έγινε το καλό. Λαγούς έχει η Γερμανία, με λαγουδάκια κινεί η Γερμανία την Ευρωπαϊκή Ένωση, με λαγουδάκια, το καταλαβαίνετε; Αυτό δεν καταλαβαίνετε. Υποτιμήθηκαν κοινωνικές πολιτικές, κράτος δικαίου. Οι συμβιβασμοί ουσιαστικά αποδόμησαν τη Μέρκελ και, βέβαια, μείωσαν δραστικά τον προϋπολογισμό του 2021 - 2027, αγνόησαν αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, κατέλυσαν την Επιτροπή Διαχείρισης Ταμείου Ανάκαμψης και, βέβαια, επιχορηγήσεις 390 δισεκατομμυρίων ευρώ, δάνεια 360 δισεκατομμύρια ευρώ.

Άρα δεν είναι βοήθεια, κύριοι. Αν θέλαμε αλληλεγγύη και βοήθεια, θα ήταν 750 δισεκατομμύρια ευρώ, 800 δισεκατομμύρια ευρώ, όλα επιχορηγήσεις. Είναι δάνεια!

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του Προέδρου της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Παρακαλώ, ολοκληρώστε, κύριε Πρόεδρε!

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης): Ναι, κύριε Πρόεδρε, λίγο παραπάνω χρόνο θα ήθελα.

Λέω, λοιπόν, δάνεια είναι, τόκος είναι και μη μου αρχίσετε τα «κουτσαβικίστικα» εκείνα, τα «με χαμηλότοκο επιτόκιο». Μια χώρα που έχει ύφεση 8%, και 2% να είναι το επιτόκιο, είναι 10%

η διαφορά, αν το καταλάβατε. Όταν έχεις ύφεση 8% και έχεις επιτόκιο 2%, δεν είναι 2%. Η απλή αριθμητική είναι, σας τα λέω για να καταλάβετε τα εγκλήματα που γίνονται.

Και επίσης, εξαφάνισαν οικονομική βοήθεια 110 δισεκατομμυρίων ευρώ χθες και δεν το λέει ο Βελόπουλος, το λέει ο κ. Κύρτσος, ο Ευρωβουλευτής της Νέας Δημοκρατίας. Όλα όσα σάς είπα είναι του κ. Κύρτσου, κύριοι, για να μην πείτε τίποτα για εμένα. Ο Ευρωβουλευτής σας τα αναφέρει στο Twitter σήμερα σε δικό του memo.

Και επιχορηγήσεις 20 δισεκατομμύρια ευρώ, δάνεια 12 δισεκατομμύρια ευρώ, σύνολο 33 δισεκατομμύρια ευρώ. Αυτά θα πάρει η Ελλάδα. Ξέρετε τι ζημιά έχει υποστεί η Ελλάδα τους τελευταίους έξι μήνες; Το έχετε καταλάβει; Το έλλειμμα είναι περίπου 11 δισεκατομμύρια ευρώ, το ανακοίνωσε χθες, καλοκαίρι μείον 10 έως 12 δισεκατομμύρια ευρώ από τα τουριστικά έσοδα, 11 και 12 πόσο κάνουν, κύριοι; Θέλετε 22 δισεκατομμύρια, 23 δισεκατομμύρια ευρώ; Θα πάρουμε 32 δισεκατομμύρια ευρώ σε βάθος επταετίας και χάσαμε μέσα σε εννιά, δέκα μήνες περίπου 22 δισεκατομμύρια, 23 δισεκατομμύρια ευρώ.

Δεν βγαίνουν τα νούμερα, αν δεν στηρίζουμε τον πρωτογενή τομέα, αν δεν στηρίζουμε τον Έλληνα επιχειρηματία. Δεν θα βγουν ποτέ, καταλάβετε το, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας!

Και βέβαια, όσον αφορά τους λιγνίτες, τι έγινε, κύριε Υπουργέ; Εδώ ήρθατε και μας είπατε ότι θα πάρете από το Ταμείο της Ευρωπαϊκής Ένωσης πολλά λεφτά για τους λιγνίτες και τα λοιπά. Μάθατε τι έγινε χθες; Σας το είπαν ή δεν σας το είπαν οι σύμβουλοί σας; Ακούστε, λοιπόν. Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης από τη Σύνοδο Κορυφής όπου έλεγαν για τους λιγνίτες; Από τα 30 δισεκατομμύρια ευρώ 10 δισεκατομμύρια ευρώ, κύριε Υπουργέ, τα λέει ο Κύρτσος. Τραβήξετε το αυτί του Κύρτσου! Διαβάζω, λοιπόν, και την ανακοίνωση της Συνόδου εγώ και λέει το ίδιο πράγμα ακριβώς. Και εσείς κάνετε απολιγνιτοποίηση με λίγα λεφτά, για να βολέψετε τους φίλους σας τους Γερμανούς, για να κερδίσει η Γερμανία!

Δυστυχώς, καταφέρατε να μείνετε έξω από το Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, κύριε Υπουργέ –θέλω να με ακούτε- πέτυχε, όμως, η Κύπρος να μπει. Η μικρή Κύπρος μπήκε και η Ελλάδα δεν μπόρεσε να μπει! Και κατά τα άλλα, πιστεύετε ότι κερδίσατε!

Φοβάμαι ότι από τον Σεπτέμβριο θα αρχίσει το πάρτι –θα σας το πω ευθέως-, θα αρχίσει το πάρτι από Σεπτέμβριο, δυστυχώς, ένα πάρτι-θρίλερ θα είναι για την πατρίδα μας.

Να σας βοηθήσουμε θέλουμε, διότι δεν μπορεί οι Ολλανδοί να μας κουνάνε το δάχτυλο, κύριοι συνάδελφοι, που κερδίζουν από χαρτοκιβώτια, από γραμματοκιβώτια 2,2 δισεκατομμύρια ευρώ, κύριε Υπουργέ, με εταιρείες-μαϊμού. Το ξέρετε; Offshore εταιρείες η Ολλανδία! Η χειρότερη χώρα στο μαύρο χρήμα είναι η Ολλανδία μαζί με το Λουξεμβούργο, την Ιρλανδία και τη Γερμανία!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Εντάξει, κύριε Πρόεδρε, ευχαριστούμε!

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης):

Όχι, κύριε Πρόεδρε, ακούστε, να ακούσει ο ελληνικός λαός την αλήθεια: Η Ολλανδία, λοιπόν, κερδίζει 2,2 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως, κύριοι συνάδελφοι, έχει γραμματοκιβώτια για εταιρείες, ένα γραμματοκιβώτιο που βάζει αλληλογραφία, γιατί είναι offshore εταιρείες στην Ολλανδία. Το ίδιο συμβαίνει και στο Λουξεμβούργο και στην Ιρλανδία και μας κουνάνε το δάχτυλο. Το ξέρετε αυτό; Η Γερμανία είναι το μεγαλύτερο «πλυντήριο» και μας κουνάνε το δάχτυλο τα μεγαλύτερα λαμόγια της Ευρώπης!

Αυτό είναι που με συνθλίβει και δεν υπήρχε ποτέ –μα, ποτέ!- ένας να μιλήσει, ρε παιδί μου, όταν οι Ηνωμένες Πολιτείες μετέφεραν 44 δισεκατομμύρια ευρώ το 2017 –πού;- μέσω των λιμανιών της Ολλανδίας με φορολόγηση 5%. Φορολογούνται 5% στην Ολλανδία. Στην Ελλάδα, για να φέρει εμπόρευμα κάποιος πόσο φορολογείται, κύριοι συνάδελφοι;

Σας λέω, λοιπόν, ότι έτσι δεν πάει. Δεν πάει, δεν προχωράει το πράγμα. Δυστυχώς δεν προχωράει. Και σταματήστε να κοιτάτε στον καθρέφτη σας και να νομίζετε ότι κάτι πετύχατε. Δυστυχώς, «στο τέλος ξυρίζουν τον γαμπρό» και φοβάμαι ότι ο γαμπρός θα βγει κομμένος, όχι ξυρισμένος. Το πρόβλημα είναι ότι τον κουρέα θα τον πληρώσουν οι Έλληνες πάλι. Εσείς ξυρίζετε, κόβετε, αλλά θα σας πληρώσει ο ελληνικός λαός με τα λάθη που κάνετε. Δυστυχώς το λέω αυτό και θλίβομαι που το λέω.

Εάν η Κυβέρνηση δεν κάνει γρήγορα τα αυτονόητα, να παράγει πλούτο ο τόπος, να στηρίξουμε αγρότες, κτηνοτρόφους, αλιείς, μικρομεσαίες επιχειρήσεις –όχι παροχή υπηρεσίας, αφήστε τα παραμύθια τριάντα, σαράντα χρόνια παροχή υπηρεσίας, παροχή υπηρεσίας, παραγωγή πλούτου, να στηρίξουμε την παραγωγή προϊόντων, δεν γίνεται αλλιώς-, θα έχετε μόνο παροχή υπηρεσίας και δυστυχώς εκατομμύρια Ελλήνων ανέργων.

Ακούστε την Ελληνική Λύση, γιατί θέλει να σας βοηθήσει, την όποια κυβέρνηση θα ήταν στην κυβέρνηση. Πολλώ δε μάλλον, θα έλεγα, εσάς, που θεωρώ ότι έχετε και κάποιες καλές εκφάνσεις και στον λόγο σας και τις πράξεις σας αλλά, δυστυχώς, οι επιλογές θα σας κάνουν να φαίνεστε λίγοι μπροστά στα πολύ μεγάλα προβλήματα του τόπου.

Ευχαριστώ.

(Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης κ. Κυριάκος Βελόπουλος καταθέτει για τα Πρακτικά το προαναφερθέν έγγραφο, το οποίο βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής) (Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό θα διακόψουμε τη νομοθετική εργασία για να προχωρήσουμε στις αιτήσεις άρσεις ασυλίας Βουλευτών, σύμφωνα με την ειδική ημερήσια διάταξη. Αμέσως μετά θα επανέλθουμε στη συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας: «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης».

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συνεχίζεται η συνεδρίαση.

Εισερχόμαστε στην

ΕΙΔΙΚΗ ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΤΑΞΗ

Αιτήσεις άρσης ασυλίας Βουλευτών: συζήτηση και λήψη απόφασης, σύμφωνα με τα άρθρα 62 του Συντάγματος και 83 του Κανονισμού της Βουλής, για τις αιτήσεις άρσης της ασυλίας των Βουλευτών κυρίων Κωνσταντίνου Κυρανάκη, μία υπόθεση, και Σάββα Χιονίδη, δύο υποθέσεις.

Από την αρμόδια Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Κοινοβουλευτικής Δεοντολογίας ανακοινώθηκε η έκθεση της 30^{ης} Ιουνίου 2020, σύμφωνα με την οποία τα μέλη της επιτροπής πρότειναν ομόφωνα την άρση της ασυλίας του κ. Κωνσταντίνου Κυρανάκη.

Επίσης, από την αρμόδια Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Κοινοβουλευτικής Δεοντολογίας ανακοινώθηκε η έκθεση της 8^{ης} Ιουλίου 2020, σύμφωνα με την οποία τα μέλη της επιτροπής πρότειναν ομόφωνα την άρση της ασυλίας του κ. Σάββα Χιονίδη και για τις δύο υποθέσεις.

Σύμφωνα με το άρθρο 83, παράγραφος 7 του Κανονισμού της Βουλής, η Βουλή αποφασίζει με ανάταση του χεριού ή έγερση επί της αιτήσεως της εισαγγελικής αρχής, κατά τη διαδικασία του άρθρου 108, παράγραφος 1, εδάφιο δεύτερο.

Ο λόγος δίνεται πάντα, εφόσον ζητηθεί, στον Βουλευτή στον οποίο αφορά η αίτηση και στους Προέδρους των Κοινοβουλευτικών Ομάδων ή στους αναπληρωτές τους.

Υπενθυμίζουμε ότι σύμφωνα με την απόφαση της 7^{ης} Μαρτίου 2018 της Διάσκεψης των Προέδρων, για τη διαδικασία αυτή έχει ενεργοποιηθεί το νέο σύστημα ηλεκτρονικής ονομαστικής ψηφοφορίας.

Εισερχόμαστε τώρα στην πρώτη υπόθεση, του κ. Κυρανάκη.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Όπως είπα και στην επιτροπή έτσι και στην Ολομέλεια ζητώ τη μη χρήση της βουλευτικής ασυλίας. Χωρίς να μπω στην ουσία, θα ήθελα απλά να πω ότι επιθυμώ να δικαστώ, όπως όλοι οι Έλληνες πολίτες και χαίρομαι, διότι βλέπω πολλούς συναδέλφους να συμμετέχουν σε αυτή την αλλαγή κουλτούρας εντός της ελληνικής Βουλής. Είχαμε ούτως ή άλλως και τη συνταγματική αλλαγή την οποία πρότεινε η Νέα Δημοκρατία και πλέον στέλνουμε ένα μήνυμα προς την κοινωνία, ότι κανείς δεν είναι υπεράνω του νόμου.

Χωρίς να θέλω να κουράσω τους συναδέλφους, καλώ όλους τους Βουλευτές από όλα τα κόμματα να υπερψηφίσουν την άρση ασυλίας μου. Επιθυμώ να δικαστώ κανονικά, όπως όλοι οι Έλληνες πολίτες.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ο κ. Κυρανάκης είχε ζητήσει και την άρση ασυλίας στην επιτροπή μας.

Ο κ. Σάββας Χιονίδης έχει τον λόγο και για τις δύο υποθέσεις ταυτόχρονα.

ΣΑΒΒΑΣ ΧΙΟΝΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινώντας θέλω να πω ότι και εγώ ζήτησα και στην επιτροπή και ζητώ και εδώ στην Ολομέλεια την άρση της ασυλίας μου για υποθέσεις οι οποίες αφορούσαν τον Δήμο Κατερίνης, στον οποίο είχα την τιμή να ηγούμαι ως Δήμαρχος.

Βέβαια, θα ήθελα να σταθώ σε αυτό το σημείο λέγοντας ότι είναι μια μεγάλη ευκαιρία και με αυτές τις υποθέσεις πλέον, το Υπουργείο Εσωτερικών και όλοι εμείς στο Κοινοβούλιο να φροντίσουμε να ανυψώσουμε εκεί που πρέπει την καταστατική θέση των αιρετών. Είναι μείζον ζήτημα όταν υπάρχει μια δομή εξουσίας. Επειδή πιστεύουμε όλοι στην αυτοδιοίκηση, είναι κρίμα για θέματα τα οποία αφορούν τεχνικές υπηρεσίες, τους αρμόδιους αντιδημάρχους, γενικούς γραμματείς του δήμου, όταν δεν βρίσκεται ένα πάτημα, να υπάρχει μια κουκούλα, η οποία λέγεται «παράβαση καθήκοντος».

Αυτά τα πράγματα είναι επιεικώς απαράδεκτα για τη δημοκρατία μας και θεωρούμε ότι θα πρέπει άμεσα να ληφθεί απόφαση

από τη Βουλή, με πρωτοβουλία και πίστωση του Υπουργείου Εσωτερικών, ώστε να θωρακιστεί η καταστατική θέση των αιρετών. Αυτό είναι το μείζον για μένα και σαφώς ζητώ την άρση ασυλίας μου.

Θέλω να τονίσω ότι για την πρώτη υπόθεση δέχθηκα τον έλεγχο του Πειθαρχικού Συμβουλίου. Να πω εδώ ότι ήταν ο Πρόεδρος Εφετών Θεσσαλονίκης, δύο εφέτες, εκπρόσωπος του ελληνικού δημοσίου του Υπουργείου Εσωτερικών και ένας από το δευτεροβάθμιο συνδικαλιστικό όργανο. Τρεις εφέτες, λοιπόν, έκριναν ότι δεν υπάρχει κανένα ζήτημα. Από εκεί και πέρα πρέπει να κριθώ και θέλω να κριθώ, γιατί αυτό επιβάλλει η δημοκρατία και το ισχύον νομικό πλαίσιο, από τον Πρωτοδίκη Κατερίνης.

Βλέπουμε, λοιπόν, να ταλαιπωρείται μια σειρά πρώην συναδέλφων, βλέπουμε ανθρώπους να σύρονται στα δικαστήρια αναμένοντας στην ουρά μαζί με τον οποιονδήποτε έχει κάνει ένα έγκλημα. Και αυτό είναι ένα άλλο θέμα, το οποίο πρέπει να δει το Υπουργείο Δικαιοσύνης, να υπάρχει ειδική διαδικασία, όχι κάτι ξεχωριστό από τον φυσικό δικαστή με όλες τις συνέπειες που οφείλει να έχει κάποιος, αλλά να μη σύρεται όλη μέρα ένας δήμαρχος στο δικαστήριο και η προηγούμενη υπόθεση είναι γιατί μαχαίρωσε τον περιπτερά, η δεύτερη περιπτερά γιατί έκλεψε.

Αυτός ο ευτελισμός διαχέεται σε όλο το πολιτικό σύστημα και αυτό είναι κάτι το οποίο πρέπει επείγοντως να αλλάξει. Επειδή ένας πολίτης έκρινε ότι μια λακκούβα μπορεί να μαζέψει νερά και μπορεί να πάνε τα κουνούπια του Νείλου, στέλνει μια καταγγελία και οι ελεγκτές δημόσιας διοίκησης στέλνουν για να ζητήσουν έγγραφες εξηγήσεις. Αυτό το λέω γιατί από μένα πέρασαν αυτά, διετέλεσα δήμαρχος. Απλώς οφείλουμε να το κάνουμε. Στο ελληνικό Κοινοβούλιο και στα Υπουργεία Εσωτερικών και Δικαιοσύνης επιτέλους να επικρατήσει η λογική.

Θα ήταν αδιανόητο, επειδή έγινε ένα σφάλμα στην κατασκευή του εθνικού δικτύου να εγκαλέσουν αίφνης ποινικά τον Υπουργό Υποδομών, όταν υπάρχουν από κάτω υπηρεσίες. Αυτά τα πράγματα πιστεύω ότι είναι υποχρέωσή μας, επειδή και η Κυβέρνηση αυτή το πιστεύει και το έδειξε, αλλά και όλοι σ' αυτό το Κοινοβούλιο πιστεύουμε ότι η αυτοδιοίκηση αποτελεί ένα σπουδαίο παράγοντα για τη συνέργεια με την κεντρική διοίκηση, ώστε να πάμε μπροστά.

Ζητώ, λοιπόν, για μια ακόμα φορά την άρση της ασυλίας μου και για τα δύο ζητήματα. Για το δε δεύτερο ζήτημα, στο οποίο αναφέρομαι, ήδη ο εισαγγελέας πρότεινε να μπει η υπόθεση για πολλοστή φορά στο αρχείο. Κάθε φορά, λοιπόν, που κάποιος σηκώνεται και δεν έχει τι να κάνει, θέλει να εκδικηθεί κάποιον στην τοπική αυτοδιοίκηση, μπορεί να κάνει μια μήνυση.

Ιδιαίτερα όταν βάζουν γέροντες να το κάνουν αυτό, δεν μπορείς μετά την δικαίωσή σου να προβείς σε ψευδή καταμήνυση. Τι να κάνει κανείς σε μια ηλικιωμένη γυναίκα ογδόντα πέντε ετών, που ξέρουμε ποιος υπέβαλε ή της επέβαλε στο να καταθέσει αυτές τις μηνυτήριες αναφορές;

Άρα, λοιπόν, με την ευκαιρία αυτή ήθελα να τοποθετηθώ για αυτό το μείζον θέμα. Εφόσον θέλουμε την αυτοδιοίκηση, εφόσον πιστεύουμε στην αυτοδιοίκηση, ας θωρακίσουμε τους θεσμούς της.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Πράγματι, ο κ. Χιονίδης και εκείνος ζήτησε και στις δύο υποθέσεις την άρση ασυλίας του.

Πριν προχωρήσουμε στην ηλεκτρονική ψηφοφορία, σύμφωνα με το άρθρο 108 του Κανονισμού μπορεί οποιοσδήποτε συνάδελφος να ζητήσει τον λόγο.

Επί της πρώτης αιτήσεως, για τον κ. Κυρανάκη, υπάρχει συνάδελφος που ζητάει τον λόγο κατά το άρθρο 108 του Κανονισμού;

Δεν υπάρχει κάποιος συνάδελφος.

Επί της δεύτερης αιτήσεως, για τον κ. Χιονίδη, υπάρχει συνάδελφος που ζητάει τον λόγο κατά το άρθρο 108 του Κανονισμού; Επίσης, δεν υπάρχει κάποιος συνάδελφος;

Σας επισημαίνουμε ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει τρεις διαφορετικές υποθέσεις άρσης ασυλίας Βουλευτών, μία του κ. Κυρανάκη και δύο του κ. Χιονίδη. Κάθε φορά στην οθόνη εμφανίζεται

μία υπόθεση προς ψήφιση. Για να εμφανιστεί η επόμενη ή η προηγούμενη, πρέπει να πατήσετε το βέλος πάνω, στο δεξί ή αριστερό μέρος της οθόνης αντίστοιχα.

Βεβαιωθείτε ότι έχετε ψηφίσει όλες τις υποθέσεις άρσης ασυλίας. Αφού καταχωρίσετε την ψήφο σας, έχετε τη δυνατότητα να την ελέγξετε ή και να την αναθεωρήσετε έως τη λήξη της ψηφοφορίας.

Για οποιαδήποτε απορία, απευθυνθείτε στο Προεδρείο, προκειμένου να σας συνδράμουν οι αρμόδιοι υπάλληλοι.

Παρακαλώ, να ανοίξει το σύστημα ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.
(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Εφόσον έχετε ολοκληρώσει την ψηφοφορία, παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ενώ περιμένουμε τα αποτελέσματα της ψηφοφορίας αναφορικά με τις άρσεις ασυλίας, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επίκαιρων ερωτήσεων της Παρασκευής 24 Ιουλίου 2020.

Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 933/14-7-2020 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Λάρισας του Κινήματος Αλλαγής κ. Ευαγγελίας Λιακούλη προς την Υπουργό Πολιτισμού και Αθλητισμού, με θέμα: «Ο δυνητικός υποβιβασμός της Larisa BC/ΚΑΕ Λάρισα καθιστά το πρωτάθλημα απολύτως αφερέγγυο».

2. Η με αριθμό 943/20-7-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Ηρακλείου του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Εμμανουήλ Συντυχάκη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Λήψη μέτρων για τη στέγαση περίπου τετρακοσίων Ρομά στον Ασπρόπυργο μετά την κατεδάφιση των καταλυμάτων τους. Λήψη έκτακτων μέτρων για την προστασία της υγείας».

3. Η με αριθμό 947/20-7-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα – Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Οι υπάλληλοι των δήμων της χώρας ξανά όμηροι στα πολιτικά παιχνίδια της Κυβέρνησης».

Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρα 130 παράγραφοι 2 και 3 και 132 παράγραφος 2 του Κανονισμού της Βουλής)

1. Η με αριθμό 944/20-7-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννη Δελή προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Αφαίρεση διδακτικής υπηρεσίας από εκπαιδευτικό λόγω επαινευόμενης κήσης».

2. Η με αριθμό 950/20-7-2020 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β2' Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα – Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με θέμα:

«Με κρατικό χρήμα, χωρίς κρατικό έλεγχο, οι εξορύξεις στην Ελλάδα».

3. Η με αριθμό 946/20-7-2020 επίκαιρη ερώτηση του ΣΤ' Αντιπροέδρου της Βουλής και Βουλευτή Λάρισας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Γεώργιου Λαμπρούλη προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Άμεση καταβολή των δεδουλευμένων στους εργαζόμενους των Ιδιωτικών Εκπαιδευτηρίων "Νέα Γενιά Ζηρίδη" και διασφάλιση των δικαιωμάτων τους».

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

1. Η με αριθμό 6836/27-5-2020 ερώτηση του Βουλευτή Ροδόπης του Συνασπισμού Ριζοσπαστικής Αριστεράς κ. Δημητρίου Χαρίτου προς την Υπουργό Παιδείας και Θρησκευμάτων, με θέμα: «Ίδρυση και λειτουργία νέων τμημάτων στο Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης».

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να σας ανακοινώσω το αποτέλεσμα της διεξαχθείσης ηλεκτρονικής ονομαστικής ψηφοφορίας επί των αιτήσεων άρσης ασυλίας των συνάδελφων Βουλευτών.

Για την πρώτη υπόθεση, του συναδέλφου κ. Κωνσταντίνου Κυρανάκη, εψήφισαν συνολικά 119 Βουλευτές.

Υπέρ της άρσεως ασυλίας, δηλαδή «ΝΑΙ», εψήφισαν 115 Βουλευτές.

Κατά της άρσεως ασυλίας, δηλαδή «ΟΧΙ», εψήφισαν 4 Βουλευτές.

Ουδείς εψήφισε «ΠΑΡΩΝ».

Συνεπώς η αίτηση της εισαγγελικής αρχής γίνεται δεκτή.

Για τη δεύτερη υπόθεση, του συναδέλφου κ. Σάββα Χιονίδη, εψήφισαν συνολικά 116 Βουλευτές.

Υπέρ της άρσεως ασυλίας, δηλαδή «ΝΑΙ», εψήφισαν 112 Βουλευτές.

Κατά της άρσεως ασυλίας, δηλαδή «ΟΧΙ», εψήφισαν 4 Βουλευτές.

Ουδείς εψήφισε «ΠΑΡΩΝ».

Συνεπώς η αίτηση της εισαγγελικής αρχής γίνεται δεκτή.

Για την τρίτη υπόθεση, του συναδέλφου κ. Σάββα Χιονίδη, εψήφισαν συνολικά 115 Βουλευτές.

Υπέρ της άρσεως ασυλίας, δηλαδή «ΝΑΙ», εψήφισαν 111 Βουλευτές.

Κατά της άρσεως ασυλίας, δηλαδή «ΟΧΙ», εψήφισαν 4 Βουλευτές.

Ουδείς εψήφισε «ΠΑΡΩΝ».

Συνεπώς η αίτηση της εισαγγελικής αρχής γίνεται δεκτή.

Τα αποτελέσματα της διεξαχθείσης ονομαστικής ηλεκτρονικής ψηφοφορίας καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

Όνοματεπώνυμο	Κ.Ο	Εκλ. Περιφέρεια	Ψήφος
Σ.Α.Ψ: 1 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:115, ΟΧΙ:4, ΠΡΝ:0)			
Πράξη: Κατόπιν της από 9.12.2018 εγκλήσεως του Λαυρέντη Λαυρεντιάδη για τη φερόμενη ως τελεσθείσα αξιόποινη πράξη της συκοφαντικής δυσφημίας (άρθρα 26 παρ. 1α, 27 παρ. 1, 363-362 Π.Κ.) (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:115, ΟΧΙ:4, ΠΡΝ:0)			
ΑΒΔΕΛΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	Α΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΒΡΑΜΑΚΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΑΓΑΘΟΠΟΥΛΟΥ ΕΙΡΗΝΗ-ΕΛΕΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΙΛΚΙΣ	ΝΑΙ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ(ΝΑΣΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	Α΄ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΜΑΡΙΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	Β2΄ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΛΕΣΒΟΥ	ΝΑΙ
ΑΚΤΥΠΗΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	ΝΑΙ
ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	Β1΄ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	Νέα Δημοκρατία	ΑΧΑΪΔΑΣ	ΝΑΙ
ΑΜΑΝΑΤΙΔΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΑΜΑΝΑΤΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΠΑΤΖΙΔΗ ΜΑΡΙΑ	ΜέΡΑ25	Α΄ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΡΑΧΩΒΙΤΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΣΟΦΙΑ-ΧΑΪΔΩ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	Β΄ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΑΥΓΕΡΙΝΟΠΟΥΛΟΥ ΔΙΟΝΥΣΙΑ-ΘΕΟΔΩΡΑ	Νέα Δημοκρατία	ΗΛΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΧΤΣΙΟΓΛΟΥ ΕΥΤΥΧΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΒΑΓΕΝΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ(ΛΑΚΗΣ)	Νέα Δημοκρατία	ΠΕΛΛΗΣ	ΝΑΙ
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ(ΒΑΣΙΛΗΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΒΕΡΝΑΡΔΑΚΗΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α΄ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΕΤΤΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	ΕΠΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΒΙΤΣΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β2΄ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	Α΄ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΒΟΥΛΤΕΨΗ ΣΟΦΙΑ	Νέα Δημοκρατία	Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΡΥΖΙΔΟΥ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	Νέα Δημοκρατία	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΓΙΑΝΝΑΚΟΥ ΜΑΡΙΟΡΗ(ΜΑΡΙΕΤΤΑ)	Νέα Δημοκρατία	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΓΚΑΡΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ(ΝΑΤΑΣΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΓΚΟΚΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Κίνημα Αλλαγής	ΑΡΤΗΣ	ΝΑΙ
ΔΕΛΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Κ.Κ.Ε.	Α΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΔΕΡΜΕΝΤΖΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β2΄ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΟΥ ΣΟΥΛΤΑΝΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ
ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β1΄ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΙΑΤΡΙΔΗ ΤΣΑΜΠΙΚΑ(ΜΙΚΑ)	Νέα Δημοκρατία	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ

ΚΑΙΡΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	Β1' ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΛΛΙΑΝΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Νέα Δημοκρατία	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΠΠΑΤΟΣ ΠΑΝΑΓΗΣ	Νέα Δημοκρατία	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ΑΝΝΑ	Νέα Δημοκρατία	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΣΑΡΛΙΔΟΥ ΕΥΦΡΟΣΥΝΗ(ΦΡΟΣΩ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	Κίνημα Αλλαγής	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΧΑΡΟΥΛΑ(ΧΑΡΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β2' ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ ΣΥΜΕΩΝ(ΣΙΜΟΣ)	Νέα Δημοκρατία	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΕΛΕΤΣΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΚΕΛΛΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΚΕΦΑΛΑ ΜΑΡΙΑ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	Νέα Δημοκρατία	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΟΚΚΑΛΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΚΟΤΡΩΝΙΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΚΡΗΤΙΚΟΣ ΝΕΟΚΛΗΣ	Νέα Δημοκρατία	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Νέα Δημοκρατία	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΩΤΣΗΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	Β' ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΚΩΤΣΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΝΑΙ
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Κ.Κ.Ε.	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΛΕΟΝΤΑΡΙΔΗΣ ΘΕΟΦΙΛΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΛΙΟΥΠΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΑΚΡΗ ΖΩΗ(ΖΕΤΤΑ)	Νέα Δημοκρατία	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΑΛΑΜΑ ΚΥΡΙΑΚΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ(ΧΑΡΗΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΜΑΝΗ-ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΑΝΝΑ	Νέα Δημοκρατία	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΑΝΤΑΣ ΠΕΡΙΚΛΗΣ	Νέα Δημοκρατία	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΑΡΑΒΕΠΙΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΕΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Νέα Δημοκρατία	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΚΑΔΗΜΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	ΜέΡΑ25	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΛΑΦΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ

ΜΠΑΡΑΝ ΜΠΟΥΡΧΑΝ	Κίνημα Αλλαγής	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΡΚΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΡΕΒΕΖΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΙΖΙΟΥ ΣΤΕΡΓΙΑΝΗ(ΣΤΕΛΛΑ)	Νέα Δημοκρατία	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΟΥΓΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Νέα Δημοκρατία	ΦΩΚΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΜΠΟΥΚΡΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΟΧΙ
ΜΠΟΥΜΠΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΜΠΟΥΡΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	Β' ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ-ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	Νέα Δημοκρατία	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΟΧΙ
ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	Α' ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΙΖΑ(ΜΑΡΙΛΙΖΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β1' ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΙΩΑΝΝΗΣ	Νέα Δημοκρατία	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ(ΜΙΧΑΛΗΣ)	Νέα Δημοκρατία	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΟΧΙ
ΠΑΠΑΗΛΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ(ΚΑΤΕΡΙΝΑ)	Νέα Δημοκρατία	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΠΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ	Νέα Δημοκρατία	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΟΥΛΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	Κίνημα Αλλαγής	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΡΑΠΤΗ ΖΩΗ	Νέα Δημοκρατία	Β1' ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ ΜΑΞΙΜΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ(ΣΤΡΑΤΟΣ)	Νέα Δημοκρατία	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΣΚΟΝΔΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	Νέα Δημοκρατία	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΝΑΙ
ΣΚΟΥΡΟΛΙΑΚΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΣΚΟΥΦΑ ΕΛΙΣΣΑΒΕΤ(ΜΠΕΤΤΥ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ(ΜΑΡΙΛΕΝΑ)	Νέα Δημοκρατία	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΣΠΑΝΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ-ΠΕΤΡΟΣ	Νέα Δημοκρατία	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΠΕΛΛΗΣ	ΝΑΙ
ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ	Νέα Δημοκρατία	ΡΟΔΟΠΗΣ	ΟΧΙ
ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	Κ.Κ.Ε.	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ

ΤΕΛΙΓΙΟΡΙΔΟΥ ΟΛΥΜΠΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α΄ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΤΖΗΚΑΛΑΓΙΑΣ ΖΗΣΗΣ	Νέα Δημοκρατία	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΤΖΟΥΦΗ ΜΕΡΟΠΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ ΛΑΖΑΡΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΤΣΙΓΚΡΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΤΣΙΛΙΓΓΙΡΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ(ΣΠΥΡΟΣ)	Νέα Δημοκρατία	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ
ΤΣΙΠΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β΄ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΥΨΗΛΑΝΤΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ-ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΦΑΜΕΛΛΟΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΦΟΡΤΩΜΑΣ ΦΙΛΙΠΠΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΝΑΙ
ΦΩΤΗΛΑΣ ΙΑΣΩΝ	Νέα Δημοκρατία	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΧΑΡΙΤΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ(ΤΑΚΗΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΡΟΔΟΠΗΣ	ΝΑΙ
ΧΑΤΖΗΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ)	Νέα Δημοκρατία	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ(ΚΩΣΤΗΣ)	Νέα Δημοκρατία	Β1΄ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΧΕΙΜΑΡΑΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ(ΘΕΜΗΣ)	Νέα Δημοκρατία	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΧΗΤΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	Β΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΧΙΟΝΙΔΗΣ ΣΑΒΒΑΣ	Νέα Δημοκρατία	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ ΡΑΛΛΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
Σ.Α.Ψ: 2 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:112, ΟΧΙ:4, ΠΡΝ:0)			
Πράξη: Για τις αξιόποινες πράξεις της παράβασης του άρθρου 66 παρ. 1 ν. 3028/2002 και της παράνομης εξόρυξης και αποκομιδής λατομικών υλικών (άρθρα 1, 12, 14, 16, 26α΄, 27 παρ. 1, 51, 53, 57, 79, 94 παρ. 1 του Π.Κ., άρθρα 10 και 66 παρ. 1 ν. 3028/2002, άρθρα 9 παρ. 1 και 16 παρ. 1 ν. 1428/1984 και ήδη άρθρο 59 παρ. 6 ν. 4512/2018). (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:112, ΟΧΙ:4, ΠΡΝ:0)			
ΑΒΔΕΛΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	Α΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΒΡΑΜΑΚΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΑΓΑΘΟΠΟΥΛΟΥ ΕΙΡΗΝΗ-ΕΛΕΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΙΛΚΙΣ	ΝΑΙ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ(ΝΑΣΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	Α΄ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΜΑΡΙΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	Β2΄ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΛΕΣΒΟΥ	ΝΑΙ
ΑΚΤΥΠΗΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	ΝΑΙ
ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	Β1' ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	Νέα Δημοκρατία	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΑΜΑΝΑΤΙΔΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΑΜΑΝΑΤΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΠΑΤΖΙΔΗ ΜΑΡΙΑ	ΜΕΡΑ25	Α' ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΡΑΧΩΒΙΤΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΣΟΦΙΑ-ΧΑΪΔΩ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΑΥΓΕΡΙΝΟΠΟΥΛΟΥ ΔΙΟΝΥΣΙΑ-ΘΕΟΔΩΡΑ	Νέα Δημοκρατία	ΗΛΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΧΤΣΙΟΓΛΟΥ ΕΥΤΥΧΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΒΑΓΕΝΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ(ΛΑΚΗΣ)	Νέα Δημοκρατία	ΠΕΛΛΗΣ	ΟΧΙ
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ(ΒΑΣΙΛΗΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΒΕΡΝΑΡΔΑΚΗΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΕΤΤΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	ΕΠΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΒΙΤΣΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β2' ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	Α' ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΒΟΥΛΤΕΨΗ ΣΟΦΙΑ	Νέα Δημοκρατία	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΡΥΖΙΔΟΥ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	Νέα Δημοκρατία	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΓΙΑΝΝΑΚΟΥ ΜΑΡΙΟΡΗ(ΜΑΡΙΕΤΤΑ)	Νέα Δημοκρατία	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΓΚΑΡΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ(ΝΑΤΑΣΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΓΚΟΚΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Κίνημα Αλλαγής	ΑΡΤΗΣ	ΝΑΙ
ΔΕΛΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Κ.Κ.Ε.	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΔΕΡΜΕΝΤΖΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β2' ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΟΥ ΣΟΥΛΤΑΝΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ
ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β1' ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ

ΙΑΤΡΙΔΗ ΤΣΑΜΠΙΚΑ(ΜΙΚΑ)	Νέα Δημοκρατία	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΚΑΙΡΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	Β1' ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΛΛΙΑΝΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Νέα Δημοκρατία	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΠΠΑΤΟΣ ΠΑΝΑΓΗΣ	Νέα Δημοκρατία	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ΑΝΝΑ	Νέα Δημοκρατία	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΣΑΡΛΙΔΟΥ ΕΥΦΡΟΣΥΝΗ(ΦΡΟΣΩ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	Κίνημα Αλλαγής	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΧΑΡΟΥΛΑ(ΧΑΡΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β2' ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ ΣΥΜΕΩΝ(ΣΙΜΟΣ)	Νέα Δημοκρατία	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΕΛΕΤΣΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΚΕΛΛΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΚΕΦΑΛΑ ΜΑΡΙΑ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	Νέα Δημοκρατία	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΟΚΚΑΛΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΡΙΣΗΣ	-
ΚΟΤΡΩΝΙΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΚΡΗΤΙΚΟΣ ΝΕΟΚΛΗΣ	Νέα Δημοκρατία	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Νέα Δημοκρατία	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΩΤΣΗΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	Β' ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΚΩΤΣΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΝΑΙ
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Κ.Κ.Ε.	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΛΕΟΝΤΑΡΙΔΗΣ ΘΕΟΦΙΛΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΛΙΟΥΠΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΑΚΡΗ ΖΩΗ(ΖΕΤΤΑ)	Νέα Δημοκρατία	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΑΛΑΜΑ ΚΥΡΙΑΚΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ(ΧΑΡΗΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΜΑΝΗ-ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΑΝΝΑ	Νέα Δημοκρατία	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΑΝΤΑΣ ΠΕΡΙΚΛΗΣ	Νέα Δημοκρατία	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΑΡΑΒΕΓΙΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΕΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Νέα Δημοκρατία	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΚΑΔΗΜΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	ΜΕΡΑ25	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ

ΜΠΑΛΑΦΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΜΠΑΡΑΝ ΜΠΟΥΡΧΑΝ	Κίνημα Αλλαγής	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΡΚΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΡΕΒΕΖΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΙΖΙΟΥ ΣΤΕΡΓΙΑΝΗ(ΣΤΕΛΛΑ)	Νέα Δημοκρατία	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΟΥΓΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Νέα Δημοκρατία	ΦΩΚΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΟΧΙ
ΜΠΟΥΜΠΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΜΠΟΥΡΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	Β' ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ-ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	Νέα Δημοκρατία	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΟΧΙ
ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	Α' ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΙΖΑ(ΜΑΡΙΛΙΖΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β1' ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΙΩΑΝΝΗΣ	Νέα Δημοκρατία	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ(ΜΙΧΑΛΗΣ)	Νέα Δημοκρατία	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΟΧΙ
ΠΑΠΑΗΛΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ(ΚΑΤΕΡΙΝΑ)	Νέα Δημοκρατία	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΠΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ	Νέα Δημοκρατία	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΟΥΛΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	Κίνημα Αλλαγής	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΡΑΠΤΗ ΖΩΗ	Νέα Δημοκρατία	Β1' ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ ΜΑΞΙΜΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ(ΣΤΡΑΤΟΣ)	Νέα Δημοκρατία	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΣΚΟΝΔΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	Νέα Δημοκρατία	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	-
ΣΚΟΥΡΟΛΙΑΚΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΣΚΟΥΦΑ ΕΛΙΣΣΑΒΕΤ(ΜΠΕΤΤΥ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ(ΜΑΡΙΛΕΝΑ)	Νέα Δημοκρατία	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΣΠΑΝΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ-ΠΕΤΡΟΣ	Νέα Δημοκρατία	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΠΕΛΛΗΣ	ΝΑΙ
ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ	Νέα Δημοκρατία	ΡΟΔΟΠΗΣ	-

ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	Κ.Κ.Ε.	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΤΕΛΙΠΟΡΙΔΟΥ ΟΛΥΜΠΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α΄ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΤΖΗΚΑΛΑΓΙΑΣ ΖΗΣΗΣ	Νέα Δημοκρατία	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΤΖΟΥΦΗ ΜΕΡΟΠΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ ΛΑΖΑΡΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΤΣΙΓΚΡΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΤΣΙΛΙΓΓΙΡΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ(ΣΠΥΡΟΣ)	Νέα Δημοκρατία	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ
ΤΣΙΠΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β΄ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΥΨΗΛΑΝΤΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ-ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΦΑΜΕΛΛΟΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΦΟΡΤΩΜΑΣ ΦΙΛΙΠΠΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΝΑΙ
ΦΩΤΗΛΑΣ ΙΑΣΩΝ	Νέα Δημοκρατία	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΧΑΡΙΤΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ(ΤΑΚΗΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΡΟΔΟΠΗΣ	ΝΑΙ
ΧΑΤΖΗΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ)	Νέα Δημοκρατία	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ(ΚΩΣΤΗΣ)	Νέα Δημοκρατία	Β1΄ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΧΕΙΜΑΡΑΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ(ΘΕΜΗΣ)	Νέα Δημοκρατία	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΧΗΤΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	Β΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΧΙΟΝΙΔΗΣ ΣΑΒΒΑΣ	Νέα Δημοκρατία	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ ΡΑΛΛΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
Σ.Α.Ψ: 3 (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:111, ΟΧΙ:4, ΠΡΝ:0)			
Πράξη: Για την αξιόποινη πράξη της απάτης σε βάρος οικονομικών συμφερόντων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με βλάβη άνω των 25.000.000 δρχ (ν. 2803/2000 όπως αντικαταστάθηκε από τον ν. 4689/2020). (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:111, ΟΧΙ:4, ΠΡΝ:0)			
ΑΒΔΕΛΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	Α΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΒΡΑΜΑΚΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΑΓΑΘΟΠΟΥΛΟΥ ΕΙΡΗΝΗ-ΕΛΕΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΙΛΚΙΣ	ΝΑΙ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ(ΝΑΣΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	Α΄ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΜΑΡΙΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	Β2΄ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΛΕΣΒΟΥ	ΝΑΙ
ΑΚΤΥΠΗΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΖΑΚΥΝΘΟΥ	ΝΑΙ
ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	Β1' ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	Νέα Δημοκρατία	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΑΜΑΝΑΤΙΔΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΑΜΑΝΑΤΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΠΑΤΖΙΔΗ ΜΑΡΙΑ	ΜΕΡΑ25	Α' ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΡΑΧΩΒΙΤΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΣΟΦΙΑ-ΧΑΪΔΩ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΑΥΓΕΡΙΝΟΠΟΥΛΟΥ ΔΙΟΝΥΣΙΑ-ΘΕΟΔΩΡΑ	Νέα Δημοκρατία	ΗΛΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΑΧΤΣΙΟΓΛΟΥ ΕΥΤΥΧΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΒΑΓΕΝΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ(ΛΑΚΗΣ)	Νέα Δημοκρατία	ΠΕΛΛΗΣ	ΟΧΙ
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ(ΒΑΣΙΛΗΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΒΕΡΝΑΡΔΑΚΗΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΕΤΤΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	ΕΠΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΒΙΤΣΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β2' ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	Α' ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΒΟΥΛΤΕΨΗ ΣΟΦΙΑ	Νέα Δημοκρατία	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΒΡΥΖΙΔΟΥ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	Νέα Δημοκρατία	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΝΑΙ
ΓΙΑΝΝΑΚΟΥ ΜΑΡΙΟΡΗ(ΜΑΡΙΕΤΤΑ)	Νέα Δημοκρατία	ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ	ΝΑΙ
ΓΚΑΡΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ(ΝΑΤΑΣΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΓΚΟΚΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Κίνημα Αλλαγής	ΑΡΤΗΣ	ΝΑΙ
ΔΕΛΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Κ.Κ.Ε.	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΔΕΡΜΕΝΤΖΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β2' ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΟΥ ΣΟΥΛΤΑΝΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΒΑΛΑΣ	ΝΑΙ
ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β1' ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ

ΙΑΤΡΙΔΗ ΤΣΑΜΠΙΚΑ(ΜΙΚΑ)	Νέα Δημοκρατία	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΚΑΙΡΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	Β1' ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΛΛΙΑΝΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Νέα Δημοκρατία	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΠΠΑΤΟΣ ΠΑΝΑΓΗΣ	Νέα Δημοκρατία	ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ΑΝΝΑ	Νέα Δημοκρατία	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΑΡΑΣΑΡΛΙΔΟΥ ΕΥΦΡΟΣΥΝΗ(ΦΡΟΣΩ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	Κίνημα Αλλαγής	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΚΑΤΣΗΣ ΜΑΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΧΑΡΟΥΛΑ(ΧΑΡΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β2' ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ ΣΥΜΕΩΝ(ΣΙΜΟΣ)	Νέα Δημοκρατία	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΕΛΕΤΣΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΕΒΡΟΥ	ΝΑΙ
ΚΕΛΛΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΚΕΦΑΛΑ ΜΑΡΙΑ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	Νέα Δημοκρατία	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΟΚΚΑΛΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΛΑΡΙΣΗΣ	-
ΚΟΤΡΩΝΙΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΚΡΗΤΙΚΟΣ ΝΕΟΚΛΗΣ	Νέα Δημοκρατία	ΛΑΚΩΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Νέα Δημοκρατία	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΚΩΤΣΗΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	Β' ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΚΩΤΣΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	ΝΑΙ
ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Κ.Κ.Ε.	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΛΕΟΝΤΑΡΙΔΗΣ ΘΕΟΦΙΛΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΛΙΟΥΠΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΑΚΡΗ ΖΩΗ(ΖΕΤΤΑ)	Νέα Δημοκρατία	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΑΛΑΜΑ ΚΥΡΙΑΚΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ(ΧΑΡΗΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΜΑΝΗ-ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΑΝΝΑ	Νέα Δημοκρατία	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΑΝΤΑΣ ΠΕΡΙΚΛΗΣ	Νέα Δημοκρατία	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΑΡΑΒΕΓΙΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΜΕΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Νέα Δημοκρατία	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΚΑΔΗΜΑ ΦΩΤΕΙΝΗ	ΜΕΡΑ25	Β' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΝΑΙ

ΜΠΑΛΑΦΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΜΠΑΡΑΝ ΜΠΟΥΡΧΑΝ	Κίνημα Αλλαγής	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΑΡΚΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΡΕΒΕΖΗΣ	-
ΜΠΙΖΙΟΥ ΣΤΕΡΓΙΑΝΗ(ΣΤΕΛΛΑ)	Νέα Δημοκρατία	ΛΑΡΙΣΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΟΥΓΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	Νέα Δημοκρατία	ΦΩΚΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΟΧΙ
ΜΠΟΥΜΠΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΜΠΟΥΡΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	Β' ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ-ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	Νέα Δημοκρατία	Α' ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΟΧΙ
ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	Α' ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΙΖΑ(ΜΑΡΙΛΙΖΑ)	ΣΥΡΙΖΑ	Β1' ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΙΩΑΝΝΗΣ	Νέα Δημοκρατία	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ(ΜΙΧΑΛΗΣ)	Νέα Δημοκρατία	ΚΟΖΑΝΗΣ	ΟΧΙ
ΠΑΠΑΝΗΛΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΑΡΚΑΔΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ(ΚΑΤΕΡΙΝΑ)	Νέα Δημοκρατία	ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΝΑΙ
ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΑΠΠΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ	Νέα Δημοκρατία	ΕΥΒΟΙΑΣ	ΝΑΙ
ΠΟΥΛΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	Κίνημα Αλλαγής	ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΡΑΠΤΗ ΖΩΗ	Νέα Δημοκρατία	Β1' ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ ΜΑΞΙΜΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ(ΣΤΡΑΤΟΣ)	Νέα Δημοκρατία	Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΣΚΟΝΔΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ	Νέα Δημοκρατία	ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ	-
ΣΚΟΥΡΟΛΙΑΚΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	Α' ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΣΚΟΥΦΑ ΕΛΙΣΣΑΒΕΤ(ΜΠΕΤΤΥ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΣΟΥΚΟΥΛΗ-ΒΙΛΙΑΛΗ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΕΝΗ(ΜΑΡΙΛΕΝΑ)	Νέα Δημοκρατία	ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΣΠΑΝΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ-ΠΕΤΡΟΣ	Νέα Δημοκρατία	Β3' ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΠΕΛΛΗΣ	ΝΑΙ
ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ	Νέα Δημοκρατία	ΡΟΔΟΠΗΣ	-

ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ	Κ.Κ.Ε.	ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΝΑΙ
ΤΕΛΙΠΟΡΙΔΟΥ ΟΛΥΜΠΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Α΄ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΤΖΗΚΑΛΑΓΙΑΣ ΖΗΣΗΣ	Νέα Δημοκρατία	ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΤΖΟΥΦΗ ΜΕΡΟΠΗ	ΣΥΡΙΖΑ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΝΑΙ
ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ ΛΑΖΑΡΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΗΜΑΘΙΑΣ	ΝΑΙ
ΤΣΙΓΚΡΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΤΣΙΛΙΓΓΙΡΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ(ΣΠΥΡΟΣ)	Νέα Δημοκρατία	ΞΑΝΘΗΣ	ΝΑΙ
ΤΣΙΠΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β΄ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΥΨΗΛΑΝΤΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ-ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΝΑΙ
ΦΑΜΕΛΛΟΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ	ΣΥΡΙΖΑ	Β΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΦΟΡΤΩΜΑΣ ΦΙΛΙΠΠΟΣ	Νέα Δημοκρατία	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΝΑΙ
ΦΩΤΗΛΑΣ ΙΑΣΩΝ	Νέα Δημοκρατία	ΑΧΑΪΑΣ	ΝΑΙ
ΧΑΡΙΤΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ(ΤΑΚΗΣ)	ΣΥΡΙΖΑ	ΡΟΔΟΠΗΣ	ΝΑΙ
ΧΑΤΖΗΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ)	Νέα Δημοκρατία	ΣΕΡΡΩΝ	ΝΑΙ
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	Νέα Δημοκρατία	Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ(ΚΩΣΤΗΣ)	Νέα Δημοκρατία	Β1΄ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ
ΧΕΙΜΑΡΑΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ(ΘΕΜΗΣ)	Νέα Δημοκρατία	ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ	ΝΑΙ
ΧΗΤΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ	Β΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΝΑΙ
ΧΙΟΝΙΔΗΣ ΣΑΒΒΑΣ	Νέα Δημοκρατία	ΠΙΕΡΙΑΣ	ΝΑΙ
ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ ΡΑΛΛΙΑ	ΣΥΡΙΖΑ	Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	ΝΑΙ

Άρσεις Ασυλίας

Ονοματεπώνυμο - Εμπλεκόμενοι	Πράξη για την οποία ζητείται η άρση της ασυλίας	Αποτελέσματα	
ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	Κατόπιν της από 9.12.2018 εγκλήσεως του Λαυρέντη Λαυρεντιάδη για τη φερόμενη ως τελεσθείσα αξιόποινη πράξη της συκοφαντικής δυσφημίσεως (άρθρα 26 παρ. 1α, 27 παρ. 1, 363-362 Π.Κ.)	ΝΑΙ	115
		ΟΧΙ	4
		ΠΡΝ	0
		ΣΥΝ	119
ΧΙΟΝΙΔΗΣ ΣΑΒΒΑΣ	Για τις αξιόποινες πράξεις της παράβασης του άρθρου 66 παρ. 1 ν. 3028/2002 και της παράνομης εξόρυξης και αποκομιδής λατομικών υλικών (άρθρα 1, 12, 14, 16, 26α', 27 παρ. 1, 51, 53, 57, 79, 94 παρ. 1 του Π.Κ., άρθρα 10 και 66 παρ. 1 ν. 3028/2002, άρθρα 9 παρ. 1 και 16 παρ. 1 ν. 1428/1984 και ήδη άρθρο 59 παρ. 6 ν. 4512/2018).	ΝΑΙ	112
		ΟΧΙ	4
		ΠΡΝ	0
		ΣΥΝ	116
ΧΙΟΝΙΔΗΣ ΣΑΒΒΑΣ	Για την αξιόποινη πράξη της απάτης σε βάρος οικονομικών συμφερόντων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με βλάβη άνω των 25.000.000 δρχ (ν. 2803/2000 όπως αντικαταστάθηκε από τον ν. 4689/2020).	ΝΑΙ	111
		ΟΧΙ	4
		ΠΡΝ	0
		ΣΥΝ	115

Ο Πρόεδρος

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επανερχόμαστε τώρα στη συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας: «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης».

Θέλω να γνωστοποιήσω στο Σώμα ότι έχουμε βγει εκτός των χρονικών ορίων. Υπάρχουν σαφώς έναρξη συνάδελφοι που έχουν γραφτεί να μιλήσουν και δεν έχουν μιλήσει και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι. Με την έγκριση του Σώματος, θα παρακαλούσα κάθε ομιλητή να μην εξαντλεί τα έξι λεπτά. Αν υπάρχει κάτι ιδιαίτερο σε κάποια ομιλία, θα το επιτρέψουμε.

Συμφωνεί το Σώμα;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Το Σώμα συμφώνησε.

Καλείται στο Βήμα η κ. Άννα Καραμανλή, πρώτη ομιλήτρια από τη Νέα Δημοκρατία.

Κυρία Καραμανλή, έχετε τον λόγο για έξι λεπτά.

ΑΝΝΑ ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου διαμορφώνεται για πρώτη φορά ένα ενιαίο συστημικό και ολοκληρωμένο ρυθμιστικό πλαίσιο της αγοράς ηλεκτροκίνησης, με σκοπό τη μετάβαση στην κινητικότητα των χαμηλών ρύπων.

Η υιοθέτηση μέτρων για τη σταδιακή απεξάρτηση από τους ορυκτούς πόρους και την αντικατάστασή τους από μορφές καθαρής ενέργειας, όπως είναι οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, η ευρεία επέκταση της χρήσης των οχημάτων χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών, η ανάπτυξη παραγωγικών δραστηριοτήτων φιλικών προς το περιβάλλον, ανασχετικών της κλιματικής αλλαγής, αποτελούν κομβικά σημεία της κυβερνητικής περιβαλλοντικής μας πολιτικής.

Ο τομέας των μεταφορών είναι κύρια πηγή ρύπανσης της ατμόσφαιρας, αντιπροσωπεύοντας το 30% της τελικής κατανάλωσης ενέργειας και το 28% των εκπομπών του θερμοκηπίου, με τα πλέον έντονα προβλήματα να εντοπίζονται στις πυκνοκατοικημένες περιοχές, λόγω της αυξημένης κυκλοφορίας και του μεγάλου πληθυσμού.

Πρόσφατη μελέτη του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας εκτιμά σε εξίμισι εκατομμύρια παγκοσμίως τους θανάτους που αποδίδονται στην ατμοσφαιρική ρύπανση ετησίως, ενώ στη χώρα μας υπολογίζεται ότι κάθε χρόνο χάνουν τη ζωή τους οκτώμισι χιλιάδες συνάνθρωποί μας από αιτίες σχετιζόμενες με τη μόλυνση της ατμόσφαιρας.

Η ατμοσφαιρική ρύπανση οφείλεται και στη χρήση συμβατικών, γερασμένων αυτοκινήτων παρωχημένης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας. Στην Ελλάδα η πλειονότητα του στόλου των οχημάτων είναι συμβατικά αυτοκίνητα, γερασμένα, που κινούνται κυρίως με βενζίνη, ενώ τα οχήματα χαμηλών ρύπων, όπως τα ηλεκτρικά ή όσα κινούνται με φυσικό αέριο, δεν υπερβαίνουν το 0,3% του στόλου.

Η περιβαλλοντική επιβάρυνση αποτυπώνεται όσο πιο ξεκάθαρα γίνεται στη διαπίστωση ότι κατά το χρονικό διάστημα 2013 - 2016 οι εκπομπές από τον τομέα μεταφορών στην Ελλάδα αυξήθηκαν κατά 6%, με όποιες συνέπειες επιφέρει η αύξηση αυτή για το περιβάλλον, την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα, την υγεία και την ευεξία του πληθυσμού.

Από την άλλη, η ηλεκτροκίνηση συντελεί στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης σε τοπική κλίμακα, στην αποτελεσματικότερη χρήση ενέργειας και εμφανίζει μακροοικονομικά οφέλη, καθώς η ανάπτυξη της αγοράς ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα θα δημιουργήσει σημαντικές ευκαιρίες για επενδύσεις, θα ενισχύσει την οικονομία των τοπικών κοινωνιών και θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας.

Η ηλεκτροκίνηση συμβάλλει σημαντικά στην απεξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα, στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και, ταυτόχρονα, ενισχύει την προσπάθεια της χώρας στην επίτευξη των ενωσιακών στόχων για μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Βασικές στοχεύσεις του νομοσχεδίου είναι η παροχή κινήτρων για την αγορά ηλεκτρικών ΙΧ, δικύκλων και ποδηλάτων, που φτάνουν στο 15% της αξίας του αυτοκινήτου, το 20% της αξίας του

δικύκλου και το 40% της αξίας του ποδηλάτου.

Μας κατηγορείτε για δήθεν ταξικότητα του νομοσχεδίου, ότι δήθεν απευθύνεται σε λίγους προνομιούχους και στα γερά πορτοφόλια. Όμως, τα κίνητρα στοχεύουν πρωτίστως στο να καταστούν τα ηλεκτρικά οχήματα, τα σκούτερ, τα ποδήλατα προσιτά στους πολλούς, με πριμοδότηση από το πρώτο ευρώ.

Ο στόχος είναι το 2030 το ποσοστό των ηλεκτρικών οχημάτων να φτάσει στην ελληνική αγορά το 30% του στόλου των οχημάτων και αντίστοιχα να μειωθούν οι ρύποι. Πώς θα επιτευχθεί ο στόχος αυτός, αν δεν καταστούν τα ηλεκτρικά οχήματα προσιτά σε όλους; Η Κυβέρνηση επιλέγει να δώσει 100 εκατομμύρια ευρώ στην αγορά της ηλεκτροκίνησης.

Όμως, με το παρόν σχέδιο νόμου δεν δίνουμε μόνο χρήματα. Δημιουργούμε τις προϋποθέσεις ανάπτυξης μιας νέας οικονομίας, η οποία θα δημιουργήσει οικονομικά οφέλη και θέσεις εργασίας, μέσα από την ανάπτυξη ιδιωτικών επενδύσεων που θα αφορούν στη δημιουργία και τη λειτουργία δικτύου υποδομών φόρτισης, την παροχή σχετικών υπηρεσιών αλλά και την παραγωγή αγαθών της αλυσίδας της ηλεκτροκίνησης. Αν μάλιστα συνηγορήσει κανείς το όφελος από τη μείωση του κόστους που συνδέεται άμεσα με τη δημόσια υγεία και τις παθήσεις που προκαλεί η ρύπανση, αντιλαμβάνεται εύκολα ότι δεν σπαταλώνται άσκοπα και χωρίς στόχευση χρήματα.

Η ανάπτυξη της αγοράς της ηλεκτροκίνησης και ο ανταγωνισμός που θα αναπτυχθεί θα ρυθμίσει και τις τιμές πτωτικά και θα καταστήσει πιο προσιτή την αγορά ενός ηλεκτρικού οχήματος. Σήμερα καταγράφεται ραγδαία πτώση των τιμών στις μπαταρίες, ενδεχομένως και στους φορτιστές ηλεκτρικών οχημάτων.

Μέσα σε ένα στενό δημοσιονομικό πλαίσιο, η επιδότηση είναι ουσιαστική, χαμηλώνει την τιμή και, σε συνδυασμό με το χαμηλότερο κόστος συντήρησης ενός ηλεκτρικού οχήματος, παρέχεται η δυνατότητα σε περισσότερους να αποκτήσουν ένα ηλεκτρικό όχημα και με τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου υποδομών φόρτισης να επιτευχθεί η μέγιστη γεωγραφική και πληθυσμιακή κάλυψη, ώστε να μπορούν τα ηλεκτρικά οχήματα να πάνε παντού, να εξυπηρετούν τις ανάγκες μετακίνησης σε όλη τη χώρα και να μην υστερούν σε τίποτα σε σχέση με τα παλιά, ρυπογόνα, συμβατικά οχήματα.

Το πρώτο ερώτημα, λοιπόν, που σου έρχεται στο μυαλό, στη σκέψη, όταν είσαι έτοιμος να αγοράσεις ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο, είναι το πού θα το φορτίζεις, το πώς θα εξυπηρετείς την ανάγκη καυσίμου. Οι εισαγωγές ΙΧ έχουν δεσμευθεί για χίλια διακόσια σημεία φόρτισης έως το 2021, ενώ πρωτοβουλίες θα αναλάβουν και οι δήμοι για χωροθέτηση δημόσια προσβάσιμων φορτιστών.

Σε ό,τι αφορά τα κτήρια, προβλέπεται υποχρέωση τοποθέτησης υποδομών φόρτισης για τα νέα κτήρια, ενώ για τα παλιά προβλέπεται μοντέλο ανάλογο με αυτό που ακολουθείται για την εγκατάσταση λέβητα φυσικού αερίου στην πολυκατοικία, που δεν απαιτεί συναίνεση όλων των ιδιοκτητών.

Επίσης, προβλέπεται ολοκληρωμένο πλαίσιο για τη λειτουργία της αγοράς της ηλεκτροκίνησης, αντί για τις αποσπασματικές ρυθμίσεις που υπήρχαν μέχρι τώρα, με σαφή τον ρόλο του ΔΕΔ-ΔΗΕ και των υπόλοιπων φορέων.

Η αγορά της ηλεκτροκίνησης είναι μια εντελώς νέα αγορά και οι φορείς που δραστηριοποιούνται σε αυτή καλούνται να τηρήσουν ορισμένες υποχρεώσεις για την προστασία του καταναλωτή, την ασφάλεια των υποδομών και τη διαφάνεια της λειτουργίας του. Άρα είναι επιτακτική η ανάγκη θέσπισης ενός ολοκληρωμένου ρυθμιστικού πλαισίου της νέας αυτής αγοράς, με το κράτος να ασκεί ρόλο εποπτικό και αυτή την ανάγκη καλύπτει το σχέδιο νόμου.

Αποτελεί κεντρικό πυλώνα της κυβερνητικής πολιτικής η εγκατάλειψη των ρυπογόνων καυσίμων και η μετάβαση στις πράσινες μετακινήσεις, μια μετάβαση που θα έχει σαφή οφέλη στη βελτίωση της ποιότητας στη ζωή του πολίτη και στην προστασία της δημόσιας υγείας, καθώς και η μετατροπή των κατοικημένων περιοχών της χώρας σε περιοχές βιώσιμης κινητικότητας, πιο ανθρώπινες, πιο λειτουργικές, ενισχυμένες με υποδομές εναλλακτικής μετακίνησης και, εν τέλει, με συνεχώς μειούμενο περιβαλλοντικό αποτύπωμα και ρύπανση.

Σε τούτο συμβάλλει το σχέδιο νόμου, που αφορά το κράτος, την αυτοδιοίκηση, την αγορά και την κοινωνία των πολιτών.

Όπως είπε και ο Πρωθυπουργός μας, η Ελλάδα έχει τη δυνατότητα, με κινητήρια δύναμη τον ήλιο και τον αέρα, να μετατραπεί σε «μπαταρία» της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, μία «μπαταρία» καθαρής και εναλλακτικής ενέργειας, που δεν επιβαρύνει το περιβάλλον, ενισχύει τη βιώσιμη ανάπτυξη και συμβάλλει με θετικό πρόσημο στο μέλλον αυτού του τόπου.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Τον λόγο έχει ο κ. Μαμουλάκης από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σημερινό σχέδιο νόμου είναι ένα βήμα στην κατεύθυνση της διεύρυνσης της ηλεκτροκίνησης στη χώρα μας, ένα βήμα στην κατεύθυνση της βελτίωσης του μικροκλίματος στις ελληνικές πόλεις και, υπό συνθήκες, ένα βήμα στην κατεύθυνση της μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, ουσιαστικά της βελτίωσης του περιβαλλοντικού αποτυπώματος.

Ως τέτοιο το επικροτούμε. Είναι, όμως, δυστυχώς ένα μικρό βήμα, το οποίο, αν είχε πραγματοποιηθεί από τον ΣΥΡΙΖΑ, θα είχε ουσιαστικές διαφορές, κάποιες από τις οποίες θα προσπαθήσω να αναφέρω και να αναλύσω περαιτέρω στη συνέχεια της ομιλίας μου.

Το εγχείρημα του μετασχηματισμού του στόλου των οχημάτων στη χώρα μας είναι αντικειμενικά ένα τιτάνιο έργο. Αναγκαστικά κάθε προσπάθεια για τον μετασχηματισμό του, θα ξεκινούσε από μία αφετηρία. Αυτό κάνει και ο σημερινός νόμος. Αναγνωρίζει τέσσερα βασικά κοινωνικά και οικονομικά υποκείμενα ως τους πρωτεργάτες αυτού του μετασχηματισμού: Πρώτον, τις εταιρείες leasing, δεύτερον, τα ταξί, τρίτον, τους εταιρικούς στόλους και, τέλος, τα νησιά. Από εκεί, μας λέει ο σημερινός νομοθέτης, ότι επιθυμεί να ξεκινήσει ο μετασχηματισμός.

Από τη λίστα αυτή, όμως, απουσιάζουν δύο σημαντικά συγκεκριμένα υποκείμενα.

Πρώτον, οι στόλοι των φορέων του δημοσίου, των εταιρειών επιβατικών μεταφορών, της Αστυνομίας, της Πυροσβεστικής, των νοσοκομείων κ.ο.κ.. Το έχουν, άλλωστε, αναφέρει και άλλοι συνάδελφοι κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων των επιτροπών και δεν έχει νόημα να παίζουμε την κολοκυθιά για το αν φτάνει ο ΣΥΡΙΖΑ για την ακύρωση του διαγωνισμού που προκηρύχθηκε επί των ημερών μας από την Αρχή Προδικαστικών Προσφυγών. Εκεί ο νόμος θέλει ενίσχυση και θα μπορούσε, πραγματικά, να είναι πιο θαρραλέος.

Ο Διεθνής Οργανισμός Ενέργειας με σαφήνεια σήμερα υποδεικνύει τις δημόσιες προμήθειες για οχήματα ως βασικό εργαλείο για την επέκταση τόσο της ηλεκτροκίνησης όσο και των υποδομών φόρτισης.

Δεύτερο πεδίο στο οποίο θα μπορούσατε να είστε περισσότερο θαρραλέοι, είναι στους στόλους των μικρομεσαίων επιχειρήσεων της χώρας μας. Υπενθυμίζω στον κύριο Υπουργό το περιεχόμενο της μελέτης της Παγκόσμιας Τράπεζας για τα logistics, που είχε συνταχθεί επί της δικής του θητείας στο Υπουργείο Ανάπτυξης.

Η μελέτη εκείνη, κύριε Υπουργέ, προσδιόριζε ότι το μεγαλύτερο κομμάτι του μη εκμεταλλευόμενου δυναμικού του ελληνικού στόλου οχημάτων είναι αυτοκίνητα που ανήκουν κατά κύριο λόγο σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις. Αυτά τα οχήματα, δε, η ίδια η μελέτη αναγνώριζε ότι εκτελούν και το μεγαλύτερο έργο τους στο εσωτερικό των αστικών κέντρων και γι' αυτό έκανε και προτάσεις για την επέκταση των green logistics κ.ο.κ..

Τα λέω όλα αυτά, γιατί έχω την αίσθηση, από τη φύση και τον χαρακτήρα των φορολογικών κινήτρων που δίνει ο σημερινός, ο συγκεκριμένος νόμος, ότι η ραχοκοκαλιά των μέσων μαζικής μεταφοράς στη χώρα μας δεν θα μπορέσει να επωφεληθεί των σημερινών διατάξεων και αυτό θα περιορίσει δραστικά τα περιβαλλοντικά του οφέλη.

Τρίτο ζήτημα είναι ο σχεδιασμός αναφορικά με την επέκταση των υποδομών φόρτισης. Το παρόν σχέδιο νόμου έχει στον πυ-

ρήνα του την ιδέα ότι οι δήμοι θα υποχρεωθούν να συντάξουν Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων, το ΣΦΗΟ, και στη συνέχεια θα προκηρύξουν -αυτό είναι ένα ζήτημα- τη δημιουργία και την εκμετάλλευσή τους από φορείς του ιδιωτικού τομέα. Ο σχεδιασμός αυτός, όμως, δεν δίνει κανένα κίνητρο στους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης -κυρίως Α' βαθμού- και αυτό είναι ουσιαστικά και ο πυρήνας του προβλήματος. Δεν προβλέπει κανένα ανταποδοτικό τέλος, κανένα επιπλέον νέο έσοδο και κανένα όφελος για τους δήμους. Μοναδικό κίνητρο είναι η δυνατότητα να απορροφήσουν τους πόρους, που υπό κανονικές συνθήκες θα κατευθύνονταν για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τα γνωστά ΣΒΑΚ, τα οποία εδώ και χρόνια προσπαθούν μετ' επιποδίων οι δήμοι να ωριμάσουν και δυνητικά να εκτελέσουν.

Επιτρέψτε μου εδώ, κύριε Υπουργέ, να σας επισημάνω -και ως πρώην αυτοδιοικητικός- κάποια ζητήματα που αφορούν τους ΟΤΑ και τη δυνητική φέρουσα ικανότητά τους να εντάξουν -να ενθυλακώσουν κοινώς- αυτή την υποχρεωτικότητα που με τον σημερινό νόμο κατατίθεται και κατά πόσο, τελικά, είναι πρακτική η εφαρμογή μπροστά μας, δηλαδή πόσο θα είναι πρακτικά εφαρμόσιμο.

Έχω την αίσθηση ότι οι δήμοι θα δυσκολευτούν πάρα πολύ να συντάξουν ακόμα και τους διαγωνισμούς, δεδομένης της στελεχιακής τους αφυδάτωσης. Μετά από τόσα χρόνια μνημονίων, όπως αντιλαμβάνεστε, η συντριπτική πλειονότητα των δήμων -πλην κάποιων μητροπολιτικών- δεν έχουν καν τη φέρουσα ικανότητα να συντάξουν αυτούς τους διαγωνισμούς, πολλών δε μάλλον να προχωρήσουν και στην εκπόνηση μελετών εφαρμογής, να εξελιχθεί ο διαγωνισμός και, φυσικά, να φτάσουμε στην υλοποίησή.

Αυτό, λοιπόν, νομίζω ότι είναι ένα πολύ σημαντικό ζήτημα. Άρα, ουσιαστικά, με μόνη την υποχρεωτικότητα θεωρούμε ότι είναι ανέφικτη η εφαρμογή του συγκεκριμένου νόμου.

Τέλος, κύριε Υπουργέ, επιτρέψτε μου να σας επισημάνω μια αστοχία, επίσης, του σημερινού νόμου, που μπορεί εκ πρώτης όψης να φαίνεται δευτερεύον ζήτημα, αλλά, κατά την άποψή μου, είναι ικανό να τινάξει συνολικά το εγχείρημα της ηλεκτροκίνησης στη χώρα μας στον αέρα.

Με το άρθρο 12 περιγράφεται η αρχιτεκτονική της νέας αγοράς, οι φορείς που θα διαθέτουν ενέργεια από τη φόρτιση των οχημάτων, τα ΦΟΣΕΦΗΟ, οι φορείς που θα διαχειρίζονται τις υποδομές φόρτισης, τα ΦΕΥΦΗΟ, οι πάροχοι των υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης κ.ο.κ..

Ανάμεσα σε όλα αυτά τα υποκείμενα της νέας αυτής αγοράς, βρίσκονται και οι φορείς διαχείρισης συναλλαγών, οι φορείς, δηλαδή, που είναι επιφορτισμένοι με τη διαχείριση των απαιτήσεων όλων των εταιρειών της αναδυόμενης αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας. Αν μπορούσαμε να κάνουμε και κάποιον παραλληλισμό, μια αναλογία, με τη συγγενική αγορά των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, ουσιαστικά οι φορείς διαχείρισης συναλλαγών θα είναι για την ηλεκτροκίνηση ό,τι είναι ο ΔΑΠΕΕΠ για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Και θα κάνω μία παρατήρηση: Για κάποιον ακατανόητο λόγο ο νομοθέτης σήμερα περιγράφει τους φορείς διαχείρισης συναλλαγών ως τμήμα της ελεύθερης αγοράς στον κλάδο. Κάτι τέτοιο, επισημαίνω, δεν προβλέπεται από τη σχετική ευρωπαϊκή οδηγία. Νομίζω ότι είναι ελληνική πατέντα. Η ορθή πρακτική, βεβαίως, θα ήταν να δημιουργηθεί ένας και μόνο φορέας διαχείρισης συναλλαγών, υπό δημόσιο έλεγχο, που θα δημιουργούσε την απαραίτητη εμπιστοσύνη της αγοράς και την απαραίτητη ασφάλεια δικτύου, ώστε να διεκπεραιώνει όλους τους απαραίτητους συμπληρωματικούς και να χαρτογραφεί, ταυτόχρονα, την αγορά, όπως ακριβώς κάνει σήμερα ο ΔΑΠΕΕΠ για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Σε διαφορετική περίπτωση -που μάλλον είναι το πιθανότερο-, η αγορά σύντομα θα στιγματιστεί από αέναες προσφυγές όλων των συμμετεχόντων σε αυτή, για να μην αποκλείσουμε και φαινόμενα απάτης, όπως έγινε, εξάλλου, και κατά τα πρώτα βήματα της απελευθέρωσης της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας -γνωστές περιπτώσεις, της «ENERGA» και λοιπών- στη χώρα μας.

Για τον λόγο αυτό, θα σας καλούσα άμεσα να αναθεωρήσετε τις συγκεκριμένες ρυθμίσεις.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το μείζον ζήτημα που ανοίγει ο σημερινός νόμος, είναι η πρόκληση να δούμε τη στροφή προς την ηλεκτροκίνηση ως μια στιγμή προς τον «πράσινο» μετασχηματισμό της ελληνικής οικονομίας. Ο μετασχηματισμός αυτός δεν θα είναι κοινωνικά ουδέτερος. Θα έχει κερδισμένους και χαμένους. Και είναι καθήκον του πολιτικού συστήματος να περιορίσει τις νέες μορφές κοινωνικού αποκλεισμού και τις νέες κοινωνικές ανισότητες που θα παραγάγει αυτός ο μετασχηματισμός. Η στροφή στην ηλεκτροκίνηση μπορεί και πρέπει να μας συμπεριλαμβάνει όλες και όλους.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Τον λόγο έχει η κ. Αναστασία - Αλεξοπούλου από την Ελληνική Λύση.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ - ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα συμφωνήσουμε νομίζω, όλοι εδώ μέσα, ότι το θέμα που συζητάμε με το νομοσχέδιο αυτό, είναι εξαιρετικά σημαντικό, ότι έχει πολλές και σπουδαίες προεκτάσεις.

Μας μίλησε, βέβαια, ο Υπουργός για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και για τη μετάβαση στις πράσινες μετακινήσεις, αλλά πάνω σε αυτά θα μου επιτρέψετε να κάνω κάποιες παρατηρήσεις. Βέβαια, εμείς ως Ελληνική Λύση και διά του αγορητή μας, του κ. Βιλιάρδου, είχαμε μια συγκεκριμένη τοποθέτηση, υπογραμμίζοντας ότι έτσι όπως ήρθε το νομοσχέδιο, είναι ασήμαντες οι ρυθμίσεις του για την πλειοψηφία των Ελλήνων, καθώς επίσης ότι θα έπρεπε να υπάρξει πρόβλεψη, όχι μόνο για τη μείωση του χώρου αλλά και για την αγορά του ηλεκτροκίνητου αυτοκινήτου.

Επειδή, λοιπόν, όσες φορές ακούσατε την Ελληνική Λύση - εσείς της Κυβέρνησης - η κοινωνία μας ωφελήθηκε, ας κάνω μερικές παρατηρήσεις, που είναι - νομίζω - χρήσιμες. Στο άρθρο 11, που κάνει λόγο για φορολογικές αποσβέσεις, δεν θα έπρεπε να ληφθούν υπ' όψιν οι ιδιαίτερες συνθήκες που έχουν προκύψει τον τελευταίο καιρό με την πανδημία του κορωνοϊού; Ας πούμε, στις εταιρείες που παρέχουν υπηρεσίες logistics, τοπικών μεταφορών και κάνουν έως εκατό χιλιόμετρα την ημέρα διαδρομές - ειδικά μέσα στην Αττική - για τη διανομή προϊόντων στους πελάτες τους κ.λπ., τώρα με την κρίση του COVID-19 και με τη πτώση των τζίρων, ακόμη και όσες εταιρείες ήθελαν να αγοράσουν ηλεκτρικά οχήματα θα το αναβάλουν. Πρέπει, λοιπόν, να θεσμοθετηθούν ισχυρότατα κίνητρα για να το κάνουν και να σώσουμε το περιβάλλον όχι όμως ημίμετρα.

Πάνω σε αυτά που λέμε θα πω κάτι που ίσως δεν το σκεφτήκατε, ότι για να καθιερωθεί η ηλεκτροκίνηση στη χώρα μας θα πρέπει να μάθει και να εμπιστευτεί ο κόσμος τα ηλεκτροκίνητα οχήματα, η λεγόμενη ψυχολογία της αγοράς. Η αλλαγή θα είναι μεγάλη, συνεπώς πρέπει να δείτε πώς θα περάσει αυτό επικοινωνιακά στους πολίτες, γιατί - επιτρέψτε μου να σας το πω - μέχρι στιγμής ελάχιστοι συμπολίτες μας έχουν καταλάβει την αξία της ηλεκτροκίνησης. Οι περισσότεροι δεν γνωρίζουν, άρα δεν θα εμπιστευτούν την ηλεκτροκίνηση, ας μη γελιομαστε.

Θα μου επιτρέψετε εδώ, επίσης, να κάνω μια αναγκαία αναφορά σε μια κατηγορία συνανθρώπων μας που πολλοί τους ξεχνούν, στα άτομα με αναπηρία ή όπως εγώ τους αποκαλώ ανθρώπους με ειδικές ικανότητες. Το θέμα της προώθησης της ηλεκτροκίνησης αφορά άμεσα αυτούς τους ανθρώπους. Και επειδή κάποιοι θέλουν να ακούγεται ελάχιστα η φωνή αυτών των συνανθρώπων μας, θα γίνω εγώ η φωνή τους.

Βέβαια υπάρχει το άρθρο 20, που αναφέρεται στη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης ηλεκτροκίνητων οχημάτων για ΑΜΕΑ. Προβλέπεται μάλιστα οι θέσεις για ΑΜΕΑ να είναι της τάξης του 2%.

Εγώ ρωτώ πάνω στο άρθρο 20 το εξής: Αρκούν μόνο αυτά; Δεν θα πρέπει να δοθούν κίνητρα στους ανθρώπους με αναπηρίες για την αγορά ηλεκτροκίνητου αυτοκινήτου και γενικά οχή-

ματος; Αυτό δεν το έχει αποσαφηνίσει η Κυβέρνηση. Φοβάμαι μήπως όλη αυτή η έγνοια - υποτίθεται - του νομοσχεδίου για τα ΑΜΕΑ δεν είναι παρά μόνο φρούδες ελπίδες.

Ξέρετε, υπάρχουν και ηλεκτροκίνητα οχήματα για ΑΜΕΑ, μικρά οχήματα, σκούτερ τα οποία διευκολύνουν αφάνταστα αυτούς τους ανθρώπους και λειτουργούν σαν πνοή ζωής για αυτούς. Δεν θα πρέπει άραγε η πολιτεία, να προβλέψει κάποια στιγμή την προώθηση ηλεκτροκίνητων αμαξιδίων; Που είναι τα σημεία επαναφόρτισης αυτών των οχημάτων;

Επίσης, δεν μας λέτε κάτι για την παραγωγή στην Ελλάδα. Άρα, κάνουμε το νομοσχέδιο για την εισαγωγή γερμανικών αυτοκινήτων ή και από άλλες χώρες; Αυτό σας το λέω γιατί φωνάζουμε - και σωστά - για την ανάγκη. Υπάρχουν επαρκή σημεία επαναφόρτισης μπαταριών για τα ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα, αλλά κανένας δεν είπε κουβέντα για την ανάγκη να υπάρχουν και ηλεκτροκίνητα αμαξίδια για τους ανθρώπους με αναπηρίες.

Φυσικά, αφού μιλάμε για την ηλεκτροκίνηση, δεν θα πρέπει άραγε να κατασκευάσουμε κάποια στιγμή και ηλεκτροκίνητες ράμπες στάθμευσης; Πού θα βάζουν αυτοί οι άνθρωποι τα αμαξίδια τους, σε συνθήκες εχθρικές μέσα στις πόλεις και όχι μόνο;

Άκουσα με ικανοποίηση - τολμώ να πω - ότι στις παραλίες των Χανίων δημιουργήθηκαν ηλεκτροκίνητες ράμπες για ΑΜΕΑ. Αυτό θα πρέπει να το δούμε σοβαρά, γιατί είναι ένα βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση.

Παραμιπτόντως, αφού μιλάμε για τα ΑΜΕΑ, δεν θα έπρεπε κάποτε ως πολιτεία να κάνουμε το αυτονόητο; Δηλαδή, να δημιουργήσουμε ένα εθνικό μητρώο για τα ΑΜΕΑ, το οποίο θα έχει διπλή χρησιμότητα, θα λειτουργεί παράλληλα τόσο ως επιτηρίδα όσο και ως λίστα προτεραιότητας. Ότι αφορά ειδική μεταχείριση από πλευράς πολιτείας, όπως οι θεραπευτικές τους αγωγές, οι συνεδρίες και τόσα άλλα θα βασίζονται απλά πάνω σε αυτό το πρωτοποριακό μητρώο.

Για αυτόν τον λόγο κάνω έκκληση σε όλους τους εκπροσώπους του ελληνικού λαού που με ακούν, και εκπροσωπούν όχι μόνο τον υγιή αλλά και τον αδύναμο να δημιουργηθεί ένα μητρώο που να περιλαμβάνει εκείνα τα πρόσωπα που πιστοποιημένα, με διαφανείς και επιστημονικές διαδικασίες, είναι πραγματικά ΑΜΕΑ, όπως, επίσης, ας βαθμολογήσουμε με μεγάλη λεπτομέρεια και ας κατατάξουμε ως εκ τούτου τις ανάγκες τους και τις προτεραιότητές τους με τις υπάρχουσες μεθόδους που είναι επιστημονικά αποδεκτές...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κυρία συνάδελφε, ολοκληρώστε.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ - ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ: Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

...ώστε κάθε ΑΜΕΑ να καταλάβει μια και μοναδική θέση στην επιτηρίδα αυτή.

Τέλος, ας ασκήσουμε κάθε μέσο πίεσης στην πολιτική ηγεσία του τόπου, ώστε ο κρατικός προϋπολογισμός να διαμορφώνει την εκάστοτε σχετική πολιτική δαπανών για θέματα των ΑΜΕΑ με βάση τον πυλώνα και τις κατευθύνσεις του μητρώου ΑΜΕΑ. Αυτά μπορούν και πρέπει να γίνουν. Θα είναι ένα φωτεινό παράδειγμα στην Ευρώπη και στον κόσμο.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ο επόμενος ομιλητής είναι ο κ. Βλάχος Γεώργιος, ο οποίος προεδρεύει σε επιτροπή.

Θα παρακαλέσω να τηρείται το εξάλεπτο, διότι είναι, όπως σας είπα, πάρα πολλοί ομιλητές, είναι σαράντα ένας και δεν έχει μιλήσει κανείς Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, δεν έχει μιλήσει ο Υπουργός, δεν έχουν μιλήσει οι Υφυπουργοί, και αυτό θα είναι σε βόρος των συναδέλφων που είναι στον κατάλογο των ομιλητών τελευταίοι.

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Σας ευχαριστώ και για την διευκόλυνση γιατί έχουμε την Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, όμως θέλαμε να πούμε κάποια πράγματα για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου να ξεκινήσω με μια τροπολογία την οποία κατέθεσα, με γενικό αριθμό 399 και ει-

δικό 26. Αυτή αφορά την παράταση της εκδίκασης των ενστάσεων με βάση κάποιες αποφάσεις του Εφετείου Αθηνών και του Εφετείου Ναυπλίου.

Μην τρομάξετε, μιλώ για αποφάσεις του 1868, του 1876 και του 1878, που τυραννούν τη ζωή των κατοίκων των Δήμων του Σαρωνικού και της Λαυρεωτικής και πιθανόν και κάποια άλλα μέρη της Ελλάδας με παρόμοιες αποφάσεις. Βεβαίως, τη λύση οριστικά θα τη δώσει το Υπουργείο Οικονομικών. Δεν μπόρεσε να φέρει τη ρύθμιση με ένα νομοσχέδιο λόγω του κορωνοϊού, για αυτό, κύριε Υπουργέ, θέλω -χωρίς να μπαίνω στην ουσία του θέματος- να σας ζητήσω, πραγματικά, να κάνετε αποδεκτή αυτή την παράταση.

Προσωπικά εγώ δεσμεύομαι ότι δεν πρόκειται να σας ξαναζητήσω παράταση. Θεωρώ ότι μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου, που συμφωνήσαμε, το Υπουργείο Οικονομικών υποχρεούται να φέρει επιτέλους λύση για το θέμα, λύση την οποία μας έχουν υποσχεθεί.

Και δεν είναι υπόσχεση σαν αυτή που μας είχε δώσει ο ΣΥΡΙΖΑ επί διακυβέρνησής του. Γιατί και τότε μας είχαν καλέσει πανηγυρίζοντας ότι θα φέρουν ρύθμιση. Η ρύθμιση δεν ήρθε ποτέ. Η εκκρεμότητα παραμένει. Οι πολίτες ταλαιπωρούνται, αναγκάζονται σήμερα να συρθούν κατά χιλιάδες σε δικαστήρια, να πληρώσουν δικηγόρους και, βεβαίως, στο τέλος να δικαιωθούν. Γιατί δικαίωσονται όλοι, αλλά η ταλαιπωρία και το κόστος είναι υπαρκτά.

Γι' αυτό θέλω να σας ζητήσω, γνωρίζοντας ότι δημιουργεί πρόβλημα πιθανόν στο Κτηματολόγιο, να την κάνετε δεκτή, να δώσουμε αυτή την παράταση και πιστεύω ότι αυτή τη φορά το Υπουργείο Οικονομικών, θα μπορέσει να φέρει τη ρύθμιση. Γιατί αυτές οι αποφάσεις τι είναι; Κήρυξαν με συνοπτικές διαδικασίες μια περιοχή ότι είναι δασική. Και την κήρυξαν τότε, γιατί υπήρχε μια σκοπιμότητα. Για να μην πάρει κάποιος Σερπιέρι τις περιοχές -Ξέρете, ήταν τα πρώην λατομεία-, τις ονόμασε «δασικές», αλλά από τότε οι περιοχές αυτές έχουν αλλάξει χρήση. Η Σαρωνίδα είναι χτισμένη με σχέδιο πόλης και έρχονται σήμερα και διεκδικούν τα σπίτια των ανθρώπων. Δηλαδή, τι ζητούν; Να αποδείξουν ότι είναι δικά τους!

Καταλαβαίνετε γιατί επιμένουμε, Κύριε Υπουργέ, ότι πρέπει να την κάνετε δεκτή αυτή την παράταση για να εκτονώσουμε το θέμα, να αποκαταστήσουμε, αν θέλετε, την ηρεμία, έως ότου έρθει το Υπουργείο Οικονομικών -και πιστεύω να έρθει στις προθεσμίες που είπα- και να δώσει την οριστική λύση.

Έρχομαι τώρα στο νομοσχέδιο. Το νομοσχέδιο, πράγματι, είναι μία ακόμη πρωτοβουλία του Υπουργείου και του Υπουργού, στην προσπάθεια που κάνει γενικότερα για τη στήριξη του περιβάλλοντος. Μετά το περιβαλλοντικό νομοσχέδιο, σήμερα έχουμε ένα νέο νομοσχέδιο για την ηλεκτροκίνηση. Ουσιαστικά, το νομοσχέδιο αυτό τι κάνει; Βάζει την ηλεκτροκίνηση στη ζωή μας. Τόσο απλά!

Ακούω και στην επιτροπή, ακούω και σήμερα εδώ από κάποιους συναδέλφους να ψάχνουν να βρουν χίλιες μύριες απορίες, προβλήματα, δυσκολίες, συμφορές που θα συμβούν, που δεν έλυσε τα προβλήματα ο Υπουργός. Μα, είναι το πρώτο βήμα να βάλουμε σήμερα την ηλεκτροκίνηση στη ζωή μας. Είναι ένα πράσινο νομοσχέδιο. Είτε αρέσει είτε δεν αρέσει, αυτή είναι η πραγματικότητα. Είναι ένας οικολογικός τρόπος μετακίνησης. Έγινε προσπάθεια, όπως είπα, διαστρεβλώσεων. Θα πω στη συνέχεια. Δίνει κίνητρα για την εισαγωγή ηλεκτρικών αυτοκινήτων, σκούτερς, ποδηλάτων.

Και υπάρχει ένα γενναίο ποσοστό επιδότησης όλων αυτών των κινήτρων. Δόθηκαν εκατό εκατομμύρια. Γκρίνια πάλι: «Και τα εκατό είναι λίγα». Μα, αφήστε να ξεκινήσει να προχωρήσει. Εγώ πιστεύω ότι είναι αρκετά, αλλά αν χρειαστούν και άλλα στην πορεία, προφανώς θα βρεθούν και άλλα χρήματα. Δεν είπαμε ότι λύθηκαν όλα τα προβλήματα με αυτό το νομοσχέδιο. Το πρώτο βήμα γίνεται.

Και, ουσιαστικά, αυτό το νομοσχέδιο -για να καταλάβουν οι άνθρωποι που μας παρακολουθούν και που είναι καλόπιστοι- φέρνει τα εξής: Δίνει κίνητρα για την εισαγωγή ηλεκτρικών αυτοκινήτων με ένα 15%, για σκούτερς 20%, για ποδήλατα ηλεκτρικά 40%. Ρυθμίζει το ζήτημα των φορτιστών. Προβλέπει ένα ολόκληρο πλαίσιο της αγοράς με τον ΔΕΔΔΗΕ, τις εταιρείες ει-

σαγωγής και προβλέπει τα πάντα. Το δημόσιο αναλαμβάνει την ευθύνη το 25% των νέων οχημάτων να είναι πλέον ηλεκτρικά. Εισάγει αναπτυξιακά κίνητρα για παραγωγή στην Ελλάδα φορτιστών, μπαταριών, ακόμα και ηλεκτρικών αυτοκινήτων, που είναι μια καινοτομία. Ξεκινάει η δυνατότητα να γίνουν όλα αυτά.

Απέναντι, λοιπόν, σε αυτή τη θετική προσέγγιση του νομοσχεδίου έχουμε τη μίζερη κριτική της Αντιπολίτευσης, η οποία δεν ξέρει αν συμφωνεί, δεν ξέρει αν διαφωνεί. Λέει: «Εμείς κάποια τα είχαμε λυμένα». Το ΕΣΕΚ που είχε καταθέσει ο ΣΥΡΙΖΑ, προέβλεπε το 10% των ηλεκτρικών οχημάτων μέχρι το 2030. Ωραία! Και μετά; Το προέβλεπε σαν ευχή. Πήρε μέτρα; Έφερε κάτι; Ψήφισε κάτι; Ρύθμισε κάτι; Είναι κάτι που το αλλάζουμε; Το είπε, λοιπόν, να είναι. Και επειδή το είπε; Έτσι θα γινόταν; Λέει ότι έφερε την υπουργική απόφαση το Μάιο του 2019, που καθόριζε τους όρους και τις προϋποθέσεις. Ωραία! Και μετά; Τι έγινε, λοιπόν; Τι όρους και προϋποθέσεις; Προϋποθέσεις να γίνει τι; Και γιατί δεν έγινε κάποιο βήμα; Σήμερα όλοι συμφωνούν ότι ξεκινάμε από το μηδέν. Αυτή είναι η πραγματικότητα.

Μας λένε: «Ήταν στο πρόγραμμά μας», τους απαντάμε εμείς, «αλλά δεν μειώσατε τα διόδια για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα». Είναι αυτό που έλεγα. Ακούστηκε πριν από λίγο. «Μα, δεν έχετε προβλέψει», λέει, «ηλεκτροκίνητες ράμπες για τα αμαξίδια». Ξεχνούν αυτό που είπα από την αρχή και επαναλαμβάνουμε όλοι, ότι είναι το πρώτο βήμα να μπει η ηλεκτροκίνηση στη ζωή μας και έτσι πρέπει να το δεχτούν όλοι καλοπροαίρετα.

Και προχωρούν λέγοντάς μας: «Ο σύλλογος μεταχειρισμένων διαφωνεί». Εσείς υιοθετείτε αυτά που λέει ο σύλλογος μεταχειρισμένων; Κι αν τα υιοθετείτε, πώς έρχεστε την ίδια ώρα και λέτε για το πρόβλημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης; Με ποιον είστε; Δεν μπορεί να είστε, εν πάση περιπτώσει, με όλους και να δίνετε υποσχέσεις σε όλους, γιατί κυβερνήσατε και έχετε πια μια κυβερνητική πρακτική η οποία θα σας συνοδεύει. Δεν μπορείτε να μοιράζετε αφειδώς υποσχέσεις σε όλους.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Και λέτε στο τέλος για την ταξικότητα του σχεδίου. Τι ακριβώς εννοείτε δηλαδή; Ότι πρέπει το Υπουργείο να μοιράζει δωρεάν ηλεκτρικά αυτοκίνητα; Επιδoteί 15%, 20% και 40%, που είπα ωρρίτερα. Προτείνετε κάτι άλλο ακριβώς; Κάθε τι καινούργιο προφανώς είναι και λίγο ακριβότερο. Έτσι έγινε, αν θυμάστε, με τα κινητά. Έτσι γίνεται με όλες τις καινοτομίες. Σιγά-σιγά, όσο η κατανάλωσή τους αυξάνει, προφανώς και οι τιμές θα εκλογικευτούν. Αλλά για να μουν στη ζωή μας, πρέπει να γίνει το πρώτο βήμα και αυτό είναι που κάνουμε.

Εγώ θέλω, κύριε Πρόεδρε, να κλείσω με κάτι, που δεν ξέρω αν το εννοούσε ακριβώς η εισηγήτρια του ΣΥΡΙΖΑ. Είπε κλείνοντας: «Καλές προθέσεις. Είναι μια αρχή για την εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης με ό,τι αυτό σημαίνει...». Αυτό είναι το μόνο με το οποίο θα ήθελα κι εγώ να συμφωνήσω από όσα είπε ο ΣΥΡΙΖΑ γι' αυτό το νομοσχέδιο. Και να κρατήσουμε αυτή τη θετική επισημάνση με την ελπίδα ότι ο ΣΥΡΙΖΑ και η εισηγήτριά του την εννοούσαν.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Ο κύριος Υπουργός θέλει να κάνει κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις. Ορίστε, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Δεν θέλω να κάνω νομοτεχνικές βελτιώσεις, κύριε Πρόεδρε. Θέλω να κάνω μια παρατήρηση για αυτά που είπε ο κ. Βλάχος, για την τροπολογία που έχει κατατεθεί σε σχέση με τη Σαρωνίδα. Στη Σαρωνίδα, όπως γίνεται και σε πολλές περιπτώσεις με τους δασικούς χάρτες -αναφέρθηκα χθες σε αυτό το θέμα- έχουμε πάλι έναν παραλογισμό του ελληνικού δημοσίου. Υπάρχουν συμβόλαια από τον 19^ο αιώνα, υπάρχουν σπία, υπάρχει πολυεξόμηση, υπάρχουν άνθρωποι που έχουν αγοράσει σπία τις περασμένες δεκαετίες, που έχουν κληρονο-

μήσει, που κληροδότησαν στα παιδιά τους και στα εγγόνια τους και έρχεται το ελληνικό δημόσιο και τους λέει «το σπίτι που μένετε τόσα χρόνια, που αγοράσατε, δεν είναι δικό σας, είναι δικό μας».

Αυτά πρέπει να τελειώσουν. Το ελληνικό δημόσιο πρέπει να σοβαρευτεί. Για να το πω πάρα πολύ απλά, πρέπει να σοβαρευτεί, κυρίες και κύριοι. Πρέπει να προστατέψουμε τα δάση, να κυνηγήσουμε τα αυθαίρετα, να είμαστε σοβαροί σε σχέση με την πολεοδόμηση, αλλά δεν μπορεί, ενώ -σωστά- κυνηγάμε το αίσχος της αυθαιρεσίας, την ίδια στιγμή το ελληνικό δημόσιο να κάνει ένα άλλο αίσχος, το αίσχος να παίρνει ή μάλλον να διεκδικεί νόμιμα κτηθείσες εδώ και δεκαετίες ιδιοκτησίες συμπολιτών μας. Αυτό είναι παραλογισμός. Ως παραλογισμό το αντιμετωπίζω.

Είμαι βέβαιος ότι το Υπουργείο Οικονομικών θα δώσει επιτέλους τη λύση που πρέπει και γι' αυτόν τον λόγο προτίθεμαι να δεχθώ την τροπολογία αυτή στην οποία αναφέρθηκε ο κ. Βλάχος. Ελπίζω, όμως, πραγματικά να τελειώσει αυτό το θέμα, διότι παρεμποδίζεται η πρόοδος του Κτηματολογίου στη συγκεκριμένη περιοχή ακριβώς εξαιτίας αυτής της εκκρεμότητας.

Όλοι γνωρίζουμε πολύ καλά ότι το ελληνικό δημόσιο, με οποιαδήποτε κυβέρνηση, δεν θα πάει να βγάλει κάποιον άνθρωπο που πήρε το 1890 ένα σπίτι ή που το κληρονόμησε από τον πατέρα του. Δεν θα τον βγάλει έξω. Το ξέρουμε όλοι ανεξαιρέτως κομματικών εντάξεων. Ε, αφού το ξέρουμε, ας επικρατήσει η κοινή λογική, η οποία φαίνεται ότι δεν είναι και τόσο κοινή στην ελληνική γραφειοκρατία.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ: Ευχαριστούμε πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Το λόγο έχει η κ. Παράσκευη Βρυζίδου από τη Νέα Δημοκρατία για έξι λεπτά.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΒΡΥΖΙΔΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο σκοπός του παρόντος νομοσχεδίου είναι η επέκταση χρήσης των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, είναι η οργάνωση υποδομών για τη φόρτιση, και η ρύθμιση του πλαισίου βάσει του οποίου θα γίνονται οι αγορές των ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Αναφερόμαστε στα ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα, στους φορτιστές αυτοκινήτων, στις υποδομές όπου μπορούν να φορτιστούν τα αυτοκίνητα καθώς επίσης και στα υβριδικά αυτοκίνητα.

Γιατί, λοιπόν, είναι σημαντικό και χρήσιμο να γίνει η επέκταση της αγοράς αυτών των αυτοκινήτων και να μουν στην κατανάλωση και τη χρήση; Κατ' αρχάς, γιατί προστατεύουν το περιβάλλον. Όλοι γνωρίζουμε ότι η ατμοσφαιρική ρύπανση έχει σαν αποτέλεσμα να αρρωσταίνουν πολλοί συνάνθρωποί μας και χιλιάδες παγκοσμίως να χάνουν τη ζωή τους. Πρέπει, λοιπόν, να ληφθεί μέριμνα και σε αυτόν τον τομέα, δηλαδή στη χρήση των αυτοκινήτων τα οποία ρυπαίνουν το περιβάλλον. Τους αντιστοιχεί σημαντικό ποσοστό ρύπανσης και πρέπει να περάσουμε σε αυτοκίνητα τα οποία έχουν μηδενικούς ρύπους ή ελάχιστους.

Επίσης, εκπέμπουν ελάχιστο ποσοστό διοξειδίου του άνθρακα, καθοριστικό παράγοντας για το πολύ βλαβερό φαινόμενο του θερμοκηπίου -για το οποίο υπάρχει μέριμνα και αλλάζει η φυσιογνωμία περιοχών ολόκληρων- προκειμένου να προστατευθούν και να μην έχουμε αυτό το αρνητικό αποτέλεσμα.

Από την άλλη, είναι οικονομικό για τον καταναλωτή, ο οποίος χρειάζεται για τα εκατό χιλιόμετρα, περίπου 2,7 ευρώ, ενώ για τα συμβατικά αυτοκίνητα χρειάζεται περίπου 9 ευρώ.

Επίσης, αυτή η δυνατότητα που δίνεται με τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, είναι να μην εξαρτόμαστε από εισαγόμενα καύσιμα και να υπάρχει μια αυτονομία και μια άλλη ασφάλεια για τη χώρα.

Με ποιον τρόπο, όμως, μπορούμε να περάσουμε σε αυτή την πολύ θετική πρόταση; Κατ' αρχάς, με το να υπάρχουν κανόνες, μέτρα, κίνητρα. Ένα αντικίνητρο είναι το πρόστιμο ρύπων που επιβάλλεται στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, τα οποία ανάλογα με την κατηγορία τους και από τον βαθμό ρύπανσης, υπάρχει πρόστιμο των 3.000 ευρώ και των 1.000 ευρώ, αντίστοιχα με την κατηγορία.

Επίσης, πρέπει να υπάρχουν θετικά κίνητρα, για να παρακινήσουν τους πολίτες να τα επιλέξουν και αυτά είναι κατ' αρχάς φορολογικές ελαφρύνσεις, οι οποίες αφορούν επιχειρηματίες οι οποίοι τα επιλέγουν και ελαφρύνσεις τόσο στους ίδιους όσο και στο υπαλληλικό προσωπικό το οποίο θα χρησιμοποιεί αυτά τα

αυτοκίνητα.

Επίσης, δίνεται η δυνατότητα στους επιχειρηματίες οι οποίοι θα επιλέξουν να κατασκευάσουν εταιρείες- μηχανισμούς για φόρτιση αυτοκινήτων, να έχουν επίσης φοροελαφρύνσεις. Και από το εισόδημα που θα εισπράττουν από αυτές τις επιχειρήσεις θα έχουν απαλλαγή στο 50%, όταν αυτά θα είναι στο στερεό τμήμα της χώρας μας και 70%, όταν θα είναι στα νησιά. Και όταν τροφοδοτείται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, τότε η απαλλαγή είναι στο 70% και στο 90% αντίστοιχα. Αυτές είναι σημαντικές κινήσεις και παρεμβάσεις και δίνουν κίνητρο στο να μπορέσουμε να προχωρήσουμε σ' αυτό το βήμα.

Επίσης, στις εταιρείες οι οποίες θα αναλάβουν να κατασκευάσουν είτε ανταλλακτικά είτε ηλεκτρικά αυτοκίνητα, έχουμε επίσης μείωση στον φόρο 5% σε κάθε κλίμακα για πέντε χρόνια. Τα οικονομικά κίνητρα είναι ένας σημαντικός λόγος για να προχωρήσουμε, αλλά υπάρχουν πολύ σημαντικότεροι λόγοι που πρέπει να κάνουμε αυτό το μεγάλο βήμα και θα αναφερθώ στο άρθρο 4 του αντίστοιχου νομοσχεδίου, το οποίο αναφέρεται στη δυνατότητα των επενδυτών να κατασκευάσουν επιχειρήσεις για την κατασκευή ηλεκτρικών αυτοκινήτων και ανταλλακτικών στις περιοχές της δυτικής Μακεδονίας, στον Νομό Κοζάνης από όπου προέρχομαι και της Πελοποννήσου, σαν αντιστάθμισμα μιας περιοχής η οποία επιλέγει να προστατεύσει το περιβάλλον, και τους δίνεται μια προτεραιότητα σε όλες τις διαδικασίες για την έγκριση.

Εδώ θέλω να πω ότι όλα αυτά είναι σημαντικά όχι μόνο σαν γεγονότα, αλλά και γιατί σηματοδοτούν τη μεγάλη σημασία που έχει η έγκαιρη απόφαση του να ληφθούν μέτρα. Η οικονομική κρίση, η προστασία του περιβάλλοντος είναι κεφάλαια τα οποία πρέπει στην ώρα τους να μελετώνται και να λαμβάνονται μέτρα. Εάν τα αγνοούμε και περάσει κρίσιμος χρόνος, τότε τα πράγματα δεν μπορούν να αλλάξουν και δεν μπορούμε να επιστρέψουμε πίσω. Και αναφέρομαι στη δική μας περιοχή, στους Νομούς Κοζάνης και Φλώρινας, όπου το πρόστιμο των ρύπων για χρόνια επιβάρυνε τη Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού, επιβάρυνε τη λειτουργία της περιοχής και επίσης, δεν έδινε τη δυνατότητα στις μονάδες να μπορούν να λειτουργήσουν, έτσι ώστε να προχωράει σε μια απολιγνιτοποίηση, συρόμενη προς αυτή την κατεύθυνση.

Βέβαια, ο Πρωθυπουργός μας, μέσα σε αυτό το αδιέξοδο έκανε το τολμηρό βήμα και το μειονέκτημα το έκανε πλεονέκτημα, λέγοντας ότι δεν συρόμεθα και δεν πληρώνουμε πρόστιμα γι' αυτή τη λειτουργία, αλλά εμείς επιλέγουμε να προστατεύσουμε την περιοχή μας και το περιβάλλον, επιλέγοντας άλλες μορφές παραγωγής ενέργειας, ανανεώσιμες πηγές, έτσι ώστε να είναι βιώσιμη η Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού, έτσι ώστε να έχουμε προστατεύσει το περιβάλλον, και την ίδια στιγμή να αξιοποιήσουμε τα κονδύλια που οφείλει να μας δώσει η Ευρώπη στα πλαίσια της συμμόρφωσής μας αλλά και της σωστής μας συμπεριφοράς σαν σύγχρονο ευρωπαϊκό κράτος για να κάνουμε το επόμενο βήμα. Ένα βήμα που μπορούμε να κάνουμε οργανωμένα, θετικά, για την τοπική κοινωνία και για ολόκληρη την Ελλάδα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής Ομάδας της Ελληνικής Λύσης κ. Κυριάκος Βελόπουλος και οι Βουλευτές του κόμματός του, κατέθεσαν πρόταση για σύσταση εξεταστικής επιτροπής για τη διερεύνηση των ποινικών ευθυνών των αρμόδιων αξιωματούχων -πολιτικών και μη- μέσω πράξεων ή παραλείψεων που οδήγησαν στην τραγωδία στο Μάτι, τυχόν εμπλοκή μελών της τότε κυβέρνησης σε προσπάθεια συγκάλυψης ή απόκρυψης ευθυνών, καθώς και για την κατάσταση που επικρατεί στο Πυροσβεστικό Σώμα, σύμφωνα με τα άρθρα 68 παράγραφος 2 του Συντάγματος και 144-148 του Κανονισμού της Βουλής.

Η πρόταση αυτή θα καταχωριστεί στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης, θα τυπωθεί και θα διανεμηθεί στους κυρίους Βουλευτές, όπως προβλέπει ο Κανονισμός.

Η προαναφερθείσα πρόταση καταχωρίζεται στα Πρακτικά και έχει ως εξής:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΛΥΧΗ

ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΒΟΥΛΗΣ

Αριθμ. Πρωτ.: 2428
Ημερομ. 21/07/2020

Αθήνα, 21-07-2020

Προς: Τον Πρόεδρο της Βουλής των Ελλήνων κ. Κωνσταντίνο Τασούλα

Θέμα: Πρόταση σύστασης Εξεταστικής Επιτροπής για τη διερεύνηση των ποινικών ευθυνών των αρμόδιων αξιωματούχων (πολιτικών και μη), μέσω πράξεων ή παραλείψεων που οδήγησαν στην τραγωδία στο Μάτι, τυχόν εμπλοκή μελών της τότε κυβέρνησης σε προσπάθεια συγκάλυψης ή απόκρυψης ευθυνών, καθώς και για την κατάσταση που επικρατεί στο Πυροσβεστικό Σώμα.

(Κατ' άρθρο 68 παρ. 2 του Συντάγματος και τα άρθρα 144-148 του Κανονισμού της Βουλής).

Σύμφωνα με το άρθρο 68, παρ. 2, εδ. γ' του Συντάγματος, «Η Βουλή μπορεί να συνιστά δύο ανά κοινοβουλευτική περίοδο εξεταστικές επιτροπές, εφόσον η σχετική πρόταση δέκα τουλάχιστον βουλευτών υπερψηφισθεί από τα δύο πέμπτα του συνόλου των βουλευτών, ανεξαρτήτως πλειοψηφίας.».

Από την πυρκαγιά στο Μάτι, πέθαναν 102 άνθρωποι και κάηκαν πάνω από 1.500 σπίτια και δεκάδες οχήματα. Ενώ κάηκαν και τεράστιες εκτάσεις πευκοδάσους και άλλων ειδών βλάστησης.

Η πυρκαγιά αυτή είναι η φονικότερη στην ιστορία του σύγχρονου ελληνικού κράτους. Επίσης είναι η δεύτερη φονικότερη πυρκαγιά παγκοσμίως στον 21ο αιώνα, μετά τις πυρκαγιές στην Αυστραλία στις 7 Φεβρουαρίου 2009 όπου είχαν χάσει τη ζωή τους 180 άτομα. Τα ερωτήματα που ζητούν απαντήσεις και οι ευθύνες των πολιτικών αρμοδίων και των υφισταμένων τους, επιβάλλεται να αναζητηθούν. Εάν αποδειχθεί ότι δεν μπορούσε ανθρωπίνως να γίνει τίποτε καλύτερο, έστω για να γλιτώσει ακόμα και ένας άνθρωπος από τους 102 νεκρούς, τότε δεν υπάρχουν ένοχοι. Σε αντίθετη όμως περίπτωση, υπάρχουν

ένοχοι και θα πρέπει να αποκαλυφθούν και να υποστούν τις συνέπειες του νόμου, είτε αυτοί είναι πολιτικά πρόσωπα, είτε άλλοι αξιωματούχοι.

Τις τρεις τελευταίες μέρες, έχει προκληθεί σάλος από δημοσίευμα της εφημερίδας «Καθημερινή» (σε ηλεκτρονική και έντυπη μορφή), που αναπαράγεται από όλα τα μέσα και αφορά απόπειρα συγκάλυψης ευθυνών των αρμόδιων αξιωματούχων σχετικά με την τραγωδία στο Μάτι.

Ταυτόχρονα ακούγονται από όλα τα οπτικοακουστικά και ηλεκτρονικά ΜΜΕ, συνομιλίες που ενισχύουν το ανωτέρω δημοσίευμα και δείχνουν σήψη μέσα στο Πυροσβεστικό Σώμα. Το δημοσίευμα αυτό έχει ως εξής:

[Την επόμενη κιόλας ημέρα της πυρκαγιάς, η τότε εισαγγελέας του Αρείου Πάγου Ξένη Δημητρίου ζητάει από τον τότε προϊστάμενο της Εισαγγελίας Πρωτοδικών Ηλία Ζαγοραίο να διερευνήσει «τι συνέβη». Ένα εικοσιτετράωρο αργότερα, τηλεφωνούν από την Εισαγγελία στον αξιωματικό της Πυροσβεστικής Δημήτρη Λιότσιο. Είναι εγγεγραμμένος στη λίστα πραγματογνωμόνων και του ζητούν να αναλάβει την έρευνα για το Μάτι. Εκείνος ξέρει πως είναι μια δύσκολη αποστολή – θεωρεί πως θα πρέπει να αναζητήσει τυχόν ευθύνες ανωτέρων του και οι ισορροπίες θα είναι λεπτές. Δέχεται όμως χωρίς δεύτερη σκέψη.

Ξεκινάει άμεσα, ζητώντας αρχικά διάφορα έγγραφα από το Πυροσβεστικό Σώμα. Κάποιοι δυσανασχετούν, άλλοι όμως αρνούνται ευθέως να συνδράμουν λέγοντάς του πως δεν έχει δικαίωμα να ερευνήσει ερωτήματα πέραν αυτών του διοριστηρίου του. Εκείνος απορεί για το πώς γνωρίζουν αυτή τη λεπτομέρεια. Ο ίδιος, άλλωστε, θεωρεί πως το έγγραφο του διοριστηρίου είναι κάτι τυπικό αλλά γρήγορα επιβεβαιώνει πως το μόνο που του έχει ζητηθεί είναι ένα πόρισμα «για τις επικρατούσες συνθήκες. Καιρικές και περιβαλλοντικές κατά την εκδήλωση της πυρκαγιάς. Ποια ήταν η αρχική εστία και εάν ήταν περισσότερες από μία».

Ο κ. Λιότσιος, γνωρίζοντας πως τα ερωτήματα αυτά είναι στην πραγματικότητα επουσιώδη, απευθύνεται στην Εισαγγελία ζητώντας την άδεια να κάνει μια έρευνα εις βάθος. Εάν δεν υπάρχει αυτή η δυνατότητα, τους λέει τότε, δεν έχει κανένα νόημα να συνεχίσει. Ο κ. Ζαγοραίος αποδέχεται το αίτημα και με δική του πρωτοβουλία, του στέλνει την ίδια κιόλας ημέρα (3 Αυγούστου) ένα νέο διοριστήριο, αυτή τη φορά δίνοντάς του το ελεύθερο να διερευνήσει ό,τι θεωρεί εκείνος σημαντικό.

Ο κ. Λιότσιος θα δεχθεί, όπως θα διαβάσετε στη συνέχεια, πολλές πιέσεις, ακόμα και απειλές, αλλά παρ' όλα αυτά καταθέτει το πρώτο πόρισμα δύο μόλις μήνες μετά την τραγωδία. Την ίδια κιόλας ημέρα όμως μια παραγγελία της τότε Εισαγγελέως του Αρείου Πάγου έρχεται να βάλει φρένο στην έρευνα. Η κ. Ξένη Δημητρίου ενημερώνει τον κ. Ζαγοραίο πως προτού συνεχίσει πρέπει να έχει ολοκληρωθεί ένα διοικητικό πόρισμα της επιθεωρήτριας Δημόσιας Διοίκησης. Ο χρόνος όμως πιέζει, ιδιαίτερα τον κ. Ζαγοραίο, ο

οποίος εκείνο το διάστημα ολοκληρώνει τη θητεία του. Το διοικητικό πόρισμα που έχει ζητηθεί μπορεί να πάρει μήνες για να ολοκληρωθεί (και πράγματι, ακόμα δεν έχει ολοκληρωθεί).

Το κίνητρο πίσω από αυτή την εντολή τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή προβληματίζει. Το περιεχόμενο της παραγγελίας διαρρέει και οι αντιδράσεις που ακολουθούν από τον Τύπο αλλά και την τότε αντιπολίτευση οδηγούν την Εισαγγελία του Ανωτάτου Δικαστηρίου σε αναδίπλωση. Το έγγραφο και κυρίως η πρόθεσή της, είτε τότε η κ. Δημητρίου, είχαν παρερμηνευθεί.

Η εισαγγελική έρευνα συνεχίζεται αλλά κάποιοι προσπαθούν να υποβαθμίσουν την πραγματογνωμοσύνη του κ. Λιότσιου, θέτοντας ζήτημα ακυρότητάς της με την πρόφαση πως ο ίδιος φέρει τον βαθμό του πυραγού και ως εκ τούτου δεν δύναται να ελέγχει ενέργειες ανωτέρων του στην ιεραρχία του Σώματος. Ανάμεσα σε εκείνους που εγείρουν δημοσίως ερωτήματα για την ισχύ του πορίσματος είναι και η γενική επιθεωρήτρια Δημόσιας Διοίκησης Μαρία Παττασπύρου, η οποία έχει αναλάβει το διοικητικό πόρισμα για τη φονική πυρκαγιά.

Το εισαγγελικό πόρισμα καταλήγει τον Μάρτιο του 2019 σε ποινική δίωξη για 20 κρατικούς και αυτοδιοικητικούς παράγοντες (βάσει νόμου, η έρευνα δεν ήλεγξε πολιτικά πρόσωπα). Το πόρισμα περιγράφει τα λάθη, τις παραλείψεις, την έλλειψη συντονισμού. Οι κατηγορίες όμως είναι σε βαθμό πλημμελήματος.

Τη σκυτάλη παίρνει στη συνέχεια ο ανακριτής Αθανάσιος Μαρνέρης. Αναλαμβάνει τις ανακρίσεις για τους υπευθύνους της φονικής πυρκαγιάς με σκοπό να συντάξει τα κατηγορητήρια και να αρχίσουν οι απολογίες. Για τρεις μήνες μελετά τη δικογραφία. Είναι σαφές σε όλους τους εμπλεκόμενους πως εξετάζει την υπόθεση εις βάθος προκειμένου να διαπιστώσει ο ίδιος εάν πρέπει να διευρυνθεί ο κατάλογος των κατηγορουμένων ή η λίστα των αδικημάτων εφόσον θεωρεί πως στοιχειοθετείται βαρύτερο αδίκημα.

Καλεί για εξέταση 500 μάρτυρες, ταξιδεύει στην Κόρινθο για να ερευνήσει τι πραγματικά συνέβη εκεί και πώς επηρεάστηκαν οι αποφάσεις για το Μάτι, κάνει έρευνα σε επτά αεροδρόμια για να διαπιστώσει την αλήθεια για τα εναέρια μέσα και σχεδιάζει αιφνιδιαστικές εφόδους σε διάφορους φορείς για να συγκεντρώσει όλα τα στοιχεία που του λείπουν.

Και εκείνος, όμως, στην πορεία της διαδικασίας συναντά εμπόδια. Πολλές φορές τραγελαφικά – π.χ. όταν σε κάποιες υπηρεσίες τα συστήματα είναι τόσο παλιά που το κλιμάκιο της Δίωξης Ηλεκτρονικού Εγκλήματος δεν βρίσκει τρόπο να μεταφέρει το περιεχόμενο σε σκληρούς δίσκους. Άλλες φορές όμως συναντά σοβαρές αντιστάσεις: όπως όταν μαθαίνει την ύπαρξη ενός δεύτερου καταγραφικού των επικοινωνιών της Πυροσβεστικής. Το αναζητεί σε έφοδό του στο Συντονιστικό Κέντρο αλλά οι αξιωματικοί αρνούνται να τον βοηθήσουν.

«Ποιος είσαι; Θέλουμε ένταλμα», του λένε. «Μα εγώ είμαι το ένταλμα», τους απαντά ο ανακριτής... Υστερα από τέσσερις ώρες αναμονής εντοπίζει το μικρό δωμάτιο στο ισόγειο από όπου όμως έχουν ξηλώσει το καταγραφικό με την αιτιολογία πως έχει βλάβη (το καταγραφικό βρέθηκε σε μια άλλη τοποθεσία εκτός Πυροσβεστικής και τώρα ερευνάται).

Το σοβαρότερο εμπόδιο όμως επιχειρείται να ορθωθεί τον Σεπτέμβριο του 2019. Ο ανακριτής διαβάζει τυχαία στο Διαδίκτυο πως πρόκειται να αντικατασταθεί από έναν εφέτη ανακριτή. Τα δημοσιεύματα κάνουν λόγο για αναβάθμιση της δικαστικής έρευνας, κάποια άρθρα αφήνουν υπονοούμενα πως ο ανακριτής καθυστερεί και δεν είναι αποτελεσματικός. Για δύο μήνες η διαδικασία ουσιαστικά «παγώνει» μέχρι που η ολομέλεια του Εφετείου συνεδριάζει, απορρίπτει το αίτημα για αντικατάσταση και ο ανακριτής Μαρνέρης παίρνει ξανά το πράσινο φως να συνεχίσει.

Τα νέα στοιχεία

Στα μέσα Ιουνίου ολοκληρώνεται η έρευνα του ανακριτή και ζητάει από την εισαγγελία συμπληρωματική δίωξη για το Μάτι. Στο έγγραφο που στέλνει υπάρχουν ενδεικτικά κάποια από τα νέα στοιχεία που έχουν προκύψει στη δικογραφία. Κυρίως υπάρχουν πολλές από τις απαντήσεις για το τι πήγε τόσο λάθος. Ο ανακριτής κρίνει πως όσα έπραξαν συγκεκριμένοι αξιωματικοί πυροσβέστες και υπάλληλοι της Πολιτικής Προστασίας δεν εντάσσονται σε αδικήματα από αμέλεια –δηλαδή πλημμελήματα– αλλά πως στοιχειοθετούν κακουργήματα.

Το πώς ξεκίνησε η πυρκαγιά είναι ήδη γνωστό. Το μεσημέρι της 23ης Ιουλίου ένας 65χρονος ανάβει φωτιά σε οικόπεδο στο Νταού Πεντέλης προκειμένου να κάψει κλαδιά – θεωρώντας πως την έχει σβήσει, φεύγει. Μεταξύ 16.20 και 16.30 εκδηλώνεται η φωτιά. Το αργότερο μέχρι τις 16.41 η φωτιά λαμβάνει διαστάσεις πυρκαγιάς και εξαπλώνεται ταχύτατα. Στις 17.13 υπάρχουν πλέον δυο ισχυρά μέτωπα. Το πρώτο προς την Καλλιτεχνούπολη και το δεύτερο προς τον Νέο Βουτζά.

Η θερμοκρασία είναι ιδιαίτερα υψηλή, η υγρασία πολύ χαμηλή, ενώ πνέουν άνεμοι ισχυροί ιδιαίτερα επικίνδυνοι για την εξάπλωση της πυρκαγιάς. Σε συνδυασμό με το ιδιαίτερο ανάγλυφο της περιοχής η φωτιά είναι πραγματικά δύσκολη. Είναι όμως επίσης σαφές πως με βάση τα ευρήματα της ανακριτικής διαδικασίας έγιναν μοιραία λάθη και παραλείψεις.

Το κομφούζιο με τα εναέρια μέσα

Κατ' αρχάς εκείνη την ημέρα παρότι οι αρμόδιοι γνωρίζουν πολύ καλά τις ιδιαίτερα δύσκολες καιρικές συνθήκες, δεν υπάρχει εναέρια επιτήρηση από το ΓΕΑ. Εάν υπήρχε, ο εντοπισμός της πυρκαγιάς στην περιοχή Νταού θα ήταν άμεσος. Με την πρώτη βολή που θα έκανε το

αεροσκάφος επιτήρησης στο Νταού, θα είχε καλυφθεί και ο χρόνος προετοιμασίας –είκοσι καθοριστικών λεπτών– για τα υπόλοιπα αεροσκάφη που θα λάμβαναν μέρος στην κατάσβεση. Προκύπτει πως υπήρχαν διαθέσιμα τρία αεροσκάφη γι' αυτή την επιχείρηση αλλά ουδέποτε κλήθηκαν. Αντίστοιχα, ανεκμετάλλευτη έμεινε η νεοσύστατη υπηρεσία των drones που θα μπορούσαν να έχουν δώσει πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο στο συντονιστικό κέντρο της Πυροσβεστικής.

Το δεύτερο σημαντικό λάθος ήταν η απόφαση μεταστάθμευσης των εναέριων μέσων στο αεροδρόμιο της Ελευσίνας. Παρότι ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας είχε ενημερώσει το συντονιστικό κέντρο της Πυροσβεστικής από τις 14.27 ότι το αεροδρόμιο της Ελευσίνας θα έβγαине εκτός ενέργειας λόγω ανέμων, κανείς δεν έλαβε υπ' όψιν την πληροφορία αυτή με αποτέλεσμα τρία από τα εναέρια να πάρουν εντολή να ανεφοδιαστούν εκεί χωρίς να μπορούν στη συνέχεια να απογειωθούν. Ο ανακριτής τονίζει πως εάν είχαν προσγειωθεί για ανεφοδιασμό σε κάποιο άλλο αεροδρόμιο ή ελικοδρόμιο της ευρύτερης περιοχής, θα υπήρχε η δυνατότητα να επιχειρήσουν τουλάχιστον μία φορά την κρίσιμη χρονική περίοδο.

Το χειρότερο όμως λάθος κατά τον ανακριτή είναι το πώς η ηγεσία της Πυροσβεστικής διαχειρίζεται την πυρκαγιά στα διυλιστήρια της Motor Oil και ειδικότερα τα εναέρια μέσα. Συγκεκριμένα, ενώ από τις 16.46 έχουν ενημέρωση στο συντονιστικό κέντρο από αξιωματικό που πετάει στην περιοχή, πως η φωτιά κοντά στα διυλιστήρια είναι ελεγχόμενη «έρπουσα σε θάμνους», εκείνοι συνεχίζουν τις εκτροπές προς την Κόρινθο, αφήνοντας όμως το Μάτι χωρίς εναέρια. Από τις 17.04 μέχρι και τις 17.30 επιχειρεί στην περιοχή Νταού μόνο ένα ελικόπτερο για την κατάσβεση της πυρκαγιάς, που κάνει από μία ρίψη, σε τρία διαφορετικά σημεία. Ο ανακριτής παραθέτει μια λίστα με 12 αεροσκάφη που θα μπορούσαν και έπρεπε να έχουν επιχειρήσει στο Μάτι από τις 16.41 έως και τις 18.00. Κάποια έχουν σταλεί χωρίς να υπάρχει τελικά ανάγκη στην Κόρινθο, κάποια έχουν καθηλωθεί με υπαιτιότητα της Πυροσβεστικής στην Ελευσίνα και ορισμένα άλλα –όπως τα δύο ελικόπτερα που βρίσκονται στην Πυροσβεστική Υπηρεσία του αεροδρομίου– δεν λαμβάνουν ποτέ εντολή να συνδράμουν.

Λάθη γίνονται επίσης στις αποφάσεις σχετικά με την εκκένωση και τη διάσωση των εγκλωβισμένων στη φωτιά. Συγκεκριμένα, στελέχη της Πυροσβεστικής αλλά και της Περιφέρειας, ενώ γνωρίζουν πλέον την επικινδυνότητα της κατάστασης και παρότι ξέρουν πως δεν θα στείλουν τα εναέρια μέσα που πρέπει, δεν προχωρούν στην απόφαση εκκένωσης της περιοχής την κρίσιμη στιγμή (μεταξύ 17.30 και 17.40), ενώ παράλληλα κανείς δεν δίνει εντολή στα πυροσβεστικά πλοίαρια (τέσσερα στον αριθμό) αλλά και σε σωστικές λέμβους των ΕΜΑΚ να μεταβούν στην

περιοχή και να συνδράμουν στη διάσωση όσων είχαν βρει καταφύγιο στη θάλασσα.

Το αίτημα του ανακριτή για συμπληρωματική άσκηση δίωξης απορρίπτεται από την Εισαγγελία Αθηνών. Ένας από τους λόγους που επικαλούνται είναι πως δεν έχουν προκύψει νέα στοιχεία (σύμφωνα όμως με πληροφορίες της «Κ» οι εισαγγελείς ουδέποτε ζήτησαν να εξετάσουν το σύνολο της δικογραφίας που έχει σχηματιστεί). Το βασικό επιχείρημα πίσω από την απόρριψη είναι πως για τα αδικήματα αυτά απαιτείται δόλος.

Και όμως, η ιστορία που αποκαλύπτει σήμερα η «Κ» δείχνει πως υπήρχε δόλος αλλά και ξεκάθαρη εντολή για συγκάλυψη. Σύμφωνα με τον ίδιο τον πρώην αρχηγό της Πυροσβεστικής, η εντολή αυτή είχε έρθει από την τότε πολιτική ηγεσία...

«Θα μαζευτούμε και θα σε σκίσουμε»

Όταν ο Δημήτρης Λιότσιος, αξιωματικός της Πυροσβεστικής ανέλαβε να κάνει την έρευνα πραγματογνωμοσύνης για το Μάτι, το βασικό ζητούμενο για εκείνον ήταν η απόδοση Δικαιοσύνης. Έβλεπε όμως και μια ευκαιρία για το Σώμα στο οποίο υπηρετεί εδώ και 24 χρόνια. Μετά τα όσα τραγικά συνέβησαν στην πυρκαγιά της 23ης Ιουλίου πίστευε πως είχε έρθει η κατάλληλη στιγμή να αναλύσουν τι πήγε στραβά και να διασφαλίσουν ότι τα λάθη που στοίχισαν τόσες ζωές δεν θα επαναληφθούν στην επόμενη μεγάλη φωτιά. Ίσως για αυτό τον λόγο δεν μπορούσε ποτέ να φανταστεί τα όσα διαδραματίστηκαν λίγες ημέρες πριν καταθέσει το πρώτο πόρισμα.

Σύμφωνα με πρόσφατη καταγγελία του κ. Λιότσιου στη Δικαιοσύνη, ανώτατα στελέχη του Σώματος του είχαν ζητήσει ευθέως, πολλές φορές, να μην προχωρήσει με την πραγματογνωμοσύνη που είχε αναλάβει. Συγκεκριμένα, ο τότε αρχηγός Βασίλης Ματθαίουπουλος τον απείλησε, τον εκβίασε και του ζήτησε να θάψει στοιχεία και όλα αυτά, ισχυριζόμενος πως έπραττε με εντολή της τότε πολιτικής ηγεσίας.

Οι καταγγελίες που φέρνει στο φως η «Κ» είναι εξαιρετικά σοβαρές, όχι μόνο σε σχέση με το τι πραγματικά συνέβη στο Μάτι και τη δικαστική έρευνα που ακολούθησε, αλλά και για το πώς λειτουργεί παρασκηνιακά ένας ολόκληρος μηχανισμός. Τα όσα διαβάζετε είναι πλήρως επιβεβαιωμένα και αυτό γιατί ο κ. Λιότσιος νιώθοντας την ανάγκη να προστατευθεί, σε μία από τις συναντήσεις με τον τότε αρχηγό πατάει το κουμπί εγγραφής στο κινητό του τηλέφωνο...

Το βράδυ πριν από την επίμαχη συνομιλία, τον καλούν επίμονα από το αρχηγείο για να του μιλήσουν για κάτι σοβαρό. Πράγματι, την επομένη παρουσιάζεται, και εκεί ο τότε αρχηγός ακούγεται να του λέει πως έχει μια πληροφόρηση, για το πόρισμα που ήταν έτοιμος να καταθέσει: «Εγώ κλήθηκα σε ανώτατο επίπεδο και μου λένε, ο κύριος Λιότσιος; Εντάξει

(λέω) θα βοηθήσει. Τι θα βοηθήσει; Εδώ καταφέρεται και κάνει κρίσεις ανωτέρων του, με ποιο δικαίωμα; [...] Ο κ. Λιότσιος πρέπει να φτιάξει ένα πόρισμα για τη φωτιά και όχι μέσα από το πόρισμα να φαίνεται ποιος φταίει. Κάλεσέ τον και πες του τα. Σε κάλεσα λοιπόν και στα είπα. Για να ξυπνήσεις».

Στην ίδια συνάντηση άλλοτε προσπαθεί να τον καλοπιάσει: «Σε έχω στην άκρη της καρδιάς μου και θα σε στηρίξω γιατί είσαι εξελίξιμος, έχεις τα προσόντα να φτάσεις στην ηγεσία» αλλά βασικά, για τριάντα λεπτά που διαρκεί η συνάντησή τους τον εκβιάζει και τον απειλεί: «Πού πας εσύ να δείξεις ικανότητες με τα θηρία, με 100 νεκρούς. Πού πας ρε;», του λέει. «Εάν γράψεις για ευθύνες των ανωτέρων σου, όλοι θα μαζευτούμε και θα σε σκίσουμε», του ξεκαθαρίζει.

Τον επιπλήττει που ζητάει έγγραφα από τη Ρένα Δούρου, το Δασαρχείο ή από το Σώμα και τον κατηγορεί πως δεν έχει τις κατάλληλες γνώσεις για να αξιολογήσει τι έφταιξε: «Τα βάζεις με το Δασαρχείο; Θα σου ανοίξουν τον κώλο. Θα τα βάλεις με τη Δούρου; Θα σου ανοίξει τα καπούλια. [...] Μόλις δούμε ποιοι θα κατηγορηθούμε θα βάλουμε τρεις δικηγόρους [...] Και το μεμονωμένο μετά. Δεν είναι απλά τα πράγματα», του λέει, χωρίς όμως να του εξηγήσει τι είναι το «μεμονωμένο» που θα συμβεί μετά.

Όταν ο κ. Λιότσιος προσπαθεί να του πει πως το πόρισμά του είναι βασισμένο στα στοιχεία και στα έγγραφα που έχει συλλέξει, ο συνομιλητής του τα απορρίπτει:

Ματθαϊόπουλος: Με τι γνώσεις εσύ έχεις να πεις ότι το αυτοκίνητο άργησε;

Λιότσιος: Σύμφωνα με τα χαρτιά που πήρα...

Ματθαϊόπουλος: Ποια χαρτιά; Το αποδεικνύεις; Εάν εγώ έχω άλλα χαρτιά από πίσω; Τι κάνουμε. Εγώ απλά στα λέω, έχεις τον χρόνο, κάτσε, συμβουλέψου και βγάλε τον εαυτό σου απέξω, πρώτα να σώσεις τον εαυτό σου.

Όσο για την πραγματογνωμοσύνη που πρέπει να παραδώσει στον εισαγγελέα, του λέει πως δεν χρειάζονται πολλές λεπτομέρειες: «Φτιάχ' τα απλά και ας σε περάσουν για κουτό. [...] Πέντε πραγματάκια: Άνεμοι, καύσιμος ύλη, μείξη πεύκων με σπίτια, δόμηση αναρχική, αυθαίρετη. Με αποτέλεσμα η πυρκαγιά μέσα στη μια ώρα να φύγει. Εγώ δεν σε βάζω ούτε να μπλέξεις ούτε τίποτα, πέντε πραγματάκια γράψε από την εμπειρία σου, αν είναι ελλιπή στοιχεία στα αρ...α σου, τι θα σου πει ο εισαγγελέας; Τίποτα. Αυτά είχα, αυτά βρήκα, αυτά έβαλα. Εάν δε σας κάνουν βάλτε άλλους (σ.σ. πραγματογνώμονες)».

«Θάψε τα έγγραφα»

«Ξέρει ο εισαγγελέας τι χαρτιά έχεις ζητήσει;» ρωτάει ο Ματθαϊόπουλος. Ο Λιότσιος του εξηγεί πως τα περισσότερα έγγραφα

έχουν ήδη κοινοποιηθεί στην εισαγγελία. Τότε ο τέως αρχηγός του Πυροσβεστικού Σώματος τον προτρέπει να δει ποια δεν έχουν κοινοποιηθεί και να τα θάψει: «Κοίτα ποια έχουν, ποια δεν έχουν... και θάψ' τα. Με ηρεμία, δεν χρειάζεται πανικός».

Ματθαϊόπουλος: Τι είναι ο εισαγγελέας; Τώρα είναι, αύριο έφυγε. Και θα φύγει ο Ζαγοραίος, θα πάει πιο ψηλά.

Λιότσιος: Το ξέρω, το ξέρω...

Ματθαϊόπουλος: Θα έρθει άλλος, ποιος σε είδε, ποιος σε ξέρει, μη το βλέπεις τώρα, θα μπλέξεις. [...] Μη νομίζεις, πες ότι ο ΣΥΡΙΖΑ χάνει τις εκλογές και έρχεται η Νέα Δημοκρατία...

Λιότσιος: Δεν παίζω εγώ σε αυτό το παιχνίδι...

Ματθαϊόπουλος: Εκεί πάλι θα είσαι φαγωμένος 1.000% από τους ιδίους [...] Κάτσε εκεί, πέντε αράδες, πέντε λέξεις και δώσ' το. Οι εισαγγελείς; Κάποιοι μπορεί να πάρουν την πίτα και εσύ θα πάρεις την π...α. Έτσι είναι το παιχνίδι στην Ελλάδα. Το 2007 στον Πύργο φάγανε και τα λεφτά που είχε μαζέψει ο κόσμος και μοίρασαν και τις αποζημιώσεις μετά εισαγγελείς και δικηγόροι.

Το ίδιο θεωρεί πως θα γίνει και τώρα: «Η φωτιά στην Κινέτα θα στοιχίσει 500 εκατ., η φωτιά στο Μάτι θα πάει 1 δισ., από αυτά τα 100 θα μοιραστούνε, τα 200 θα μοιραστούνε... Πρόσεξε, πρόσεξε».

«Έτσι όπως είναι τώρα, είναι προτιμότερο να ήσουν στη φωτιά παρά με αυτή την υπόθεση που έχεις αναλάβει» του λέει. Το σκεπτικό του τότε αρχηγού είναι πως στην περίπτωση της φωτιάς δεν θα μπορούσε κανείς να του ρίξει κάποια κατηγορία: «Έκανα ό,τι μπορούσα. Ήμουν στο Κέντρο παρουσία των υπουργών δεν πήγα (σ.σ. στη φωτιά) γιατί μου είπαν να μην πάω, ό,τι μπορούσα ως άνθρωπος και ως επαγγελματίας πυροσβέστης το έκανα».

Τώρα όμως, τον προειδοποιεί, θα μπλέξει σε μια δικαστική περιπέτεια: «Αυτή η υπόθεση δεν κλείνει. Θα κλείσει σε έξι-επτά χρόνια, κάθε μέρα θα πηγαίνεις το πρωί στο δικαστήριο και μετά στην υπηρεσία. [...] Και θα σε παίρνει ο δικηγόρος του Τερζούδη (ο πρ. αρχηγός του Σώματος), μετά θα σε παίρνει ο δικηγόρος του Ματθαϊόπουλου και θα στο κάνει το κωλάκι τόσο. Με τι γνώσεις και στοιχεία βγάλατε εσείς αυτό; [...] Μόλις δούμε ποιοι είμαστε στο κατηγορητήριο θα βάλουμε τους δικηγόρους. Εγώ φιλικά στα λέω γιατί σε ξέρω χρόνια και στο είπα και χθες, μη με αναμείξεις πουθενά, τελείως φιλικά, στο είπα 50 φορές συμβουλευτικά να σε σώσω».

Επαναλαμβάνει δύο φορές πως του μιλάει ακολουθώντας εντολές της τότε πολιτικής ηγεσίας και σε κάποιο σημείο διευκρινίζει πως η εντολή για συγκάλυψη ήρθε από «την υπουργό», εννοώντας προφανώς την τότε πολιτική του προϊσταμένη, την υπουργό Προστασίας του

Πολίτη, Ολγα Γεροβασίλη: «Η υπουργός αυτό μου είπε. Κάλεσέ τον και πες του μη γράψει για ευθύνες ανωτέρων και μη γράψει ότι ευθύνεται ο δήμαρχος, η Δούρου, ή κάποια υπηρεσία, ή το Δασαρχείο».

Το «ξεκαθάρισμα» σε Κύθηρα και Μάνη

Στην ηχογραφημένη συνομιλία που κατέθεσε στον ανακριτή ο πραγματογνώμονας της Πυροσβεστικής Δημήτρης Λιότσιος, ο τέως αρχηγός του Σώματος Βασίλης Ματθαίουπουλος κάνει λόγο για «ξεκαθάρισμα λογαριασμών» μεταξύ αξιωματικών, με μεθοδεύσεις που θέτουν σε κίνδυνο ζωές και περιουσίες: «Έτσι γίνονται τα παιχνίδια. Έτσι έγιναν πέρυσι τα παιχνίδια με τον Καπέλιο (σ.σ. πρώην αρχηγό του Π.Σ.) και τον Βασιλειάδη (σ.σ. πρώην υπαρχηγό Επιχειρήσεων). Για να καθαρίσει ο Καπέλιος τον Βασιλειάδη τον άφησε και στα Κύθηρα χωρίς εναέρια και στη Μάνη χωρίς εναέρια. Τόσοι είναι οι φάκελοι στους εισαγγελείς του Γυθείου και του Πειραιά... Έτσι παίζεται το παιχνίδι».

Κατά τη διάρκεια της ηχογραφημένης συνομιλίας ο κ. Λιότσιος μιλάει ελάχιστα, ακούγεται συχνά να ξεφυσάει και να αναστενάζει. Κατέθεσε στον ανακριτή πως ένιωθε φόβο και πως γι' αυτό τον λόγο σε διάφορα σημεία δείχνει πως συμφωνεί, του προτείνει να του δείξει το πόρισμα, ακόμα και να παραιτηθεί από την έρευνα «εάν αυτό βολεύει».

Ο αρχηγός όμως επιμένει να γράψει τα «πέντε πραγματάκια» που του υποδεικνύει και να τελειώνει. Ο κ. Λιότσιος δεν το κάνει. Πριν πάει σε εκείνη τη συνάντηση είχε ήδη ολοκληρώσει την πραγματογνωμοσύνη για το Μάτι. Την είχε τυπώσει σε ένα και μοναδικό αντίτυπο και εκείνο το ίδιο αντίτυπο θα παραδώσει την επομένη της συνομιλίας στον εισαγγελέα χωρίς να αναφερθεί στις συγκεκριμένες απειλές που έχει ηχογραφήσει. Στις 185 σελίδες του πορίσματος γράφει όσα έχει εντοπίσει στην έρευνά του: Τις λάθος ενέργειες των ανωτέρων του στον σχεδιασμό και στο επιχειρησιακό σκέλος αλλά και την έλλειψη επικοινωνίας των εμπλεκόμενων φορέων κατά τη διαχείριση της κρίσης. Σημειώνει επίσης πως υπάρχουν αναντιστοιχίες και λανθασμένα δεδομένα στα όσα έχουν παραδώσει στη Δικαιοσύνη οι εμπλεκόμενοι για το μοιραίο απόγευμα.

Και τα δύο πορίσματά του για το Μάτι και την Κινέτα θα μπουν στη δικογραφία. Στην πορεία θα συνεργαστεί με τους εισαγγελείς αλλά και με τον ανακριτή για διευκρινίσεις και με συμπληρωματικές καταθέσεις. Αποφάσισε τώρα, μετά δύο χρόνια, να καταθέσει στην ανάκριση τη συνομιλία με τον πρώην αρχηγό της Πυροσβεστικής, κατ' αρχάς για να προστατευθεί (ο ίδιος θεωρεί πως μια απόπειρα δολιοφθοράς στη μηχανή του και η κλοπή της αργότερα, συνδέονται με την υπόθεση) αλλά κυρίως για να μην υπάρχουν πλέον σκιές συγκάλυψης. Θέλει να έρθουν όλα στο φως και να αποδοθεί δικαιοσύνη. Εις μνήμην...

Η δυσμενής μετάθεση και τα «παιχνίδια» με τη φωτιά

Ίσως όμως το πιο φοβερό από όλα όσα ειπώθηκαν σε αυτή τη συνομιλία είναι η απειλή για το τι θα συμβεί εάν δεν υποκύψει στις πιέσεις: «Έχεις 15 χρόνια, 20 για να πάρεις σύνταξη. Θα έρθει το χαρτάκι από πάνω, χωρίς να το θέλω εγώ, για τη Σάμο, και στην πρώτη φωτιά μην του σηκώνεις και τίποτα».

Δύο μόλις μήνες μετά την τραγωδία στο Μάτι και τους 102 νεκρούς, αυτή η απειλή συγκλονίζει – πως δηλαδή σαν αντίποινα για την έκθεση πραγματογνωμοσύνης, θα βγει μια δυσμενής μετάθεση και στην πρώτη φωτιά κάποιος δεν θα δώσουν εντολή για να συνδράμουν τα εναέρια μέσα, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την απώλεια ανθρωπίνων ζωών και περιουσιών.

Αυτό όμως που πραγματικά σοκάρει είναι η κυνική παραδοχή ενός αρχηγού της Πυροσβεστικής πως η απειλή αυτή έχει γίνει πράξη στο παρελθόν: «Έτσι γίνονται τα παιχνίδια. Έτσι έγιναν πέρυσι τα παιχνίδια με τον Καπέλιο (σ.σ. πρώην αρχηγό του Π.Σ.) και τον Βασιλειάδη (σ.σ. πρώην υπαρχηγό Επιχειρήσεων). Για να καθαρίσει ο Καπέλιος τον Βασιλειάδη τον άφησε και στα Κύθηρα χωρίς εναέρια και στη Μάνη χωρίς εναέρια. Τόσοι είναι οι φάκελοι στους εισαγγελείς του Γυθείου και του Πειραιά... Έτσι παίζεται το παιχνίδι».

Ο ηχογραφημένος διάλογος πέραν της πολιτικής σημασίας έχει και άλλες βαρύτατες προεκτάσεις. Για πρώτη φορά ακούγεται τόσο καθαρά η απόπειρα συγκάλυψης, η απαξίωση του ρόλου των εισαγγελικών αρχών, ο κυνισμός αλλά και ο δόλος με τον οποίο έχουν λειτουργήσει ανώτατα στελέχη της Πυροσβεστικής όχι μόνο στο Μάτι αλλά και σε τουλάχιστον άλλες δύο φωτιές στο παρελθόν. Στα Κύθηρα το 2017, όπου η φωτιά έκαψε πάνω από 20.000 στρέμματα αλλά και στη Μάνη το ίδιο καλοκαίρι, όπου η φωτιά είχε μπει σε οικισμούς καταστρέφοντας σπίτια. Και στις δύο πυρκαγιές υπήρχαν καταγγελίες για λανθασμένη διαχείριση των εναέριων μέσων.

Στα Κύθηρα ο δήμαρχος δήλωσε πως καθυστέρησαν να φτάσουν στο νησί και πως σταμάτησαν να επιχειρούν στις 6.30 το απόγευμα. Ενώ στη Μάνη, σύμφωνα με καταγγελίες της αντιπεριφερειάρχου, τα εναέρια είχαν καθυστερήσει και η πρώτη ρίψη νερού πραγματοποιήθηκε στις 7 το απόγευμα, όταν ήδη η φωτιά είχε φτάσει σε οικισμούς.

Κανείς όμως τότε δεν μπορούσε να φανταστεί πως η καθυστέρηση μπορεί να οφειλόταν σε παιχνίδια εξουσίας μεταξύ των ανώτατων στελεχών του Πυροσβεστικού Σώματος. Σύμφωνα πάντα με την ηχογραφημένη συνομιλία του Ματθαίουπουλου (που στη φωτιά στη Μάνη ήταν συντονιστής), ο τότε αρχηγός του σώματος Καπέλιος άφησε χωρίς εναέρια δύο περιοχές για να «φάει» τον Βασιλειάδη, ο οποίος για την ιστορία πράγματι αποστρατεύθηκε στις αμέσως επόμενες τακτικές κρίσεις του 2018. Τη θέση του ως υπαρχηγός Επιχειρήσεων πήρε ο

Ματθαίοπουλος, ο οποίος μετά την τραγωδία στο Μάτι έγινε αρχηγός του Σώματος.]

Οι αποκαλύψεις τόσο του ανωτέρω δημοσιεύματος, όσο και της συνομιλίας μεταξύ του διορισμένου εμπειρογνώμονα για την έρευνα της τραγωδίας στο Μάτι, αξιωματικού της Πυροσβεστικής Δημήτριου Λιότσιου και του τέως αρχηγού της Πυροσβεστικής, Βασίλη Ματθαίοπουλου, είναι σοκαριστικές. Όχι μόνο για την προσπάθεια συγκάλυψης των ευθυνών των αρμόδιων αξιωματούχων για την τραγωδία στο Μάτι, αλλά και για παιχνίδια εξουσίας που δεν επέτρεψαν την ορθή διαχείριση άλλων δύο πυρκαγιών στο παρελθόν, σε Μάνη και Κύθηρα. Από τη συνομιλία προκύπτει ότι ο τότε αρχηγός του σώματος Βασίλειος Καπέλιος άφησε χωρίς εναέρια μέσα δύο περιοχές για να «φάει» τον Βασιλειάδη, τότε υπαρχηγό επιχειρήσεων, που για την ιστορία πράγματι αποστρατεύθηκε στις αμέσως επόμενες τακτικές κρίσεις του 2018, ενώ τη θέση του, ως υπαρχηγός επιχειρήσεων, πήρε ο Ματθαίοπουλος, που μάλιστα έγινε αρχηγός του Σώματος, μετά την τραγωδία στο Μάτι.

Σύμφωνα δε, με την ιστοσελίδα tribune.gr της 20-7-2020, ο πρώην αρχηγός της Πυροσβεστικής, Βασίλειος Καπέλιος είναι πλέον Αντιπεριφερειάρχης στην Πελοπόννησο, με παράταξη πλήρως υποστηριζόμενη από τη Νέα Δημοκρατία. Επίσης ο κατά την περίοδο της τραγωδίας στο Μάτι, αρχηγός της Ελληνικής Αστυνομίας Κωνσταντίνος Τσουβάλας, ο οποίος αποστρατεύθηκε στη συνέχεια, σήμερα τον έχει τοποθετήσει η κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας στη θέση του Γενικού Γραμματέα του Υπουργείου Εσωτερικών.

Σε δημοσίευμα τώρα, της ηλεκτρονικής έκδοσης της εφημερίδας «ΠΡΩΤΟ ΘΕΜΑ» της 24-9-2019, αναφέρεται ότι ο αξιωματικός της Πυροσβεστικής Δημήτριος Λιότσιος κατέθεσε μήνυση κατά αγνώστων για δολιοφθορά στη μηχανή του, προσκομίζοντας πλήρη τεχνική έκθεση από την εταιρία από την οποία αγόρασε τη μηχανή και η οποία διενεργεί και τη συντήρησή της, στην οποία αναφερόταν η εκτίμηση πως η χαλάρωση της αλυσίδας της μηχανής, που θα μπορούσε να είχε προκαλέσει σοβαρό τροχαίο και κίνδυνο για την ασφάλεια και τη ζωή ακόμα των αναβατών, οφείλεται σε ανθρωπινό παράγοντα.

Στο ίδιο δημοσίευμα υπάρχει επίσης η σημαντική αναφορά του εμπειρογνώμονα που ορίστηκε από δικηγόρο κάποιων οικογενειών της περιοχής, Ανδριανού Γκουρμπάτση, ότι «η φωτιά - όχι η καύση των ξερών κλαδιών από τον φερόμενο ως δράστη - ξεκίνησε κατά το διάστημα από 16:00 έως 16:10 μμ και όχι την 16:41 μμ Δεν είναι τυχαίο, ότι στο Δελτίο Τύπου με αρ. 164 και ημερομηνία 24.07.2018 του Δήμου Πεντέλης Πεντέλης αναφέρεται η ώρα 16:00 μμ και ακολούθως μετά από ένα περίπου μήνα προέβησαν στην ορθή επανάληψη του ως άνω Δελτίου Τύπου την 22.08.2018, μόνον ως προς

την ώρα (16:45 μμ). Επίσης, ο φερόμενος ως δράστης είδε την πυρκαγιά περί ώρα 16:20 μμ να έχει κάψει 500 τ.μ., Πέραν όμως τούτου, το πιο σημαντικό ερώτημα που προκύπτει, είναι γιατί κανείς από όσους στην περιοχή του Νταού Πεντέλης είδαν τη φωτιά την ως άνω ώρα να ξεκινάει και επιχείρησαν αρχικά στην κατάσβεσή της, δεν ειδοποίησε άμεσα, ως όφειλε, το «199» - Επιχειρησιακό Κέντρο της Πυροσβεστικής; Άραγε τι ήθελαν να αποκρύψουν;» Επίσης, στο ίδιο δημοσίευμα αναφέρεται ότι σύμφωνα με πληροφορίες, στην έκθεση των ερευνητών της ΔΑΕΕ (Διεύθυνση Αντιμετώπισης Εγκλημάτων Εμπρησμού) υπάρχουν μαρτυρίες που τοποθετούν τους δείκτες του ρολογιού στις 16.10(!) με τη φωτιά να έχει ήδη κάνει τα πρώτα της καταστρεπτικά βήματα. Επομένως υπάρχει περίπτωση να έχει «κρυφτεί» τουλάχιστον μισή ώρα δράσης της πυρκαγιάς.

Τέλος, βλέπουμε σε διάφορες ιστοσελίδες δηλώσεις και ανακοινώσεις του πρωθυπουργού, του κυβερνητικού εκπροσώπου κ. Στέλιου Πέτσα, της αξιωματικής αντιπολίτευσης, καθώς και της τέως υπουργού πολιτικής προστασίας του πολίτη, Όλγας Γεροβασίλη, που φέρεται να εμπλέκεται στην υπόθεση συγκάλυψης, σύμφωνα με τα όσα αναφέρει στη συνομιλία που έχει καταγραφεί και διέρρευσε, ο τέως αρχηγός της Πυροσβεστικής, Βασίλειος Ματθαίοπουλος.

Ο πρωθυπουργός σε δήλωσή του προς τους συνεργάτες του, ανέφερε ότι «όσα αποκαλύπτονται είναι ανατριχιαστικά. Φαίνεται ξεκάθαρα πια ότι υπήρξε προσπάθεια συγκάλυψης. Είναι απαραίτητο να διαλευκανθεί η υπόθεση μέχρι τέλους και να αποδοθούν ευθύνες. Το οφείλουμε στη μνήμη των θυμάτων».

Ο κυβερνητικός εκπρόσωπος δήλωσε τα ακόλουθα:

«Έγκλημα συγκάλυψης, με τεράστιες ηθικές, πολιτικές και ποινικές διαστάσεις αποκαλύπτουν τα συγκλονιστικά στοιχεία δικαστικών εγγράφων για την εθνική τραγωδία στο Μάτι, που έρχονται σήμερα στο φως από την "Καθημερινή".

Σύμφωνα με αυτά:

- Η τότε ηγεσία του Πυροσβεστικού Σώματος, επικαλούμενη άνωθεν εντολές και οδηγίες της τότε πολιτικής ηγεσίας, φαίνεται να δρούσε συντεταγμένα όχι για τη διαλεύκανση των στοιχείων της τραγωδίας αλλά αντιθέτως για τη συγκάλυψη του εγκλήματος και για τη διατήρηση στο απυρόβλητο εμπλεκόμενων στελεχών του ΣΥΡΙΖΑ.

- Καταγράφονται απειλές με χυδαίες εκφράσεις εναντίον του εμπειρογνώμονα του Σώματος,

- Διαπιστώνεται προσπάθεια απόκρυψης κρίσιμων στοιχείων, και

- Αναδεικνύεται η πλήρης απαξίωση των εισαγγελικών Αρχών από τους τότε αρμοδίους, που παραπέμπουν σε αδίστακτο παρακρατικό μηχανισμό.

Όλα αυτά, σχεδόν δύο χρόνια μετά τη φονική πυρκαγιά στο Μάτι, προκαλούν ανατριχίλα. Αλλά και οργή σε όλους τους Έλληνες, καθώς συμπληρώνουν την εικόνα που είχαν αποκομίσει για τον απαράδεκτο τρόπο με τον οποίο χειρίστηκε την υπόθεση η κυβέρνηση Τσίπρα. Δύο χρόνια μετά την τραγωδία κι ακόμη δεν έχουμε μάθει όλη την αλήθεια. Τώρα φαίνεται ότι για αυτό συνέβαλαν οι κραυγαλέες απόπειρες συγκάλυψης της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ, που κράτησαν πολλά κρίσιμα στοιχεία στο σκοτάδι.

Πρακτικές σαν κι αυτές που καταγγέλλονται δεν χωρούν σε δημοκρατικά πολιτεύματα. Η τότε αρμόδια Υπουργός κυρία Όλγα Γεροβασίλη, αντί να απειλεί άλλους, οφείλει να δώσει σήμερα κιόλας εξηγήσεις, όπως και η τότε ηγεσία της Πυροσβεστικής.».

Επίσης, ο υπουργός Ναυτιλίας Γιάννης Πλακιωτάκης σημείωσε πως «είναι ακόμη μια υπόθεση στην οποία πρέπει να προχωρήσουμε σε εξονυχιστική διερεύνηση. Το οφείλουμε και στους νεκρούς και στις οικογένειες τους. Εάν υπάρχουν ευθύνες πρέπει να αποδοθούν. Οι εικόνες που αναδύονται μέσα από τις αποκαλύψεις για τον ΣΥΡΙΖΑ το τελευταίο χρονικό διάστημα, είναι εικόνες παρακράτους και παρεμβάσεων στην δικαιοσύνη. Όλες οι υποθέσεις πρέπει να διερευνηθούν σε βάθος, δεν πρέπει να μείνει καμία σκιά. Το απαιτεί η κοινωνία.».

Η Όλγα Γεροβασίλη, δήλωσε τα εξής αναφορικά με δημοσίευμα της «Καθημερινής»: «Η απάντηση στο δημοσίευμα της Καθημερινής περί πολιτικών παρεμβάσεων είναι απόλυτα κατηγορηματική: Ουδέν ψευδέστερον. Οι έρευνες εξελίχθηκαν επί των ημερών μας χωρίς καμία παρέμβαση από την πλευρά μας και με απόλυτο σεβασμό στο έργο και στις αποφάσεις της Δικαιοσύνης. Επιφυλάσσομαι για κάθε νόμιμο δικαίωμά μου».

Ο τέως αρχηγός της Πυροσβεστικής Βασίλης Ματθαίουπουλος, μιλώντας στην ΕΡΤ αρνείται ότι είχε οποιαδήποτε συνομιλία με τον πραγματογνώμονα και σε καμία περίπτωση δεν του υπέδειξε πως θα κάνει τη δουλειά του: «Καμία συνάντηση, καμία επαφή, αυτός έκανε τη δουλειά του εγώ τη δική μου, ως συνάδελφοι τον γνωρίζω τίποτα άλλο, όλα αυτά που γράφονται είναι ψεύδη».

Επίσης στην ιστοσελίδα protagon.gr της 20-7-2020, σε δημοσίευμα με τίτλο: **«Βενιζέλος: Οι αποκαλύψεις για το Μάτι και το αδίκημα της εσχάτης προδοσίας»**, διαβάζουμε ότι ο συνταγματολόγος, πρώην αντιπρόεδρος της κυβέρνησης Σαμαρά και Πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ κ. Ε. Βενιζέλος σε συνέντευξή του στον Ρ/Σ ΣΚΑΙ, μίλησε για εσχάτη προδοσία για κάποιες περιπτώσεις. Συγκεκριμένα, μεταξύ των άλλων, είπε: «...Τώρα δεν έχουμε το Μάτι μόνο, έχουμε τα Κύθηρα, έχουμε τη Μάνη, έχουμε διάφορες αναφορές. Αυτό όλο το σκηνικό τι είναι, κ. Τσίμα, αυτό το ζοφερό σκηνικό; Είναι αυτό που είχα πει από το 2018 –και μερικοί κοιτούσαν με απορία τι εννοώ– ότι έχουμε συστηματική αλλοίωση θεμελιωδών θεσμών του πολιτεύματος, εν προκειμένω της ανεξαρτησίας της Δικαιοσύνης και της διάκρισης των εξουσιών, για να επιτευχθεί ένας στόχος ο οποίος είναι, αν μη τι άλλο, πολιτικός –μπορεί να

υπήρχαν και άλλες διαστάσεις σε ορισμένες υποθέσεις, δηλαδή και οικονομικές διατάξεις, αλλά, πρωτίστως, πολιτικός— ο οποίος είχε ως βασικούς πρωταγωνιστές αυτούς που ήταν όργανα του κράτους αλλά σφετερίζονταν την ιδιότητα του οργάνου του κράτους για άλλους σκοπούς. Είναι ο κλασικός ορισμός αυτού του εγκλήματος...»

Πρέπει λοιπόν, το ελληνικό Κοινοβούλιο και ο ελληνικός λαός να πληροφορηθούν, ποιοι ήταν οι υπαίτιοι, αλλά και ποιοι πολιτικοί πίεσαν τον κ. Ματθαίοπουλο να φροντίσει ώστε να μην αποδοθούν ευθύνες στα ανώτερα κλιμάκια της πολιτικής κ.λ.π. ηγεσίας ή ο τελευταίος ενήργησε από μόνος του, εάν πράγματι είναι αλήθεια όσα αποκαλύπτονται και αφήνουν εμβρόντητο τον ελληνικό λαό. Πρέπει να αποκαλυφθούν οι προσπάθειες συγκάλυψης των ευθυνών για το Μάτι, ώστε να κινηθεί η Δικαιοσύνη και προς αυτήν την κατεύθυνση.

Το σχέδιο της συγκάλυψης φαίνεται να ξεκινάει ήδη από το ίδιο βράδυ της καταστροφής, όταν στη σύσκεψη στο επιχειρησιακό κέντρο της Πυροσβεστικής στο Χαλάνδρι, υπό την προεδρία του τότε πρωθυπουργού κ. Τσίπρα, δεν αναφέρεται η ύπαρξη νεκρών. Με δεδομένο όμως από τη δικογραφία, ότι η φωτιά είχε ήδη φτάσει στη θάλασσα στις 18.15 ώρα, είναι απολύτως βέβαιο ότι είχε κατακάψει ήδη και σκοτώσει την πλειοψηφία των θανόντων και αυτό ήταν σε γνώση των υπευθύνων πολιτικών και λοιπών κρατικών αξιωματούχων. Και όμως όταν τη νύχτα έγινε η ανωτέρω σύσκεψη, την οποία παρακολουθούσε όλη η Ελλάδα με κομμένη την ανάσα, δεν αναφέρθηκε τίποτα για την ύπαρξη νεκρών.

Έχοντας υπόψη όλα τα ανωτέρω στοιχεία, τις αντικρουόμενες απόψεις και τις αλληλοκατηγορίες μεταξύ των πολιτικών προσώπων, κρίνουμε εύλογα πως η υπόθεση είναι μείζονος σημασίας, αφού εμπλέκονται ανώτατοι αξιωματικοί του Πυροσβεστικού Σώματος και μέλη της προηγούμενης κυβέρνησης και για αυτό πρέπει να συσταθεί εξεταστική επιτροπή για τη διερεύνησή της. Η εξέταση της τραγικής αυτής υπόθεσης από το αρμόδιο κοινοβουλευτικό όργανο θα βοηθήσει να χυθεί άπλετο φως.

Σύμφωνα με όλα τα ανωτέρω, θα πρέπει να διερευνηθούν τυχόν ποινικά κολάσιμες πράξεις ή παραλήψεις, που ενδεικτικά συνιστούν έκθεση σε κίνδυνο ζωής, ανθρωποκτονία με πράξη ή παράλειψη, εκβίαση, απειλή τελεσθείσα και σε απόπειρα, κατάχρηση εξουσίας, παράβαση καθήκοντος, σύσταση συμμορίας, εσχάτη προδοσία κ.λ.π. σε βάρος μελών της τότε κυβέρνησης και λοιπών κρατικών αξιωματούχων.

Θα πρέπει να διερευνηθούν τυχόν εμπλοκή και ευθύνες, όλων των ανωτέρω εμπλεκόμενων πολιτικών προσώπων και λοιπών κρατικών αξιωματούχων, αρχής γενομένης από τον τότε πρωθυπουργό κ. Τσίπρα, την κ. Όλγα Γεροβασίλη, τον τότε υπουργό Προστασίας του Πολίτη, τον κ. Πάνο Σκουρλέτη, τότε υπουργό Εσωτερικών, τον κ. Νίκο Τόσκα, τότε αναπληρωτή

υπουργό Προστασίας του Πολίτη, τον κ. Παύλο Πολάκη, τότε αναπληρωτή υπουργό Υγείας, την τότε Περιφερειάρχη Αττικής κ. Ρένα Δούρου κ.λ.π.

Πρέπει λοιπόν, όχι μόνο οι βουλευτές της κυβέρνησης, αλλά οι βουλευτές όλων των κομμάτων της Βουλής να ψηφίσουν υπέρ της σύστασης εξεταστικής επιτροπής, ώστε να λάμψει η αλήθεια και να μάθει επιτέλους ο ελληνικός λαός τι ακριβώς συνέβη στο Μάτι, να αναδειχθούν οι πράξεις ή παραλείψεις που οδήγησαν στην τραγωδία, καθώς και να εξεταστεί αν υπήρχε πράγματι απόπειρα συγκάλυψης ευθυνών όσων ενεπλάκησαν επιχειρησιακά ή αργότερα με την υπόθεση. Πρέπει επομένως να ζητηθούν από την εξεταστική επιτροπή προφορικές και γραπτές μαρτυρίες και πληροφορίες από τα πρόσωπα που ενεπλάκησαν επιχειρησιακά στην πυρκαγιά και από όσους ασχολήθηκαν με την υπόθεση, πολλώ δε μάλλον από αυτούς που φαίνεται να πρωταγωνίστησαν στην προσπάθεια συγκάλυψης ευθυνών.

Πρέπει ακόμα να διερευνηθεί από τους αντιπροσώπους του λαού, η κατάσταση που επικρατεί στο Πυροσβεστικό Σώμα, έπειτα από τις ανωτέρω αποκαλύψεις, αναφορικά με τον τρόπο αντιμετώπισης διαφόρων πυρκαγιών.

Πρέπει τέλος να διερευνηθεί η υπηρεσιακή εξέλιξη των διαφόρων αξιωματούχων, που είχαν με οποιονδήποτε τρόπο εμπλοκή στην τραγική πυρκαγιά στο Μάτι και για ποιο λόγο είχαν αυτή την εξέλιξη.

Θα πρέπει δε έγκαιρα να αποφασισθεί η σύσταση εξεταστικής επιτροπής, καθόσον σε περίπτωση που προκηρυχθούν εκλογές, οι ποινικές ευθύνες πρώην υπουργών θα παραγραφούν σύμφωνα με το τότε ισχύον συνταγματικό καθεστώς. Επομένως, εάν πραγματικά η Νέα Δημοκρατία θέλει να αποκαλυφθούν οι ένοχοι και δεν θέλει απλά να κάνει επικοινωνιακά παιχνίδια και να συγκαλύψει τις εγκληματικές ευθύνες των εμπλεκομένων, θα πρέπει να συναινέσει στην σύσταση εξεταστικής επιτροπής, προκειμένου να διερευνηθούν όλα τα ανωτέρω και οι τυχόν υπεύθυνοι, πρώην υπουργοί και λοιποί αξιωματούχοι, να οδηγηθούν ενώπιον του φυσικού τους δικαστή.

Η Βουλή, που σύμφωνα με τα άρθρα 144- 148 του Κανονισμού της Βουλής, έχει όλες τις αρμοδιότητες των ανακριτικών αρχών και του εισαγγελέως πλημμελειοδικών, μπορεί να αποκαλύψει και να αποδείξει τα πάντα. Φτάνει μόνο να το θελήσει και ειδικά η κυβερνητική πλειοψηφία της Νέας Δημοκρατίας, που υποστηρίζει τόσο μέσω του πρωθυπουργού, όσο και μέσω κορυφαίων κυβερνητικών στελεχών τη σπουδαιότητα των αποκαλύψεων και επιθυμεί την εξονυχιστική έρευνα και διαλεύκανση της υπόθεσης, ενώ, αφού η αξιωματική αντιπολίτευση τονίζει ότι δεν τη βαραίνουν πολιτικές ή άλλες ευθύνες και ότι δεν έχει τίποτα να φοβηθεί, θα έχει πεδίο δόξης λαμπρό στην εξεταστική επιτροπή, για να αποδείξει ότι δεν εμπλέκεται σε παράνομες πράξεις.

Για όλους τους ανωτέρω λόγους και δεδομένου ότι κατά την άποψή μας, πρέπει να διερευνηθούν, σε κοινοβουλευτικό επίπεδο, μέσω ειδικής εξεταστικής επιτροπής, οι τραγικές ευθύνες των αρμόδιων αξιωματούχων,

μέσω πράξεων ή παραλείψεων, που οδήγησαν στην τραγωδία στο Μάτι, καθώς και η τυχόν εμπλοκή μελών της τότε κυβέρνησης σε προσπάθεια απόκρυψης και συγκάλυψης ευθυνών, αλλά και να διερευνηθεί η κατάσταση που επικρατεί στο Πυροσβεστικό Σώμα, προτείνουμε τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 68 παρ. 2 εδ. γ' του Συντάγματος και τα άρθρα 144- 148 του Κανονισμού της Βουλής και προσβλέπουμε στην ψήφιση της πρότασής μας από όλα τα κοινοβουλευτικά κόμματα, προκειμένου να χυθεί άπλετο φως και να αποκαλυφθούν όλες οι σκοτεινές πτυχές αυτής της τραγικής υπόθεσης, που οδήγησε σε απώλεια 102 ανθρώπινων ζωών και δευτερευόντως σε καταστροφές περιουσιών και κόπων μίας ζωής, και συνεπώς σε τραγωδίες εκατοντάδων οικογενειών και βύθισε στη θλίψη όχι μόνο τους κατοίκους της περιοχής, αλλά και όλους τους Έλληνες. Το οφείλουμε ως Βουλή, ως εκπρόσωποι του έθνους, ως εκφραστές της λαϊκής κυριαρχίας σε αυτές τις 102 ψυχές, σε αυτές τις εκατοντάδες οικογένειες, να αγωνιστούμε για να αποκαλυφθούν πράξεις και παραλείψεις που οδήγησαν στην τραγωδία στο Μάτι και τυχόν προσπάθειες συγκάλυψης ευθυνών. Πρέπει να διαλευκανθεί όλη αυτή η υπόθεση για να δικαιώσουμε τις οικογένειες των θυμάτων, να επέλθει γαλήνη στις αδικοχαμένες ψυχές, αλλά και να μην ξανασυμβεί κάτι τέτοιο.

Επειδή η πρόταση αυτή υπογράφεται από τον απαιτούμενο (κατά το άρθρο 68 παράγραφος 5 εδ. γ' του Συντάγματος) αριθμό Βουλευτών και επειδή πληρούνται οι απαιτούμενες προϋποθέσεις, ζητάμε να συγκληθεί η Ολομέλεια της Βουλής των Ελλήνων, προκειμένου να ληφθεί απόφαση για τη σύσταση Εξεταστικής Επιτροπής με το προτεινόμενο, ως παραπάνω, αντικείμενο έρευνας.

Οι Υπογράφοντες Βουλευτές

1. ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

2. ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ

3. ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΒΔΕΛΑΣ

4. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ

5. ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ

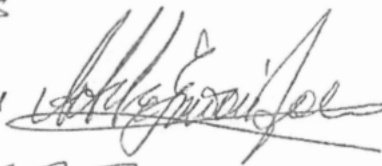
6. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΟΥΜΠΑΣ



7. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΑΓΕΝΑΣ



8. ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ



9. ΜΑΡΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ



10. ΣΟΦΙΑ-ΧΑΙΔΩ ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ



ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Επόμενος ομιλήτης είναι ο κ. Χρήστος Δερμεντζόπουλος.

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΔΕΡΜΕΝΤΖΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν ξεκινήσω, θα ήθελα να χαιρετήσω και εγώ την επίσημη πλέον και ομόφωνη σύσταση της διακομματικής επιτροπής για την ανάδειξη της Θράκης. Η ίδρυση της σύστασής της έχει προκαλέσει μεγάλο ενθουσιασμό στους πολίτες του Έβρου, ενός νομού που έχει ανάγκη από στήριξη, αλλά και κίνητρα.

Μιλώντας, λοιπόν, για κίνητρα αλλά και για τη γενικότερη αλλαγή του παραγωγικού μοντέλου της χώρας μας, με τρόπο βιώσιμο και φιλικό προς το περιβάλλον, το συγκεκριμένο νομοσχέδιο για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης που καταθέτει το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, αποτελεί ένα τέτοιο παράδειγμα.

Έχοντας, λοιπόν, ως δεδομένο πως η Ελλάδα και λόγω της δεκαετούς οικονομικής κρίσης διαθέτει τον γηραιότερο και πλέον ρυπογόνο στόλο οχημάτων ιδιωτικής χρήσης στην Ευρώπη, το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας με το παρόν νομοσχέδιο θέσπισε μια σειρά από τολμηρές και καινοτόμες διατάξεις, που έχουν ως κύρια στόχευση την αύξηση της χρήσης των ηλεκτρικών οχημάτων, την αύξηση, επίσης, περαιτέρω ανάπτυξης του δικτύου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και εν τέλει, τη διαμόρφωση ενός νέου και σύγχρονου ρυθμιστικού πλαισίου για τη λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης, δηλαδή των σημείων φόρτισης και των υπηρεσιών που συνδέονται με αυτά.

Υπό αυτό, λοιπόν, το πρίσμα η Κυβέρνηση με το πρόγραμμα «ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ» επιδοτεί άμεσα την αγορά ηλεκτρονικών οχημάτων, έτσι ώστε να γίνει πιο προσιτή η απόκτησή τους.

Ταυτόχρονα, θεσπίζονται μια σειρά από επιπλέον κίνητρα, όπως η δωρεάν στάθμευση από 1-1-2021 και για δύο χρόνια για τους κατόχους ηλεκτρικών οχημάτων, η χορήγηση προσαυξημένης έκπτωσης από το φορολογητέο εισόδημα για τις δαπάνες αγοράς ή μίσθωσης ηλεκτρικών και υβριδικών οχημάτων, η μη συμπερίληψη των δαπανών χρήσης εταιρικού ηλεκτρικού οχήματος και των εξόδων φόρτισης στο φορολογητέο εισόδημα, όπως και τέλος, η εξαίρεση του κόστους αγοράς αμιγώς ηλεκτρικού επιβατικού οχήματος από την ετήσια αντικειμενική δαπάνη για την αξία οχήματος, μέχρι 50.000 ευρώ.

Επιπλέον, για την προστασία της δημόσιας υγείας και τη διατήρηση του στόλου των οχημάτων που κυκλοφορούν ήδη στην αγορά σε ανεκτά περιβαλλοντικά επίπεδα, απαγορεύεται εισαγωγή παλαιών ρυπογόνων μεταχειρισμένων οχημάτων και επιβάλλεται περιβαλλοντικό τέλος στα εισαγόμενα οχήματα δεκαετίας έως δεκαπενταετίας, το οποίο θα διοχετευθεί σε περιβαλλοντικές δράσεις.

Όσον αφορά το σκέλος της οργάνωσης των υποδομών φόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων, το Υπουργείο Περιβάλλοντος ρυθμίζει με ολοκληρωμένο τρόπο το πλαίσιο αγοράς, δίνοντας έμφαση στην ασφαλή λειτουργία των υποδομών φόρτισης καθώς και στην εξασφάλιση των συνθηκών ανταγωνισμού ανάμεσα στους ενδιαφερόμενους επενδυτές για την παροχή των υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης. Ταυτόχρονα, διασφαλίζεται η ενεργή συμμετοχή των ΟΤΑ στο σκέλος της οργάνωσης των διαγωνισμών για την επιλογή των παρόχων, καθώς και της υπόδειξης των σημείων στα οποία θα εγκατασταθούν οι σταθμοί φόρτισης.

Επιπροσθέτως, το σχέδιο νόμου θεσπίζει πλαίσιο και απλοποιεί τις διαδικασίες εγκατάστασης των σημείων φόρτισης σε νέα και υφιστάμενα κτήρια, ιδιωτικά και δημόσια, με βάση τη χρήση των κτηρίων και τον αριθμό των θέσεων στάθμευσης.

Κομβικό σημείο για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης αποτελεί και η παροχή γενναίων κινήτρων προς τους οδηγούς ταξί για την αντικατάσταση των ρυπογόνων οχημάτων τους με νέα περισσότερο φιλικά προς το περιβάλλον, καθώς ο εκσυγχρονισμός του στόλου των οχημάτων του δημόσιου τομέα με την απόκτηση αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων ή υβριδικών οχημάτων χαμηλών ρύπων.

Σε αυτό, λοιπόν, το σημείο θα ήθελα να κάνω ειδική αναφορά στη ρύθμιση του νομοσχεδίου για την παροχή ειδικών αναπτυξια-

κών και φορολογικών κινήτρων για την παραγωγή φορτιστών, μπαταριών, ακόμα και ηλεκτρικών αυτοκινήτων στις λιγνιτικές περιοχές της χώρας μας. Με αυτόν τον τρόπο γίνεται πράξη η επιδίωξη της Κυβέρνησης να προχωρήσουμε σε μία αλλαγή του παραγωγικού μοντέλου της χώρας, που θα προσανατολιστεί πλέον προς την ενίσχυση της μεταποίησης και της βιομηχανίας, έτσι ώστε με επίκεντρο αυτές τις δύο περιοχές να προσελκύσουμε επενδύσεις υψηλής τεχνολογίας και ταυτόχρονα να καταστήσουμε σταδιακά όλη τη χώρα πόλο καινοτομίας και ανάπτυξης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η πανδημία που προκλήθηκε από την έξαρση του COVID-19 και οι δραματικές παρενέργειές της τόσο στο υγειονομικό όσο και στο οικονομικό σκέλος, κατέδειξαν με τον πλέον ευκρινή τρόπο την ανάγκη να δημιουργηθεί ένα νέο οικονομικό μοντέλο βιώσιμης ανάπτυξης, το οποίο θα προστατεύει αποτελεσματικά τόσο το περιβάλλον όσο και την οικονομική ευημερία των πολιτών.

Σ' αυτή, λοιπόν, τη δύσκολη εξίσωση δίνει απάντηση το σημερινό νομοσχέδιο του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Πιάνοντας το νήμα της προσπάθειας που είχε καταβάλει προς αυτή την κατεύθυνση η προηγούμενη κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, με τον συνάδελφο και τότε Υφυπουργό κ. Μιχάλη Παπαδόπουλο, θεσμοθετούνται ειδικά κίνητρα για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, προστατεύοντας έτσι ενεργά το περιβάλλον, την ποιότητα ζωής και την υγεία των πολιτών, καθώς και τις οικονομικές προοπτικές της χώρας μας. Γι' αυτόν, λοιπόν, τον λόγο, και προσωπικά, υπερψηφίζω το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, καλώντας το Σώμα να πράξει το ίδιο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Σας ευχαριστώ, κύριε Δερμεντζόπουλε, και ειδικά για την τήρηση του χρόνου, που αποβαίνει προς όφελος των επόμενων ομιλητών.

Η κ. Ζωή Μακρή έχει τον λόγο.

ΖΕΤΤΑ ΜΑΚΡΗ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, με την εμβληματική και καινοτόμο προωθητική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, η οποία αποτελεί και κεντρικό περιβαλλοντικό πυλώνα της πολιτικής της, η ηλεκτροκίνηση από εκεί που ήταν στο ρελαντί με 0,33% στη συνολική αγορά μέχρι τον Αύγουστο του 2019, έχει ανεβάσει ταχύτητα και ευελπιστούμε σε ολόένα και μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς.

Όπως τόνισε ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης στη συμβολική «Ημέρα του Περιβάλλοντος», στις 5 Ιουνίου 2020, η Ελλάδα μπαίνει στην πρίζα του μέλλοντος με την υιοθέτηση και εφαρμογή της ηλεκτροκίνησης, εγκαινιάζοντας την επόμενη μέρα στις πράσινες μεταφορές, φιλοδοξώντας έμπρακτα τη σταδιακή απεξάρτηση από τους ορυκτούς πόρους, καθώς και τη μετάβαση στη νέα οικολογική πραγματικότητα, την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών αερίων ρύπων με ένα ολιστικό και συνεκτικό σχέδιο.

Η επανάσταση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων έχει παγκοσμίως μόλις αρχίσει και παρ' ότι είναι ακόμη νωρίς να μιλήσει κανείς για υβριδικό αυτοκίνητο ή για αυτοκίνητο επαναφορτιζόμενης μπαταρίας στο γκαράζ του σπιτιού, η πρόβλεψη των ειδικών είναι περισσότερο από αισιόδοξη. Το μέλλον της αυτοκίνησης είναι η ηλεκτροκίνηση και μάλιστα έρχεται δριμύτατα.

Πολλά τα επιχειρήματα για την εξέλιξη αυτή με βασικότερο και ισχυρότερο, κατά τη γνώμη μου, τα οφέλη για το περιβάλλον, δεδομένου ότι ο τομέας των μεταφορών αντιπροσωπεύει διεθνώς το 14% των καυσαερίων που ευθύνονται για το φαινόμενο του θερμοκηπίου. Η αύξηση της κυκλοφορίας των ηλεκτροκινήτων σε συνδυασμό με τη μεγαλύτερη χρήση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας θα οδηγήσει σε δραστηκή μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Ήδη, χώρες με μεγάλη παράδοση στην παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία, όπως η Βρετανία και η Γαλλία, σχεδιάζουν την κατάργηση όλων των αυτοκινήτων βενζίνης και πετρελαίου έως το 2040, ενώ αναμένεται να ακολουθήσουν και άλλες.

Το μέλλον είναι εδώ. Όμως, όπως πάντοτε, υπάρχουν υπέρμαχοι και σκεπτικοί και αυτό συμβαίνει σε κάθε τεχνολογική επανάσταση. Πιστεύω, όμως, ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση είναι

τόσα πολλά τα θετικά αυτού του νέου μοντέλου οικολογικής μετακίνησης, ώστε κάθε προσπάθεια διαστρέβλωσης του περιεχομένου και μείωση της αξίας της υπό εξέταση νομοθετικής πρωτοβουλίας είναι -όπως πολύ σωστά επεσήμανε και ο Υπουργός, κ. Χατζηδάκης, στις εργασίες της αρμόδιας Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου- μικρόψυχη.

Με τις καινοτόμες ρυθμίσεις που θα επιφέρουν μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, τα κίνητρα για την εισαγωγή ηλεκτρικών αυτοκινήτων, σκούτερς και ποδηλάτων, τα φορολογικά κίνητρα για την αγορά τους, τις ειδικότερες ρυθμίσεις για την ενίσχυση συγκεκριμένων περιοχών που πλήττονται ιδιαίτερα από την απολιγνιτοποίηση, τη φροντίδα για τον μέσο Έλληνα, την πρόβλεψη για την ανάπτυξη των υποδομών ιδίως του δικτύου φορτιστών, θέμα στο οποίο και οι δήμοι θα κληθούν να συμβάλουν, αλλά και την παρακολούθηση και τον έλεγχο από την πολιτεία της εφαρμογής αυτών των κινήσεων και όχι μόνο, καθώς το δημόσιο υποχρεώνεται να έχει στον στόλο του το 25% των ηλεκτροκινούμενων αυτοκινήτων, η Ελλάδα θέτει πλέον τον εαυτό της στην πρωτοπορία των ευρωπαϊκών πρωτοβουλιών. Αυτό είναι μια ευχάριστη έκπληξη και ένα έναυσμα για αλλαγή, αφού σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Σύνδεσμο Κατασκευαστών Αυτοκινήτων η χώρα διαθέτει έναν από τους περισσότερους γηρασμένους στόλους, με μέση ηλικία των αυτοκινήτων τα δεκατρία-μισι χρόνια, όταν στην υπόλοιπη Ευρώπη είναι 10,7.

Το ίδιο δυσάρεστη είναι και η χαμηλή κατάταξή μας σε πολλές από τις λίστες περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, καθώς ευθύνεται γι' αυτό η αύξηση των εκπομπών ρύπων του γηρασμένου στόλου μας κατά 6% κατά την περίοδο 2013 - 2016.

Η εκτίμηση των ειδικών για την τεχνολογία της ηλεκτροκίνησης είναι και σαρωτική και ενθουσιώδης. Θα εξαπλωθεί με μορφή χιονοστιβάδας, ενώ χαρακτηριστικός είναι ο παραλληλισμός της με την εμφάνιση των ηλεκτρονικών υπολογιστών πριν από δύο δεκαετίες, που όχι μόνο κατέκλυσαν την παγκόσμια αγορά αλλά μέσα σε ελάχιστο χρόνο είναι πλέον απαραίτητο και αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητάς μας.

Για την πρωτοβουλία σας αυτή, κύριε Υπουργέ, την ορθή και επιβεβλημένη, πέρα από την οικολογική ευαισθησία που στο παρελθόν ήταν, εάν όχι το μόνο, σίγουρα το κύριο επιχείρημα, υπάρχουν πλέον και σοβαρά ορθολογικά επιχειρήματα. Όπως αναφέρετε και διαπιστώνετε και στην αιτιολογική έκθεση, ορθολογικό επιχείρημα είναι και αυτό της διαμόρφωσης ενός ενιαίου και ολοκληρωμένου πλαισίου στην αγορά της ηλεκτροκίνησης, προκειμένου να αυξηθεί ο στόλος και να διεισδύσουν στην Ελλάδα τα αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα και ηλεκτρικά υβριδικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης χαμηλών εκπομπών.

Στο παρελθόν δεν έγινε σχεδόν τίποτα για την ηλεκτροκίνηση. Ένα θέμα το οποίο βρίσκεται στην πρώτη γραμμή της συζήτησης για το περιβάλλον, απαξιώθηκε από πολιτικούς. Όπως και ο ίδιος ο Υπουργός, ο κ. Χατζηδάκης, τόνισε χαρακτηριστικά, ενώ σηκώνουν ψηλά τη σημαία της οικολογίας, τάσσονται υπέρ της παράτασης του χρόνου ζωής των λιγνιτικών μονάδων και συντάσσονται με όλους όσους είναι κατά των ΑΠΕ, αναζητώντας ακροατήριο.

Σε αυτό το σημείο, όμως, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να σας γνωστοποιήσω ενστάσεις, τις οποίες είμαι βέβαιη ότι γνωρίζετε και εσείς και οι συνεργάτες σας, όπως τα περιβαλλοντικά τέλη ύψους 3.000 ευρώ στα αυτοκίνητα Euro4 και 1.000 ευρώ στα Euro5A, που επιβάλλονται για περιβαλλοντικούς λόγους αλλά και για να σταματήσει η νόθευση του ανταγωνισμού.

Όπως γνωρίζετε, περίπου το 70% των αγροτών και επαγγελματιών δουλεύουν με αυτοκίνητα Euro4, ενώ τα Euro5A αποτελούν την πλειονότητα του στόλου, καθώς είναι μεσαία αυτοκίνητα και ο συγκεκριμένος κλάδος της αγοράς υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να πληγεί. Χωρίς να θέλω να αποδυναμώσω τα όσα ήδη υποστήριξα για την ορθότητα της πρωτοβουλίας σας, θα σας παρακαλούσα να εξετάσετε, εάν και εφόσον δεν ακυρώνει τους λόγους για τους οποίους νομοθετούμε, το αίτημα αυτών για παρέμβαση από την πλευρά σας, ώστε να υπάρχει ενιαία αντιμετώπιση για τους κατόχους αυτών των αυτοκινήτων, να μην καταστραφούν επαγγελματίες, ίσως και όλος ο κλάδος, όπως αυτοί φοβούνται ότι θα συμβεί.

Τελειώνοντας, στη Μείζονα Αντιπολίτευση που είπε ότι η ηλεκτροκίνηση δεν ενισχύεται με επικοινωνιακά εργαλεία και πρόχειρη νομοθέτηση, θα έλεγα πως έχει απόλυτο δίκαιο. Επειδή ακριβώς αυτή η νομοθετική πρωτοβουλία πληροί τις συγκεκριμένες προδιαγραφές που η Αντιπολίτευση θέτει και βασίζεται στις διευρυμένες γνώσεις μας στην πληροφόρηση, γιατί η άγνοια δεν μας μπερδεύει πια, στον προηγούμενο δημόσιο διάλογο και στην προφανή αναγκαιότητα για προστασία της δημόσιας υγείας, θα πρέπει να στηριχθεί, να υπερψηφιστεί και να εφαρμοστεί, κύριε Υπουργέ, γιατί δεν είναι πια θέμα πολιτικής ή μόνον θέμα πολιτικής. Είναι θέμα επιβίωσης λόγω της κλιματικής αλλαγής, που απαιτεί την εφαρμογή μιας βιώσιμης οικονομικής οικολογικής λύσης το ταχύτερο δυνατόν.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Τον λόγο έχει ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας κ. Κωστής Χατζηδάκης. Εννοείται ότι οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι από εδώ και πέρα μπορούν να ζητούν τον λόγο ενδιάμεσα με τους Βουλευτές, όποτε κρίνουν.

Ελάτε, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αναντίρρητα οι αποφάσεις οι οποίες ελήφθησαν τα ξημερώματα στις Βρυξέλλες είναι ιστορικής σημασίας, τόσο για την Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και φυσικά για την Ελλάδα. Ας είμαστε ειλικρινείς όλοι με τους εαυτούς μας. Όσοι ασχολούμαστε με αυτά τα ζητήματα, ακόμα και μέχρι τον περασμένο Μάιο, τις αρχές του περασμένου Μαΐου, δεν μπορούσαμε σε καμμία περίπτωση να πιστέψουμε ότι αυτά που αποφασίστηκαν τα ξημερώματα από τους Αρχηγούς κρατών και τους Πρωθυπουργούς στις Βρυξέλλες, θα μπορούσαν κάποτε να γίνουν πραγματικότητα. Οι αποφάσεις αυτές αλλάζουν την πορεία της Ευρώπης. Νομίζω ότι είναι ένα αποφασιστικό βήμα προς την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση, αλλά ταυτόχρονα είναι και μια έμπρακτη αλληλεγγύη της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς τις οικονομίες και τους πολίτες που έχουν επηρεαστεί τόσο πολύ και τόσο βαθιά από τις επιπτώσεις του κορωνοϊού. Είναι ένα μήνυμα ότι η Ευρώπη, που κάποιος νομίσουμε ότι μπορεί να έχει απομακρυνθεί από τις αξίες οι οποίες την συνέστησαν, παραμένει πιστή στις αξίες της συνεργασίας, της ειρήνης, της αλληλεγγύης και της κοινωνικής συνοχής.

Η Ελλάδα, όπως εξήγησε και ο Πρωθυπουργός, Κυριάκος Μητσοτάκης, βγαίνει εξαιρετικά κερδισμένη από αυτό το πακέτο των περίπου 72 δισεκατομμυρίων. Πολύ απλά, όμως, για να το καταλάβει κάθε Έλληνας πολίτης, πρέπει όλοι να γνωρίζουμε ότι, ενώ μέχρι σήμερα είχαμε παραδοσιακά ένα ΕΣΠΑ, τώρα θα έχουμε δύο ΕΣΠΑ και η υποχρέωσή μας είναι με ταχύτητα, με σύστημα, χωρίς καθυστερήσεις, όχι απλώς να απορροφήσουμε αλλά να αξιοποιήσουμε με τον καλύτερο τρόπο αυτά τα κονδύλια, τα οποία δίνουν μια πρόσθετη αναπτυξιακή ώθηση στον τόπο.

Το δικό μας Υπουργείο είναι στο επίκεντρο των δράσεων αυτών όχι μόνο του ΕΣΠΑ, ακόμα περισσότερο του Ταμείου Ανάκαμψης. Διότι, αν διαβάσετε τις αποφάσεις, θα δείτε ότι οι δράσεις του δικού μας Υπουργείου είναι στο επίκεντρο της προσοχής. Το Ταμείο Ανάκαμψης χρηματοδοτεί ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, ιδιαίτερα μορφές οι οποίες έχουν να κάνουν με σύγχρονες τεχνολογίες υβριδικού χαρακτήρα κ.λπ., χρηματοδοτεί το Ταμείο δίκαιης μετάβασης στη δυτική Μακεδονία και στη Μεγαλόπολη. Και εδώ θέλω να σημειώσω ότι, σύμφωνα με τους δικούς μας υπολογισμούς, παρά την όποια μείωση παρατήρησαν οι συνάδελφοι προηγουμένως σε τοποθετήσεις τους, το ποσό το οποίο θα διατεθεί είναι τελικά διπλάσιο του αρχικώς προταθέντος από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον περασμένο χειμώνα. Επομένως, δεν είναι σε καμμία περίπτωση κάτι το αμελητέο. Αντιθέτως, είναι μια ισχυρή ένεση για τις περιοχές αυτές.

Υπάρχουν επίσης δράσεις μεγάλης κλίμακας για το λεγόμενο κύμα ανακαινίσεων των κτηρίων, δημόσιων και ιδιωτικών, δράσεις που είναι ενταγμένες σε ένα πλαίσιο πολιτικών για την ενεργειακή εξοικονόμηση. Οι δράσεις αυτές θα κάνουν το σημερινό «Εξοικονομώ Κατ' Οίκον» να φαίνεται ακόμα πολύ μικρό πρό-

γραμμα. Είναι κάτι για το οποίο πρέπει όλοι να έχουμε τεταμένη την προσοχή μας πρωτίστως εμείς. Και βεβαίως υπάρχουν δράσεις που αφορούν τόσο εμάς όσο και το Υπουργείο Μεταφορών, γιατί θα υπάρχει χρηματοδότηση απ' αυτό το πακέτο για τις πράσινες μεταφορές.

Και λέγοντας πράσινες μεταφορές, έρχομαι στο νομοσχέδιο που σήμερα συζητάμε, γιατί σήμερα με το νομοσχέδιο αυτό για την εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης μιλάμε για την εισαγωγή ενός οικολογικού τρόπου μετακινήσεων στην πατρίδα μας. Δεν είναι ένα νομοσχέδιο, όπως έλεγαν επί μήνες, για την απόσυρση των αυτοκινήτων, είναι αλλαγή ταχύτητας σε σχέση με την κίνηση στους δρόμους, είτε αφορά σε αυτοκίνητα είτε αφορά σε σκούτερ είτε αφορά σε ποδήλατα. Είναι ένας άλλος τρόπος μετακινήσεων.

Θέλω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να ξεκινήσω με τις ειδήσεις την τοποθέτησή μου γι' αυτό καθαυτό το νομοσχέδιο. Θέλω, λοιπόν, να πω τα εξής. Ακούγοντας τα αιτήματα που κατατέθηκαν στη δημόσια διαβούλευση και τις προτάσεις οι οποίες διατυπώθηκαν στη Βουλή, η Κυβέρνηση αποφασίζει ότι στο πρόγραμμα επιδότησης για την αγορά ή και μίσθωση των Ι.Χ. αυτοκινήτων θα προχωρήσουμε ακόμα παραπέρα και θα δώσουμε ένα ακόμα κίνητρο στους πολίτες που θέλουν να αποκτήσουν ηλεκτροκίνητο όχημα.

Έτσι, το πρόγραμμα θα προβλέπει πλέον, όχι 15% επιδότηση αλλά 20% επιδότηση στα φθηνότερα αυτοκίνητα έως 30.000 ευρώ με οροφή τις 6.000 ευρώ αντί τις 5.500 ευρώ, όπως ήταν μέχρι τώρα, και ένα μικρότερο ποσοστό 15% για τα οχήματα άνω των 30.000 ευρώ με οροφή επίσης τις 6.000 ευρώ.

Τα λέω αυτά για τη σφαιρική ενημέρωση των πολιτών. Προσθέτω επίσης ότι, εκτός αυτών με το νομοσχέδιο αυτό και με την πρωτοβουλία «ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ», την οποία θα επισημοποιήσουμε αμέσως μόλις το νομοσχέδιο αυτό πάρει Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, επιδοτείται η αγορά ή μίσθωση ηλεκτρικών ταξί με 25% και οροφή στα 10.500 ευρώ, 15% για τα υβριδικά ταξί με οροφή τα 8.000 ευρώ. Επιδοτείται η αγορά ή μίσθωση ηλεκτρικών σκούτερ με ποσοστό 20% επί της τιμής αγοράς και ποδηλάτων στο 40% της αξίας τους, ποσοστό που είναι και το υψηλότερο στην Ευρώπη με οροφή στα 800 ευρώ.

Προσθέτω επίσης ότι το νομοσχέδιο αυτό συνδυάζει τα μπόνους στα οποία αναφέρθηκαν με σημαντικά φορολογικά κίνητρα.

Παραδείγματος χάριν, η δαπάνη για την αγορά ή τη μίσθωση ενός ηλεκτρικού οχήματος και πλέον και μοτοσικλέτας και μοτοποδηλάτου, θα εκπίπτει προσαυξημένη κατά 50% και για τα νησιά κατά 70%. Η αγορά των οχημάτων αυτών θα αποσβένεται με αυξημένους συντελεστές από τα πρώτα χρόνια και θα εξαιρείται από τα τεκμήρια διαβίωσης η αρχική αγορά κάθε ηλεκτρικού αυτοκινήτου, αλλά πλέον μετά τη διαβούλευση και κάθε μοτοποδηλάτου ή μοτοσικλέτας μηδενικών ή χαμηλών ρύπων.

Κυρίες και κύριοι, κοντολογίς, υπολογίζουμε ότι σε ορισμένες τουλάχιστον περιπτώσεις, με τα νέα αυξημένα, ενισχυμένα κίνητρα τα οποία σήμερα παρουσιάζουμε, θα έχουμε μείωση της τιμής ενός ηλεκτρικού οχήματος μέχρι και 35%. Αυτό είναι πράσινη πολιτική στην πράξη. Αφήνουμε τη μικρόψυχη κριτική στην άκρη και προχωράμε σε μια πραγματικά πράσινη, οικολογική ατζέντα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν εξαντλείται το νομοσχέδιο αυτό μόνο στα κίνητρα. Το νομοσχέδιο αυτό, όσο και αν ορισμένοι λόγω πολιτικής αχρωματοψίας δεν μπορούν να το δουν ή παριστάνουν ότι δεν το βλέπουν, είναι μια συνολική παρέμβαση, ένα συνολικό σχέδιο για την εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης στη χώρα.

Πρέπει να πω πως όσο και αν αυτό -και σήμερα το είδα- αμφισβητείται, δεν αμφισβητείται από την αγορά, η οποία τοποθετήθηκε άλλωστε και στη Βουλή. Όλοι σχεδόν τοποθετήθηκαν υπέρ αυτού του νομοσχεδίου. Δεν νομίζω ότι συνωμότησαμε μαζί τους. Ταυτόχρονα, τις τελευταίες ημέρες ίσως θα είδατε αγγελίες από μία μεγάλη επιχείρηση του χώρου. Θα πω το όνομα, για να μη θεωρηθεί ότι τα λέω από το μυαλό μου. Αναφέρομαι στην «TESLA», η οποία τις προάλλες έβγαλε αγγελίες για την πρόσληψη υπαλλήλων στη χώρα. Αν το αμφισβητείτε, μπορείτε να δείτε τις αγγελίες.

Όλα αυτά δείχνουν ότι είμαστε στον σωστό δρόμο. Τώρα ξεκινάμε. Έντεκα χώρες πριν από εμάς έχουν υιοθετήσει σχετικά κίνητρα. Εμείς είμαστε η δωδέκατη χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Βλέποντας τις καλές ευρωπαϊκές πρακτικές, κινούμαστε με έναν τρόπο σφαιρικό, έτσι ώστε να δημιουργηθεί μια νέα αγορά, η οποία, προφανώς, συνεπάγεται και νέες θέσεις εργασίας στη χώρα μας.

Ποιο είναι το σχέδιο, πέραν των κινήτρων; Υπάρχουν συγκεκριμένα φορολογικά κίνητρα μέσα στο νομοσχέδιο για την κατασκευή μπαταριών, φορτιστών, ανταλλακτικών αλλά και -γιατί όχι;- και ηλεκτρικών αυτοκινήτων στην πατρίδα μας. Επομένως, δεν θα έχουμε μόνο εισαγωγές αυτοκινήτων στη χώρα, που έτσι και αλλιώς θα είχαμε -διότι αν δεν είχαμε εισαγωγές ηλεκτρικών αυτοκινήτων, θα είχαμε συμβατικών και περισσότερο ρυπογόνων, φυσικά, αυτοκινήτων- αλλά θα έχουμε και προστιθέμενη αξία στην οικονομία από αυτό εδώ το νομοσχέδιο, ακριβώς για τους εξής λόγους: Μειώνουμε τον φορολογικό συντελεστή κατά 5% για πέντε κερδοφόρες χρήσεις. Αυξάνουμε τους συντελεστές απόσβεσης παγίων, δίνοντας τη δυνατότητα της απόσβεσης σε τρία μόλις χρόνια. Κατά τη φάση κατασκευής μιας βιομηχανικής μονάδας, επίσης, απαλλάσσουμε εντελώς την επιχείρηση από εργοδοτικές εισφορές. Και αυτά τα κάνουμε πού; Τα κάνουμε στη δυτική Μακεδονία και στη Μεγαλόπολη, στις περιοχές εκείνες οι οποίες είναι περιοχές απολιγνιτοποίησης, άρα και δίκαιης μεταβάσης. Και αυτό, όσο και να αμφισβητείται, είναι γραμμένο μέσα στο νομοσχέδιο.

Λέγοντας αυτό και συνδυάζοντάς το με αυτά που είπα μέχρι τώρα, θέλω ακόμα μία φορά να παρακαλέσω τους συναδέλφους της Αντιπολίτευσης να εγκαταλείψουν, επιτέλους, αυτή τη μικροψυχία περί δήθεν ταξικότητας. Διότι όσο την επαναλαμβάνουν, τόσο περισσότερο εκτίθενται. Ας ρωτήσουν τους ποδηλατάδες, τους εμπούρους ποδηλάτων, που μας λένε ότι το τελευταίο διάστημα πενταπλασίασαν τις παραγγελίες τους, και μπορούν να εξυπηρετήσουν με χρόνο αναμονής πια τεσσάρων μηνών. Οι αγοραστές των ηλεκτρικών ποδηλάτων είναι εφοπλιστές και βιομήχανοι; Τέτοια ταξικότητα έχει αυτό το νομοσχέδιο;

Ας ρωτήσουν τους κατοίκους της δυτικής Μακεδονίας -ας πάνε αύριο ένα ταξίδι στη δυτική Μακεδονία και στη Μεγαλόπολη- αν θεωρούν ταξικά τα κίνητρα που εισάγουμε, έτσι ώστε να εγκατασταθούν μονάδες μπαταριών, φορτιστών κ.λπ., για ηλεκτρικά αυτοκίνητα σε αυτές τις περιοχές. Ας ρωτήσουν, επίσης, τους νέους ανθρώπους που θα βρουν δουλειά στη νέα αγορά που δημιουργείται για τα ηλεκτρικά οχήματα. Ας ρωτήσουν αυτούς τους νέους ανθρώπους, αν τους φαίνεται ταξική προσέγγιση αυτή που υιοθετείται από αυτό το νομοσχέδιο. Αυτά σε σχέση με τα κίνητρα.

Δεύτερον, το νομοσχέδιο αυτό, προφανώς, εκτός από όσα περιέγραφα, έχει και μια σειρά ρυθμίσεις για την εγκατάσταση φορτιστών συνολικά και στους δήμους. Συνολικά ξεκινάμε από τα λιμάνια, από τα αεροδρόμια, από τις εθνικές οδούς. Έχουμε συμφωνήσει με τους παραχωρησιούχους να κλείσει η εγκατάσταση φορτιστών μέχρι τα τέλη του 2021.

Επίσης, σε συνεννόηση με την ΚΕΔΕ και με τους δήμους θέλουμε να πετύχουμε τη μεγαλύτερη δυνατή γεωγραφική κάλυψη. Υποχρεώνουμε τους δήμους να σχεδιάσουν το δίκτυο σημείων φόρτισης στον χώρο ευθύνης τους, σύμφωνα με τις τοπικές ανάγκες, μέχρι τον Μάρτιο του 2021 ή για τους μικρούς δήμους μέχρι το 2022 και τους χρηματοδοτούμε γι' αυτό.

Για την υποστήριξη των δήμων τίθεται στον νόμο το ελάχιστο περιεχόμενο των σχεδίων φόρτισης, που αποτελείται από τα πιο κρίσιμα δημόσια ή δημοτικά σημεία. Στη βάση αυτών των μελετών οι δήμοι θα μπορούν να διενεργούν αγωνιστικές διαδικασίες για την ανάδειξη ιδιωτών, που θα είναι υπεύθυνοι για την εγκατάσταση και εκμετάλλευση των υποδομών φόρτισης στα δικηκτικά όρια των δήμων.

Επίσης, προβλέπουμε την παροχή στους δήμους τεχνογνωσίας κατά τη διενέργεια των διαδικασιών, θέτοντας υπ' όψιν τους τις προδιαγραφές που πρέπει να έχει η σχετική προκήρυξη -κριτήρια συντελεστές βαρύτητας κ.λπ.. Αυτά για τους δήμους.

Όσον αφορά τα σπίτια, εάν θέλω να εγκαταστήσω στο σπίτι φορτιστή για ηλεκτρικό όχημα, τι γίνεται; Εισάγουμε τις διαδικα-

σιές που προβλέπονται ήδη για το φυσικό αέριο. Δηλαδή, δεν θα χρειάζεται ρητή συγκατάθεση του πενήντα συν ένα των ιδιοκτητών σε κάθε πολυκατοικία, αλλά μπορεί να προχωρήσει καθένας μόνος του με απλή γνωστοποίηση στον διαχειριστή. Μόνο εάν τα πεντακόσια ένα χιλιοστά των ιδιοκτητών σε κάθε πολυκατοικία ρητώς είναι αντίθετα, μόνο τότε μπορεί να παρεμποδιστεί και μάλιστα, για ουσιαστικό λόγο που προκύπτει από τεχνική έκθεση μηχανικού. Δεν είναι τόσο απλό, απλώς και μόνο να εναντιώνονται τα πεντακόσια ένα χιλιοστά.

Παράλληλα, θεσπίζουμε τον κανόνα που υποχρεώνει όλα τα νέα κτήρια από το 2021 και μετά, να διαθέτουν τις απαραίτητες υποδομές που θα επιτρέπουν τη φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων στο μέλλον, όλα τα νέα κτήρια. Και τα υφιστάμενα κτήρια επαγγελματικής χρήσης, εκεί όπου οι εργαζόμενοι και πελάτες σταθμεύουν για αρκετές ώρες κάθε ημέρα, πρέπει να εγκαταστήσουν επαρκή αριθμό σημείων φόρτισης μέσα στα επόμενα τρία χρόνια, μέχρι την 1-1-2023, πριν από την ημερομηνία, μάλιστα, που έχει θέσει ως στόχο η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Σας είπα για τα μπόνους, για τα φορολογικά κίνητρα. Σας είπα για τα κίνητρα για την παραγωγή εδώ φορτιστών και μπαταριών στις λιγνιτικές περιοχές. Σας είπα για την εγκατάσταση φορτιστών σε εθνικές οδούς, στα λιμάνια, στα αεροδρόμια, στους δήμους. Σας είπα για την εγκατάσταση φορτιστών στα σπίτια. Σας λέω τώρα για τη συμμετοχή του δημοσίου, γιατί αναφέρθηκε και το δημόσιο.

Για τα κτήρια του δημοσίου που διαθέτουν χώρους στάθμευσης για το κοινό, και με γνώμονα πως το δημόσιο πρέπει να δείξει τον δρόμο προς τη νέα εποχή της ηλεκτροκίνησης, τίθεται η υποχρέωση να εγκαταστήσουν υποδομές φόρτισης στους επόμενους δεκαοκτώ μήνες, μέχρι δηλαδή την 1-1-2022. Είναι γραμμένο μέσα στο νομοσχέδιο. Εκτός αυτού, όμως, προβλέπεται ότι οι νέες προμήθειες ηλεκτρικών οχημάτων από το δημόσιο, πρέπει από του χρόνου να είναι κατά 25% συνδεδεμένες με αυτό το μοντέλο της ηλεκτροκίνησης, να είναι ηλεκτροκίνητα οχήματα.

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

Επιπλέον –θα τα πει στη συνέχεια ο Κώστας Καραμανλής που είναι εδώ, ο Υπουργός Μεταφορών– το Υπουργείο Μεταφορών έχει μια ολόκληρη δική του πολιτική σε συντονισμό με εμάς το Υπουργείο Οικονομικών προφανώς –είναι συνολική κυβερνητική πολιτική– για τα ταξί –στα οποία αναφέρθηκε πριν– και για τα λεωφορεία, για τα οποία θα μιλήσει ο ίδιος εκτενέστερα, επειδή στην επιτροπή αμφισβητήθηκε ότι δήθεν υπάρχει αυτή η πολιτική. Ένας καλός λόγος δεν βλάπτει. Νομίζω ότι ενισχύει την Αντιπολίτευση, αλλά κάντε ό,τι νομίζετε.

Προχωρώ σε δυο ακόμα σημεία και κλείνω. Το ένα είναι η τεχνική διάσταση, γιατί και αυτό αμφισβητήθηκε. Έχετε μελετήσει στο πλαίσιο της υποτιθέμενης έλλειψης συνολικού σχεδίου τι θα γίνει με την τεχνική διάσταση, με την ασφάλεια; Εξορθολογίζουμε τις απαιτήσεις πυρασφάλειας για θέσεις στάθμευσης με σημεία φόρτισης σε κλειστούς χώρους, μειώνοντας δραστηρικά το απαιτούμενο κόστος και τον χρόνο υλοποίησης. Έχουμε συνεννοηθεί με την Πυροσβεστική για όλες τις διατάξεις που προτείνουμε ως προς αυτό. Θέτουμε νέο πρότυπο ΕΛΟΤ για την ηλεκτρολογική εγκατάσταση. Προβλέπουμε όρους για τα συνεργεία υψηλής τάσης και για την πιστοποίηση των εξειδικευμένων τεχνιτών. Δεν νομίζω ότι τα λες και πρόχειρα όλα αυτά.

Τελειώνω, λέγοντας κάτι σε σχέση με την υποτιθέμενη έλλειψη σχεδίου και τη μικρή κλίμακα του όλου εγχειρήματος, αναφέροντας ότι δεν είναι καθόλου μικρή η κλίμακα. Είναι εκατό εκατομμύρια για ξεκίνημα. Μπορούμε να έχουμε χρηματοδότηση και από εθνικούς και από ευρωπαϊκούς πόρους, για να συνεχίσουμε να στηρίζουμε αυτή την πολιτική που είναι και ευρωπαϊκή πολιτική. Μπορούμε να καλύψουμε περίπου δεκαπέντε χιλιάδες αυτοκίνητα και δωδεκάμισι χιλιάδες δίκυκλα με το τωρινό πρόγραμμα της πρώτης χρονιάς. Ξεκινάμε σχεδόν από το μηδέν, και μας κάνουν κριτική αυτοί που μας είχαν στο μηδέν ότι δεν πάμε κατευθείαν εκεί που είναι η Ολλανδία και η Νορβηγία.

Βεβαίως προχωρούμε αυτή την ευρείας κλίμακας προσπάθεια με μια μεγάλη κοινωνική συμμεχία. Έχει υπογραφεί μια συμφωνία μεταξύ των συναρμόδιων Υπουργείων και δεκαοκτώ εμπλε-

κόμενων φορέων της αγοράς με δεσμεύσεις από την πλευρά τους. Παραδείγματος χάριν, οι παραχωρησιούχοι όπως είπα, δεσμεύτηκαν ότι θα εγκατασταθούν φορτιστές στις εθνικές οδούς μέχρι το τέλος του '21. Αντίστοιχα υπάρχει δεσμεύση των εισαγωγών αυτοκινήτων για χίλια διακόσια σημεία φόρτισης στους δικούς τους χώρους. Τα πρατήρια καυσίμων φυσικά και είναι κομβικά για την ανάπτυξη ενός επαρκούς δικτύου φόρτισης. Είμαστε σε διάλογο μαζί τους και εξετάζουμε τη δυνατότητα και για πρόγραμμα επιδότησης στο άμεσο μέλλον. Στην επιτροπή άκουσα ότι περίπου αποκλείουμε τα βενζινοδίκτυα από κάτι τέτοιο, σάμπως η Κυβέρνηση αυτή έχει προηγούμενα με τους βενζινοπώλες. Λέτε πράγματα τα οποία πραγματικά με εκπλήσσουν, παρ' ό,τι είμαι κάμποσα χρόνια στη Βουλή των Ελλήνων.

ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: ... (Δεν ακούστηκε)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Δεν είπα ότι το είπατε εσείς, κυρία Καφαντάρη, αλλά ειπώθηκε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κλείνω λέγοντας ότι αυτό δεν είναι ένα νομοσχέδιο της μόδας. Είναι ένα νομοσχέδιο της νέας εποχής. Είναι ένα νομοσχέδιο που ήταν προγραμματική μας δεσμεύση, το είπαμε και το κάνουμε πράξη. Το κάνουμε πράξη μέσα σ' έναν χρόνο από την ώρα που εξελέγη η νέα Κυβέρνηση και μετά από ευρεία διαβούλευση με την αγορά. Ακολουθούμε τον δρόμο της Ευρώπης, ακολουθούμε τον δρόμο της προστασίας του περιβάλλοντος.

Το νομοσχέδιο αυτό είναι ενταγμένο σε μια συνολικότερη πράσινη ατζέντα στην οποία θα αναφερθώ σε τίτλους, διότι η Αντιπολίτευση της μικροψυχίας θα αμφισβητήσει σε λίγο και τα ονόματά μας.

Η πράσινη ατζέντα της Κυβέρνησης, του Κυριάκου Μητσοτάκη, ακούει, παραδείγματος χάριν, στο όνομα απολιγνιτοποίηση. Η πράσινη ατζέντα της δικής μας Κυβέρνησης ακούει στο όνομα ενίσχυση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, της πράσινης ενέργειας. Η πράσινη ατζέντα της δικής μας Κυβέρνησης ακούει στο όνομα επιτάχυνση των ηλεκτρικών διασυνδέσεων των νησιών για να σταματήσουν τα φουγάρα της ΔΕΗ. Η πράσινη ατζέντα της δικής μας Κυβέρνησης ακούει στο όνομα γρήγορη προώθηση του «Εξοικονομώ+» Οίκον», και στη συνέχεια προώθηση του κύματος ανακαινίσεων των κατοικιών για να έχουμε ενεργειακή εξοικονόμηση και κέρδος για το περιβάλλον. Η πράσινη ατζέντα της δικής μας Κυβέρνησης ακούει στο όνομα ανακύκλωση και κατασκευή-δημοπράτηση μόνο μέσα σ' αυτή τη χρονιά δεκαεπτά μονάδων επεξεργασίας απορριμμάτων, όταν η χώρα από συστάσεως του ελληνικού κράτους μέχρι σήμερα είχε μόνο έξι. Η πράσινη ατζέντα της δικής μας Κυβέρνησης ακούει στο όνομα προώθηση των ποδηλατοδρόμων που έχουμε ξεκινήσει να τους χρηματοδοτούμε. Η πράσινη ατζέντα της δικής μας Κυβέρνησης ακούει στο όνομα απόσυρση των πλαστικών μιας χρήσης. Το νομοσχέδιο τίθεται σε διαβούλευση. Η πράσινη ατζέντα της δικής μας Κυβέρνησης σημαίνει ότι πήραμε ένα πρόγραμμα από τον ΣΥΡΙΖΑ για αναδασώσεις επί τέσσερα χρόνια με μηδέν ευρώ σε απορροφήσεις και μηδέν σε συμβασιοποιήσεις, και κατορθώσαμε μέσα σε οκτώ μήνες να έχουμε προσκλήσεις που ξεπερνάνε τα εκατό εκατομμύρια ευρώ.

Αυτή είναι η δική μας «πράσινη» πολιτική. Όσο και αν ταραξέστε, όσο και αν ενοχλείστε, αυτή η πολιτική θα συνεχίσει να εφαρμόζεται.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
Η διαστρέβλωση αποβαίνει εις βάρος σας. Η μικρόψυχη αντιπολίτευση είναι αντιπολίτευση που σας ζημιώνει. Ασχοληθείτε με την αντιπολίτευσή σας, ασχοληθείτε με τα εσωτερικά σας ζητήματα, τα οποία με τις αποκαλύψεις που έρχονται κάθε μέρα στο φως της δημοσιότητας ολοένα και περισσότερο εντείνονται και θα εντείνονται. Εμείς με σεμνότητα, σοβαρότητα και σύστημά, αλλά και με μια πραγματικά πράσινη πολιτική θα ασχοληθούμε, έτσι ώστε να κάνουμε την Ελλάδα μια σύγχρονη ευρωπαϊκή χώρα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)
ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Καλείται στο Βήμα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ κ. Σωκράτης Φάμελλος.

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριοι Υπουργοί, οφείλω να ξεκινήσω διαφορετικά. Σαν σήμερα πριν από πενήντα πέντε χρόνια δίνει τη ζωή του για τη δημοκρατία και την ελευθερία ο Σωτήρης Πέτρουλας, αγωνιστής της νεολαίας ΕΔΑ, κατά τη διάρκεια διαδήλωσης της νεολαίας. Πενήντα πέντε χρόνια μετά ο Σωτήρης Πέτρουλας είναι στα τραγούδια μας, αλλά στη μνήμη του οφείλουμε να συνεχίσουμε τον δρόμο των αγώνων και της προόδου και να μην ξεχνάμε ότι ο αγώνας αυτός είναι πάντα επίκαιρος.

Σήμερα συζητώντας για το νομοσχέδιο της ηλεκτροκίνησης, μία μέρα μετά την ολοκλήρωση του Συμβουλίου Κορυφής, οφείλουμε να δηλώσουμε ξεκάθαρα ότι η Ελλάδα βρίσκεται σε οικονομικό και πολιτικό κατήφορο. Ήδη από το τελευταίο τρίμηνο του '19 έχουμε μπει σε ρυθμούς ύφεσης, δηλαδή πολύ πριν το lockdown και τον κορωνοϊό. Τα στοιχεία για έλλειμμα το πρώτο εξάμηνο ύψους έξι δισεκατομμυρίων συγκρινόμενα με το προβλεπόμενο θετικό αποτέλεσμα, αποδεικνύουν ότι έρχεται περίοδος λιτότητας, ύφεσης και ανεργίας. Έχουμε αρνητικά ρεκόρ στην ανεργία, έχουμε αλαλούμ στα μέτρα για τον τουρισμό, αλαλούμ στα μέτρα για την εστίαση, για τα σύνορα, για τα υγειονομικά πρωτόκολλα. Τα μέτρα για την οικονομία πάνω απ' όλα δεν είναι επαρκή, παρά το θετικό δημοσιονομικό περιβάλλον, το «μαξιλάρι», τα χαμηλά επιτόκια που εξασφάλισαν η προηγούμενη κυβέρνηση και ο αγώνας του ελληνικού λαού.

Αρνητικά είναι και τα μηνύματα από την Ευρώπη. Αλλά και για την Ελλάδα τα πράγματα δεν πήγαν τόσο καλά χθες. Είναι θετικό το ότι η Ευρώπη αποφάσισε να δημιουργήσει κοινό χρέος για το Ταμείο Ανάκαμψης, όμως η ελληνική Κυβέρνηση, ο κ. Μητσοτάκης γυρίζει από τις Βρυξέλες με λιγότερες επιχορηγήσεις, περισσότερα δάνεια και πολλές αιρεσιμότητες, με πιθανούς όρους λιτότητας για την εκταμίευση πόρων.

Μεγάλος χαμένος, κύριε Υπουργέ, είναι η δίκαιη μετάβαση, η οποία, πράγματι, μειώνεται τραγικά για τη δυτική Μακεδονία και τη Μεγαλόπολη. Κακώς θριαμβολογήσατε κάποτε και τώρα πρέπει να απολογηθείτε στον λαό της δυτικής Μακεδονίας και της Μεγαλόπολης. Δυστυχώς οι προαιρέσεις μειώνουν και τις απαιτήσεις της Ευρώπης σε θέματα δημοκρατίας. Οι μόνοι που πιθανόν να χαίρονται, θα είναι οι τράπεζες και η δημοσιονομική λιτότητα.

Τελικά ο κ. Μητσοτάκης πήρε άριστα για τη μάσκα του, αλλά μόνο γι' αυτό. Πρωτοβουλίες για τον νότο δεν πήρε. Πρωτοβουλίες για την πατρίδα μας δεν πήρε. Πρωτοβουλίες για να μπορούμε να έχουμε μια αποτελεσματική κοινωνική πολιτική, όπως χρειάζεται η Ευρώπη, δεν είδαμε να υλοποιούνται.

Και, δυστυχώς, το μόνο στο οποίο βλέπουμε να πρωτεύετε, είναι στη δημιουργική λογιστική. Πώς ξαφνικά τα 19 δισεκατομμύρια έγιναν 70 και αυτό ξανααφέρθηκε σήμερα στην ελληνική Βουλή; Δεν το ξέρει κανείς. Η Ελλάδα έχασε μια ευκαιρία και, δυστυχώς, πρέπει να σημειώσουμε και την αφωνία του Συμβουλίου για την Τουρκία.

Την ίδια στιγμή, βέβαια, η Επιτροπή Σοφών -Πισαρίδη ετοιμάζει τις γνωστές συνταγές των μνημονίων. Σας είχαμε προειδοποιήσει ότι με το παλιό νεοφιλελεύθερο είτε και εκσυγχρονιστικό αφήγημα, θα οδηγηθούμε πάλι στις κοινωνικές ανισότητες που ήταν η αιτία της κρίσης το 2009. Γιατί αυτοί που συμμετέχουν στην επιτροπή, διατυμπανίζουν τα μνημόνια ως χρυσή ευκαιρία και οδηγείτε σε μια βίαιη ισοπέδωση της κοινωνίας και της οικονομίας. Κάτι που το καταλαβαίνουν οι πολίτες οι οποίοι συζητάνε μαζί μας για το πρόγραμμα «ΜΕΝΟΥΜΕ ΟΡΘΙΟΙ», γιατί θέλουν να μείνουν όρθιοι.

Και δυστυχώς το λέει ακόμα και η ΓΣΕΒΕΕ ότι σχεδιάζετε τη μετατροπή των μικρομεσαίων επιχειρήσεων σε ανέργους ή σε εργαζόμενους, ενώ δεν δημιουργείτε ανταγωνιστικότητα, δημιουργία αλυσίδων αξίας. Δεν δίνετε κίνητρα. Και αυτό είναι το νέο κοινωνικό σοκ το οποίο ετοιμάζεται με συνταγές τρόικας και στις μικρές επιχειρήσεις. αυτός, τελικά, είναι ο οδοστρωτήρας που μας είχατε υποσχεθεί προεκλογικά, οδοστρωτήρας εις βάρος της κοινωνίας, της μεσαίας τάξης, των εργαζομένων, της νέας γενιάς.

Και σαν να μη φτάνουν όλα αυτά, ζούμε τον αυταρχισμό που

είχαμε αντιμετωπίσει στις πιο σκληρές ακροδεξιές στιγμές της κυβέρνησης Σαμαρά - Βενιζέλου. Ο πρόσφατος νόμος για τις διαδηλώσεις θέλει να περιορίσει τα δικαιώματα της κοινωνίας, να απαγορεύσει τις διαδηλώσεις, γιατί έρχεται να προλάβει την αντίδραση της κοινωνίας στα μέτρα λιτότητας που ετοιμάζετε να φέρετε.

Ταυτόχρονα, προχωράτε σε περιορισμό των δικαιωμάτων στην υγεία, στην παιδεία, στην πρόνοια. Αρνείστε το δικαίωμα στη νεολαία, στη διάνοηση, στους ανθρώπους του πολιτισμού να λογίζονται ελεύθερα, και παίρνει σάρκα και οστά ο στίχος: «διότι δεν ανεμφορώθη προς τας υποδείξεις».

Αναδεικνύονται πρακτικές ποινικοποίησης της πολιτικής άποψης παρακράτους σε όλους τους τομείς, για να κρύψουν τα δικά σας αδιέξοδα και τις άδικες πολιτικές. Ξέρουμε ότι αυτός είναι αντιεπιστασιασμός της Κυβέρνησης Μητσοτάκη για να κρύψει την αδικία και τις ανεπάρκειες.

Η καστο-πειρατεία μας γυρίζει δεκαετίες πίσω, σε περιόδους βίας κατά της κοινωνίας, νόθευσης της λαϊκής άποψης και της συνειδησης και του πλουραλισμού. Κάνετε ό,τι μπορείτε καταπατώντας τους κανόνες ανεξαρτησίας της δικαιοσύνης για να κουκουλώσετε το σκάνδαλο της «NOVARTIS». Όλη η υφήλιος διερευνά το σκάνδαλο, η «NOVARTIS» προχωρά σε συμβιβασμούς στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής αποδεχόμενη το σχέδιο επηρεασμού της Κυβέρνησης, και στην Ελλάδα διώκεται όποιος ερευνά το σκάνδαλο.

Ταυτόχρονα με τη λίστα Πέτσα επιδιώκετε τη χειραγώγηση και τη φήμωση των μέσων ενημέρωσης. Στην ίδια κατεύθυνση έχουμε μια Κυβέρνηση η οποία εν μέσω πανδημίας, εν μέσω οικονομικής κρίσης δεν λαμβάνει καμμία απολύτως μέριμνα για την πρόσβαση των πολιτών στα βασικά αγαθά, στο νερό και στην ενέργεια, ιδιαίτερα των πιο ευάλωτων νοικοκυριών, οι οποίοι νιώθουν ήδη τις επιπτώσεις της κρίσης, η οποία θα επεκταθεί και σε άλλες κοινωνικές ομάδες.

Ο κ. Χατζηδάκης, εδώ και δύο μήνες έχει εξαγγείλει την ενεργοποίηση του ταμείου επανασυνδέσεων, ενός μέτρου που λειτουργήσει επί ΣΥΡΙΖΑ. Δεν έχουν καταφέρει να κάνουν μια απλή υπουργική απόφαση για τους συμπολίτες μας οι οποίοι δεν έχουν σήμερα ηλεκτρικό ρεύμα κι ενώ υπάρχουν δεκάδες χιλιάδες εντολές διακοπής ρευματοδότησης.

Αφού δεν μπορείτε εσείς, λοιπόν, κατάρθεσα εμείς τροπολογία μαζί με την κ. Φωτίου και την κ. Καφαντάρη, που δίνει τη δυνατότητα στα ευάλωτα στρώματα της κοινωνίας μας, σε αυτούς που πλήττονται από την κρίση να έχουν πρόσβαση σε αυτό το βασικό αγαθό, το αγαθό της ενέργειας που επιλέξατε να το βγάλετε από τη συνταγματική Αναθεώρηση που είχαμε προτείνει να είναι σε δημόσιο έλεγχο.

Θα κριθείτε από τη στάση σας σήμερα, κύριε Χατζηδάκη, αν θα αποδεχτείτε την τροπολογία του ΣΥΡΙΖΑ που στηρίζει πραγματικά εκατομμύρια συνανθρώπους μας. Πάνω από ένα εκατομμύριο είναι αυτή η κοινωνική ομάδα.

Όμως, το μόνο που σας νοιάζει είναι τα ιδιωτικά συμφέροντα και ο «στρατός» μετακλητών βέβαια και τα golden boys με τους παχυλούς μισθούς. Διότι η πορεία σας στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας είναι η ιδιωτικοποίηση των πάντων. Ιδιωτικοποίηση και εκχώρηση του δικτύου φυσικού αερίου σε έναν ιδιώτη, ιδιωτικοποίηση της ηλεκτροπαραγωγής πίσω από το πρόσωπο του «πράσινου» Πρωθυπουργού.

Η επικοινωνιακή εξαγγελία της απολιγνιτοποίησης, το ξαναλέμε, οδηγεί στην ιδιωτικοποίηση της ηλεκτροπαραγωγής και μάλιστα στην ανθρακοποίηση της, δηλαδή με εισαγόμενο φυσικό αέριο, να είναι δεσμευμένη η Ελλάδα εις βάρος της Συμφωνίας των Παρισίων, μακριά από τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας.

Ταυτόχρονα, υποβαθμίζετε τη ΔΕΗ ως εθνικό πυλώνα, μειώνετε την ηλεκτροπαραγωγή της, μειώνετε τους πελάτες της, καταργείτε το ΑΣΕΠ, τις συλλογικές συμβάσεις, έχετε προνομιακή χρηματοδότηση μέσω ενημέρωσης και ταυτόχρονα, golden boys.

Θα καταθέσω, λοιπόν, από την «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» ένα άρθρο που αναφέρει ότι φεύγουν οι καλοί πελάτες από τη ΔΕΗ εξαιτίας των άδικων αυξήσεων Χατζηδάκη.

Στο περιβάλλον, βέβαια, έχετε ακόμα χειρότερες ρυθμίσεις. Καταργήθηκαν οι φορείς «NATURA 2000». Μπήκανε πρόσθετοι κανόνες και ανατράπηκαν οι ειδικές περιβαλλοντικές μελέτες, ναρκοθετώντας την προστασία των προστατευόμενων περιοχών. Και προχωρήσατε πρόσφατα και στην κατάργηση των δασικών χαρτών, παραπέμποντας στις καλές πρακτικές την υλοποίησή τους, ανοίγοντας την όρεξη σε καταπατητές και σε όλα τα ρουσφέτια της Δεξιάς προφανώς.

Μην κάνετε λάθος. Ήδη ξεκίνησαν στο διαδίκτυο οδηγίες απο-χαρακτηρισμού δασικών εκτάσεων. Αυτή την πολιτική ανοίγετε, κύριε Χατζηδάκη. Και θα το καταθέσουμε κι αυτό στα Πρακτικά, σβήνοντας τον συγγραφέα, γιατί υπάρχουν ήδη οδηγίες αποχα-ρακτηρισμού, κύριοι και κυρίες Βουλευτές της Νέας Δημοκρα-τίας. Και βέβαια έχουμε επαναφορά από την εκτροπή του Αχελώου μέχρι την υποβάθμιση του περιβαλλοντικού ελέγχου και των περιβαλλοντικών υπηρεσιών. Αυτή είναι η αντιπεριβαλ-λοντική ταυτότητα της Νέας Δημοκρατίας και όχι οι φιέστες τά-χατες για την ηλεκτροκίνηση. Γιατί έρχεται σήμερα ο κ. Χατζηδάκης να ξεπλύνει το στίγμα του αντιπεριβαλλοντικού νόμου, του περιβαλλοντικού εγκλήματος σύμφωνα με όλες τις περιβαλλοντικές οργανώσεις, με ένα νομοσχέδιο η ηλεκτροκί-νηση να καθαρώνει το προφίλ της Κυβέρνησης.

Σας λέμε, λοιπόν, ότι η ηλεκτροκίνηση είναι ο οικολογικός φε-ρετζές του κ. Χατζηδάκη, που το μόνο στο οποίο έχει διακριθεί είναι να ξεπουλάει. Η ηλεκτροκίνηση, πράγματι, αποτελεί μια κεν-τρική πολιτική για την κλιματική ουδετερότητα. Πρέπει να προ-ωθηθεί με κοινωνικά δίκαιο τρόπο, με βάση μια στρατηγική και όχι με σόου επικοινωνίας.

Η ηλεκτροκίνηση, ήταν στο εθνικό σχέδιο για την ενέργεια και το κλίμα που συνέταξε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, και κρατάτε τον ίδιο ακριβώς συντακτικό της προώθησής της μέχρι το 2030. Δεν κάνετε τίποτα καινούργιο. Επί ΣΥΡΙΖΑ μάλιστα είχε βγει υπουρ-γική απόφαση για τις υποδομές φόρτισης, την οποία κρατάτε σή-μερα και συνεχίζετε τη δικιά μας πολιτική.

Τι κάνετε όμως; Όπως είπαν φορείς, λοιπόν, στην επιτροπή της Βουλής, κάνετε ένα νομοσχέδιο για γερά πορτοφόλια και για μικρό αριθμό ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Και σήμερα, πιεζόμενος από εμάς, ήρθατε εδώ να ανακοινώσετε την επέκταση της χρη-ματοδότησης. Γιατί εμείς δεν διαφωνήσαμε με τη χρηματοδό-τηση για την ηλεκτροκίνηση. Όμως είπατε ψέματα ως προς τον αριθμό των αυτοκινήτων τα οποία θα μπουν στην επιδότηση.

Για να μη μας κατηγορείτε ότι λέμε ψέματα, επειδή είπατε ότι τάχατες ήταν λανθασμένη πληροφόρηση, κύριε Χατζηδάκη, θα καταθέσουμε στα Πρακτικά αυτό εδώ που είναι δικό σας κι έχει τη σφραγίδα του Υπουργείου στα Πρακτικά, τον πίνακα, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, που λέει ότι μόνο χίλια εφτακόσια ιδιωτικά οχήματα επίσημα με σφραγίδα ΥΠΕΝ -εκτός αν διαφωνείτε με αυτόν τον πίνακα- το Υπουργείο προτείνει να χρηματοδοτηθούν.

Διαψεύστε το Υπουργείο, κύριε Χατζηδάκη. Πείτε: «Κάναμε λάθος». Θα σας καταθέσω τα επίσημα στοιχεία και μόνο χίλια επτακόσιοι θα είναι οι εκλεκτοί της Κυβέρνησης της Νέας Δημο-κρατίας. Εμείς θέλουμε η ηλεκτροκίνηση να φτάνει σε όλη την Ελλάδα, στο πιο απομακρυσμένο σημείο, γι' αυτό σας κατακρί-νουμε. Θα το καταθέσω κι αυτό στα Πρακτικά μαζί με το εξώ-φυλλο, γιατί έχουμε βαρεθεί να ακούμε ψέματα απ' αυτή την ηγεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

Και βέβαια από την πίσω πόρτα το νομοσχέδιο αυτό τι κάνει; Εισάγει διατάξεις αθέμιτου ανταγωνισμού -είναι γραμμένο στα Πρακτικά της Βουλής- γιατί τροποποιεί την αγορά αυτοκινήτων, οδηγεί σε αυξήσεις τιμών και των μεταχειρισμένων, είναι προνο-μιακό στις μεγάλες εταιρείες εισαγωγής καινούργιων αυτοκινή-των από το εξωτερικό, θίγοντας και το ισοζύγιο συναλλαγών της χώρας μας. Δεν έχει κίνητρα απόσυρσης, μόνο στα ταξί έχει. Δεν έχει κίνητρα αλλαγής του στόλου των ΙΧ. Χρησιμοποιεί τα έσοδα από το περιβαλλοντικό τέλος, που θα το πληρώσει ουσιαστικά η κοινωνία που θέλει να πάρει ένα μεταχειρισμένο αμάξι, για να χρηματοδοτήσει τους λίγους αυτούς τους χίλιους επτακόσιους, ενώ εμείς θέλουμε να πάει σε όλα τα κοινωνικά στρώματα αυτή η επιδότηση.

Ουσιαστικά τροποποιεί την αγορά εις βάρος των μικρομε-σαιών επαγγελματιών αλλά και των πολιτών. Γιατί έτσι οδηγεί σε

γήρανση του στόλου και άρα σε αρνητικό περιβαλλοντικό απο-τύπωμα.

Για να μην αναφερθώ στα ψηφίζω-ξεψηφίζω. Μέσα σε αυτόν τον νόμο έχουμε τροποποίηση του ν.4646/2019 της Νέας Δημο-κρατίας για τα φορολογικά κίνητρα, τροποποίηση του άρθρου 27 του ν.4643 για το ρυθμιστικό πλαίσιο της αγοράς ηλεκτροκί-νησης.

Και στις τροπολογίες, κύριε Πρόεδρε, έχει τέσσερις τροποποι-ήσεις ρυθμίσεων της Νέας Δημοκρατίας. Έρχεται είκοσι μία μέρες μετά τη λήξη του χρονοδιαγράμματος, να τροποποιήσει το χρονοδιάγραμμα για τα αυθαίρετα. Για τη «ΛΑΡΚΟ» τροπο-ποιεί τη δική του νομοθέτηση. Για τα κορεσμένα δίκτυα, το άρθρο 125 του ν.4685 το ξανατροποποιεί και για τους δασικούς χάρτες μετά την έκδοση ΚΥΑ ξανατροποποιεί τον νόμο.

Είναι τραγική η υποτίμηση της Βουλής και η πρόχειρη νομο-θέτηση. Είναι δυνατόν να περηφανεύεται για ένα νομοσχέδιο το οποίο παραπέμπει σε δεκαέξι υπουργικές αποφάσεις; Δουλεύετε ενάμιση χρόνο αυτό το σχέδιο, μπορεί και παραπάνω, κατά τις δηλώσεις σας πάνω από ενάμιση χρόνο. Είναι δυνατόν να παρα-πέμπετε σε δεκαέξι υπουργικές αποφάσεις και να το φέρνεται μαύρα μεσάνυχτα Παρασκευής ξανά; Θα σας γίνει συνήθεια, κύριε Χατζηδάκη.

Η Νέα Δημοκρατία, για να το πούμε ξεκάθαρα, δεν ολοκλή-ρωσε το σχέδιο ηλεκτροκίνησης που η ίδια εξήγγειλε. Και για να μη λέμε οτιδήποτε, θα σας καταθέσω στα Πρακτικά την απόφαση για συγκρότηση διυπουργικής επιτροπής, την οποία βγάλατε τον Οκτώβριο του 2019, που γράφει ότι μέχρι τον Ιούνιο θα βγάλατε εθνικό σχέδιο ηλεκτροκίνησης. Δεν έχετε σχέδιο, δεν το έχετε ολοκληρώσει και έρχεστε, λοιπόν, να κάνετε τσάτρα-πάτρα έναν νόμο ο οποίος έχει σοβαρά κενά και θα τα αναδείξουμε.

Την ίδια μέρα σήμερα συζητείται νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομίας, που έχει άλλα τέλη ταξινόμησης και επί των μετα-χειρισμένων οχημάτων, ενώ ο Υπουργός Υποδομών σε δικό του δελτίο Τύπου -το οποίο επίσης θα καταθέσω- αναφέρεται στο ολοκληρωμένο σχέδιο του Υπουργείου Υποδομών. Τελικά, πόσα σχέδια έχετε; Θα το καταθέσω και αυτό στα Πρακτικά.

Η αλήθεια είναι ότι στο άρθρο 43 του νομοσχεδίου που συζη-τάμε, ο κ. Χατζηδάκης εξουσιοδοτεί τους Υπουργούς για να βγά-λουν σχέδιο ηλεκτροκίνησης.

Άρα, παραδέχεστε, κύριε Χατζηδάκη, στο άρθρο 43 ότι δεν έχετε σχέδιο, και αφήστε αυτά που μας λέγατε στις επιτροπές ότι το νομοσχέδιο είναι το σχέδιο ηλεκτροκίνησης. Δεν έχετε σχέδιο ηλεκτροκίνησης, το παραδέχεστε, γιατί βάζετε εξουσιο-δοτική για να κάνετε σχέδιο ηλεκτροκίνησης.

Και εμείς λέμε ναι, πρέπει να γίνει σχέδιο ηλεκτροκίνησης και όχι απλά να έρχεστε σε αντίθεση και με το Υπουργείο Οικονομι-κών και με το Υπουργείο Μεταφορών. Υπάρχουν κατευθύνσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση, κατευθύνσεις της επιστήμης για την ηλεκτροκίνηση που ξεκινούν από άλλες διαδρομές, κύριε Χατζη-δάκη.

Όσον αφορά τις δημόσιες μεταφορές, δεν ακούσαμε τίποτα. Όσον αφορά τον σιδηρόδρομο, δεν ακούσαμε τίποτα. Για τα μέσα σταθερής τροχιάς δεν ακούσαμε τίποτα. Για τις αστικές με-ταφορές, αστικές συγκοινωνίες, δημόσιες μεταφορές, για τον στόλο μεταφορών, φορτηγά, βανάκια, ποδήλατα, δεν υπάρχουν αυτές οι λύσεις μέσα στο νομοσχέδιο. Ακόμη και τα κινήματα και οι φορείς του ποδηλάτου σας τα έβαλαν αυτά. Ούτε τα ΑΜΕΑ υπάρχουν μέσα στο σχέδιο ούτε και το ποδήλατο και η φόρτιση και η στάθμευση υπάρχουν μέσα στο σχέδιο. Δεν έχετε σχέδιο και γι' αυτό τα κάνετε όλα αυτά βιαστικά.

Όσον αφορά τη βελτίωση της ατμόσφαιρας, πράγματι, η ηλε-κτροκίνηση είναι μία παράμετρος για τη βελτίωση της ατμόσφαι-ρας. Όμως, οι προβλεπόμενες αλλαγές στα τέλη ταξινόμησης θα οδηγήσουν σε αύξηση της τιμής των μεταχειρισμένων άρα σε γήρανση του στόλου, άρα σε αρνητικές επιπτώσεις ως προς τις ατμοσφαιρικές συνθήκες την ποιότητα της ατμόσφαιρας στις πό-λεις.

Και αναρρωτιόμαστε πού βρίσκεται το επιχειρησιακό σχέδιο για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, που ήταν υποχρέωσή μας από την οδηγία 2008. Και μάλιστα, αν θυμάμαι καλά, για τη Θεσσα-λονίκη είχαμε ήδη προδικαστικό στάδιο από την Ευρωπαϊκή

Ένωση πριν τη διακυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ, γιατί όταν τελείωσε η περίοδος της δικής μας θητείας, ήταν ολοκληρωμένο το σχέδιο για την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας.

Ας το ψάξουμε, κύριοι συνάδελφοι, γιατί αυτό είναι, πράγματι, ένας κοινός στόχος, να έχουμε καλή ποιότητα της ατμόσφαιρας.

Ο συνολικός σχεδιασμός για την απανθρακοποίηση του τομέα μεταφορών δεν γίνεται με επιδοτήσεις, γίνεται με αλλαγές στα συστήματα μεταφοράς, όπως παραδείγματος χάριν και με τολμηρές κινήσεις στην αγορά. Δεν μπορείτε να απαγορεύετε τις εισαγωγές «Euro 1», «Euro 2», «Euro 3», αλλά να επιτρέπετε να κυκλοφορούν τα «Euro 1», «Euro 2», «Euro 3» και να μην έχετε την πολιτική τόλμη να βάλουμε έναν ορίζοντα απόσυρσης με κίνητρα, για να αλλάξουμε σε μη ρυπογόνα αυτοκίνητα. Διότι αυτή την πολιτική τόλμη δεν την έχετε.

Και αυτή είναι η περιβαλλοντική οπισθοχώρηση του κ. Χατζηδάκη. Δεν τολμάει να βάλει ούτε ένα χρονοδιάγραμμα απόσυρσης των παλιών ρυπογόνων αυτοκινήτων, που απαγορεύει την εισαγωγή τους και οδηγεί την Ελλάδα σε σίγουρη καταδίκη από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Άρα, θα πληρώσουμε και πρόστιμα για αυτή την εικονική διαδικασία ηλεκτροκίνησης που ξεκινά.

Εμείς πιστεύουμε ότι χρειάζεται –και ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε– μια ισχυρή πολιτική για την ηλεκτροκίνηση, που πρώτα από όλα ξεκινάει από την οικονομία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Παρακαλώ, ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε!

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Χρησιμοποιώ και τη δευτερολογία μου, κύριε Πρόεδρε.

Η Ελλάδα χρειάζεται παραγωγική ανασυγκρότηση, θέλει ένα σχέδιο παραγωγής, χρειάζεται ένα σχέδιο παραγωγικής ανασυγκρότησης, με το οποίο η Ελλάδα να παράγει τμήματα των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, να παράγει, βέβαια και φορτιστές, να παράγει, βέβαια και μπαταρίες και να χρησιμοποιείται η κυκλική οικονομία για την αξιοποίηση όλων αυτών των τμημάτων.

Στο νομοσχέδιο τι προβλέπεται; Υπουργική απόφαση, για να δούμε πώς θα το οργανώσουμε. Μα, αυτή είναι απίστευτη ατέλεια και νομοθετική οπισθοχώρηση!

Επίσης, πρέπει να το ξεκαθαρίσουμε: Στα επαγγελματικά αυτοκίνητα και στους στόλους που κυκλοφορούν στην Αθήνα, σε αυτά που ονομάζουμε City Logistics, δηλαδή στα βανάκια και στα φορτηγά -ιδιαίτερα στα μικρά και στα μεσαία- και στα ταξί και ιδιαίτερα στα λεωφορεία θα πρέπει να προχωρήσει αυτή η διαδικασία της ηλεκτροκίνησης και όχι να επιτρέπετε, κύριε Καραμανλή, στη Θεσσαλονίκη, στην πατρίδα μας, να προμηθεύονται με τυμπανοκρουσίες μεταχειρισμένα λεωφορεία δεκαπενταετίας.

Έχετε σταματήσει τον διαγωνισμό των ηλεκτρικών λεωφορείων του ΣΥΡΙΖΑ, γιατί υπήρχε η αντίθετη γνώμοδοτηση. Όμως, το ερώτημα είναι εσείς, κύριε Καραμανλή, εδώ και έναν χρόνο αυτόν τον διαγωνισμό που σταμάτησε, εσείς γιατί δεν τον ξεκινάτε πάλι; Γιατί δεν προχωράτε; Γιατί στο δελτίο Τύπου που θα καταθέσω δεν αναφέρετε τίποτα για τις αστικές συγκοινωνίες, για τις δημόσιες μεταφορές, για τα μέσα σταθερής τροχιάς, αλλά αναφέρεστε στα αντικείμενα που ο κ. Χατζηδάκης έχει ήδη στο νομοσχέδιο;

Η Νέα Δημοκρατία χάνει την ευκαιρία να προχωρήσουμε μια μεγάλη μεταρρύθμιση για την ηλεκτροκίνηση. Δεν προχωράει με αποτελεσματικότητα στα θέματα των σημείων φόρτισης, διότι τα αφήνει όλα στην αγορά, ενώ δεν ξεκαθαρίζει θέματα, όπως τα περιεχόμενα των σχεδίων, όπως και η διαδικασία ελέγχου και έγκρισης των σχεδίων των δήμων.

Βέβαια, είναι ξεκάθαρο ότι ευνοεί μόνο λίγους, περίπου αυτούς τους χίλιους επτακόσιους που θα πάρουν τα ιδιωτικά οχήματα και τους εισαγωγείς, αλλά δεν ξεκαθαρίζει πώς οι απομακρυσμένες περιοχές της χώρας θα αποκτήσουν σημεία φόρτισης. Πώς αυτό θα γίνει στα νησιά, όπου οι οικισμοί παραδείγματος χάριν βρίσκονται σε καθεστώς προστασίας ή -αν θέλετε- διατηρητέων;

Αν και υπάρχουν θετικά στοιχεία, αφήνει τη μεγάλη πλειοψηφία της κοινωνίας εκτός. Τι λέει ο κ. Χατζηδάκης; «Ας πάρουν ποδήλατο!».

Κύριε Χατζηδάκη, ξέρουμε ότι η Νέα Δημοκρατία σκοπεύει να

κάνει τη ζωή μας ποδήλατο, αλλά ειλικρινά, για τη μεσαία και λαϊκή οικογένεια επιφυλάσσετε μόνο τη δυνατότητα να πάρει ηλεκτρικό ποδήλατο; Δεν μπορεί, δηλαδή, να διεκδικήσουμε ένα σχέδιο ως χώρα, ώστε η ηλεκτροκίνηση να εξαπλωθεί; Οι οικογένειες, δηλαδή, πώς θα εξυπηρετούνται, κύριε Χατζηδάκη; Με τα ηλεκτρικά ποδήλατα μόνο; Προφανώς, είναι σωστός ο συντελεστής ενίσχυσης των ηλεκτρικών ποδηλάτων, αλλά εδώ μιλάμε για την ηλεκτροκίνηση ως σύνολο και για τις μεταφορές και τις αστικές συγκοινωνίες.

Όλα αυτά, λοιπόν, είναι ξεκάθαρο ότι είναι σοβαρά προβλήματα, δεν αντιστοιχούν στη διαδικασία της κυκλικής οικονομίας.

Βέβαια, υπάρχει ένα μεγάλο θέμα στη χρηματοδότηση. Το χρηματοδοτικό εργαλείο -το είπαμε στις επιτροπές- είναι περιορισμένο, χρησιμοποιεί πόρους μόνο από τα δικαιώματα αερίων του θερμοκηπίου, δεν έχει πραγματική χρηματοδότηση. Με τον συντελεστή που μέχρι τώρα έχει ανακοινωθεί δεν φτάνει η χρηματοδότηση για να πάρουν όλοι αυτοί που εξήγγειλε ο κ. Χατζηδάκης πραγματικά ηλεκτρικό όχημα ή ηλεκτρικό μηχανάκι ή ποδήλατο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Κύριε συνάδελφε, εξαντλήσατε και τη δευτερολογία σας! Παρακαλώ, ολοκληρώστε!

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Δηλαδή και τα νούμερα που σας είπε δεν είναι πραγματικά, γιατί δεν έχει τη χρηματοδότηση.

Όμως, ένα ζήτημα περιμένει κι εμείς το έχουμε βάλει ως όρο απαράβατο -είναι η τελευταία μου πρόταση, κύριε Πρόεδρε- το ζήτημα του αθέμιτου ανταγωνισμού και της τροποποίησης της αγοράς, γιατί στηρίζετε κάποιους λίγους αυξάνοντας την τιμή των οχημάτων για όλες τις λαϊκές και μεσαίες οικογένειες. Σας βαραίνει προσωπικά η κατηγορία του αθέμιτου ανταγωνισμού, πρέπει να απουρηθεί το άρθρο 5 που εισάγει αυτές τις ρυθμίσεις κι αυτό έχει καταγραφεί και στα Πρακτικά επίσημα και από τον ΣΥΡΙΖΑ. Δεν θα βάλουμε πλάτη, για να κάνετε κάποιους πλουσιότερους, ενώ θα αποκλείσετε από την ηλεκτροκίνηση, αλλά και από το όχημα το σύνολο της ελληνικής κοινωνίας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Σωκράτης Φάμελλος καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Αμέσως, κύριε Υπουργέ.

Εξαντλήθηκε και η δευτερολογία σας, κύριε Φάμελλε.

Να πω το εξής, στην επιτροπή, στη Διάσκεψη των Προέδρων μας είχε απασχολήσει το ζήτημα αυτό των ομιλιών. Δεν αναφέρομαι τώρα με αφορμή τον κ. Φάμελλο, γενικώς το λέμε, γιατί πολλοί συνάδελφοι το κάνουν. Το άρθρο 66 του Κανονισμού είναι σαφέστατο. Δεν μπορεί ο αγορητής να απομακρύνεται από το βασικό, κύριο θέμα της ομιλίας. Μπορεί να γίνει αυτό για τους Αρχηγούς και τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους -κατ' εξαίρεση και αυτό- σε θέματα επικαιρότητας, αλλά δεν μπορεί να εξαντλούνται τα 2/5 του χρόνου σε θέματα έξω από το νομοσχέδιο. Αυτό το λέω γιατί λειτουργεί σε βάρος των συναδέλφων, των απλών Βουλευτών, των απλών ομιλητών, οι οποίοι θέλουν να μιλήσουν μετά και είναι κάτι για το οποίο ενώ ακούγονται παράπονα, το θέτουμε στη Διάσκεψη των Προέδρων, αλλά δεν τηρείται εδώ.

Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Δεν θα απαντήσω στην ομιλία του κ. Φάμελλου. Θέλω απλώς δύο διευκρινίσεις να κάνω για το κοινό που παρακολουθεί και τους πολίτες, γιατί υπάρχει ένα κοινό το οποίο ενδιαφέρεται γι' αυτά τα ζητήματα.

Πρώτη διευκρίνιση: Ο κ. Φάμελλος είπε ότι δεν προβλέπονται κίνητρα για τα άτομα με αναπηρία. Λάθος! Προφανώς, δεν διάβασε προσεκτικά το νομοσχέδιο και τις ανακοινώσεις της Κυβέρνησης.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Η Ένωση των ΑΜΕΑ το είπε!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Προβλέπονται ειδικές ρυθμίσεις, προβλέπονται 1.000 ευρώ παραπάνω για τα άτομα με αναπηρία, σε περίπτωση που ενδιαφέρονται για αγορά αυτοκινήτου.

Προβλέπονται, επίσης, επιδοτήσεις ακόμα και για ηλεκτρικά αμαξίδια. Αυτό είναι σαφές και πέρα από την όποια κομματική αντιπαράθεση.

Επίσης, υπάρχουν αντίστοιχα κίνητρα για τους πολυτέχνους. Δεν τα ανέφερα στην ομιλία μου προηγουμένως. Οι τοποθετήσεις του κ. Φάμελλου μου δίνουν τη δυνατότητα να κάνω αυτές τις διευκρινίσεις, για να τα γνωρίζουν οι ενδιαφερόμενοι.

Δεύτερη παρατήρηση: Ο κ. Φάμελλος αμφισβήτησε πόσοι μπορεί να είναι οι δικαιούχοι αυτού του προγράμματος. Έχω εδώ τους λογαριασμούς, αλλά εν πάση περιπτώσει, βρήκε ένα παλαιότερο κείμενο του Υπουργείου...

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Πότε παλαιότερο, κύριε Χατζηδάκη; Λέτε ψέματα! Πείτε την ημερομηνία! Γιατί λέτε ψέματα; Τι ημερομηνία έχει το κείμενο;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Μη διακόπτετε. Κύριε Φάμελλε, δεν σας διέκοψε ο Υπουργός. Σας παρακαλώ, κύριε Φάμελλε, μη διακόπτετε!

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Έχω τοποθετηθεί στη Βουλή...

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Γιατί λέτε ψέματα;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Έχω τοποθετηθεί στη Βουλή...

Παρακαλώ, κύριε Φάμελλε, όχι άλλα παράσιτα. Σας παρακαλώ!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Γιατί διακόπτετε, κύριε Φάμελλε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Δίνω μια διευκρίνιση στον κόσμο -δεν με αφορά η ομιλία σας- η οποία εν πάση περιπτώσει ήταν αυτή που ήταν. Εγώ μιλάω στον κόσμο, για να ξέρει ο κόσμος, όχι στον κ. Φάμελλο. Ο κ. Φάμελλος πιστεύει ότι είναι στο Ελσίνκι και είμαστε στον χειμώνα. Εντάξει, δικαίωμά του.

Εκείνο το οποίο εγώ θέλω να πω στους Έλληνες πολίτες είναι ότι από τα προγράμματα, τα οποία ανακοινώνουμε θα μπορούν να επιδοτηθούν συνολικά δεκαπέντε χιλιάδες περίπου αυτοκίνητα και δωδεκάμισι χιλιάδες δίκυκλα. Γι' αυτό μίλησα στην επιτροπή, είναι στα Πρακτικά της Βουλής.

Επαναλαμβάνω και σήμερα αυτό που είπα λίγο πριν από το Βήμα για τρίτη φορά και αν ακόμα υπάρχουν αμφισβητήσεις την επόμενη βδομάδα που θα ανακοινωθεί το πρόγραμμα «ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ», θα δείτε πόσα χρήματα είναι, πόσο είναι ανά αυτοκίνητο, θα δείτε τις διαιρέσεις, θα κάνετε τους λογαριασμούς σας. Τόσο είναι τα πράγματα, τόσο είναι τα στοιχεία. Αυτό είναι.

Ξέρω ότι δεν σας βολεύει η πραγματικότητα. Θα σας παρακαλούσα να κάνετε αυτό που σας είπα και άλλη φορά, όταν μιλάτε χρησιμοποιώντας τη λέξη «ψέματα», να κοιτάζετε τον καθρέπτη.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Άρα, ήταν λάθος το κείμενό σας; Εγγράφως σας το κατέθεσα. Σας πειράζουν τα έγγραφα που καταθέσαμε;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Το κόμμα σας έχει το παγκόσμιο ρεκόρ στην εξαπάτηση των πολιτών!

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου): Τον λόγο έχει ο κ. Κωνσταντίνος Μαραβέγιας από τη Νέα Δημοκρατία. Μετά θα δώσουμε τον λόγο στον κ. Καραμανλή, τον Υπουργό Υποδομών για να αναπτύξει και την τροπολογία.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΡΑΒΕΓΙΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, το σημερινό νομοσχέδιο αποτελεί μια ακόμα μεταρρύθμιση της Κυβέρνησης Μητσοτάκη, μια σύνθετη νομοθετική πρωτοβουλία, που στηρίχθηκε στη συμμετοχή τριών Υπουργείων, Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, μια πρωτοβουλία, που φιλοδοξεί να θεραπεύσει τα άσχημα στατιστικά της χώρας. Ακού-

στηκαν και προηγουμένως: Γερασμένα αυτοκίνητα, δεκαπεντέμισι χρόνια μέσο όρο και 0,33% ηλεκτροκίνητα οχήματα, σταθμοί φόρτισης εβδομήντα, ογδόντα σε όλη τη χώρα και οι περισσότεροι από αυτούς χάρη στην ιδιωτική πρωτοβουλία.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΙΤΣΑΣ)

Πρόκειται, λοιπόν, για ένα άλμα, όχι μόνο στην οικονομικότερη αξιοποίηση νέων τεχνολογιών, αλλά και στην περιβαλλοντική προστασία των πόλεων μας και όχι μόνο. Έτσι δίνονται κίνητρα για να γίνει πιο ελκυστική η χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων και γενικότερα μεταφορικών μέσων φιλικών προς το περιβάλλον.

Πιο συγκεκριμένα, μειώνεται ευθύς εξαρχής το κόστος αγοράς και της μακροχρόνιας μίσθωσης για τα αμιγώς ηλεκτρικά ή υβριδικά οχήματα χαμηλών εκπομπών. Έτσι, πλέον παρέχεται η δυνατότητα ευκολότερης αντικατάστασης ΙΧ επιβατικών, εταιρικών οχημάτων, αλλά και ταξί. Προκηρύσσονται δράσεις επιδότησης για τα ηλεκτρικά οχήματα, προκειμένου να γίνει πιο προσίτη η κτήση τους.

Ενεργοποιούμε στο αμέσως προσεχές διάστημα το πρόγραμμα «ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ» που θα προσφέρει 100 εκατομμύρια ευρώ για αγορά ή μίσθωση ηλεκτρικών αυτοκινήτων, δίκυκλων και ποδηλάτων από ιδιωτικές εταιρείες. Από 1-1-21 και για δύο χρόνια τα ηλεκτρικά οχήματα θα έχουν δωρεάν στάθμευση είτε εκεί όπου προβλέπεται τέλος στάθμευσης είτε σε υπό παραχώρηση δημοτικούς χώρους.

Χορηγείται προσαυξημένη έκπτωση από το φορολογητέο εισόδημα για τις δαπάνες αγοράς ή μίσθωσης ηλεκτρικών και υβριδικών οχημάτων συμπεριλαμβανομένων μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, καθώς και για δαπάνες εγκατάστασης σημείων φόρτισης. Λαμβάνεται επιπλέον ειδική μέριμνα με κίνητρα για επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε νησιωτικούς δήμους και θέλουν να αξιοποιήσουν αυτές τις νέες τεχνολογίες. Αυξάνονται οι συντελεστές απόσβεσης για τα αντίστοιχα πάγια τόσο για τα οχήματα και για τους φορτιστές, προκειμένου να διευκολυνθούν φορολογικά οι επιχειρήσεις και οι επαγγελματίες που θα τα επιλέξουν.

Επίσης, εξασφαλίζουμε ότι η χρήση εταιρικού ηλεκτρικού οχήματος και η κάλυψη των εξόδων φόρτισης του δεν θα συμπεριλαμβάνονται στο φορολογητέο εισόδημα. Εξαιρούμε το κόστος αγοράς αμιγώς ηλεκτρικών ΙΧ από τα φορολογικά τεκμήρια για αξία μέχρι 50.000 ευρώ. Μόνο από τα φορολογικά κίνητρα να δει κανείς η μεσοσταθμική μείωση τιμών, που επιτυγχάνουμε για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα θα είναι 25% και για τα ηλεκτρικά ποδήλατα θα φτάνει το 40%. Πρόκειται, λοιπόν, με άλλα λόγια, για μια ριζική αλλαγή παραδείγματος, όχι μόνο της ελληνικής κοινωνίας των επιχειρήσεων, αλλά και του ίδιου του κράτους, που μπαίνει πλέον δυναμικά στο χώρο της ηλεκτροκίνησης και των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Σ' αυτό το σημείο, κύριοι Υπουργοί, θα ήθελα να υπενθυμίσω και το μεγάλο έργο της ηλεκτροκίνησης της σιδηροδρομικής γραμμής Βόλου - Λάρισας, ένα έργο πνοής για ολόκληρη τη Θεσσαλία, του οποίου τη δημοπράτηση περιμένουμε μέσα στο καλοκαίρι, έτσι ώστε να ξεκινήσει η κατασκευή όσο γίνεται γρηγορότερα. Οι καθυστερήσεις της ΕΡΓΟΣΕ και ο ελλειμματικός σχεδιασμός επί ΣΥΡΙΖΑ δεν αποτέλεσαν φυσικά για τη δική μας Κυβέρνηση δικαιολογίες. Όλα αυτά ανήκουν σε ένα κακό παρελθόν. Το μέλλον είναι αυτό που μετράει για τη Μαγνησία.

Η ερασιτεχνική διαχείριση, κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, σειράς όμοιων έργων πανελλαδικά κατέληξε σε φιάσκο και μηδενική απορρόφηση για τις εν λόγω πράξεις. Δεν μπορείτε, λοιπόν, να κατηγορείτε για έλλειψη σχεδίου ηλεκτροκίνησης την Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη.

Στην περίπτωση της Μαγνησίας αυτό ισοδυναμεί με αναξιοποίητα κονδύλια μόνο για το συγκεκριμένο έργο ύψους δύο εκατομμυρίων ευρώ. Ήρθε νομίζω η ώρα του Υπουργείου Περιβάλλοντος να λύσει το γόρδιο δεσμό της νομικής εμπλοκής που προκαλέσατε, συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, για να προχωρήσει και η υλοποίηση του έργου άμεσα από το ΕΣΠΑ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μια άλλη πλευρά επίσης αναπτυξιακού χαρακτήρα, του συζητούμενου νομοσχεδίου είναι και η στήριξη των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Πράγματι, ιδιαί-

τερα για την ελληνική περιφέρεια η αξιοποίηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας είναι κρίσιμη παράμετρος, όχι μόνο οικονομικά, αλλά και από πλευράς μεταφοράς τεχνολογίας και γιατί όχι παραγωγής τεχνολογιών αξιοποίησης του αιολικού, ηλιακού και υδάτινου ενεργειακού δυναμικού. Στην περίπτωση της Μαγνησίας και των νησιών της και τα τρία συνυπάρχουν και μπορούν να αξιοποιηθούν προς όφελος όλων των κατοίκων της.

Το ερώτημα είναι πώς θα εξασφαλίσουμε την περιβαλλοντική συμβατότητα των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας με άλλες χρήσεις του δομημένου περιβάλλοντος, όπως είναι η τουριστική και η οικιστική.

Γι' αυτό, κύριε Υπουργέ, έχω απευθύνει από αρχές Ιουνίου ερώτηση προς το Υπουργείο Περιβάλλοντος για το ποιες είναι οι ακολουθούμενες διαδικασίες ενημέρωσης των τοπικών κοινωνιών πριν από την αδειοδότηση έργων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας από τη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας.

Είμαι βέβαιος ότι η αναμενόμενη απάντηση θα διαφωτίσει την κοινή γνώμη και θα επιτρέψει ειδικά στους πολίτες της Μαγνησίας να ενημερωθούν υπεύθυνα από το Υπουργείο για τις θετικές συνέπειες τέτοιων επενδύσεων τόσο στην προστασία του περιβάλλοντος όσο και σε άλλους τομείς της καθημερινότητας των πολιτών.

Κλείνοντας, κύριε Υπουργέ, θέλω να υπογραμμίσω πως η τροπολογία για την τρίμηνη παράταση της τακτοποίησης των αυθαιρέτων ήταν απολύτως απαραίτητη, ειδικά εξαιτίας του τριμήνου παγώματος λόγω της πανδημίας. Έτσι τόσο οι παραπάνω κατασκευές όσο και οι τυχόν αυθαιρέτες χρήσεις μπορούν να τακτοποιηθούν μέχρι τα τέλη Σεπτεμβρίου με τις ισχύουσες εξαιρετικές ευνοϊκές εκπτώσεις.

Είναι ένα ακόμα θετικό μέτρο της Κυβέρνησης, που ελπίζω ότι θα αναγνωριστεί ως τέτοιο και από την Αξιωματική Αντιπολίτευση, γιατί η διαρκής άρνηση κάθε ωφέλιμης αλλαγής που φέρνει η Νέα Δημοκρατία και η καταγγελτική μανία του ΣΥΡΙΖΑ πρέπει κάποια στιγμή να συναντηθούν με την πραγματικότητα. Πρέπει, κύριοι συνάδελφοι, να καταλάβετε ότι κάποτε πρέπει να αρχίσετε να μιλάτε σοβαρά για τα προβλήματα των πολλών, όχι μόνο των ποινικά υπόλογων, των μικρών μειοψηφιών και των εμπαθών λαϊκιστών του παρελθόντος. Να μιλήσουμε επιτέλους για το μέλλον.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ευχαριστώ και εγώ.

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Καραμανλής έχει τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η Ελλάδα για πολλά χρόνια μέσα στην οικονομική της κρίση σε πολλά πεδία θα έλεγα ότι προβλήθηκε ως παράδειγμα προς αποφυγή στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Όλο το ξέρουμε αυτό.

Αυτή, όμως, των εικόνα την ανέτρεψε η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη τους τελευταίους δώδεκα μήνες. Η πατρίδα μας έγινε διεθνές παράδειγμα προς μίμηση αυτήν τη φορά και για την επιτυχή διαχείριση της κρίσης στα σύνορά μας όσο και για την αντιμετώπιση της πανδημίας.

Αποδείξαμε, λοιπόν, ότι σε αυτήν τη χώρα μπορούμε να τα καταφέρουμε. Αποδείξαμε ότι μπορούμε να ξεχωρίζουμε τα θετικά από τα αρνητικά. Τώρα, αυτό που πρέπει να κάνουμε είναι να συνεχίσουμε στην ίδια θετική κατεύθυνση, πρώτα απ' όλα, βέβαια, στην ίδια την υγειονομική κρίση, που φαίνεται ότι θα ταλαιπωρήσει όλο τον κόσμο για μεγάλο διάστημα, όπως, επίσης, και στην ανάκαμψη της εθνικής μας οικονομίας.

Στην προσπάθεια για την ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας έχουμε πλέον -όπως είπε και ο κ. Χατζηδάκης- ένα πολύτιμο εργαλείο στη διάθεσή μας, το Ταμείο Ανάπτυξης. Ας αφήσουμε εδώ τις πολιτικές αντιπαραθέσεις και ας πούμε τα πράγματα κάποτε με το όνομά τους. Πρόκειται για μία μεγάλη εθνική επιτυχία, αφού το ποσό που θα πέσει στην ελληνική οικονομία είναι, κατ' αρχήν, κατά πολύ μεγαλύτερο από αυτό που είχαμε προϋπολογίσει. Επομένως, ο ίδιος ο Πρωθυπουργός επιστρέφει στην Αθήνα με ένα πακέτο πολύ μεγαλύτερο από το αρχικό.

Να δούμε τα νούμερα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μιλάμε για 72 δισεκατομμύρια. Εξ αυτών -γιατί ακούστηκαν από την Αντιπολίτευση κάποιες μομφές και θα ήθελα να απαντήσω- τα 31 δισεκατομμύρια από το Ταμείο Ανάκαμψης και τα 41 δισεκατομμύρια από τον ευρωπαϊκό προϋπολογισμό. Από τα 31 δισεκατομμύρια του Ταμείου Ανάκαμψης τα 19 δισεκατομμύρια θα είναι για επιχορηγήσεις και τα 12 δισεκατομμύρια σε δάνεια.

Οι επιδοτήσεις αυτές, λοιπόν, οι ενισχύσεις αυτές, αντιστοιχούν σε ένα νέο ΕΣΠΑ. Όμως, αντιστοιχούν σε ένα νέο ΕΣΠΑ με πιο ελαστικούς όρους, χωρίς δημοσιονομικούς περιορισμούς. Νομίζω ότι εδώ είναι το μεγάλο θέμα.

Το θέμα δεν είναι μόνο πόσα λεφτά θα πάρει η ελληνική οικονομία. Το θέμα είναι πώς μπορούμε αυτά τα χρήματα να τα απορροφήσουμε, να μην κρατάμε ομπρέλα και να βρέχει λεφτά, όπως έκαναν οι αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, όταν ήταν στην εξουσία.

Η δουλειά μας, λοιπόν, τώρα είναι ως πολιτικός κόσμος να αποφασίσουμε πού και πώς θα διοχετευθούν αυτά τα λεφτά. Εδώ θα μου επιτρέψετε να πω ότι τα έργα υποδομών, τα μεγάλα project υποδομών, παίζουν έναν τεράστιο ρόλο. Έχουν πολύ μεγάλη σημασία, διότι ο πολλαπλασιαστής που έχουν αυτά τα έργα στην οικονομία, στα ζητήματα απασχόλησης, είναι πολύ μεγάλος.

Χρειαζόμαστε, λοιπόν -δω πρέπει όλοι να σταθούμε στο ύψος των περιστάσεων- μία πραγματικά ευρύτερη πολιτική συμφωνία για το πού πρέπει να διοχετεύσουμε αυτά τα χρήματα και κάποτε σ' αυτόν τον τόπο να αφήσουμε την γκρίνια και τη μίζερια, έτσι ώστε να συμφωνήσουμε σε ποιες πτυχές της ελληνικής οικονομίας πρέπει πραγματικά να επενδύσουμε. Η Κυβέρνησή μας υιοθετεί, λοιπόν, θαρραλέες και σύγχρονες πολιτικές. Και έρχομαι στο νομοσχέδιο.

Απολιγνιτοποίηση, χαμηλοί ρύποι στις μεταφορές και, βέβαια, ηλεκτροκίνηση. Η ηλεκτροκίνηση είναι ένας τομέας στον οποίο, δυστυχώς, η προηγούμενη κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ για άλλη μια φορά αποδείχθηκε μεγάλη στα λόγια, προοδευτική στα λόγια, αλλά στην πράξη μηδέν.

Δεν υπήρχε ούτε καν ως θέμα στην ατζέντα τους, κυρίες και κύριοι Βουλευτές. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Πραγματικά λυπάμαι που το λέω, γιατί βλέπω και σήμερα την Αντιπολίτευση να το αντιμετωπίζει με ένα τρόπο, θα έλεγα, μίζερο.

Αντιθέτως από τις εισηγήσεις που ακούστηκαν, το νομοσχέδιο αυτό δείχνει ότι αποτελεί κεντρική πολιτική προτεραιότητα της Κυβέρνησής μας και θα έλεγα και προσωπικό στοίχημα του ίδιου του Πρωθυπουργού, Κυριάκου Μητσοτάκη. Γιατί μπορεί να υπάρχουν ακόμα πολλές δυσκολίες, τις οποίες όλοι αντιλαμβάνομαστε, και να θεωρείται η ηλεκτροκίνηση, άμα θέλετε, για τους λίγους. Όμως, η ηλεκτροκίνηση είναι το μέλλον, είναι το αύριο, και σ' αυτό θέλουμε να προχωρήσουμε με σχέδιο.

Ως κεντρικός πολιτικός στόχος, λοιπόν, η ηλεκτροκίνηση διατρέχει σειρά Υπουργείων, που έχουμε συνεργαστεί αρμονικά όλο αυτό το διάστημα. Θα έλεγα ότι αυτό είναι κάτι σπάνιο για τα ελληνικά δεδομένα.

Με την ευκαιρία, εδώ θα ήθελα να ευχαριστήσω, τόσο τον κ. Χατζηδάκη όσο και τη Γενική του Γραμματέα κ. Σδούκου, διότι συνεργαστήκαμε πολύ αρμονικά και δουλέψαμε γόνιμα για ένα θέμα πραγματικά κρίσιμο. Πριν φτάσουμε, όμως, στο πώς θα πάμε στο αύριο και στο μέλλον, που είναι η ηλεκτροκίνηση, ας δούμε πού βρισκόμαστε σήμερα.

Η ενεργειακή μετάβαση προς τεχνολογίες περισσότερο φιλικές προς το περιβάλλον αποτελεί μία τεράστια πρόκληση για όλο τον κόσμο και, ειδικότερα, για τις μεταφορές. Στον τομέα των μεταφορών αποδίδεται περίπου το ένα τρίτο της τελικής κατανάλωσης ενέργειας και το 30% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Ο ευρύτερος και αρκετά φιλόδοξος ευρωπαϊκός στόχος είναι μέχρι το 2050 οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου να είναι μηδενικές και η κυκλοφορία στις πόλεις να γίνεται αποκλειστικά με μη συμβατικά οχήματα. Για να τα καταφέρει, λοιπόν, η χώρα μας πρέπει να δώσουμε ιδιαίτερη έμφαση στην ηλεκτροκίνηση.

Δώστε μου δύο λεπτά, για να σας αναφέρω σύντομα ποιοι

είναι οι τέσσερις άξονες του σχεδίου που έχουμε εκπονήσει στο Υπουργείο Μεταφορών.

Πρώτον, ανανέωση του γερασμένου στόλου των αυτοκινήτων. Άκουσα τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ να μας «κουνάει το δάχτυλο» για τον γερασμένο στόλο των αυτοκινήτων. Θα συμφωνήσω μαζί του ότι έχουμε έναν από τους πιο γερασμένους στόλους αυτοκινήτων της Ευρώπης. Βέβαια, στις μέρες του δεν είδα να παίρνουν ούτε ένα μέτρο γι' αυτό.

Έχουμε θέσει, όμως, εμείς έναν φιλόδοξο στόχο στα επόμενα δέκα χρόνια ένα στα τρία αυτοκίνητα που θα τίθενται στην κυκλοφορία να είναι ηλεκτρικά. Όμως, δεν μένουμε εκεί. Το σχέδιό μας καλύπτει κάθε κατηγορία. Και εξηγούμαι.

Πρώτον, ΙΧ. Με σοβαρά κίνητρα για την αγορά ή μίσθωση ηλεκτρικών οχημάτων, και για τα αυτοκίνητα και για τα δίκυκλα. Σε αυτό το σημείο να προσθέσω και κάτι ακόμα. Θα συνδέσω το παρόν νομοσχέδιο με αυτό του Υπουργείου Οικονομικών, που συζητείται στην αρμόδια επιτροπή και σύντομα θα έρθει στην Ολομέλεια.

Στο νομοσχέδιο, λοιπόν, έχουμε εντάξει μια διάταξη, προκειμένου να αντιμετωπίσουμε έναν παραλογισμό, που ίσχυε για πάρα-πάρα πολλά χρόνια στη χώρα μας, μια διάταξη, η οποία αφορά την εισαγωγή μεταχειρισμένων αυτοκινήτων.

Κινητροδοτούμε πλέον αυτά τα οχήματα, που είναι σύγχρονης τεχνολογίας, παρέχοντας χαμηλά τέλη ταξινόμησης. Δίνουμε, επιπλέον ένα τέλος σε αυτό που γινόταν εδώ και καιρό μόνο στην Ελλάδα απ' όλες τις χώρες της Ευρώπης, δηλαδή να δίνουμε κίνητρα στην εισαγωγή παλιών αυτοκινήτων, χωρίς να προστατεύεται ο καταναλωτής και χωρίς να προστατεύεται το περιβάλλον.

Δεύτερον, επαγγελματικά οχήματα. Αντίστοιχα κίνητρα δίνουμε, όπως είπε και ο κ. Χατζηδάκης, για τα ταξί, τα φορτηγά, αλλά και την ανανέωση με ηλεκτρικά οχήματα του στόλου των εταιρειών και, βέβαια, λεωφορεία.

Εδώ, θα μου επιτρέψετε για άλλη μια φορά να απαντήσω στα απίστευτα ψεύδη που ακούγονται από την πλευρά της Αντιπολίτευσης. Η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ κρατικοποίησε τον ΟΑΣΘ. Σε ΟΑΣΑ και ο ΟΑΣΘ.

Πεντέμισι χρόνια στην εξουσία, κύριοι συνάδελφοι, δεν αγόρασαν ούτε ένα καινούργιο λεωφορείο και έρχονται εδώ με την προσφιλή τακτική τους και μας «κουνάνε το δάχτυλο».

Τι έχουμε κάνει εμείς, λοιπόν, σ' αυτόν τον ένα χρόνο; Πρώτον, φτιάχνουμε ένα διαγωνισμό για την προμήθεια καινούργιων λεωφορείων, η οποία θα είναι έτοιμη τον Σεπτέμβριο και θα χρηματοδοτηθεί από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Διότι η προηγούμενη κυβέρνηση δεν είχε καταφέρει να εξασφαλίσει αυτή τη χρηματοδότηση και μερικούς μήνες πριν πέσει, κατά την προσφιλή τακτική τους, είχαν κάνει ένα «γονατογράφημα», έναν διαγωνισμό, για προμήθεια χιλίων λεωφορείων, τον οποίο μετά λέγανε ότι ήρθε η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και τον ακύρωσε.

Δεν υπάρχει μεγαλύτερο ψέμα απ' αυτό. Η ίδια η ανεξάρτητη αρχή προδικαστικών προσφυγών ακύρωσε τον διαγωνισμό, επειδή στην ουσία ήταν φωτογραφικός. Τόσο ωραία στήνате τους διαγωνισμούς για τα λεωφορεία! Τους κάνετε στο πόδι, έπεφταν και μετά κατηγορείτε τους άλλους για τη δική σας προχειρότητα.

Πού βρισκόμαστε τώρα εμείς; Είμαστε ειλικρινείς απέναντι στους πολίτες. Έχουμε πλήρη εικόνα ότι αυτή τη στιγμή η κατάσταση στα μέσα μαζικής μεταφοράς, ειδικά στη Θεσσαλονίκη και την Αθήνα, είναι προβληματική. Στη Θεσσαλονίκη θα έλεγα ότι είναι πάρα πολύ κακή.

Η προμήθεια των καινούργιων λεωφορείων, όμως, επειδή μιλάμε για έναν μεγάλο διαγωνισμό και πρέπει να ακολουθήσουμε τις διαδικασίες, θα μας πάρει δεκαοκτώ μήνες. Τι θα κάνουμε; Θα μείνουμε με σταυρωμένα τα χέρια; Όχι. Κάνουμε κάτι το οποίο γίνεται σε όλες τις χώρες της Ευρώπης. Θεσμοθετούμε και εισάγουμε στην Ελλάδα τον θεσμό του leasing. Ερχόμαστε, λοιπόν, και παίρνουμε μεταχειρισμένο ή καινούργιο τροχαίο υλικό για να μπορέσουμε να καλύψουμε αυτό το κενό των δύο-τρών ετών, μέχρι να έρθουν σταδιακά τα λεωφορεία, τα οποία στο 25%-30% θα είναι και ηλεκτροκίνητα.

Επομένως, είμαστε έτοιμοι να προχωρήσουμε. Προχωράμε με σχέδιο. Στη Θεσσαλονίκη, ήδη έχει γίνει ο διαγωνισμός και σε λίγο θα γίνει και στην Αθήνα. Μιλάμε για το leasing των λεωφορείων.

Για να μην θυμίσω εδώ στους αγαπητούς συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ ότι η «κατάπτυστη» κυβέρνηση του κ. Σαμαρά και του κ. Βενιζέλου άφησε χιλιά οκτακόσια οχήματα στους δρόμους των Αθηνών, σε λεωφορεία και τρόλεϊ. Σήμερα, όταν παραλάβαμε εμείς τις διοικήσεις των οργανισμών, είχαμε οκτακόσια πενήντα λεωφορεία με μέσο όρο ηλικίας άνω των δεκαέξι ετών. Αυτά, λοιπόν, για να βάζουμε τα πράγματα σε μία σειρά.

Ο δεύτερος άξονας είναι οι υποδομές για εύκολη φόρτιση. Στόχος είναι η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού δικτύου για την ανάπτυξη δημοσίων προσβάσιμων υποδομών φόρτισης. Το είπε και ο κ. Χατζηδάκης στην επιτροπή, να το επαναλάβουμε κι εμείς. Ο αριθμός των σημείων φόρτισης φέτος θα προσεγγίσει τις δύο χιλιάδες, το 2025 τις δώδεκα χιλιάδες και το 2030 θα φτάσουμε στις είκοσι πέντε χιλιάδες φορτιστές.

Τρίτος άξονας του σχεδίου είναι η λεπτομερής παρακολούθηση της αγοράς ηλεκτροκίνησης, μέσω του μητρώου υποδομών και φορέων αγοράς ηλεκτροκίνησης, στο οποίο θα καταγράφονται όλες οι υποδομές επαναφόρτισης και οι σχετικοί φορείς. Το μητρώο αυτό θα μπορεί σε πραγματικό χρόνο να παρέχει στους χρήστες όλες τις πληροφορίες, όπως η διαθεσιμότητα των σημείων φόρτισης, αν αυτά τα σημεία φόρτισης είναι ελεύθερα ή κατειλημμένα, την τιμή και τον τρόπο πληρωμής.

Τέταρτος άξονας είναι η προετοιμασία των μεταφορών για τη νέα εποχή. Διότι, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, για να μπούμε πραγματικά στην εποχή της ηλεκτροκίνησης αναγκαία προϋπόθεση είναι να εκσυγχρονιστούν και οι παρεχόμενες υπηρεσίες προς τους ίδιους τους χρήστες. Ρυθμίζουμε, λοιπόν, την αδειοδότηση και τη λειτουργία συνεργείων επισκευής και συντήρησης ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς και τα απαιτούμενα προσόντα για την άδεια ασκήσεως του επαγγέλματος του τεχνίτη ηλεκτρικών οχημάτων. Επίσης, διαμορφώνουμε το κατάλληλο πλαίσιο για την ταξινόμηση των ηλεκτρικών οχημάτων κάθε τύπου.

Προσωπικά, είμαι βέβαιος ότι με την ολοκληρωμένη πολιτική που έχει εκπονήσει το Υπουργείο Περιβάλλοντος κι έχουμε συνδράμει κι εμείς ως Υπουργείο Μεταφορών, πολύ γρήγορα η ηλεκτροκίνηση θα γίνει στην Ελλάδα, όχι ένας στόχος που θέτουμε για το μέλλον, αλλά η καθημερινότητα που θα βιώνουμε. Είναι ένα νομοσχέδιο που κάνουμε πράξη ακολουθώντας τον δρόμο της Ευρώπης, έναν δρόμο, ο οποίος έχει να κάνει με την ευρύτερη πολύ φιλόδοξη πράσινη ατζέντα, που ο ίδιος ο Πρωθυπουργός έχει παρουσιάσει κι έχει να κάνει και με την απολιγνιτοποίηση και με τις πράσινες μεταφορές και με την ηλεκτροκίνηση, έτσι ώστε η Ελλάδα και στον τομέα αυτό να μην αποτελεί παράδειγμα προς αποφυγήν, αλλά παράδειγμα προς μίμηση.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ευχαριστώ κι εγώ, κύριε Υπουργέ.

Ο Αντιπρόεδρος της Βουλής ο κ. Αθανασίου έχει τον λόγο για δύο λεπτά για να παρουσιάσει την τροπολογία που έχει καταθέσει.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ (Β' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ήθελα να αναφερθώ στην εμπρόθεσμη τροπολογία με αριθμό γενικό 402 και ειδικό 27, που αφορά την παράταση των δηλώσεων των ακινήτων των Περιφερειών Λέσβου και Λήμνου, ενόψει του ότι έληξε η προθεσμία για την υποβολή της μεν Λήμνου στις 30 Μαΐου και της Λέσβου στις 4 Ιουλίου. Κι αυτό, διότι δεν πρόλαβαν οι πολίτες να προβούν στην εμπρόθεσμη υποβολή τους για τα γνωστά θέματα, κυρίως του κορωνοϊού. Δεν μπόρεσαν να κινηθούν και να μαζέψουν όλα τα δικαιολογητικά τα οποία χρειαζόνταν, αλλά πολύ περισσότερο όσοι διέμεναν εκτός των νησιών δεν μπόρεσαν να πάνε στις ιδιαίτερες πατρίδες τους για να συλλέξουν τα αποδεικτικά τα οποία χρειαζόνταν για την υποβολή των δηλώσεων. Γι' αυτό παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, να κάνετε δεκτή την τροπολογία για το αντίστοιχο χρονικό διάστημα το οποίο λήγει στις 4 Οκτωβρίου.

Όσον αφορά το νομοσχέδιο, δυο λόγια μόνο να πω. Άκουσα μερικές απορίες, που υπήρχαν από εισηγητές και Βουλευτές. Θα παρακαλούσα να ανατρέξετε στην Εισηγητική Έκθεση του νόμου, η οποία είναι τόσο εμπεριστατωμένη που λύνονται όλες αυτές οι απορίες.

Είναι ένα πρωτοποριακό νομοσχέδιο, το οποίο απηχεί τη φιλοσοφία της Κυβέρνησης, των αρμόδιων Υπουργών και βεβαίως απηχεί τις σύγχρονες τάσεις που υπάρχουν για την προστασία της οικολογίας. Αποτελεί μια νίκη, κύριε Υπουργέ της οικολογίας.

Παρακαλώ πολύ να κάνετε δεκτή την πρόταση.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο. Όσο το δυνατόν πιο σύντομα.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Παίρνω τον λόγο, κύριε Πρόεδρε, απλώς για να πω ότι η Κυβέρνηση θα κάνει δεκτή αυτή την τροπολογία για την παράταση της προθεσμίας για την κτηματογράφηση στη Λέσβο για όλους τους λόγους τους οποίους εξήγησε ο κ. Αθανασίου μόλις προηγουμένως και δεν είναι ανάγκη να τους επαναλάβω. Άρα, κάνουμε δεκτή την τροπολογία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Τον λόγο έχει η κ. Αικατερίνη Παπακώστα-Παλιούρα εκ μέρους της Νέας Δημοκρατίας για έξι λεπτά και ακολουθεί ο κ. Χατζηβασιλείου.

ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (ΚΑΤΕΡΙΝΑ) ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ: Κύριε Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, κύριοι συνάδελφοι, πριν ξεκινήσω την ομιλία μου, μιας και ο κ. Χατζηδάκης, σοφά πράττοντας, δεν απάντησε στον αντιπολιτευτικό λόγο του κ. Φάμελλου, να μου επιτρέψετε να σταθώ σε δυο-τρία σημεία.

Παρακολουθώντας με πολλή προσοχή όσα σήμερα ακούστηκαν σε αυτήν την Αίθουσα μου προκάλεσε θα έλεγα πολύ μεγάλη εντύπωση το γεγονός της αμετροέπειας στον λόγο του. Μίλησε για σκάνδαλο NOVARTIS και ενοχλήθηκε, φαντάζομαι όπως και όλος ο ΣΥΡΙΖΑ, για το γεγονός της καταγραφής, της απογύμνωσης δηλαδή του γεγονότος του τι πραγματικά συνέβη. Επί δέκα μήνες, ως μέλος της Προανακριτικής Επιτροπής, ακούσαμε σημεία και τέρατα από ανώτατους αξιωματούχους για γεγονότα τα οποία έλαβαν γνώση, αλλά αυτά προφανώς δεν ενδιαφέρουν την Αντιπολίτευση.

Δεν ενδιαφέρει, βεβαίως, το γεγονός του σκανδάλου Παπαγελοπούλου. Αυτό που ενδιαφέρει την Αντιπολίτευση είναι η καταγραφή. Χρειάστηκε μόνο μία απομαγνητοφώνηση μιας συνομιλίας του κ. Σάμπυ Μιωνή για να φανεί η αλήθεια, που ήταν ποια; Το μόνο που ενδιέφερε τον ΣΥΡΙΖΑ επί πέντε χρόνια ήταν το παραμάγαζο, τα χρήματα.

Μιλήσατε, επίσης, και για το Μάτι. Σας ενόχλησε το γεγονός ότι αποκαλύφθηκε η καταγραφή, η πίεση, η εκβίαση, οι απειλές που δέχθηκε αυτός ο άνθρωπος, ο εμπειρογνώμονας. Δεν σας ενόχλησαν τα εκατόν δύο θύματα; Δεν σας ενόχλησε το γεγονός ότι επί δύο χρόνια αυτοί οι άνθρωποι ζητούν δικαίωση; Σας ενόχλησε το γεγονός ότι αποκαλύφθηκε η αλήθεια;

Μιλήσατε για τη ΔΕΗ, για το γεγονός ότι εμείς αποκρτικοποιούμε, ιδιωτικοποιούμε τη ΔΕΗ. Το γεγονός ότι επί πενήντα χρόνια δεν διαχειριστήκατε, ήταν παροιμιώδης η αβελτηρία σας και μας την κληροδοτήσατε καταχρεοκοπημένη και χρειάστηκε να την ενισχύσουμε με 200 εκατομμύρια προκειμένου να τη διασώσουμε, δεν σας αγγίζει.

Μιλήσατε για τους δασικούς χάρτες και ότι εμείς σήμερα τους καταργούμε. Το γεγονός ότι εκατοντάδες χιλιάδες συμπολίτες μας επί διακυβέρνησής σας χρειάστηκε να ταλαιπωρηθούν και να ξοδέψουν αρκετά χρήματα για να διασώσουν και να διασφαλίσουν τις περιουσίες τους, εμπλεκόμενοι ενδεχομένως σε ενστάσεις και σε δικαστικές αίθουσες, δεν σας αγγίζει.

Είπατε ότι κάνουμε εμείς τη ζωή σας ποδήλατο. Όχι, κύριε Φάμελλε. Εσείς και η πενταετής διακυβέρνησή σας έκανε τη ζωή μας ποδήλατο και μάλιστα ποδήλατο ανωμάλου δρόμου.

Αυτό που σας ενοχλεί, βεβαίως, είναι ότι αυτή η Κυβέρνηση τα καταφέρει και, μάλιστα, καταφέρει εξαιρετικά καλά. Και όσο τα καταφέρει εξαιρετικά καλά, αυτό σημαίνει ότι αποκαλύπτεται η γύμνια της δικής σας διακυβέρνησης. Θα πρέπει να το συνηθίσετε, όμως, αυτό, γιατί εμείς είμαστε αποφασισμένοι, πραγματικά, να συνεχίσουμε με τους ίδιους ρυθμούς, πιο εργατικά, πιο

δυναμικά, πιο στοχευμένα, κάτι, βεβαίως, που δεν το κάνατε εσείς σε καμία περίπτωση.

Αναπροσαρμόστε, λοιπόν, τον αντιπολιτευτικό σας λόγο, γιατί όσο δεν το κάνετε, εκτίθεστε.

Προχωράμε, λοιπόν, δυναμικά στην κοινοβουλευτική και τη νομοθετική μας διαδικασία, φέρνοντας σήμερα προς ψήφιση ένα νομοσχέδιο που περικλείει μέσα του την ιδιαίτερη μέριμνα της Κυβέρνησης για το περιβάλλον. Ρυθμίζουμε σταδιακά τις συνθήκες του σήμερα για ένα καλύτερο αύριο για την χώρα μας και τον πλανήτη μας.

Βεβαίως, ως Βουλευτής που εκλέγομαι στο Νομό Τρικάλων, δεν θα μπορούσα να μην ξεκινήσω την ομιλία μου από το γεγονός ότι ο Νομός μου καταβάλλει εδώ και πάρα πολλά χρόνια τη μέγιστη προσπάθεια σε όλα τα επίπεδα και ευελπιστούμε ότι στο άμεσο μέλλον δεν θα έχει να ζητήσει τίποτα από τις ευρωπαϊκές πόλεις, τουλάχιστον ως προς την καινοτομία στον τομέα του περιορισμού των ρύπων. Δεν είναι, άλλωστε, τυχαίο το γεγονός ότι σε αφιέρωμα της βρετανικής «GUARDIAN» η πόλη των Τρικάλων σημειώνεται ως μία από τις είκοσι μία πιο «έξυπνες» πόλεις του κόσμου. Η εκτενής, δε, χρήση ποδηλάτων στην πόλη μου, τα Τρίκαλα, αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητας των συμπολιτών μου εδώ και πολλές δεκαετίες. Όμως, και η αυτοματοποιημένη ηλεκτροκίνηση δρομολογήθηκε για πρώτη φορά πιλοτικά στα Τρίκαλα. Το 2015 φέραμε και δοκιμάσαμε για πρώτη φορά, σε παγκόσμιο επίπεδο, τα ηλεκτρικά οχήματα χωρίς οδηγό στο κέντρο της πόλης.

Εκείνη την περίοδο, παράλληλα με το περιβόητο λεωφορείο χωρίς οδηγό, χρησιμοποιήθηκαν και δύο ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Σημειώνεται, βέβαια, ότι τα Τρίκαλα αποτέλεσαν παγκόσμια πρωτοβουλία - πρωτοτυπία σε σχέση με τις υπόλοιπες τέσσερις ευρωπαϊκές πόλεις που συμμετείχαν στο πρόγραμμα «City Mobile 2», ήτοι Μιλάνο, Λεόν, Λα Ροσέλ και Βαντά, καθώς τα Τρίκαλα ήταν η μοναδική από τις πέντε συμμετέχουσες πόλεις που τόλμησε να δρομολογήσει τότε το λεωφορείο σε μη ελεγχόμενο αστικό περιβάλλον.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι πραγματικά στους στόχους της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας να εισαγάγουμε τη χώρα μας σε μια νέα εποχή, όπου βασικοί πυλώνες θα είναι η προστασία του περιβάλλοντος και η διαφύλαξη του ως αγαθό που οφείλουμε να κληροδοτήσουμε στις μελλοντικές γενιές. Δεν μιλάμε, βεβαίως, για το μακρινό μέλλον, αλλά για το άμεσο, το πολύ προσεχές.

Οφείλουμε να κινηθούμε άμεσα προς αυτήν την κατεύθυνση, καθώς με συνολικά πενήντα εκατομμύρια ταξινομημένα οχήματα στη χώρα, η Ελλάδα, όπως ελέγχθη και από πολλούς άλλους συναδέλφους, έχει τον γηραιότερο στόλο οχημάτων ιδιωτικής χρήσης στην Ευρώπη, με μέση ηλικία τα δεκαπεντέμισι έτη και με περισσότερα από τα μισά να έχουν ξεπεράσει τα δεκαέξι έτη κυκλοφορίας.

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

Θα μου επιτρέψετε ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Ο τομέας των μεταφορών στην Ελλάδα αντιπροσωπεύει περίπου το 40% της τελικής κατανάλωσης ενέργειας, ενώ περίπου το 96% αυτής της κατανάλωσης καλύπτεται από προϊόντα πετρελαίου. Τα στοιχεία αυτά συνθέτουν ένα σύνολο, που επιβαρύνει υπέρμετρα το περιβάλλον, ιδιαίτερα τα μεγάλα αστικά κέντρα. Αποτελεί σοβαρό πρόβλημα, όχι μόνο στο επίπεδο της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, αλλά και στον τομέα της οδικής ασφάλειας, καθώς κυκλοφορούν γηρασμένα οχήματα μειωμένης προστασίας προς τους επιβαίνοντες και τους πεζούς.

Με το παρόν σχέδιο νόμου, λοιπόν, προβλέπονται τα εξής: Πρώτον, να δοθούν κίνητρα για να γίνει πιο ελκυστική η χρήση ηλεκτρικών οχημάτων, δεύτερον, η ανάπτυξη του δικτύου των σημείων φόρτισης για την εξυπηρέτηση των ηλεκτρικών οχημάτων ανά την επικράτεια των δημόσια και ιδιωτικά διαθεσίμων και, τέλος, να διαμορφωθεί το ρυθμιστικό πλαίσιο για τη λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης, δηλαδή των σημείων φόρτισης και των υπηρεσιών που συνδέονται με αυτά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουμε στα χέρια μας σήμερα ένα νομοσχέδιο το οποίο αξιολογείται προκαταβολικά για την

επιρροή του στην κοινωνία. Καθώς συμβαδίζουμε και επίσημα πλέον με τη σύγχρονη και παγκόσμια τάση του «Think Green», παρεμβαίνουμε μειωτικά στις κύριες πηγές της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, όπου εντάσσονται οι οδικές μεταφορές. Με στοιχεία της έκθεσης του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου η ατμοσφαιρική ρύπανση είναι ο πιο σημαντικός περιβαλλοντικός κίνδυνος για την υγεία στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όπου κάθε χρόνο έχουμε τουλάχιστον τετρακόσιες χιλιάδες θανάτους.

Η Κυβέρνησή μας με διορατικότητα δεσμεύεται για ένα πράσινο και ανθεκτικό μέλλον, με ισχυρό αίσθημα ευθύνης απέναντι στα παιδιά μας και τις μελλοντικές γενιές. Με ιδιαίτερο ενδιαφέρον για έξυπνες και καινοτόμες επενδύσεις στη χώρα, ενσωματώνοντας τις ευρωπαϊκές οδηγίες στο δικαίό μας και εντάσσοντας στο νομοθετικό πλαίσιο της χώρας μας ειδική μέριμνα για την ηλεκτροκίνηση, εκσυγχρονίζουμε, ουσιαστικά, το απαρχαιωμένο ισχύον καθεστώς.

Θα ήθελα να κλείσω, δανειζόμενη τη φράση του Γενικού Γραμματέα του ΟΗΕ: «Για να φροντίσουμε τον άνθρωπο, πρέπει πρώτα απ' όλα να φροντίσουμε το περιβάλλον».

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ευχαριστούμε και εμείς. Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Χατζηβασιλείου εκ μέρους της Νέας Δημοκρατίας και θα ακολουθήσει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κινήματος Αλλαγής κ. Γκόκας.

Ορίστε, κύριε Χατζηβασιλείου, έχετε τον λόγο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΧΑΤΖΗΒΑΣΙΛΕΙΟΥ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσω με το επιχείρημα που άκουσα από τους συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ περί ταξικότητας της ηλεκτροκίνησης. Δυστυχώς, βάζετε και πάλι τη γνωστή ταμπέλα, για να διχάσετε τον κόσμο και να δείξετε με το δάχτυλο εκείνον που θα επιλέξει ένα όχημα να αποσβέσει σε λίγα χρόνια τη διαφορά της τιμής και να οδηγήει ένα αυτοκίνητο φιλικό στο περιβάλλον.

Αναρωτιέμαι, λοιπόν, το εξής: Είναι ταξική πολιτική η επιδότηση για ηλεκτρικά ποδήλατα και ταξί; Είναι ταξική πολιτική η επιδότηση ενός ιδιώτη που επιλέγει φθηνότερη μετακίνηση; Όλοι αυτοί οι οποίοι θα ωφεληθούν σήμερα, τι είναι; Βιομήχανοι; Εκτομωριούχοι; Αναρωτιέμαι λοιπόν.

Ψηφίζουμε, λοιπόν, σήμερα ένα νομοσχέδιο που μας οδηγεί στο μέλλον, ένα νομοσχέδιο, που είναι παρακαταθήκη για την επόμενη γενιά. Η Κυβέρνηση αποδεικνύει για μια ακόμη φορά την ευαισθησία της στο περιβάλλον και την υγεία των πολιτών. Αυτές είναι οι προτεραιότητες στο νομοσχέδιο αυτό και γι' αυτό καλούμε όλους να το στηρίξουν.

Τα οφέλη θα είναι πολλά και θα βελτιώσουν μακροπρόθεσμα την ποιότητα ζωής όλων των πολιτών της χώρας. Φτιάχνουμε σιγά-σιγά καθαρές και βιώσιμες πόλεις. Προστατεύουμε τη δημόσια υγεία. Περιορίζουμε τους επικίνδυνους ρύπους. Μειώνουμε την ηχορύπανση. Εξασφαλίζουμε φθηνότερο κόστος μετακίνησης για όλους τους πολίτες της χώρας. Και ναι, αυτό μας αφορά όλους: κράτος, τοπική αυτοδιοίκηση, επαγγελματίες, κάθε απλό οδηγό.

Με το παρόν νομοσχέδιο ρυθμίζονται όλες οι παράμετροι για να διασφαλίσουμε την επιτυχία του εγχειρήματος και τη μετάβαση σε μία νέα εποχή κίνησης με λιγότερα ορυκτά καύσιμα. Ξέρουμε ότι αυτό δεν είναι ούτε απλό ούτε εύκολο. Όμως αυτή ήταν μια δέσμευση της Νέας Δημοκρατίας, η οποία σήμερα παίρνει σάρκα και οστά.

Κανείς, λοιπόν, δεν ισχυρίζεται σήμερα ότι αυτή η μετάβαση θα γίνει με έναν τρόπο αυτόματο. Όμως, είναι πολύ θετικό και σημαντικό το γεγονός, ότι την πρωτοβουλία του Υπουργείου την αγκάλιασαν από την πρώτη στιγμή όλοι οι κοινωνικοί και οικονομικοί φορείς από τη δημόσια διαβούλευση κιόλας.

Έτσι, λοιπόν, σήμερα, για να πετύχουμε το στόχο, παρέχονται επιδοτήσεις και φορολογικά κίνητρα για την αγορά των οχημάτων και την ανάπτυξη σημείων φόρτισης και το λεγόμενο «οικολογικό μπόνους».

Ο συνδυασμός, λοιπόν, και των δύο θα φέρει ταχύτερα την κυκλοφορία των ηλεκτροκίνητων οχημάτων στους δρόμους και, μά-

λιστα, η επιδότηση θα φτάσει στο 1/3 της τιμής αγοράς, όπως είπε ο κύριος Υπουργός.

Εκτός αυτού, δίνουμε σημαντικά κίνητρα, ώστε να αναπτυχθούν σημεία φόρτισης τόσο από το δημόσιο όσο και από ιδιώτες. Φιλοδοξία είναι να αναπτυχθούν αρκετοί χώροι σε σύντομο χρονικό διάστημα, ώστε το θέμα της φόρτισης να μην αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα στην αγορά ενός τέτοιου οχήματος.

Σε αυτή την κατεύθυνση υπεγράφη και η πράσινη συμφωνία, όπως είπε και ο κύριος Υπουργός, η οποία θέτει το πλαίσιο των υποχρεώσεων κάθε φορέα, προκειμένου να προωθηθεί η ηλεκτροκίνηση. Στόχος, λοιπόν, του Υπουργείου είναι, μέχρι τον Αύγουστο του 2021, τουλάχιστον ένα στα τέσσερα νέα οχήματα να είναι ηλεκτροκίνητο. Φυσικά, στην προσπάθεια αυτή συμβάλλει και το δημόσιο που θα ξεκινήσει σιγά-σιγά την αλλαγή του στόλου των λεωφορείων που κυκλοφορούν στις πόλεις μας.

Εκτός αυτού, το παρόν νομοσχέδιο δημιουργεί σημαντικές ευκαιρίες επενδύσεων με το πέρασμα σε μια εποχή χωρίς λιγνίτη και, φυσικά, με λιγότερα ορυκτά καύσιμα. Θεσπίζει ειδικά σημαντικά κίνητρα για την εγκατάσταση παραγωγικών μονάδων σχετιζόμενα με την ηλεκτροκίνηση στους νομούς δυτικής Μακεδονίας, αλλά και στην Αρκαδία, όπου σιγά-σιγά θα έχουμε την απολιγνιτοποίηση.

Έμπρακτα, λοιπόν, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας αποδεικνύει ότι δεν ξεχνάει κανέναν και στηρίζει κάθε περιοχή, που θα είναι σε μεταβατική φάση. Μέσα σε όλα αυτά, ξεκινάει ένα νέο πεδίο οικονομικής δραστηριότητας. Η Κυβέρνηση ενδιαφέρεται και για την παραγωγική διάσταση της ηλεκτροκίνησης. Για τον λόγο αυτό, δίνονται πλέον σημαντικά αναπτυξιακά και φορολογικά κίνητρα για την παραγωγή φορτιστών μπαταριών, γιατί όχι και αυτοκινήτων, όπως ακούσαμε νωρίτερα.

Έτσι, λοιπόν, δεν προάγουμε μόνο τη βελτίωση των συνθηκών για το περιβάλλον, αλλά δημιουργούμε και μια νέα σημαντική αγορά. Πρακτικά, δημιουργείται ένα νέο πεδίο για θέσεις εργασίας καλά αμειβόμενες, για αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού της πατρίδας, για τεχνολογική έρευνα και για καινοτομία. Το νομοσχέδιο, λοιπόν, αυτό θέτει σημαντικές βάσεις για μια νέα προστιθέμενη αξία στην ελληνική οικονομία.

Σήμερα, λοιπόν, ψηφίζουμε ένα αναλυτικό και τολμηρό νομοσχέδιο, που αφορά όλους εκείνους τους τομείς, που πρέπει να αναπτύξει η χώρα την επόμενη δεκαετία. Κοιτάμε το μέλλον με βεβαιότητα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ευχαριστώ και εγώ. Τον λόγο έχει εκ μέρους του Κινήματος Αλλαγής ο κ. Γκόκας. Ακολουθεί ο κ. Οικονόμου εκ μέρους της Νέας Δημοκρατίας.

Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, Κύριοι συνάδελφοι, θα ξεκινήσω με ένα σχόλιο για τις εξελίξεις από τη χθεσινή Σύνοδο Κορυφής. Είναι θετικό ότι υπάρχει απόφαση, με συμβιβασμούς προφανώς, με αστερίσκους ίσως, με λεπτομέρειες που αυτή τη στιγμή δεν γνωρίζουμε και θα πρέπει να μελετήσουμε καλύτερα. Η Ευρώπη πάντως, όφειλε να δικαιώσει την προσοπτική της, με αποφάσεις που πρέπει να στηρίζουν τους λαούς σε αυτή τη δύσκολη συγκυρία. Όφειλε να δώσει τη δυνατότητα για αλληλεγγύη και κοινωνική δικαιοσύνη και να αφήσει στην άκρη συμφέροντα που προσπαθούν να επιβληθούν από τη θέση της οικονομικής ισχύος. Αν το οικοδόμημα καταρρεύσει, όλοι θα χάσουν. Αν το πέτυχε, με σιγουριά θα το γνωρίζουμε όταν αρχίσει η υλοποίηση της απόφασης, πολύ περισσότερο όταν θα δούμε το αποτέλεσμα.

Καταγράφεται κατ' αρχήν ως θετική εξέλιξη για τον Νότο, αλλά και για την ίδια την Ευρώπη. Η προοπτική πολιτικής και οικονομικής ενοποίησης είναι αυτή που δοκιμάζεται σε αυτές τις περιπτώσεις και οι αποφάσεις θα πρέπει να κατοχυρώνουν την ίδια την ύπαρξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να στηρίζουν τους λαούς τους που δεν αντέχουν άλλη λιτότητα.

Το πακέτο που προκύπτει φαίνεται μεγάλο και είναι μεγάλες, βέβαια, και οι ευθύνες. Για το Ταμείο Ανάκαμψης γνωρίζουμε ότι έχουμε τελικά μείωση της επιχορήγησης κατά 3 δισεκατομμύρια στα 19 δισεκατομμύρια, με αύξηση των δανείων στα 12,5 δισε-

κατομύρια, ενώ από τον ευρωπαϊκό προϋπολογισμό προκύπτει μείωση συνολικά, με αύξηση των πόρων του Ταμείου Συνοχής, σταθερούς πόρους για την ΚΑΠ, αλλά και τον περιορισμό στο ένα τρίτο του Ταμείου Δίκαιης Μετάβασης. Και αυτό δεν είναι στα θετικά, για την Ελλάδα είναι στο ένα δισεκατομμύριο.

Σε κάθε περίπτωση, όμως, η Κυβέρνηση άμεσα θα πρέπει να οργανώσει μια συζήτηση για να συνδιαμορφώσουμε ένα εθνικό σχέδιο ανασυγκρότησης, ώστε οι διαθέσιμοι πόροι να ωφεληθούν την αναπτυξιακή παραγωγική προσπάθεια, να αφορούν όλους -επιχειρήσεις και εργαζόμενους- για να αντιμετωπιστούν κοινωνικά προβλήματα και να δρομολογηθεί μια σταθερή πορεία ανάκαμψης της οικονομίας και στήριξης της εργασίας.

Βέβαια, η συγκυρία επιβάλλει γενικότερα την ανάγκη εθνικής ενότητας και εθνικής γραμμής σε πολλά θέματα και κυρίως, απέναντι στην τουρκική επιθετικότητα. Είμαστε μία ημέρα μετά την τεσαρακοστή έκτη επέτειο της τουρκικής εισβολής στην Κύπρο, μια επέτειο, που μας θυμίζει ότι αυτή η πληγή παραμένει ανοιχτή και απαιτεί αποφασιστικότητα και αγώνα στη βάση του διεθνούς δικαίου για δίκαιη και βιώσιμη λύση.

Βέβαια, η αναβολή για ουσιαστική συζήτηση τον Σεπτέμβριο, σε σχέση με τα θέματα που έχουμε με την Τουρκία, ας ελπίσουμε να μην μας βρει μπροστά σε καινούργια δεδομένα με την κλιμάκωση επιθετικών ενεργειών από την πλευρά της είτε στο Αιγαίο είτε στη Μεσόγειο.

Επίσης, θα ήθελα να αναφέρω ότι ως Κοινοβουλευτική Ομάδα σήμερα καταθέτουμε μια ερώτηση για τα γεγονότα και την πορεία των ερευνών και την πορεία της αποκατάστασης της καταστροφής το Μάτι.

Είναι αδιανόητα και απαράδεκτα πράγματα αυτά που πληροφορούμαστε, να συμβαίνουν την ώρα της φονικής και καταστροφικής πυρκαγιάς και να εξελίσσονται αυτοί οι απίστευτοι διάλογοι σε επίπεδο ανώτερων και ανώτατων στελεχών της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας.

Επιβάλλεται, αφού είναι το ελάχιστο χρέος απέναντι στα θύματα αυτής της τραγωδίας, να αποκαλυφθεί η αλήθεια, σε σχέση με τα όσα αναφέρονται για πιέσεις, για συγκάλυψη ευθυνών και για το πώς ακριβώς έχουν συμβεί τα γεγονότα. Οποσδήποτε αποτελεί πλήγμα αυτή η υπόθεση, ιδιαίτερα για το κύρος της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, αδικεί το Πυροσβεστικό Σώμα, αξιωματικούς και πυροσβέστες, που με αυτοθυσία υπηρετούν το καθήκον τους μακριά από αυτούς που έχουν μόνο την έγνοια των υπηρεσιακών ανταγωνισμών. Πρέπει αυτή η υπόθεση να διερευνηθεί σε βάθος από τη Δικαιοσύνη.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα γίνει αύριο στην Ολομέλεια μια πολιτική συζήτηση, όπου θα υπάρξουν από την πλευρά μας αναλυτικές τοποθετήσεις για την υπόθεση «NOVARTIS» και την προανακριτική επιτροπή και τα πορίσματά της. Για εμάς στην υπόθεση αυτή υπάρχει και η πολιτική σκευωρία και το σκάνδαλο φαρμάκων.

Από την πλευρά μας, βασικός στόχος είναι να υπηρετείται η διαφάνεια, αλλά και η θεσμική και ανεξάρτητη λειτουργία της δικαιοσύνης. Είναι ζητήματα και δικαιοσύνης και δημοκρατίας. Στοχοποιήθηκαν στελέχη μας, χωρίς να προκύψουν στοιχεία σε βάρος τους και η χώρα μας εγκλωβισμένη μέσα στη δίνη της σκευωρίας με ευθύνη του ΣΥΡΙΖΑ, αλλά και παραλείψεων της Νέας Δημοκρατίας τον τελευταίο χρόνο, δεν διεκδίκησε και δεν πήρε καμμία αποζημίωση από το πραγματικό σκάνδαλο του φαρμάκου, που στη χώρα μας δεν διερευνήθηκε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προχωρώ στο νομοσχέδιο και ξεκινώ από το θέμα της απολιντοποίησης της περιοχής της δυτικής Μακεδονίας, που προκύπτει μέσα από το βεβαιωμένο χρονοδιάγραμμα να κλείσουν όλες οι μονάδες το 2023 και να μείνει μία μέχρι το 2028. Είναι ένας χρόνος μικρός που δημιουργεί και ζητήματα ενεργειακής ασφάλειας.

Δεν μπορούμε να μιλάμε για εθνική κυριαρχία όταν η χώρα στηρίζεται σε σχέση με τα καύσιμα κατά 100% σε εισαγόμενα καύσιμα και για λόγους προφανείς η ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού δεν νοείται χωρίς τη ΔΕΗ σε πρώτο ρόλο, πόσω μάλλον με τη ΔΕΗ απουσία. Άρα, χρειάζονται γι' αυτά τα θέματα καθαρές απαντήσεις από την Κυβέρνηση.

Ως Κίνημα Αλλαγής, ζητάμε, η ρήτρα μετάβασης να είναι και

ρήτρα αποκατάστασης και εγγύησης. Πριν ένα μήνα, η Πρόεδρος μας στην Κοζάνη τόνισε ότι οι περιοχές της δυτικής Μακεδονίας και της Μεγαλόπολης πρέπει να παραμείνουν δημογραφικά ενεργές με την οικονομία τους σταθερή.

Η κ. Γεννηματά αναφέρθηκε, επίσης, και σε ειδικότερα προβλήματα της περιοχής, που προκύπτουν από την απολιντοποίηση, όπως το θέμα της λειτουργίας των τηλεθερμάνσεων που αφορά ορισμένους δήμους της Δυτικής Μακεδονίας και πρότεινε τη δημιουργία μονάδας συμπαραγωγής ηλεκτρισμού και θερμότητας υψηλής απόδοσης με φυσικό αέριο, που θα λύσει, όχι μόνο το πρόβλημα της θέρμανσης στους δήμους, αλλά θα προσφέρει τη δυνατότητα φθηνής ενέργειας, που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί από επιχειρήσεις του μεταποιητικού αγροδιατροφικού τομέα.

Πρότεινε, επίσης, στη δυτική Μακεδονία να γίνει περιοχή-πilotος στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και να δοθούν κίνητρα στους πολίτες αντίστοιχα του «ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΩ», μια περιοχή αναφοράς ενεργειακής δημοκρατίας.

Η πρόταση αυτή δημιουργεί οικονομίες κλίμακας για κάθε νοικοκυριό, αλλά δίνει συνολική και ισχυρή αναπτυξιακή ώθηση στην περιοχή και δημιουργεί ένα πρότυπο ενεργειακής αλλαγής, όπως αναφέρει σε άρθρο του και ο πρώην συνάδελφός μας, ο κ. Κουκουλόπουλος.

Αυτό το πρότυπο συνδυάζει τις δράσεις στο μέτωπο της κλιματικής αλλαγής, που αποτελεί το μεγαλύτερο πρόβλημα για τον πλανήτη, με την ανάγκη αντιμετώπισης των μεγάλων κοινωνικών προβλημάτων και προκλήσεων για την αντιμετώπιση της ανεργίας με ανάπτυξη, απασχόληση και κοινωνική δικαιοσύνη.

Δεν αποτελεί, προφανώς, λύση η χωρίς όρια ανάπτυξη γιγαντιαίων εγκαταστάσεων ΑΠΕ σε 80.000 στρέμματα παραγωγικής γης, που εξυπηρετεί πολύ λίγους. Δεν είναι αυτό ακριβώς «πράσινη» πολιτική, αντίθετα με ένα οργανωμένο σχέδιο παραγωγικών δραστηριοτήτων, που μπορεί να απορροφήσει και τους χιλιάδες ανέργους και να έχει αναπτυξιακά οφέλη για τους πολλούς και την εθνική οικονομία.

Σχετικά με την προτεραιότητα και τα κίνητρα ανάπτυξης μονάδων παραγωγής φορτιστών μπαταριών και άλλων εξαρτημάτων σχετικών με την ηλεκτροκίνηση, είναι σε θετική κατεύθυνση για τις λιγνιτικές περιοχές, Δυτική Μακεδονία και Μεγαλόπολη, αλλά αυτό δεν επαρκεί για το μέλλον αυτών των περιοχών.

Το νομοσχέδιο που συζητάμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, φέρνει ένα θεσμικό πλαίσιο, απαραίτητο για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα. Απ' ότι αναφέρθηκε και συζητήθηκε και στην επιτροπή, θα ενεργοποιηθεί η δράση «ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ» με 100 εκατομμύρια ευρώ για επιδότηση αγοράς και μίσθωσης, αλλά και εγκατάστασης φορτιστών, επαγγελματικών αυτοκινήτων, σκούτερ, ποδηλάτων, ταξί και χιλίων επτακοσίων ΙΧ.. Θα πρέπει να δούμε τα κριτήρια. Θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στην ανάπτυξη του εγχώριου κατασκευαστικού κλάδου. Να μην ωφεληθούν μόνο ξένες εταιρείες. Να ωφεληθεί ο πολίτης, μέσα από τον οικονομικό και βιώσιμο τρόπο μετακίνησης.

Πριν από λίγες μέρες, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Καραμανλής, που σήμερα βρίσκεται στην Αίθουσα και μίλησε πριν από λίγο, παρουσίασε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο, στο οποίο αναφέρθηκε και σήμερα. Νομίζω ότι θα έπρεπε να είχε κατατεθεί από κοινού από τα δύο Υπουργεία ένα ενιαίο νομοσχέδιο, για να γίνει και αναλυτική συζήτηση για όλες τις προτάσεις που περιλαμβάνονται στις επιτροπές, γιατί στα πλαίσια της Ολομέλειας ο χρόνος είναι περιορισμένος.

Εγώ δεν θα αναφερθώ στους άξονες, τους οποίους ο ίδιος Υπουργός ανέφερε. Θα σταθώ σε δύο-τρία σημεία. Επαναλαμβάνω ότι θα μπορούσε να είναι μια πιο ολοκληρωμένη συζήτηση και ένα πιο ολοκληρωμένο νομοσχέδιο για την ηλεκτροκίνηση.

Ένα κρίσιμο πεδίο είναι η δημιουργία των υποδομών για την εύκολη φόρτιση. Αυτό το τοπίο θα πρέπει να γίνει πιο καθαρό. Θα είναι παντού ή θα πρέπει να έχουμε κάποιες πιο προσεκτικές επιλογές; Αναφέρεται ότι τα σημεία αυτά θα βρίσκονται σε όλο το οδικό δίκτυο της χώρας, αλλά και σε ιδιωτικούς και κοινόχρηστους χώρους. Υπάρχει, από την άλλη μεριά, η πρόταση της Παλαιγγινίας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων για αποκλειστική ασφαλή χρήση ταχυφορτιστών, μόνο σε πρατήρια καυσίμων και

ενέργειας. Νομίζω ότι αυτό το θέμα, μαζί και με τους χώρους που προβλέπονται στις πιάτσες ταξί, σε ιδιωτικά κτίρια, όπως οι πολυκατοικίες, θα πρέπει να το δούμε πιο προσεκτικά.

Επίσης, θεωρώ ότι είναι σημαντική, πράγματι, η λεπτομερής παρακολούθηση της αγοράς ηλεκτροκίνησης. Εμείς από την πλευρά μας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ως Κίνημα Αλλαγής υποστηρίζουμε την πράσινη ανάπτυξη και τη μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση, με την ταυτόχρονη εκμετάλλευση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στα σημεία φόρτισης. Όμως, παράλληλα, πρέπει να αποφύγουμε δυσμενείς επιπτώσεις στο περιβάλλον από άλλες πρωτοβουλίες, από άλλες δράσεις, όπως παραδείγματος χάρη τα γιγάντια αιολικά πάρκα, που αλλάζουν τη φυσιογνωμία περιοχών, όπως είναι ο ορεινός όγκος της Ηπείρου, και για τα οποία υπάρχει ομόφωνη αρνητική απόφαση του περιφερειακού συμβουλίου της Ηπείρου.

Η Κυβέρνηση θέλει να προβάλει το περιβαλλοντικό της προφίλ. Ωστόσο, εξαιρεί από τη σημερινή νομοθέτηση πιο ουσιαστικές δράσεις σε υποδομές βιώσιμης κινητικότητας, όπως η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου, του τραμ και του μετρό, που παραμένουν στάσιμες ή καθυστερούν. Αναφέρθηκαν κάποια στοιχεία σήμερα, αλλά είμαστε μακριά από την ολοκληρωμένη νομοθέτηση. Γι' αυτό, θεωρούμε ότι το παρόν νομοσχέδιο χειρίζεται το θέμα της προώθησης της ηλεκτροκίνησης αποσπασματικά.

Οι δε διατάξεις του, παράλληλα, αφορούν λίγους. Η απόκτηση ενός ηλεκτρικού οχήματος, στη σημερινή ελληνική κοινωνία και πραγματικότητα, αφορά όσους έχουν ήδη αυτοκίνητο και ενδιαφέρονται να πάρουν ένα δεύτερο ή ένα τρίτο. Η μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση, όμως, πρέπει να υποστηριχθεί με γενναία και κλιμακούμενη επιδότηση στη βάση εισοδηματικών κριτηρίων.

Η θέση μας είναι να διοχετευθούν όσο μεγαλύτερα ποσά γίνεται στους πιο αδύναμους οικονομικά, να υπάρχει προσβασιμότητα στην αγορά ηλεκτρικών οχημάτων και αντικατάσταση παλαιότερων ρυπογόνων οχημάτων και στους πολίτες με μικρά και μεσαία εισοδήματα -αυτήν τη στιγμή αυτό δεν επιτυγχάνεται- να δημιουργηθούν ευρείες ευκαιρίες επιχειρηματικότητας για την ελληνική οικονομία, με ισχυρά κίνητρα για την ανάπτυξη του τομέα της βιομηχανίας ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων στη χώρα μας, απόσυρση παλαιών αυτοκινήτων με οικονομικά κίνητρα για την αγορά νέων ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

Ως προς την απαγόρευση εισαγωγής οχημάτων παλαιάς τεχνολογίας και τα περιβαλλοντικά τέλη για τα τεχνολογίας Euro 4 και Euro 5 οχήματα -απαγόρευση για τα Euro 1, 2 και 3-, θα πρέπει αυτό να συνδεθεί με την υπερφορολόγηση σχετικής ρύθμισης του νομοσχεδίου του Υπουργείου Οικονομικών, που φτάνει μέχρι και 200% επιβάρυνση φορολογική. Αυτό το Υπουργείο επικαλείται φιλοπεριβαλλοντικά επιχειρήματα, αλλά είναι διατάξεις που και σύγχυση δημιουργούν και άνισο καθεστώς στην εγχώρια αγορά και τις εισαγωγές αυτοκινήτων. Είναι ένα σημείο, που πρέπει να εξορθολογιστεί.

Κλείνοντας, επαναλαμβάνω ότι είναι σημαντικό να εξεταστούν οι προτάσεις για πιο αποφασιστική ενίσχυση των περισσότερο ευάλωτων κοινωνικών ομάδων με πόρους για δράσεις στοχευμένες και με ειδικότερα κίνητρα, όπως για κατοίκους ακριτικών νησιών, για πολύτεκνες οικογένειες, για άτομα με αναπηρία.

Μια αναφορά μόνο σε κάποια μέτρα που ανέφερε ο Υπουργός και ειδικά με το «Εξοικονομώ Κατ' Οίκον». Κυρίες Υπουργέ, αλλάξτε το πλαίσιο μέσα στο οποίο κινείται το «Εξοικονομώ Κατ' Οίκον», για να μπορούν και οι πολίτες αλλά και οι εμπλεκόμενοι μηχανικοί να ανταπεξέρχονται, χωρίς να δημιουργούνται αυτές οι τριβές κι αυτά τα προβλήματα, από τα οποία πηγαίνουν οι κόποι χαμένοι και υπάρχει απογοήτευση γύρω από αυτό το πρόγραμμα. Βάλτε το σε ένα άλλο πλαίσιο.

Ψηφίζουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επί της αρχής αυτό το νομοσχέδιο, γιατί θεωρούμε ότι είναι απαραίτητη η προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Κρατάμε τις επιφυλάξεις μας σε ορισμένα άρθρα και στις τροπολογίες, για τις οποίες θα τοποθετηθούμε στις δευτερολογίες μας. Θεωρούμε πάντως, ότι η πολιτική, όπως προκύπτει μέσα από αυτό το νομοσχέδιο και με όλα όσα συζητήθηκαν, απέχει από το να είναι μια ολοκληρωμένη πράσινη πολιτική.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ευχαριστώ κι εγώ, κύριε Γκόκα.

Τον λόγο έχει ο κ. Ιωάννης Οικονόμου από τη Νέα Δημοκρατία και ακολουθεί ο κ. Διονύσιος Σταμενίτης, ομοίως από τη Νέα Δημοκρατία.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, η προώθηση της ηλεκτροκίνησης, η αύξηση της διεύθυνσής της στις συνθήκες και στην καθημερινότητα των πολιτών είναι μια ανάγκη την οποία, νομίζω, κανείς δεν μπορεί να αρνηθεί. Άλλωστε, τα οφέλη είναι σημαντικά και σε διάφορους τομείς. Η ηλεκτροκίνηση συμβάλλει στη μείωση του κόστους της κινητικότητας, συντελεί στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης σε τοπική κλίμακα, οδηγεί στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου -ο τομέας των μεταφορών στην Ελλάδα αντιπροσωπεύει το 25% αυτών των ρύπων- συντείνει στην αποτελεσματικότερη χρήση της ενέργειας και τέλος, μπορεί να εμφανίσει και παράλληλα μακροοικονομικά οφέλη.

Με βάση αυτά, η οπτική μέσα από την οποία κανείς πρέπει να τοποθετηθεί στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο είναι αν εξασφαλίζει το πλαίσιο για τη σωστή της ανάπτυξη, δηλαδή τη σωστή ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης, προκειμένου να πετύχουμε τους παραπάνω στόχους. Πράγματι, πέντε είναι οι βασικές παρεμβάσεις μέσα από τους οποίες κινούμαστε προς την κατεύθυνση αυτή:

Πρώτον, αποσαφηνίζεται το πλαίσιο λειτουργίας της ηλεκτροκίνησης στη χώρα. Διαμορφώνεται και ρυθμίζεται σωστά η αγορά γύρω από τη φόρτιση. Διευκολύνονται οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης να συμμετάσχουν και να παρακολουθήσουν αυτήν την καινούργια αγορά.

Δεύτερον, η Κυβέρνηση εξασφαλίζει τη χρηματοδότηση αυτής της νέας αγοράς με 100 εκατομμύρια ευρώ. Πρόκειται για μια χρηματοδότηση, η οποία δίνει επιδοτήσεις, δίνει κίνητρα φορολογικά, αλλά δεν περιορίζεται μόνο σε αυτά. Ταυτόχρονα, δημιουργούμε τις προϋποθέσεις ανάπτυξης μιας νέας αγοράς.

Ερχόμαστε έτσι, στην τρίτη πολύ σημαντική παρέμβαση του νομοσχεδίου, γιατί μέσα από την ανάπτυξη ιδιωτικών επενδύσεων που θα αφορούν τη δημιουργία και τη λειτουργία δικτύου υποδομών φόρτισης, την παροχή των αντίστοιχων υπηρεσιών αλλά και την παραγωγή αγαθών της αλυσίδας της ηλεκτροκίνησης δημιουργούμε οικονομικά οφέλη για τις επιχειρήσεις, για τις τοπικές κοινωνίες και φυσικά, πολλές καινούργιες θέσεις εργασίας.

Μάλιστα, γι' αυτό το τελευταίο, την παραγωγή δηλαδή εξαρτημάτων ηλεκτροκίνητων οχημάτων στη χώρα μας, η οποία είναι πολλαπλά σημαντική, δίνονται ιδιαίτερα κίνητρα στις περιοχές, οι οποίες θα περάσουν στη μεταλινιτική εποχή. Αυτή είναι η τέταρτη πολύ σημαντική παρέμβαση του νομοσχεδίου και για τις περιοχές αυτές, αλλά και για τη χώρα, δεδομένου ότι διαμορφώνονται οι προϋποθέσεις, έτσι ώστε η Ελλάδα να μπει στο κάδρο αυτής της αναδυόμενης αγοράς, όχι μόνο ως εισαγωγέας και καταναλωτής αλλά και παραγωγικά.

Τέλος, η πέμπτη σημαντική παρέμβαση έχει να κάνει με την υποχρεωτική αύξηση του ελάχιστου αριθμού καθαρών αυτοκινήτων, που θα προμηθεύεται πλέον το δημόσιο σε κάθε διαγωνισμό του.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για να γίνει εφικτή η μείωση της ρύπανσης, η μείωση των εκπομπών αερίων διοξειδίου του άνθρακα, η ανάσχεση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής και ένα σωρό άλλα, δεν αρκούν μόνο τα κίνητρα, οι διαμετρήσεις, οι τεχνοκρατικές προσεγγίσεις και πολύ περισσότερο, οι αφορισμοί και οι κορώνες. Απαιτείται άμεση αλλαγή της συμπεριφοράς μας απέναντι στους φυσικούς πόρους. Απαιτείται αλλαγή του τρόπου, με τον οποίο παράγουμε ενέργεια, του τρόπου με τον οποίο παράγουμε και καταναλώνουμε τα τρόφιμα. Απαιτείται αλλαγή του τρόπου με τον οποίο μετακινούμαστε, με τον οποίο κατασκευάζουμε τα κτήριά μας, ακόμη και του τρόπου με τον οποίο διαλέγουμε τις χώρες, αλλά και τις εταιρείες, από τις οποίες προμηθευόμαστε τα προϊόντα τους. Αυτές οι αλλαγές χρειάζονται πρωτίστως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εργαλεία και εφαρμοσμένη πολιτική.

Το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα είναι ένα ακόμη βήμα, είναι ακόμη ένα εργαλείο εφαρμοσμένης πολιτικής, προκειμένου να δώσουμε απάντηση και περιεχόμενο στην ανάγκη και στην απαίτηση της κοινωνίας και κυρίως, των νέων ανθρώπων, για να αντιμετωπίσουμε την κρίση ή καλύτερα τις κρίσεις που συνδέονται με την κλιματική αλλαγή.

Θέλω με την ευκαιρία, να θυμίσω ότι την ώρα που πολλοί από την Αντιπολίτευση μάς κάνουν μια ξεπερασμένη και βαρετή κριτική, η πολιτική η δική μας, τι περιεχόμενο έχει και τι απαντήσεις δίνει σε αυτήν την πρόκληση; Η εμβληματική πολιτική της απολιγνιτοποίησης, οι πολιτικές για τα πλαστικά, οι θεσμικές παρεμβάσεις για την επιτάχυνση της αδειοδότησης των ΑΠΕ, οι ρυθμίσεις που καθορίζουν με σαφήνεια τι επιτρέπεται και τι όχι στις ζώνες «NATURA», η ενοποίηση και η αναβάθμιση του φορέα διαχείρισης προστατευόμενων περιοχών, η ενσωμάτωση της κοινοτικής οδηγίας για την ενεργειακή αποδοτικότητα των κτηρίων, τα εθνικά και περιφερειακά σχέδια για τα απορρίμματα, η θεσμική παρέμβαση για τα μπάζα, για την επεξεργασία τους, που μέχρι πρότινος κατέληγαν στα πεζοδρόμια και τώρα ο νόμος για την ηλεκτροκίνηση, είναι αυτά που συγκροτούν το συνεκτικό σχέδιο της Κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, του Υπουργείου, του κ. Χατζηδάκη, είναι αυτό που είναι η πολιτική μας απάντηση στις προκλήσεις, που βάζει η κλιματική κρίση. Είναι η ανάγκη της προστασίας του φυσικού μας πλούτου, είναι η πολιτική απάντηση της Νέας Δημοκρατίας, το στοίχημα του να γεφυρώσουμε την πράσινη ανάπτυξη, τη βιώσιμη ανάπτυξη, με τον σεβασμό και την αξιοποίηση των φυσικών μας πόρων.

Στον αντίποδα αυτής της πολιτικής βρίσκεται η κριτική, η αδράνεια, οι εμπνεύσεις περί ταξικότητας και άλλα πράγματα, τελειώς απίθανα, έξω από τις προβλέψεις, τις διατάξεις των νομοσχεδίων που ψηφίζουμε, αλλά και της ανάγκης για μια σύγχρονη περιβαλλοντική πολιτική.

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

Κύριε Πρόεδρε, θέλω να μου επιτρέψετε, κλείνοντας, μια αναφορά σε ένα ζήτημα που δεν συνδέεται τόσο με το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα, συνδέεται με το περιβάλλον, αλλά δεν είναι αυτό το θέμα. Αναφέρομαι στις συγκλονιστικές, τις ανατριχιαστικές, τις σοκαριστικές αποκαλύψεις για την απόπειρα παρεμβάσεων, εκ μέρους του πρώην Αρχηγού της Πυροσβεστικής στον πραγματογνώμονα, που όρισε η δικαιοσύνη για το Μάτι.

Θα ξεκινήσω λίγο ανάποδα. Θα συζητήσουμε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, αύριο στην Αίθουσα αυτή τα πορίσματα των κομμάτων για την υπόθεση του κ. Παπαγγελόπουλου. Παράλληλα, ξετυλίγεται ένα κουβάρι αποκαλύψεων για ένα μηχανισμό, που με όχημα το κράτος, επεδίωκε τη χειραγώγηση κρίσιμων μεταβλητών της δημόσιας ζωής και του πολιτεύματος, χειραγώγηση ανθρώπων.

Όλα αυτά φυσικά, είναι πάρα πολύ σοβαρά, είναι απαράδεκτα για κάθε σύγχρονη αστική δημοκρατία, για κάθε ελεύθερη κοινωνία. Προφανώς, δεν μπορούμε να τα προσπεράσουμε, αλλά από την άλλη οφείλουμε να τα αντιμετωπίζουμε με μέτρο και ευθύνη και να απαιτούμε από την δικαιοσύνη, η οποία βγαίνει και η ίδια βαρύτερα τραυματισμένη από την ιστορία αυτή, να κάνει το καθήκον της.

Όμως, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κατά την άποψή μου, όλα αυτά χωριούν μπροστά στον κυνισμό και την ύβρη, που διαπράττει ο πρώην Αρχηγός του Πυροσβεστικού Σώματος, εάν όλα αυτά που αποκαλύπτονται είναι αλήθεια, εκβιάζοντας τον πραγματογνώμονα.

Χάθηκαν στο Μάτι, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, εκατόν δύο άνθρωποι, και οι οδηγίες του ανθρώπου, που η ελληνική πολιτεία εμπιστεύτηκε την ηγεσία του Πυροσβεστικού Σώματος προς τον πραγματογνώμονα, ήταν -διαβάξω από την ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ της Κυριακής- «φτιάξτε απλά και ας σε περάσουν για κουτό». Πέντε πραγματάκια. Άνθρωποι, καύσιμος ύλη, μίξη πεύκων με σπίτια, δόμηση άναρχη και αυθαίρετη, με αποτέλεσμα η πυρκαγιά μέσα σε μια ώρα να «φύγει». Πέντε πραγματάκια!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Κύριε Οικονόμου, πρέπει να ολοκληρώσετε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ: Δεν υπάρχουν λέξεις, κύριε Πρό-

εδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για να περιγράψω την ντροπή και την οργή που αισθάνομαι, όχι ως Βουλευτής, αλλά ως άνθρωπο ον και νομίζω ότι ο μόνος δρόμος εξιλέωσης, είναι η συνολική απαίτηση από το πολιτικό σύστημα για την απόλυτη απόδοση της δικαιοσύνης σε αυτή την υπόθεση.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Και εμείς σας ευχαριστούμε.

Ο κ. Σταμενίτης από τη Νέα Δημοκρατία έχει τον λόγο και ακολουθεί η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Ράπτη.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν ξεκινήσω την τοποθέτησή μου, θα ήθελα να πω ότι σήμερα είναι μια καλή μέρα για την Ευρώπη και για την Ελλάδα. Η Ένωση πήρε μια γενναία απόφαση να στηρίξει τις χώρες με ένα σημαντικό πακέτο. Η χώρα μας βγαίνει κερδισμένη, επιστρέφοντας από τις Βρυξέλλες με 72 δισεκατομύρια ευρώ, τα οποία όπως δήλωσε ο Πρωθυπουργός της χώρας Κυριάκος Μητσοτάκης, η ελληνική Κυβέρνηση δεν έχει σκοπό να τα σπαταλήσει, αλλά να τα επενδύσει.

Έχουμε την ευκαιρία να αξιοποιήσουμε ένα μεγάλο χρηματοδοτικό εργαλείο, για να μπορέσουμε να ξεπεράσουμε τις πληγές, που άφησε πίσω της η πρωτοφανής υγειονομική κρίση, αλλά και να βάλουμε την οικονομία μας σε μια νέα αναπτυξιακή τροχιά.

Οι Ελληνίδες και οι Έλληνες έχουν λόγο να αισιοδοξούν, γιατί γνωρίζουν πια ότι έχουμε μια Κυβέρνηση, που θα κάνει το καλύτερο για τη χώρα, όπως έχει αποδείξει ότι πράττει μέχρι σήμερα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης που συζητάμε σήμερα, αποτελεί μια νομοθετική πρωτοβουλία, που κοιτάει την εποχή της καθαρής ενέργειας στον τομέα των μετακινήσεων. Πολλές φορές, μιλώντας για την ηλεκτροκίνηση, θεωρούμε ότι είναι ένα θέμα που έρχεται απ' το μέλλον.

Επιτρέψτε μου, όμως, να πω ότι αυτή είναι μια λανθασμένη οπτική. Η ηλεκτροκίνηση είναι πια ένα ζωντανό και απτό παρόν. Είναι μια πραγματικότητα, η οποία σαφώς έχει το βλέμμα στραμμένο σε ένα πιο καθαρό και πράσινο μέλλον. Όμως, είναι εδώ και η χώρα μας, δυστυχώς, φτάνει αρκετά καθυστερημένα.

Η Νέα Δημοκρατία, ήδη από την περίοδο, που βρισκόταν στην Αντιπολίτευση, επεξεργάστηκε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για την προώθηση της πράσινης και φιλοπεριβαλλοντολογικής πολιτικής, αλλά και ειδικότερα για τους τρόπους, με τους οποίους μπορεί να επιτευχθεί η ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα.

Σήμερα, συμπληρώνοντας έναν χρόνο από την ανάληψη διακυβέρνησης της χώρας, η Κυβέρνηση και το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, φέρουν προς ψήφιση στη Βουλή, ένα νομοσχέδιο, με το οποίο φιλοδοξεί να αλλάξει τον χάρτη της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα.

Είναι γνωστό -τονίστηκε και κατά την επεξεργασία του νομοσχεδίου στην επιτροπή, ειπώθηκε και σήμερα- ότι ως χώρα βρισκόμαστε πολύ πίσω στην αγορά των ηλεκτρικών οχημάτων, με το ποσοστό αυτών στο συνολικό στόλο των οχημάτων, που κυκλοφορούν και είναι ταξινομημένα, να αγγίζει μόλις το πολύ απογοητευτικό 0,33%.

Είναι φανερό από τα στοιχεία, που έχουμε στα χέρια μας και από τις συγκρίσεις που μπορούμε να κάνουμε με άλλες ευρωπαϊκές χώρες ή άλλες χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, με λιγότερη αναπτυγμένη οικονομία από εμάς, ότι στον τομέα της ηλεκτροκίνησης έχουμε πολύ μεγάλη απόσταση να διανύσουμε και σχεδόν καθόλου χρόνο να σπαταλήσουμε. Αυτός είναι και ο λόγος, που καθιστά τις μεταρρυθμίσεις, που εισάγει το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου τόσο αναγκαίες. Στην πραγματικότητα, η νομοθετική πρωτοβουλία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας είναι μια φιλόδοξη προσπάθεια, ώστε να κερδηθεί το χαμένο έδαφος και η χώρα επιτέλους να περάσει στην εποχή των ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

Ας δούμε πρώτα-πρώτα τους λόγους για τους οποίους επιβάλλεται αυτό να συμβεί. Πρώτος και βασικός λόγος είναι ο στόχος,

που έχει τεθεί και παγκοσμίως, αλλά και σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τη μείωση των εκπομπών ρύπων, ένα φαινόμενο, που έχει άμεση και σοβαρή επίπτωση στη μόλυνση της ατμόσφαιρας και του περιβάλλοντος. Ειδικά στην Ελλάδα, οι μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 40% της κατανάλωσης ενέργειας, με το 96% αυτής να καλύπτεται από τα παράγωγα του πετρελαίου.

Νομίζω ότι είναι εύκολο να αναλογιστεί κανείς τη μεγάλη αρνητική συμβολή των οχημάτων, που κυκλοφορούν στη χώρα, στην ατμοσφαιρική ρύπανση και στην επιβάρυνση του περιβάλλοντος.

Δεύτερος εξίσου σημαντικός λόγος είναι ο στόχος για τη συνολική αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών και την προστασία της δημόσιας υγείας, ιδιαίτερα των κατοίκων των αστικών κέντρων.

Η κυκλοφορία των συμβατικών αυτοκινήτων επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις στην υγεία των ανθρώπων, αρχικά με την επιβάρυνση του αέρα που αναπνέουμε, αλλά και τα πολύ υψηλά επίπεδα θορύβων που παράγουν.

Τρίτος λόγος για τον οποίο δίνεται μεγάλη βαρύτητα στην ηλεκτροκίνηση είναι το οικονομικό και αναπτυξιακό κομμάτι, όπου μέσα από την ενθάρρυνση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, αναμένεται να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας, αλλά και να ευνοηθεί η οικονομική ανάπτυξη.

Δεδομένων όλων αυτών και των παραπάνω στοιχείων, ο σκοπός του συγκεκριμένου νομοσχεδίου συνοψίζεται σε τρεις άξονες: Πρώτον, στην παροχή κινήτρων, ώστε η αγορά των ηλεκτρικών οχημάτων να γίνει πιο προσίτη και η χρήση τους, κατά συνέπεια, πιο ελκυστική. Δεύτερον, στην εισαγωγή ρυθμίσεων για την επίτευξη της ανάπτυξης ενός δικτύου σημείων φόρτισης σε όλη την επικράτεια, δημοσίων και ιδιωτικών, ένα σημείο, του οποίου η επιτυχία, προφανώς, είναι βασικό προαπαιτούμενο για την επίτευξη του πρώτου στόχου. Τρίτον, στη διαμόρφωση ρυθμιστικού πλαισίου μέσα στο οποίο θα λειτουργήσει η αγορά της ηλεκτροκίνησης.

Η νομοθετική πρωτοβουλία του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας είναι η πρώτη οργανωμένη νομοθετική πρωτοβουλία στην Ελλάδα, που θα ανοίξει τον δρόμο για τη νέα εποχή της ηλεκτροκίνησης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρ' όλο που κατά τη διάρκεια των συζητήσεων ακούστηκαν κάποιες φωνές, που είναι στην πραγματικότητα απέλπιδες προσπάθειες απαξίωσης του νομοσχεδίου, απλώς και μόνο να πούμε ότι κάποιος κάνουν αντιπολίτευση. Η αλήθεια είναι ότι το νομοσχέδιο που έχουμε μπροστά μας αφορά το σύνολο της κοινωνίας και όχι μόνο κάποιους λίγους, όπως επιώθηκε. Παρ' όλο που κάποιοι υποστηρίζουν ότι ακολουθούμε ταξική πολιτική, εμείς πιστεύουμε ότι η προσπάθεια για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών, η προστασία του αέρα που αναπνέουμε, η προστασία της δημόσιας υγείας είναι στη βάση της κυρίως μια λαϊκή πολιτική, όχι για πολλούς ούτε για λίγους, αλλά για όλους, για εμάς, για τα παιδιά μας, για τις επόμενες γενιές.

Παρ' όλο που κάποιοι δεν πιστεύουν ότι η χώρα μπορεί να έχει μια φιλόδοξη περιβαλλοντική ατζέντα, την οποία και υλοποιεί, η Κυβέρνηση και ηγεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος, αποδεικνύουν στην πράξη το αντίθετο. Αποδεικνύεται το αντίθετο και με το περιβαλλοντικό νομοσχέδιο που ψηφίσαμε τον Μάιο για τις ρυθμίσεις, για την απλούστευση της αδειοδότησης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, για τους δασικούς χάρτες, για τις πλαστικές σακούλες, για τη διαχείριση των οικοδομικών μπάζων, την κατηγοριοποίηση των περιοχών «NATURA» και τη θεσμοθέτηση των χρήσεων γης, αλλά και με το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα για την ηλεκτροκίνηση, καθώς και με αυτό που έρχεται για τα πλαστικά μιας χρήσης, αλλά και με την απόφαση της Κυβέρνησης για την απολιγνιτοποίηση.

Αλήθεια, ποια είναι η άποψή σας στο θέμα αυτό; Εδώ, η θέση σας στην Ολομέλεια είναι η ίδια με αυτήν τη θέση που εκφράζετε στην Κοζάνη; Θα πρέπει να απαντήσετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Κύριε Σταμενίτη, μην ανويγτε άλλο θέμα εδώ.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ: Συνεπώς, κλείνοντας και με το βλέμμα στραμμένο στο μέλλον, σας καλώ κι εγώ με τη σειρά μου,

να υπερψηφίσετε το παρόν σχέδιο νόμου και να συστρατευθείτε στη μεγάλη προσπάθεια της Κυβέρνησης, ώστε η Ελλάδα να κάνει μια συνολική πράσινη στροφή.

Κλείνοντας, θα τονίσω για μια ακόμα φορά -είναι καλό αυτό να το υπενθυμίζουμε σε κάθε ευκαιρία- ότι η Κυβέρνηση μένει πιστή στις δεσμεύσεις της, έχει πρόγραμμα, που το ακολουθεί και σχέδιο, που το υλοποιεί βήμα-βήμα, στάδιο-στάδιο, προς όφελος των πολιτών και της χώρας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ευχαριστώ και εγώ.

Πρέπει να γίνει κατανοητό -βέβαια δεν φταίει ο κ. Σταμενίτης- ότι έχουμε πολλούς ομιλητές, άρα πρέπει να κρατάμε τον χρόνο. Ξέρετε ότι εγώ δίνω τη δυνατότητα.

Η κ. Ράπτη, η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας, θα πάρει τώρα τον λόγο και ακολουθεί ο κ. Λιούπης εκ μέρους της Νέας Δημοκρατίας.

Κυρία Ράπτη, έχετε τον λόγο.

ΖΩΗ ΡΑΠΤΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χαιρετίζω με τη σειρά μου με θερμή τα αποτελέσματα της Συνόδου των Βρυξελλών για τη χώρα μας, αλλά και για ολόκληρη την Ευρώπη. Αισθάνομαι συγκινημένη ως Ευρωπαία πολίτης, γιατί σήμερα η Ευρώπη έδειξε ότι μπορεί να σταθεί στο ύψος των περιστάσεων.

Η Ευρώπη απαντά στην κρίση του κορωνοϊού με ένα Ταμείο Ανάκαμψης 750 δισεκατομμυρίων ευρώ και με έναν προϋπολογισμό για τα επόμενα επτά έτη, ύψους 1,7 δισεκατομμυρίου ευρώ, αναδεικνύοντας έτσι ότι έχουμε κοινό μέλλον συνεργασίας και αλληλεγγύης στα κράτη, παρά τις Κασσάνδρες που επεδίωκαν το αντίθετο.

Όμως, αισθάνομαι και περήφανη ως Ελληνίδα, γιατί μετά από σκληρή τετραήμερη διαπραγμάτευση του Πρωθυπουργού και της ελληνικής ομάδας, για πρώτη φορά η πατρίδα μας αποκτά πρόσβαση σε τόσο φιλόδοξα χρηματοδοτικά εργαλεία. Επιστρέφει σήμερα ο Πρωθυπουργός στην Αθήνα με ένα συνολικό πακέτο, το οποίο ξεπερνά τα 72 δισεκατομμύρια ευρώ -ένα μέγεθος πρωτοφανές για τη χώρα- τα οποία η Κυβέρνηση θα διαχειριστεί με ευθύνη και σύνεση και όχι με την ανεμελιά του νεόπλουτου, όπως χαρακτηριστικά είπε ο Πρωθυπουργός.

Οι επιδοτήσεις του αντιισχύουν περίπου σε ένα επιπλέον ΕΣΠΑ και τα χρήματα θα εκταμιεύονται με όρους, οι οποίοι θα είναι πιο ευέλικτοι και θα έχουμε ταχύτερες εκταμιεύσεις και αναδρομικότητα επιλεξιμότητας από το 2020 και μετά.

Είμαι πεπεισμένη, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι η Κυβέρνηση θα εργαστεί με ευθύνη, με σύνεση και βάσει αναλυτικού σχεδίου παραγωγικής ανασυγκρότησης και θα μεταμορφώσει εκ βαθέων τη χώρα τα αμέσως επόμενα χρόνια. Γι' αυτό θέλω απ' αυτό εδώ το Βήμα να δώσω θερμά συγχαρητήρια στον Πρωθυπουργό.

Σε σχέση με τα όσα ακούστηκαν τώρα και είδαν το φως της δημοσιότητας μετά τις αποκαλύψεις της εφημερίδας «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» για τη διαχείριση της εθνικής τραγωδίας στο Μάτι από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, λεκτέα τα ακόλουθα. Πρώτα απ' όλα, τα νέα στοιχεία της δικογραφίας που έφερε στο φως η «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» είναι ανατριχιαστικά, ενώ ταυτόχρονα παραπέμπουν σε καταστάσεις αδιανόητες σε δημοκρατικό πολίτευμα. Όμως, και πριν απ' αυτά τα στοιχεία, ήταν φανερό από τις ίδιες τις ημέρες του 2018 ότι η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ επιχειρούσε να αποπροσανατολίσει την κοινή γνώμη από το έγκλημα που διαπράχθηκε. Δεν μπορούμε να ξεχάσουμε ότι τα μεσάνυχτα της ίδιας εκείνης μέρας ο τότε Πρωθυπουργός κ. Τσίπρας συγκαλούσε την Πυροσβεστική σε μια επικοινωνιακού χαρακτήρα σύσκεψη-παρωδία, στην οποία τόσο ο ίδιος όσο και οι συναρμόδιοι Υπουργοί προοιοιούνταν ότι τάχα δεν ήξεραν τίποτα για νεκρούς. Κι αυτό, ενώ ήδη το ΕΚΑΒ είχε παραλάβει τις σορούς ανθρώπων και το Εθνικό Κέντρο Επιχειρήσεων Υγείας ζητούσε επίμονα σάκου για δεκάδες σορούς.

Το θέατρο συνεχίστηκε λίγες μέρες αργότερα, όταν ο τότε Υπουργός Πολιτικής Προστασίας κ. Τόσκας, σε έκτακτη συνέντευξη Τύπου δήλωνε ότι ψάχνει για λάθη και λάθη δεν βρίσκει. Ο δε κ. Παππάς αναζητούσε τάχα εμπρηστές από ανύπαρκτες

δορυφορικές φωτογραφίες, που φυσικά, δεν είδαν το φως της δημοσιότητας ποτέ.

Ήταν, επομένως, φανερό από τότε ότι η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ δεν αναγνώριζε καμμία ευθύνη και προσπαθούσε να την συγκαλύψει. Δεν είχε καμμία ενσυναίσθηση της τραγωδίας, των τραγικών χειρισμών της, των πράξεων και παραλείψεων των Υπουργών της και του κρατικού μηχανισμού στην πυρκαγιά την αποφράδα εκείνη ημέρα.

Το γεγονός ότι λίγους μήνες αργότερα και ενώ ήδη είχε αναλάβει το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη η κ. Γεροβασίλη, ο τότε Αρχηγός της Πυροσβεστικής φέρεται να ασκούσε στον εμπειρογνώμονα του Σώματος, που είχε ορίσει η δικαιοσύνη, απειλές και μάλιστα, με χυδαίες εκφράσεις, προκειμένου ακριβώς να συγκαλύψει τους πραγματικούς ενόχους και να μην επιρρίψει ευθύνες στους ενόχους της κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ, φέρνει στο προσκήνιο παρακρατικές μεθόδους και συμπεριφορές, που μετείχαν αξιωματούχοι, που ούτε σε υπανάπτυκτες χώρες δεν αρμόζουν. Η δε λάσπη, που αλυσίτελώς προσπαθεί να ρίξει ο ΣΥΡΙΖΑ με την ανακοίνωσή του, ότι τάχα κάνουμε σπέκουλα στον ανθρώπινο πόνο και αντιπερισπασμό, έχει ξεπεραστεί από τη ζώσα πραγματικότητα.

Κατά την άποψή μου, το κόμμα της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, αντί να στρέφεται εναντίον της εφημερίδας που έφερε στο φως δικαστικά έγγραφα, έπρεπε να επιζητά πρώτιστα να αποκαλύψει η αλήθεια όπως ζητούσε τότε και προφανώς προσχηματικά ο Πρόεδρος του, ισχυριζόμενος ότι επιθυμεί να χυθεί άπλετο φως στην υπόθεση. Η δε κ. Γεροβασίλη θα έπρεπε από την πρώτη στιγμή να έχει στραφεί εναντίον εκείνου που φέρεται να χρησιμοποίησε το όνομά της, εναντίον δηλαδή του τότε Αρχηγού της Πυροσβεστικής, που ήταν βεβαίως επιλογή της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ.

Είναι προφανές, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι τα εκατόν δύο θύματα της φονικής πυρκαγιάς στο Μάτι δεν είναι αντιπερισπασμός, είναι μια εθνική τραγωδία, για την οποία η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ έχει τεράστιες ευθύνες και είναι απαραίτητο, όπως τόνισε ο Πρωθυπουργός, να διαλευκανθεί τώρα η νέα υπόθεση της συγκαλύψης και να αποδοθούν ευθύνες. Το οφείλουμε πρώτιστα στη μνήμη των θυμάτων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έρχομαι στο νομοσχέδιο τώρα, γιατί, όπως είπε ο Πρόεδρος προηγουμένως, πρέπει πράγματι να μένουμε στις διατάξεις του νομοσχεδίου. Αυτό το νομοσχέδιο θέτει σαφείς κανόνες για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στη χώρα μας, όπως ήταν προγραμματική μας δέσμευση. Η παράταξή μας πάντοτε υποστήριζε ότι το μέλλον της πατρίδας μας συνδέεται απόλυτα και ικανοτικά μας να μπορούμε να προστατεύουμε το μοναδικό φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον και για τον λόγο αυτό, ήδη από τις πρώτες μέρες διακυβέρνησης, ο Πρωθυπουργός με την ομιλία του στην 74η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών είχε τόνισει ότι η οικονομική ανάπτυξη του 21ου αιώνα δεν μπορεί, παρά να συμβαδίζει με εκείνο το έμπρακτο ενδιαφέρον για την προστασία του περιβάλλοντος, μέσω της υιοθέτησης ενεργειακής πολιτικής για τον περιορισμό των εκπομπών ρύπων, αλλά και με τη στροφή στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Μάλιστα, ο ίδιος ο Πρωθυπουργός είχε δεσμευθεί για την ανάπτυξη πρωτοβουλιών για την προστασία και της πολιτιστικής μας κληρονομιάς από τις επιπτώσεις των δυσμενών κλιματικών συνθηκών.

Στο πλαίσιο αυτών των πολιτικών έρχεται το νομοσχέδιο, με το οποίο η ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στη χώρα μας ως ένας νέος οικολογικός τρόπος μετακινήσεων συμβάλλει σημαντικά στην απεξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα, που τόσο πολύ επιδιώκουμε, στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα που όλοι αναπνέουμε, αλλά και στην ενίσχυση της προσπάθειας της Κυβέρνησης για την επίτευξη των ενωσιακών στόχων για μείωση περιβαλλοντικών επιπτώσεων των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων και των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου.

Είναι αλήθεια ότι η χώρα μας έχει καθυστερήσει σημαντικά στον τομέα αυτό, καθώς μέχρι σήμερα δεν έχουν γίνει μεγάλα βήματα στην κατεύθυνση αυτή. Μάλιστα, όπως αναφέρθηκε, η πλειονότητα του στόλου κινείται με βενζίνη, ενώ τα οχήματα χαμηλών ρύπων δεν υπερβαίνουν το 0,3% του συνόλου.

Είμαστε υποχρεωμένοι να επιταχύνουμε, γι' αυτό και έρχεται αυτό το νομοσχέδιο και φέρνει πέντε μεγάλες καινοτομίες. Η πρώτη καινοτομία αφορά στην παροχή κινήτρων για την αγορά ηλεκτρικών ΙΧ, δικύκλων και ποδηλάτων. Επίσης, παροχή κινήτρου για τη δημιουργία υποδομών φόρτισης, ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για τη λειτουργία της αγοράς της ηλεκτροκίνησης με σαφώς καθορισμένο τον ρόλο της ΔΕΔΔΗΕ και των υπολοίπων φορέων, μ' έναν ενεργό ρόλο του δημοσίου στις προμήθειες ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Βεβαίως, το νομοσχέδιο αυτό θεσμοθετεί και τα αναπτυξιακά και φορολογικά κίνητρα για την παραγωγή φορτιστών, μπαταριών και ηλεκτρικών αυτοκινήτων στις λιγνιτικές περιοχές.

Σήμερα, ήδη έντεκα και πλέον κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η Ελλάδα παρέχουν επιδότηση για την απόκτηση ηλεκτρικών αυτοκινήτων και με το παρόν νομοσχέδιο η Κυβέρνηση επιλέγει να ενισχύσει με εκατό εκατομμύρια ευρώ την αγορά της ηλεκτροκίνησης μέσω του Ταμείου Ρύπων για την περίοδο 2020-2021. Έτσι θεσπίζουμε ένα γενναίο πακέτο αναπτυξιακών και φορολογικών κινήτρων που αφορούν αυτήν την αγορά, τη μίσθωση και τη χρήση των ηλεκτρικών οχημάτων, αλλά και την παραγωγή αυτών των οχημάτων, αλλά και των σχετιζόμενων ειδών. Πρόκειται για κίνητρα, τα οποία αναμένεται να βοηθήσουν στην ανάπτυξη και ακριβώς στη διείσδυση των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών ρύπων μέσα στη χώρα.

Όπως προανέφερα, με αυτό το νομοσχέδιο δημιουργούνται οι προϋποθέσεις ανάπτυξης μιας νέας οικονομίας η οποία θα προσφέρει οικονομικά οφέλη και βεβαίως -το πολυπόθητο- θέσεις εργασίας μέσα από την ανάπτυξη ιδιωτικών επενδύσεων υψηλής τεχνολογίας. Αυτό θα γίνει για τη δημιουργία και τη λειτουργία του δικτύου των υποδομών της φόρτισης, για την παροχή των σχετικών υπηρεσιών, αλλά και την παραγωγή αγαθών της αλυσίδας της ηλεκτροκίνησης. Μ' αυτό το νομοσχέδιο υιοθετείται το ανταγωνιστικό μοντέλο αγοράς σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα για την ανάπτυξη αυτών των υποδομών επαναφόρτισης και την παροχή υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης και βεβαίως, καθορίζονται με σαφήνεια οι ρόλοι και οι υποχρεώσεις των φορέων αυτής της νέας αγοράς.

Η επιτυχής λειτουργία ενός τέτοιου μοντέλου ανάπτυξης προϋποθέτει την ύπαρξη μηχανισμού ελέγχου και εποπτείας της αγοράς και αυτή η εποπτεία θα ασκείται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας σε συνεργασία με τη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας.

Σε σχέση με τις περιοχές της ανατολικής Μακεδονίας και την περιφερειακή ενότητα της Αρκαδίας απ' όπου και κατάγομαι, θεσμοθετούνται γενναία κίνητρα για την εγκατάσταση παραγωγικών μονάδων στις αλυσίδες της ηλεκτροκίνησης. Είναι κατανοητό ότι η επιλογή αυτών των δύο περιοχών γίνεται αμιγώς με κριτήρια υποστήριξης της τοπικής οικονομίας και της αγοράς εργασίας των περιοχών αυτής της απολιγνιτοποίησης. Ειδικότερα, όπως ορίζεται στο νομοσχέδιο, μειώνεται κατά πέντε ποσοστιαίες μονάδες ο φορολογικός συντελεστής για τα μεν φυσικά πρόσωπα, που ασκούν την επιχειρηματική δραστηριότητα παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών, για τα δε νομικά πρόσωπα μειώνεται επίσης το ποσοστό φορολογίας για το εισόδημα, που αποκτάται απ' αυτήν τη δραστηριότητα και για κέρδη που αφορούν στη συγκεκριμένη παραγωγή. Στόχος, λοιπόν, είναι να καταστήσουμε τις δύο αυτές περιοχές πόλους ανάπτυξης, όχι μόνο της χώρας, αλλά και ευρύτερα, ει δυνατόν, της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Ο ρόλος του δημοσίου: Το ελληνικό δημόσιο αναλαμβάνει τον δικό του ρόλο με δέσμευση ότι από το νέο έτος το 25% των καινούργιων αυτοκινήτων που θα παραγγέλνεται θα είναι υποχρεωτικά ηλεκτροκίνητα. Παράλληλα, ένα αντίστοιχο εγχείρημα θα πραγματοποιηθεί σε σχέση με τα ηλεκτρικά λεωφορεία στις αστικές συγκοινωνίες, καθώς ενσωματώνουμε την ευρωπαϊκή οδηγία 1161 σχετικά με την προώθηση των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών στις δημόσιες προμήθειες. Επίσης, θεσπίζεται η υποχρέωση των δήμων να μελετήσουν και να εκπονήσουν τα σχέδια φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων μέσα στα διοικητικά τους όρια, προβλέποντας και χωροθετώντας τους χώρους αρμοδιότητας, που θα κληθούν οι εν-

διαφερόμενοι να αναπτύξουν αυτές τις υποδομές και να τις λειτουργήσουν. Είναι σημαντικό, όπως είπε και ο Υπουργός, ότι κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης του νομοσχεδίου διαπιστώθηκε ότι συμπλέουμε με την ΚΕΔΕ στον σχεδιασμό αυτό.

Τέλος, δημιουργείται το Ηλεκτρονικό Μητρώο Υποδομών και Φορέων της αγοράς για να εξασφαλιστεί η ψηφιακή πρόσβαση των πολιτών στα δημοσίως προσβάσιμα σημεία της φόρτισης, αλλά και για να διαθέτει η πολιτεία ένα ψηφιακό εργαλείο ακριβώς για την εποπτεία αυτής της αγοράς.

Σε σχέση με τους ισχυρισμούς του ΣΥΡΙΖΑ περί ταξικού χαρακτήρα του παρόντος νομοσχεδίου, θα ήθελα να τονίσω ότι η ηλεκτροκίνηση αφορά στο σύνολο των Ελλήνων και όχι στους λίγους ή στους πλούσιους, καθώς είναι αναμφισβήτητο ότι η μείωση της ρύπανσης του αέρα ωφελεί τον καθέναν μας και όχι μόνο αυτούς που αγοράζουν αυτοκίνητο -πιστεύω ότι αυτό είναι εύλογο- ότι η προστασία της δημόσιας υγείας και η εξοικονόμηση του κόστους που δημιουργείται από νόσους, που σχετίζονται με την ατμοσφαιρική ρύπανση ωφελεί προφανώς όλους μας, η δε ενθάρρυνση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας για τη δημιουργία και άλλων υποδομών φόρτισης δημιουργεί θέσεις εργασίας και οικονομική ανάπτυξη ολόκληρης της χώρας επ' ωφελεία όλων των Ελλήνων πολιτών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν από λίγες μέρες κλείσαμε έναν χρόνο από την ημέρα που ο ελληνικός λαός έδωσε εντολή στον Κυριάκο Μητσοτάκη να αναλάβει τη διακυβέρνηση της χώρας. Μέσα σ' έναν χρόνο η Ελλάδα έχει μια εντελώς διαφορετική, αναβαθμισμένη εικόνα στον κόσμο και αυτό είναι αποτέλεσμα σκληρής δουλειάς. Παρ' ότι βρεθήκαμε αντιμέτωποι με πολύ μεγάλες προκλήσεις, οικονομικές, γεωπολιτικές, υγειονομικές, καταρθώσαμε από χθες και μάλιστα μετά από την τετραήμερη διαπραγμάτευση που έγινε από τον Πρωθυπουργό και την ελληνική ομάδα, να δικαιούμαστε σήμερα να χαμογελάμε, καθώς η Ελλάδα σταδιακά, θα επανέλθει οικονομικά στη θέση που της αρμόζει στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Ειδικότερα όσον αφορά στην περιβαλλοντική πολιτική, το Υπουργείο Περιβάλλοντος, όπως άλλωστε είχαμε υποσχεθεί προεκλογικά στους πολίτες, προχώρησε και αφοσίωσε νάρκες, όπως στην περίπτωση της ΔΕΗ, τις οποίες μάς είχε κληροδοτήσει η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, κατάρτισε και προώθησε σχέδια για την απολιγνιτοποίηση, για την κατάργηση των πλαστικών μιας χρήσης, για την ανακύκλωση και για τις αναδασώσεις. Ακόμα απλοποίησε τις περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις, ενώ παράλληλα υιοθέτησε το νέο ευρωπαϊκό μοντέλο διαχείρισης των προστατευόμενων περιοχών «NATURA» στη χώρα μας. Στη δική μας αντίληψη, λοιπόν, αυτές οι πολιτικές αποτελούν μεγάλες ευκαιρίες και μάλιστα, ευκαιρίες, που ήδη αξιοποιούνται για την ανάπτυξη της χώρας, αλλά με οικολογικό πρόσημο. Ήδη έχουμε πετύχει τους στόχους μας για το 2020 ως προς τη μείωση των εκπομπών ρύπων του θερμοκηπίου και έχουμε θέσει πολύ φιλόδοξους περαιτέρω στόχους, όπως το μακροπρόθεσμο κοινό όραμα για μια ουδέτερη κλιματικά Ένωση έως το 2050.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η οικονομική κρίση, που έπληξε τη χώρα, μαζί με την κρίση του κορωνοϊού, αλλά και η κρίση της κλιματικής αλλαγής μάς καλούν να σκεφτούμε αλλιώς και να δράσουμε αλλιώς. Γι' αυτό σας καλώ όλους να υπερψηφίσουμε αυτό το νομοσχέδιο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Λιούπης από τη Νέα Δημοκρατία και ακολουθεί ο κ. Κόκκαλης από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΛΙΟΥΠΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ιστορική η χθεσινή απόφαση της Συνόδου Κορυφής. Η Ευρώπη απέδειξε ότι παραμένει ενωμένη μπροστά στις προκλήσεις. Με πρωτοβουλίες του Πρωθυπουργού μας η Ελλάδα θα λάβει μια σημαντική οικονομική ενίσχυση για τα επόμενα έξι ως επτά χρόνια που θα βοηθήσει στην αντιμετώπιση της ύφεσης, αλλά και θα συμβάλει στην ανάπτυξη. Η στόχευση σε πράσινες πολιτικές είναι το μεγάλο στοίχημα των επόμενων δεκαετιών για την Ευρώπη. Προ-

στατεύοντας το περιβάλλον, προστατεύουμε την υγεία μας, την ποιότητα ζωής, αλλά και την ίδια τη ζωή μας.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας η ατμοσφαιρική ρύπανση ευθύνεται για τετρακόσιες χιλιάδες πρόωρους θανάτους στην Ευρώπη ετησίως. Ειδικά στην Αθήνα, περισσότερο από 70% των εκπομπών οξειδίου του αζώτου προέρχεται από τις μεταφορές. Η Ελλάδα έχει τον γηραιότερο στόλο ιδιωτικών οχημάτων στην Ευρώπη με μέση ηλικία τα δεκαέξι έτη. Είναι καιρός η ηλεκτροκίνηση να γίνει μέρος της ελληνικής οικονομίας.

Στην Ελλάδα οι υψηλές τιμές των ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων και η έλλειψη οργανωμένου δικτύου επαναφόρτισης είναι οι παράγοντες που απέτρεπαν τους καταναλωτές από την αγορά ηλεκτροκίνητου οχήματος. Με το νομοσχέδιο επιταχύνονται οι διαδικασίες για την αδειοδότηση μονάδων παραγωγής ηλεκτροκίνητων οχημάτων ή και αγαθών σχετικών με αυτά. Τα αντικίνητρα, που δίνονται στην αγορά παλαιάς τεχνολογίας και ρυπογόνων οχημάτων στοχεύουν στην αγορά ηλεκτροκίνητων. Συγκεκριμένα, στα επιβατικά και στα φορτηγά αυτοκίνητα επιβάλλεται έκτακτο περιβαλλοντικό τέλος ύψους 1.000 και 3.000 ευρώ για όσα είναι της τεχνολογίας Euro 5 και Euro 4 αντίστοιχα. Ταυτόχρονα, απαγορεύεται η εισαγωγή των πολύ παλαιών επιβατικών αυτοκινήτων τεχνολογίας Euro 1, 2 και 3.

Κύριε Υπουργέ, σ' αυτό το σημείο θέλω να σας μεταφέρω την έντονη ανησυχία, τη δυσφορία των ιδιοκτητών επιχειρήσεων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και καταστημάτων ανταλλακτικών, ενός κλάδου, που πλήττεται και απασχολεί πολλούς εργαζόμενους. Η επιβολή του περιβαλλοντικού τέλους επιπλέον του τέλους ταξινόμησης για τα οχήματα τεχνολογίας Euro 5, δηλαδή τα λιγότερα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, δημιουργεί τεράστιο οικονομικό πρόβλημα στις επιχειρήσεις αυτές. Θα πρότεινα να γίνει σταδιακά η επιβολή του περιβαλλοντικού τέλους ή να είναι μικρότερο το ύψος του, έως ότου προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα οι έμποροι μεταχειρισμένων.

Γεγονός είναι ότι το νομοσχέδιο προβλέπει σημαντικές φορολογικά κίνητρα. Δεν θεωρείται εισόδημα από μισθωτή εργασία η αποζημίωση που λαμβάνει ο εργαζόμενος για έξοδα κίνησης, για τη φόρτιση του οχήματος, όπως και η παραχώρηση ενός τέτοιου οχήματος προς αυτόν. Επίσης, η επιχείρηση, σε περίπτωση αγοράς επαγγελματικού ηλεκτρικού οχήματος, έχει προσαυξημένο κατά 50% έκπτωση στα ακαθάριστα έσοδά της και δεν συνυπολογίζεται στην ετήσια αντικειμενική δαπάνη το ηλεκτροκίνητο αυτοκίνητο αξίας έως 50.000 ευρώ.

Η απολιγνιτοποίηση είναι ο πρώτος μεγάλος σταθμός στη διαδρομή προς την απεξάρτηση της παραγωγής ενέργειας από ορυκτά καύσιμα και τη στροφή στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Βεβαίως, όπως κάθε αλλαγή τέτοιου μεγέθους, η απολιγνιτοποίηση θα επιφέρει δραστικές επιπτώσεις στην εργασία και την καθημερινότητα των κατοίκων της δυτικής Μακεδονίας και της Αρκαδίας. Το νομοσχέδιο περιλαμβάνει κίνητρα για τις επιχειρήσεις παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων ή αγαθών σχετικών με αυτά, όπως μπαταρίες, που θα δημιουργηθούν στις δύο αυτές περιοχές και θα δημιουργήσουν θέσεις εργασίας. Τα φυσικά και νομικά πρόσωπα που θα ασχοληθούν με αυτές τις επιχειρήσεις φορολογούνται με μειωμένο κατά πέντε μονάδες φορολογικό συντελεστή. Όμως πιο σημαντική είναι η απαλλαγή από τις εργοδοτικές εισφορές για το διάστημα κατασκευής της μονάδας παραγωγής που σχετίζεται με την ηλεκτροκίνηση. Η Κυβέρνηση επιδιώκει, οι περιοχές αυτές να αναδειχθούν σε σημαντικούς αναπτυξιακούς πόλους. Η δημιουργία ενός μεγάλου δικτύου δημοσίων προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης είναι το μεγάλο ζητούμενο. Ο σχεδιασμός είναι να έχουν καλυφθεί οι εθνικές οδοί με ένα πλήρες δίκτυο επαναφόρτισης μέχρι το 2021. Οι δήμοι θα εκπονήσουν σχέδιο φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.

Στο νομοσχέδιο υπάρχει ειδική πρόβλεψη για χώρους στάσης, στάθμευσης και επαναφόρτισης αποκλειστικά για τα ηλεκτροκίνητα ταξί. Απολύτως αναγκαία και η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για αυτοκίνητα ΑΜΕΑ. Τέλος, σε όλα τα νέα κτήρια από το 2021 θα είναι υποχρεωτική η ηλεκτρολογική μελέτη για λειτουργία σημείων επαναφόρτισης. Αντίστοιχα, το δημόσιο και οι φορείς της γενικής κυβέρνησης υποχρεούνται από την 1-1-2022

να δημιουργήσουν σημεία επαναφόρτισης, εφ' όσον διαθέτουν χώρους στάθμευσης.

Δεν συμφωνώ φυσικά, με τον χαρακτηρισμό του νομοσχεδίου ως ταξικό. Το να αποκτήσουμε ένα λιγότερο μολυσμένο περιβάλλον είναι ένας στόχος που αφορά όλους μας. Καμμία ταξική διάκριση δεν κρύβεται πίσω από αυτήν την επιδίωξη. Εξάλλου, το ίδιο το νομοσχέδιο προβλέπει πλέον οικονομικά κίνητρα με τη μορφή επιδοτήσεων. Θα προσδιοριστούν βέβαια με υπουργική απόφαση, ώστε να γίνει ακόμα πιο προσιπή και ελκυστική η απόκτηση ηλεκτροκίνητου οχήματος. Σε μόλις δέκα έτη από σήμερα τα ηλεκτροκίνητα οχήματα θα έχουν φτάσει στο 30%. Η αλλαγή θα είναι πραγματικά καθοριστική, αν αναλογιστούμε ότι ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο εξοικονομεί σε ρύπους σε ένα έτος όσο τέσσερις πτήσεις από το Λονδίνο στη Βαρκελώνη.

Με το σημερινό νομοσχέδιο επιβεβαιώνεται η δέσμευση και η σταθερή προσηλωση της Κυβέρνησης στη χρήση νέων τεχνολογιών περισσότερο φιλικών προς το φυσικό μας περιβάλλον, πάντα με το βλέμμα στο μέλλον. στο μέλλον του πλανήτη μας, στο μέλλον των επόμενων γενεών.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ευχαριστώ κι εγώ, κύριε Λιούπη.

Τον λόγο έχει ο κ. Κόκκαλης εκ μέρους του ΣΥΡΙΖΑ και ακολουθεί ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης κ. Χήτας στον μισό χρόνο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΚΟΚΚΑΛΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ψήφιση του σημερινού νομοσχεδίου έρχεται σε μια ιδιαίτερα δύσκολη περίοδο για τη χώρα μας. Ήδη πριν λίγη ώρα η Άγκυρα ανακοίνωσε έρευνες μεταξύ Μεγίτης και Κρήτης και καθίσταται αναγκαία όσο ποτέ η χάραξη εθνικής στρατηγικής για την προκλητικότητα της Τουρκίας, εθνική στρατηγική, η οποία θα έχει πρωταγωνιστή τη χώρα μας και όχι ουραγό.

Κύριε Υπουργέ, από νωρίς το πρωί πρωταγωνιστεί η είδηση ότι η χώρα μας και ο Πρωθυπουργός έρχεται με 70 δισεκατομμύρια. Από το πρωί κυριαρχεί η είδηση ότι πρόκειται για έναν εθνικό θρίαμβο, ότι πρόκειται για μια εθνική επιτυχία. Εάν πράγματι ο Πρωθυπουργός εξασφάλισε 70 δισεκατομμύρια και όχι 30 ή 32, όσα φημολογεί τις προηγούμενες ημέρες, τότε πράγματι είναι επιτυχία, αλλά επιτυχία και συγχαρητήρια στην πολιτική απάτη.

Πριν δύο ώρες ο Υπουργός της Ανάπτυξης, ο κ. Γεωργιάδης, είπε επί λέξει: «Έχουμε 32 δισεκατομμύρια από το ταμείο για τον COVID, συν το νέο ΕΣΠΑ, συν τους λοιπούς ευρωπαϊκούς πόρους, είναι πραγματικά ένα ποσό που ξεπερνά τα 70 δισεκατομμύρια για τα έτη 2021-2027». Να προσθέσω εδώ ότι στους λοιπούς ευρωπαϊκούς πόρους συγκαταλέγεται και η Κοινή Αγροτική Πολιτική για τα έτη 2021-2027. Έχετε όμως αντιληφθεί αυτό το οποίο διαφημίζεται και διαφημίζετε, ότι κατορθώσατε να εξασφαλίσετε ποσό πολύ μεγαλύτερο αναλογικά από άλλες χώρες; Είναι δυνατόν; Όχι.

Το ζητούμενο όμως είναι, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εάν αυτά τα χρήματα, τα 30, τα 28 δισεκατομμύρια θα διοχετευθούν στην πραγματική οικονομία. Εφ' όσον ξεκινάτε όμως τόσο άσχημα, διότι -επιτρέψτε μου καλόπιστα- όταν μια κυβέρνηση δεν λέει την αλήθεια, επιχειρεί μια λαθροχειρία και προσθέτει χρήματα τα οποία ούτως ή άλλως θα ελάμβανε η χώρα μας από άλλους ευρωπαϊκούς πόρους, επιτρέψτε μου να αμφισβητούμε τις πραγματικές προθέσεις και το πραγματικό και παραγωγικό σχέδιο για να αξιοποιηθούν αυτά τα χρήματα, ώστε να διοχετευθούν στην πραγματική οικονομία, στους εργαζόμενους και στους επιχειρηματίες.

Για το νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ, εντελώς καλόπιστα δεν βιάστηκα να βγάλω απόφαση, να κρίνω, όταν ο κ. Φάμελλος μίλησε για τους δικαιούχους, τους ωφελομένους από την ηλεκτροκίνηση.

Διότι, ξέρετε, παρακολουθεί πολύς κόσμος σήμερα τη συζήτηση και δεχτήκαμε και εγώ και συνάδελφοί μου πολλά ερωτήματα από μικρομεσαίους επιχειρηματίες, δικηγόρους, γιατρούς, αγρότες: «Μπορώ να αγοράσω, να βοηθηθώ σε ένα μοντέρνο ηλεκτρικό αυτοκίνητο;». Και άκουσα τον κ. Φάμελλο, ο οποίος

είπε ότι είναι μόνο χίλιοι επτακόσιοι πενήντα. Εσείς εκείνη την ώρα είπατε ότι είναι παλιά αυτή η ανακοίνωση. Ανέτρεξα, κύριε Υπουργέ, και τελικά έχει δίκιο ο κ. Φάμελλος. Αυτή η ανακοίνωση των χιλίων επτακοσίων πενήντα ήταν πριν λίγες ημέρες, στις 5 Ιουνίου του 2020, Ημέρα Περιβάλλοντος, όπου παρουσιάσατε το σχέδιο νόμου «Μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών, μέτρα προώθησης και εφαρμογής της ηλεκτροκίνησης». Γιατί το αποκρύπτετε; Να πείτε ότι «Είναι λίγοι οι δικαιούχοι. Δεν μπορούμε παραπάνω. Δεν αφορά την πλειοψηφία του κόσμου». Να το πείτε ξεκάθαρα. Θα ήταν προς τιμήν σας. Στις 5 Ιουνίου ήταν οι σχετικές ανακοινώσεις.

Τελειώνω με την τροπολογία των Βουλευτών του ΣΥΡΙΖΑ για την παροχή δωρεάν ρεύματος. Εάν πραγματικά -και δεν είναι κατ' επιφάνεια, που δυστυχώς είναι κατ' επιφάνεια η πολιτική με κοινωνικό πρόσημο- θέλετε, διακυβεύετε, πρεσβεύετε -υποτίθεται- πολιτικές με κοινωνικό πρόσημο, πρέπει αυτή την τροπολογία να την κάνετε δεκτή. Τι λέει η τροπολογία; Ότι νοικοκυριά τα οποία επλήγησαν πραγματικά, αποδεδειγμένα, από την πανδημία, να βοηθηθούν. Με απλά λόγια, να επανασυνδεθεί το ρεύμα, να γίνει μια ευνοϊκή ρύθμιση των οφειλών. Αυτό αφορά και επιχειρηματίες, αφορά και ιδιωτικούς υπαλλήλους, αλλά και αγρότες. Νομίζω ότι πρέπει να τοποθετηθείτε στη συγκεκριμένη τροπολογία. Τουλάχιστον, εάν την απορρίψετε, να την απορρίψετε με ένα συγκεκριμένο αιτιολογικό. Ότι σας την απορρίπτω, δεν την κάνω δεκτή, διότι δεν υπάρχει το πλεόνασμα, δεν μπορώ να προχωρήσω σε τέτοιες πολιτικές. Περιμένουμε, κύριε Υπουργέ, την απάντησή σας και τη θέση σας για τη συγκεκριμένη τροπολογία, η οποία αποβλέπει στην ανακούφιση χιλιάδων νοικοκυριών στην αντιμετώπιση σοβαρότατων προβλημάτων διαβίωσης.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Χήτας, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Ελληνικής Λύσης για έξι λεπτά. Εκτός εάν πάρει και τον χρόνο της δευτερολογίας του.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΗΤΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ πολύ. Θα μου επιτρέψετε εγώ να μην μπορώ να μοιραστώ τη χαρά των συναδέλφων της Νέας Δημοκρατίας για τα πολύ χαρμόσυνα, όπως λένε, νέα που ήρθαν, γιατί τα πράγματα είναι πολύ σοβαρά και πολύ κρίσιμα, πάρα πολύ κρίσιμα. Ίσως περισσότερο από κάθε άλλη φορά.

Θα πρέπει, λοιπόν, στην Αίθουσα αυτή να πούμε ότι υπάρχει τουρκική NAVTEX για σεισμικές έρευνες εντός των ορίων της ελληνικής υφαλοκρηπίδας. Εδώ και περίπου μιάμιση ώρα υπάρχει περιοχή στο Καστελόριζο, την οποία έχουν δεσμεύσει οι Τούρκοι για έρευνες που ξεκινάνε από σήμερα έως τις 2 Αυγούστου! Και εμείς μιλάμε εδώ για «άλλα λόγια να αγαπιόμαστε». Έχουμε αυτή τη στιγμή που μιλάμε αερομαχίες στο Καστελόριζο. Το σύνολο των ελληνικών Ενόπλων Δυνάμεων έχει τεθεί σε αυξημένη επιφυλακή. Δεν ξέρω άμα τα γνωρίζετε αυτά, γιατί μιλάμε για τα σακούλα με τα δώρα που μας έφερε ο Πρωθυπουργός, για τα νέα μηνύματα. Το σύνολο των Ενόπλων Δυνάμεων είναι σε αυξημένη επιφυλακή. Σε εικοσιτέσσερις ώρες εκτιμάται, με την ταχύτητα που έχει αυτή τη στιγμή το «ORUC REIS», να έχει αφιχθεί στο σημείο εκεί που λέμε, στο Καστελόριζο.

Είναι μία έκφραση την οποία τη σιχαινόμουν από μικρό παιδί και δεν υπάρχει πιο εκνευριστικό από αυτό. Θα το πω, όμως: Σας τα λέγαμε. Σας τα λέγαμε, σας τα λέγαμε, σας τα λέγαμε, σας τα λέγαμε. Πότε θα αποφασίσει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας; Δηλαδή, να γίνει πόλεμος πρώτα, για να κάνετε σύγκληση πολιτικών Αρχηγών; Δεν καταλαβαίνετε ότι με μυστικές διπλωματίες δεν μπορείτε να κάνετε χαίρι; Τα πράγματα είναι σοβαρά. Πότε θα συγκαλέσετε πολιτικούς Αρχηγούς; Σύγκληση πολιτικών Αρχηγών! Πρέπει να έχουμε μία κοινή γραμμή.

Έχουμε NAVTEX, κύριε Υπουργέ μου, έχουμε τουρκική εισβολή λίγες ώρες μετά τη λήξη της Συνόδου Κορυφής. Αυτά δεν γίνονται. Ναι, αλλά όλα αυτά τα έχουμε προβλέψει και τα έχουμε πει. Και εμείς περιμένουμε, με μια πολιτική κατευνασμού, «από όλα». Ο σκοπός σας ήταν επικοινωνιακός. «Αντε να αλλάξουμε ατζέντα. Έγινε με την Αγία Σοφία. Να αλλάξουμε ατζέντα. Πάμε να βγάλουμε λίγο για τη «NOVARTIS». Πάμε να βγάλουμε υποκλοπές. Πάμε να βγάλουμε Μάτι. Σοβαρά θέματα και αυτά. Εδώ,

όμως, είναι πολύ σοβαρά.

Δυστυχώς, είμαστε στο και πέντε να εμπλακούμε. Τα πράγματα είναι πάρα πολύ σοβαρά. Ακόμα να αντιδράσουμε στους Τούρκους. Μία αντίδραση, ένα αντίμετρο. Κάτι να κάνουμε, εκτός από το να περιμένουμε από τους Ευρωπαίους συμμάχους μας. Κάτι, κάτι, κάτι. Οι Τούρκοι που -το πιο απλό θα σας πω, για να ακουστεί εδώ μέσα- δεν αφήνουν τίποτα να πέσει κάτω. Μια παγκόσμια πλατφόρμα, όπως είναι το «NETFLIX», για να καταλάβετε -και θα επιστρέψω στα πολύ κρίσιμα ζητήματα αυτά-, επειδή έχει ταινίες μέσα με ομοφυλόφιλους, ζήτησαν οι Τούρκοι να την αναρρέσει. Οι Τούρκοι, οι οποίοι μιλάνε για αγιογραφίες και για πόρνες στην Αγία Σοφία -τα είδατε αυτά που έχουν κυκλοφορήσει- δεν ανέχονται από κανέναν οι ίδιοι να προσβάλει τα δικά τους πιστεύω, ούτε από το «NETFLIX», που παίζεται ένα παιχνίδι δισεκατομμυρίων. Ανάγκασαν, λοιπόν, το «NETFLIX» να αναρρέσει ταινίες που πρωταγωνιστούν ομοφυλόφιλοι. Δική μας εργασία, της Ελληνικής Λύσης στις 17-1-2020 για προσβλητική ταινία του «NETFLIX» που παρουσίαζε τον Ιησού Χριστό ομοφυλόφιλο αφ' ενός δεν απαντήθηκε ποτέ, αφ' ετέρου δε το «NETFLIX» δεν την κατέβαλε ποτέ. Εκεί θα καταλάβετε, από τα μικρά, από τα σημαντικά.

Εδώ και ημέρες τριανταπέντε μεγάλα αλιευτικά, που έχουν drone επάνω, έχουν περικυκλώσει τη Χίο και τη Λέσβο. Τριάντα πέντε αλιευτικά. Τα καταλαβαίνετε; Και δεν είναι μόνο τα «ψαράδικα», δεν είναι μόνο οι λαθρομετανάστες -ενενήντα ήρθαν εσχθές στη Λέσβο-, αλλά όλα αυτά καταλήγουν στην ΑΟΖ. Πάρτε αντίμετρα. Τα έχουμε πει πάρα πολλές φορές. Ακούστε μας μία φορά. Έπρεπε μάλλον να μας έχετε ακούσει, να μην ήσασταν τόσο φοβικοί. Γιατί πλέον το παιχνίδι φαίνεται ότι φεύγει από τα χέρια μας. Ακούστε μας, όπως μας ακούσατε όταν στείλατε στον Έβρο τα τεθωρακισμένα που είχαμε κατασχέσει και σκούριαζαν στις αποθήκες του Πειραιά.

Ακούστε μας και τώρα που σας ζητάμε τις καναδέζες του στρατού, οι οποίες σαπίζουν και είναι έτοιμες για απόσυρση, να τις δώσετε στους εθνοφύλακες στον Έβρο. Βρεθήκαμε προχθές κλιμάκιο και μας παρακαλούσαν να σας μεταφέρουμε το αίτημα, κύριε Υπουργέ, να πάρουν τις καναδέζες που σαπίζουν. Έχουμε κάνει και σχετικά ερωτήματα. Δεν έχουμε λάβει απαντήσεις.

Ακούστε μας, όπως μας ακούσατε για τα Super Puma που είπε προχθές ο Πρόεδρος της Ελληνικής Λύσης ο Κυριάκος Βελόπουλος ότι από τα πέντε, μόνο τα δύο χρησιμοποιούνται. Από το 2013 κάθονται εκεί και σαπίζουν.

Ακούστε μας για την ολοκληρωμένη μελέτη που έχουμε παρουσιάσει και καταθέσει στο ελληνικό Κοινοβούλιο για τη μεταφορά των λαθρομεταναστών σε ακατοίκητα νησιά. Ακούστε μας, ακούστε μας, ακούστε, γιατί είναι για καλό αυτά που λέμε με τις προτάσεις μας.

Ακούστε κάτι, είχαμε προειδοποιήσει σε όλους τους τόνους ότι η ανυπαρξία οποιασδήποτε είτε ανακοίνωσης είτε επιβολής κυρώσεων κατά της Τουρκίας, θα άναβε το πράσινο φως για εισβολή. Το έθνος σύσσωμο -γιατί είναι η ώρα κρίσιμη- θα πρέπει να σταθεί απέναντι -σύσσωμο το έθνος!- σε οποιαδήποτε απόπειρα παραβίασης της εθνικής μας κυριαρχίας.

Καλούμε τώρα ως Ελληνική Λύση να σταματήσει αμέσως το κλίμα διχασμού, κύριε Υπουργέ, το κλίμα πόλωσης. Όλους θα μας κρίνει η ιστορία. Ήρθε η ώρα να σταθούμε όλοι στο ύψος των περιστάσεων. Οι στιγμές είναι κρίσιμες. Δεν είναι ώρα ούτε για μικρές αποφάσεις ούτε για μικρούς πολιτικούς. Ήρθε η ώρα για ένα πνεύμα σύμπνοιας, ομόνοιας.

Η σκέψη η δική μας και οι προσευχές μας συνοδεύουν αυτήν τη στιγμή τις Ένοπλες Δυνάμεις μας, οι οποίες είναι σε αυξημένη επιφυλακή. Όλες, Ναυτικό, Αεροπορία και Στρατός. Όλες! Και εμείς εδώ ξεμαλλιαζόμαστε.

Δεν μπορώ να χαρώ -να κάνω και ένα σχόλιο- για τα 70 δισεκατομμύρια. Ακούσαμε τον κύριο συνάδελφο της Νέας Δημοκρατίας «Ήρθε ο Πρωθυπουργός με 70 δισεκατομμύρια. Απίστευτο. Σωθήκαμε.». Δεν λέει κανένας στον κόσμο ότι «καλώς ήρθε το μνημόνιο», για να παραφράσω το «καλώς ήρθε το δολάριο». Καλώς ήρθε ακόμα ένα μνημόνιο.

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

Όσο και να πανηγυρίζετε με τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης -ένα, δύο λεπτά ακόμα και τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, σας ευχαριστώ-, δεν πρόκειται ποτέ να φανεί αυτό στην κοινωνία, να καθρεφτιστεί επάνω, να γίνει αντανάκλαση. Είναι ένα νέο μνημόνιο. Θα υπάρξουν νέα δάνεια.

Πετάμε ένα νούμερο έτσι για εντυπωσιασμό και κρύβουμε την ουσία. Η ουσία είναι, δυστυχώς, ότι ήρθαν νέα δάνεια, έρχεται φτώχεια, φτώχεια, φτώχεια. Ήδη για το πρώτο εξάμηνο του 2020 έχουμε 11 δισεκατομμύρια έλλειμμα στον προϋπολογισμό, όπως ανέφερε ο Κυριάκος Βελόπουλος.

Χάνουμε άλλα 10 δισεκατομμύρια από τον τουρισμό. Μέχρι το τέλος της χρονιάς θα έχουμε ένα έλλειμμα 9 με 11 δισεκατομμύρια ευρώ. Θα έχουμε 30 δισεκατομμύρια έλλειμμα, λοιπόν, σε ένα χρόνο. Θα πάρουμε 32 και πώς θα τα πάρουμε; Αφού πρώτα δανειστούμε να πάρουμε και τα μπόνους μετά.

Και κλείνω με κάτι πολύ σημαντικό. Ο χειρότερος εχθρός του Έλληνα είναι ο Έλληνας το ξέρει. Δεν υπάρχει χειρότερος εχθρός, να το ξέρετε. Και αναφέρομαι στο Μάτι. Δύο χρόνια μετά οι διάλογοι που ακούμε -απίστευτα πράγματα!- αποκαλύπτουν ένα κράτος που συμπεριφέρεται ως μαφιόζος, ένα κράτος που συμπεριφέρεται ως εκβιαστής, χωρίς να λογαριάζει τις αδικοχαμένες ζωές. Στήνουμε, λοιπόν, ένα μαφιόζικο πανηγύρι πάνω σε πτώματα. Για το έγκλημα στο Μάτι, όμως, ευθύνη δεν ανέλαβε ποτέ κανείς!

Η Ελληνική Λύση λέει το εξής: Καμμία ασυλία σε πολιτικό. Είναι αδιανόητο να δίνουμε ασυλία σε πολιτικό. Γι' αυτόν τον λόγο, λοιπόν, καταθέσαμε πρόταση εξεταστικής επιτροπής για να αποδοθούν οι ποινικές ευθύνες σε όσους εμπλέκονται. Και είμαστε περήφανοι επειδή ο Αντώνης Μιλωνάκης ήταν ο μοναδικός Βουλευτής που βρέθηκε προχθές στα δύο χρόνια στο Μάτι. Μόνο η Ελληνική Λύση ήταν εκεί. Ήταν ο μοναδικός Βουλευτής που εκπροσώπησε το ελληνικό Κοινοβούλιο και την Ελληνική Λύση. Είναι εκατόν δύο αδικοχαμένες ψυχές στη μνήμη των οποίων ασελγείτε ακόμα και σήμερα με δήθεν αντιπαράθεση που μόνο στόχο έχει τη συγκάλυψη της αλήθειας. Να θυμάστε πάντα κάτι: Αυτές οι ψυχές ζητούν δικαίωση.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Ελληνικής Λύσης)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Τον λόγο έχει ο κ. Κωτσός από τη Νέα Δημοκρατία και ακολουθεί η κ. Βέττα από τον ΣΥΡΙΖΑ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΤΣΟΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, θα έλεγα κατ' αρχάς ότι ατύχησε ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ στην αγωνιώδη προσπάθεια που κατέβαλε να απαξιώσει και να αμαυρώσει το έργο της Κυβέρνησής μας τον ένα χρόνο που βρισκόμαστε στα ηνία της χώρας. Ο αντιπολιτευτικός του οίστρος, δυστυχώς γι' αυτόν, ευτυχώς για τη χώρα, συνέπεσε με μία πολύ μεγάλη επιτυχία του Πρωθυπουργού μας του Κυριάκου Μητσοτάκη.

Όπως και να τα μετρήσει κανείς είναι 70 τα δισεκατομμύρια ευρώ που θα έρθουν στη χώρα μας το επόμενο διάστημα, το 2021-2027 και βεβαίως δεν έχουν καμμία σχέση με μνημόνιο. Τα 19,5 δισεκατομμύρια είναι επιχορηγήσεις, τα 12,5 δισεκατομμύρια είναι δάνεια και 40 δισεκατομμύρια είναι οι πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο. Είναι 70 δισεκατομμύρια στη διάθεση της Κυβέρνησής μας, γιατί θα είμαστε κυβέρνηση έως τότε, όσο κι αν δεν το θέλετε. Είναι 70 δισεκατομμύρια στη διάθεση των Ελλήνων.

Και βέβαια ατύχησε και για έναν άλλο λόγο ο Κυβερνητικός Εκπρόσωπος του ΣΥΡΙΖΑ, διότι προσπάθησε να αμαυρώσει μια περίοδο που η χώρα μας έχει ορθώσει το ανάστημά της διεθνώς μέσα από την εξαιρετική αντιμετώπιση της πανδημίας και θεωρείται μία από τις πιο ασφαλείς χώρες του κόσμου μέσα από την εξαιρετική διαχείριση αυτής της πανδημίας.

Και ξέρετε ποιο ήταν το μυστικό της επιτυχίας, αγαπητοί συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ; Ότι η Κυβέρνησή μας, η πολιτική ηγεσία εμπιστευθήκε τους επιστήμονες, κάτι που δεν το έχετε κάνει εσείς ποτέ. Θα ήθελα να θυμίσω στον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο του ΣΥΡΙΖΑ, που δεν είναι στην Αίθουσα αυτήν τη στιγμή, ότι όταν συζητήθηκαν τα σχέδια διαχείρισης υδατικών πόρων της Θεσσαλίας, η επιστημονική επιτροπή που τα συνέταξε αυτά τα

σχέδια επί της ουσίας κατήγγειλε την τότε Κυβέρνηση ότι της επέβαλε να αφαιρέσει από τα σχέδια διαχείρισης τη μεταφορά νερών από τον άνω ρου του Αχελώου προς τη Θεσσαλία.

Άρα μπορεί να μιλά ο ΣΥΡΙΖΑ για επαναφορά του Αχελώου στην ατζέντα και στη συζήτηση, αλλά επί της ουσίας αφαιρέθηκε η δυνατότητα μεταφοράς του νερού από τον άνω ρου του Αχελώου προς τη Θεσσαλία με πολιτική εντολή, με πολιτική παρέμβαση στο επιστημονικό δυναμικό.

Η δική μας Κυβέρνηση δεν διανοείται ποτέ να το κάνει και δεν θα το κάνει. Και γι' αυτό, ακούγοντας τους υγειονομικούς επιστήμονες αντέδρασε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο στην πανδημία και έφερε το συγκεκριμένο αποτέλεσμα.

Εδώ να σημειώσω ότι αυτή η πανδημία επέφερε σημαντικές αλλαγές και στο περιβάλλον. Ένεκα του lockdown, επί της ουσίας της απαγόρευσης της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, είχαμε σημαντική μείωση των ρύπων στην ατμόσφαιρα. Αυτό σημαίνει ότι η συμβατική χρήση κινητήρων επιβαρύνει εξαιρετικά σημαντικά και δυσάρεστα το περιβάλλον.

Άκουσα και την ειδική αγορήτρια του ΣΥΡΙΖΑ να διατείνεται ότι η ηλεκτροκίνηση στη χώρα μας έμεινε στο μηδέν. Μα, και βέβαια είναι στο μηδέν γιατί ως Κυβέρνηση δεν κάνατε τίποτα, παρά το γεγονός ότι είπατε ότι η ηλεκτροκίνηση είναι προτεραιότητα για τον ΣΥΡΙΖΑ. Αν ήταν προτεραιότητα, θα είχατε κάνει κάτι. Είπατε, όμως, και μεταφέρω αυτό ακριβώς που είπατε ότι η ηλεκτροκίνηση στη χώρα μας είναι στο μηδέν. Εκτός αν άλλο εννοούσατε.

Εμείς, λοιπόν, επειδή ακριβώς πιστεύουμε στην ηλεκτροκίνηση, επειδή ακριβώς είμαστε μια φιλοπεριβαλλοντική Κυβέρνηση, βλέπετε ότι στον ένα χρόνο της διακυβέρνησής μας με ένα νομοσχέδιο εξαιρετικά σημαντικό, εξαιρετικά πρωτοπόρο, ακολουθώντας την ηλεκτροκίνηση στη χώρα μας.

Άκουσα και Αρχηγό Κόμματος να αναρωτιέται ποιον βολεύει τελικά η ηλεκτροκίνηση. Κατ' αρχάς το περιβάλλον. Το ανακινώσαμε πιο πριν. Από το γεγονός ότι δεν κυκλοφόρησαν αυτοκίνητα την περίοδο του lockdown, αποδεδειγμένα είχαμε μείωση των ρύπων. Κατά δεύτερον, τους πολίτες που θα χρησιμοποιήσουν την ηλεκτροκίνηση μειώνοντας εξαιρετικά το κόστος μετακίνησής τους. Κατά τρίτον, την εθνική οικονομία, διότι θα απεξαρτήσεις σε έναν μεγάλο βαθμό από το εισαγόμενο πετρέλαιο όλη αυτή τη διαδικασία, το οποίο μάλιστα είχε και ασταθείς τιμές. Και επειδή το σχέδιο μας προβλέπει και μια εξαιρετική ανάπτυξη των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, καταλαβαίνετε πόσο σημαντική θα είναι η επίδραση και στην εθνική οικονομία.

Τέλος, μια άλλη πολύ σημαντική επίδραση του συγκεκριμένου νομοσχεδίου θα είναι στη δημόσια υγεία. Και το λέω αυτό διότι ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας αναφέρει περίπου οκτώμισι χιλιάδες θανάτους στη χώρα μας λόγω της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Τι περισσότερα, λοιπόν, κριτήρια και επιχειρήματα χρειάζεται κανείς για να συνηγορήσει με το νομοσχέδιο που φέρνει σήμερα για συζήτηση ο Υπουργός.

Κυρίες και κύριοι, το εθνικό σχέδιο μετάβασης στην ηλεκτροκίνηση αποτελεί έναν από τους κεντρικούς πυλώνες της περιβαλλοντικής αντίληψης της Κυβέρνησής μας. Το έχει δηλώσει εξάλλου και ο Πρωθυπουργός μας. Ταυτόχρονα, όμως, αποτελεί και ένα ολιστικό σχέδιο, διότι εμπλέκει την κεντρική διοίκηση του κράτους, την τοπική αυτοδιοίκηση, την περιφέρεια, την αγορά σε όλες τις εκφάνσεις της, την κοινωνία και βεβαίως επιδρά στην ποιότητα ζωής των πολιτών σε αυτή τη χώρα.

Ήρθε η στιγμή, κυρίες και κύριοι, η Ελλάδα μας να μπει σε μια άλλη σύγχρονη και τεχνολογικά προηγμένη εποχή τόσο στις μετακινήσεις όσο και στο ενεργειακό μείγμα. Έχουμε τη βούληση, έχουμε τη θέληση και έχουμε και τον τρόπο να το καταφέρουμε. Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω ένα λεπτό τον λόγο σχετικά με μία παρατήρηση που έκανε ο συνάδελφος;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Έχετε τριάντα δευτερόλεπτα να πείτε ακριβώς αυτό που θέλετε.

ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Κύριε Πρόεδρε, δεν θα τοποθετηθώ με αυτά που είπε ο συνάδελφος σε σχέση με το θέμα

της ηλεκτροκίνησης και τι λέμε ως ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία. Μάλλον δεν κατάλαβε καλά.

Εγώ θέλω να εκφράσω την ανησυχία μου, μάλλον το ερωτηματικό μου, πως επανέρχονται και στην Αίθουσα της Ολομέλειας αλλά και στην Επιτροπή Περιβάλλοντος τα θέματα της εκτροπής του Αχελώου. Θέματα τα οποία είναι λυμένα και με αποφάσεις του Σ.τ.Ε. επανέρχονται. Μάλιστα σήμερα μου έκανε εντύπωση -και δεν ξέρω εάν το άκουσα καλά, κύριε συνάδελφε- ότι κάποιοι μελετητές είπαν ότι πείστηκαν να κάνουν κάποιες αλλαγές στις μελέτες κ.λπ..

Λυπάμαι πάρα πολύ, αν και σε αυτά τα θέματα αυτή η λογική των πιέσεων που το ζούμε τελευταία πολύ έντονα σε όλα τα επίπεδα, όσον αφορά το κόμμα μας, τον ΣΥΡΙΖΑ, αρχίζει και γίνεται μια κανονικότητα. Αυτό το σχόλιο ήθελα να κάνω. Ληγμένα θέματα δεν μπορεί να επανέρχονται, γιατί έχουν λυθεί από το Σ.τ.Ε. και από αποφάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Επιτροπής Περιβάλλοντος.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΤΣΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο για να απαντήσω.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Κύριε Κωτσό, έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΩΤΣΟΣ: Μου είπε ότι δεν κατάλαβα καλά. Δεν έχω μειωμένη αντίληψη. Και κατάλαβα και τα ελληνικά μου είναι πολύ καλά. Αυτά που είπε είπα, εκτός αν άλλα είπε και αν άλλα εννοούσε.

Για τον δε Αχελώο αδιάψευστοι μάρτυρες αυτών που είπα είναι οι ίδιοι οι μελετητές. Ας απευθυνθεί εκεί. Ας ρωτήσει και τον πρώην ειδικό γραμματέα, τον κ. Γκαλούρη και τον κ. Φάμελλο και θα δείτε ότι έχω δίκιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ωραία. Το θέμα έληξε. Ούτε εγώ θέλω να το ανοίξω. Είναι σύνθετος το γεγονός ότι κάποιοι Βουλευτές της Θεσσαλίας μιλάνε ακόμα, παρ' ότι έχει λυθεί το θέμα, για την εκτροπή του Αχελώου και οι Βουλευτές της Αιτωλοακαρνανίας...

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ: Έχει τελειώσει αυτό το ζήτημα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Έχει τελειώσει αυτό το ζήτημα. Καθόμαστε και συζητάμε τώρα. Δεν πειράζει. Ο καθένας, όμως, έχει δικαίωμα να το πει.

Τον λόγο έχει η κ. Βέττα εκ μέρους του ΣΥΡΙΖΑ και μετά ο κ. Καραθανασόπουλος, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΒΕΤΤΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης κινείται στον ίδιο νομοθετικό άξονα που χαρακτηρίζει ως σήμερα τις κυβερνητικές πρωτοβουλίες. Ελάχιστα οφέλη για τους πολλούς, σημαντικά κέρδη για λίγους και ισχυρή επικοινωνιακή καταιγίδα για να κρυφτεί η έλλειψη σοβαρού περιεχομένου.

Όπως αναδείχθηκε και από τις συζητήσεις στις επιτροπές, ο στόχος του Υπουργείου ήταν να αλλάξει την ατζέντα, ώστε να προωθήσει τη φιλοτέχνηση πράσινου προφίλ για την Κυβέρνηση. Υπενθυμίζω ότι τα κίνητρα για την ηλεκτροκίνηση παρουσιάστηκαν σε μια φιάδα λίγες μέρες μόνο μετά την ψήφιση ενός νόμου έκτρωμα για το περιβάλλον, με το οποίο καταργούνται οι φορείς διαχείρισης των προστατευόμενων περιοχών, ενώ προωθείται η αδειοδότηση για οικοδομική δραστηριότητα μέσα σε περιοχές «NATURA».

Όπως θα θυμάστε επίσης το νομοσχέδιο για εκσυγχρονισμό της περιβαλλοντικής νομοθεσίας, όπως το λέγατε, είχε καταδικαστεί από τη συντριπτική πλειοψηφία των φορέων διαχείρισης και από τις περιβαλλοντικές οργανώσεις. Παράλληλα, την προηγούμενη εβδομάδα καταργήθηκαν ουσιαστικά οι δασικοί χάρτες, ενώ μόλις πριν λίγες μέρες ο ίδιος ο Πρωθυπουργός υποστήριξε ότι μια καλή λύση για την υπεράσπιση των δασών είναι η δόμηση τους. Αυτή είναι η περιβαλλοντική πολιτική της Νέας Δημοκρατίας, χωρίς καν να ανατρέξουμε σε παλαιότερες δηλώσεις εκπροσώπων και στελεχών σας.

Τι παρουσιάζεται, λοιπόν, σήμερα στην Ολομέλεια προς ψήφιση; Ένα νομοσχέδιο πρόχειρο, με κρυφά σημεία, χωρίς εξα-

σφαλισμένη χρηματοδότηση και χωρίς ουσιαστικό ενδιαφέρον για το ευρύ κοινό. Είναι πρόχειρο, γιατί όπως εσείς οι ίδιοι είχατε εξαγγείλει, δεν έχετε υλοποιήσει το σχέδιο για την ηλεκτροκίνηση με τη δημιουργία διυπουργικής επιτροπής. Μάλιστα εξουσιοδοτείται εκ των υστέρων ο αρμόδιος Υπουργός για την έκδοση σχεδίου που ήταν προαπαιτούμενο του νομοσχεδίου. Επιτελικός εμπαιγμός και εδώ.

Είναι πρόχειρο, επίσης, γιατί δεν αντιμετωπίζει με επάρκεια πολλά ζητήματα, τα σημεία φόρτισης, τα μέσα σταθερής τροχιάς και γενικότερα τα μέσα μαζικής μεταφοράς, ενώ δεν μεταρρυθμίζεται ο χώρος της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και πρόσβασης ποδηλάτου και ΑΜΕΑ.

Προς επίρρωση των όσων είπε ο Κοινοβουλευτικός μας Εκπρόσωπος πριν, ο κ. Φάμελλος, θα ήθελα να καταθέσω την επιστολή της ΕΣΑΜΕΑ, της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ατόμων με Αναπηρία, με συγκεκριμένες προτάσεις για το νομοσχέδιο.

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

Το νομοσχέδιο, όπως σας είπα, έχει κρυφά σημεία, καθώς αυξάνονται οι τιμές των μεταχειρισμένων νέας τεχνολογίας, εισάγονται διατάξεις αθέμιτου ανταγωνισμού στην αγορά ΙΧ, ενώ εισάγονται διακρίσεις σε βάρος των μεσαίων και μικρομεσαίων επαγγελματιών και εμπόρων. Δεν έχει εξασφαλισμένη τη χρηματοδότηση, καθώς οι πόροι που προβλέπονται -100 εκατομμύρια για το 2020-2021- αφορούν ποσοστό 6% από τα δικαιώματα εμπορίας αερίων του θερμοκηπίου, χωρίς δηλαδή να υπάρχει ενίσχυση από αυτοτελή κρατικό πόρο. Ακόμα και έτσι δημιουργούνται εύλογα ερωτηματικά, καθώς είναι πολύ πιθανόν να χρησιμοποιηθούν χρήματα από κωδικούς που προβλέπονται για την εξοικονόμηση κτιρίων, γεγονός εξόχως προβληματικό για τη βιωσιμότητα της συγκεκριμένης πρωτοβουλίας.

Είναι ένα νομοσχέδιο που απευθύνεται σε ελάχιστους ωφελομένους, καθώς αφορά προμήθεια για λίγα ΙΧ αυτοκίνητα -χιλιά επτακόσια είχατε πει αρχικά, ακόμα δεν ξέρουμε πόσα θα είναι τελικά-, ενώ η έκπτωση των πέντε χιλιάδων για αγορά αυτοκινήτου αφορά μόνο λίγους οι οποίοι έχουν τη δυνατότητα να συμπληρώσουν το μεγάλο ποσό για την αγορά των ακριβών ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

Τεκμαίρεται από τα παραπάνω ότι το νομοσχέδιο είναι επικοινωνιακό, ασαφές και κοντόφθαλμο, ενώ οι όποιες θετικές προβλέψεις ακυρώνονται στην πράξη από την πρόχειρη τους εφαρμογή που δημιουργεί προβλήματα αντί να τα λύνει.

Πριν συνεχίσω, θα ήθελα να σας καλέσω να υπερψηφίσετε την τροπολογία που καταθέσαμε για τη δωρεάν παροχή ποσότητας ρεύματος, την ένταξη στο κοινωνικό τιμολόγιο και τις ρυθμίσεις πληρωμών για τα νοικοκυριά που υπέστησαν μείωση των εισοδημάτων λόγω της πανδημίας. Είναι θεωρώ ζήτημα αλληλεγγύης, επιβίωσης, αλλά και πρόληψης της νέας ανθρωπιστικής κρίσης που πιθανόν να βιώσουμε σύντομα.

Κλείνοντας, θέλω να κάνω μια ιδιαίτερη αναφορά στα άρθρα για τις ειδικές διατάξεις για τη δυτική Μακεδονία, δηλαδή τα άρθρα 4 και 10. Στο πρώτο δίνεται προτεραιότητα για έκδοση αδειών μονάδων παραγωγής που σχετίζονται με την ηλεκτροκίνηση, ενώ στο δεύτερο δίνονται κίνητρα αποσβέσεων μείωσης φορολογικών συντελεστών και ενίσχυσης θέσεων εργασίας. Ας δούμε αν υπάρχει πραγματικό αντίκρισμα στις δύο αυτές διατάξεις ξεπερνώντας τον τίτλο.

Ως γνωστό οι υφιστάμενες λιγνιτικές μονάδες θα κλείσουν το 2023, ενώ δεν υπάρχει κανένας προγραμματισμός για την μονάδα «Πτολεμαΐδα 5». Ξέρουμε πότε θα κλείσει -το 2028-, δεν ξέρουμε πότε θα ξεκινήσει. Οι εκτιμήσεις για τη συμμετοχή της ΔΕΗ στο παραγόμενο ΑΕΠ της περιοχής -από όπου και είμαι φτάνουν στο 40% με 45%. Παράλληλα, οι θέσεις εργασίας -άμεσες και έμμεσες- πλησιάζουν τις σαράντα χιλιάδες. Οπότε θα συμφωνήσετε μαζί μου ότι οι θριαμβολογίες είναι τουλάχιστον άστοχες, καθώς από τη μια έχουμε ξαφνικό και βίαιο θάνατο της μεγαλύτερης παραγωγικής μονάδας του τόπου και από την άλλη μερικά κίνητρα που πιθανόν να προσελκύσουν ορισμένους επιχειρηματίες για να βγάλουν κέρδος από τα συντρίμια της. Απαι-

τεί πραγματικά μεγάλη αλαζονεία και προπέτεια για να πανηγυρίσει κανείς γι' αυτήν τη διάταξη, αλλά και γενικότερα για τη βίαιη απολιγνιτοποίηση. Δυστυχώς, το είδαμε και αυτό ακόμη και από τα χείλη του κυρίου Πρωθυπουργού.

Να υπενθυμίσω τέλος για όσους θεωρούν ότι η Κυβέρνηση έχει πλάνο για τη δυτική Μακεδονία πως στο αναπτυξιακό νομοσχέδιο είχαμε καταθέσει ειδική τροπολογία για ένταξη των περιοχών που πλήττονται από την απολιγνιτοποίηση ειδικό καθεστώς φορολογικό και αναπτυξιακό, το οποίο η Κυβέρνηση το απέρριψε.

Εδώ θέλω να σας πω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι έχουμε μια πολύ άσχημη εξέλιξη της τελευταίας στιγμής, καθώς έπειτα από τις διαπραγματεύσεις στο Συμβούλιο Κορυφής της Ευρωπαϊκής Ένωσης περικόπεται ο προϋπολογισμός του ταμείου δίκαιης μετάβασης κατά 22,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Αυτό σημαίνει ότι παανευρωπαϊκά ο συνολικός προϋπολογισμός για την επιδότηση δράσεων που αφορούν την απολιγνιτοποίηση μέσω αυτού του ταμείου είναι συνολικά 10 δισεκατομμύρια ευρώ από 32,5 δισεκατομμύρια ευρώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Κυρία Βέττα, πρέπει να ολοκληρώσετε.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΒΕΤΤΑ: Την ανοχή σας για λίγο, κύριε Πρόεδρε, γιατί λέω κάτι της τελευταίας στιγμής.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Την έχω δειξει έτσι κι αλλιώς.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΒΕΤΤΑ: Δυστυχώς, με αυτές τις εξελίξεις η δυτική Μακεδονία θα πάρει ελάχιστα χρήματα, πολύ λιγότερα από αυτά που είχατε ανακοινώσει μόλις την προηγούμενη εβδομάδα στην επιτροπή. Αν συνυπολογιστεί το γεγονός ότι χώρες που δεν δεσμεύονται ότι θα πετύχουν τους στόχους για την κλιματική ουδετερότητα, όπως η Πολωνία και η Τσεχία, δεν θα τιμωρούνται με μειωμένη χρηματοδότηση, τότε είναι φανερό ότι η αποτυχημένη ελληνική διαπραγμάτευση πήγε την υπόθεση της δίκαιης μετάβασης πάρα πολύ πίσω.

Έπειτα από αυτές τις σημερινές εξελίξεις χωρίς επαρκή χρηματοδότηση είναι καιρός να αναθεωρήσετε αυτά τα σχέδια και το χρονοδιάγραμμα προπαντός και να σεβαστείτε τις ζωές και το μέλλον αυτών των ανθρώπων στη δυτική Μακεδονία. Σταματήστε το λάθος πριν να είναι αργά.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Κυρία Βέττα, πρέπει να ολοκληρώσετε. Έχετε ξεπεράσει πολύ τον χρόνο σας.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΒΕΤΤΑ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Όσο για την πρόταση του κυρίου Υπουργού, ο οποίος έφυγε, να επισκεφθούμε τη δυτική Μακεδονία, πολύ θα ήθελα να πάμε μαζί στους δρόμους της Πτολεμαΐδας και της Κοζάνης και να ρωτήσουμε για όλα όσα σχεδιάζετε για αυτούς χωρίς αυτούς και να δούμε τη γνώμη τους, γιατί την τελευταία φορά να θυμίσω που ήρθε ο κύριος Υπουργός και εσείς, είχατε μπει από την πίσω πόρτα σε εκείνη τη φιάσα που κάνανε, την ημερίδα, ενώ στην μπροστινή πόρτα εμείς τρώγαμε τα χημικά από τα ΜΑΤ.

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

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΒΕΤΤΑ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Όχι, τελειώσατε.

ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΒΕΤΤΑ: Καλώς. Ευχαριστώ πολύ για την ανοχή σας.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του ΚΚΕ, ο κ. Καραθανασόπουλος, έχει τον λόγο και μετά ο κ. Καβαβάδας από τη Νέα Δημοκρατία.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Βεβαίως, περίσσεψαν σε αυτήν την Αίθουσα οι τοποθετήσεις περί ιστορικής μέρας μετά την απόφαση του Συμβουλίου Κορυφής περί μιας γενναίας απόφασης της Ευρωπαϊκής Ένωσης που στηρίζει τις χώρες και όλα τα υπόλοιπα και την Ελλάδα με τα 70 δισεκατομμύρια, τα οποία φέρνει πίσω στις βαλίτσες του ο Πρωθυπουργός.

Όμως αυτή η συμφωνία, η αντιλαϊκή, η βάρβαρη και η ταξική,

δεν είναι τίποτε άλλο παρά ένας προσωρινός συμβιβασμός στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο οποίος δεν μπορεί να συγκαλύψει τις αντιθέσεις και τους ανταγωνισμούς που εκδηλώνονται μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Αυτή η συμφωνία του Συμβουλίου Κορυφής καθιστά ως σύντομο ανέκδοτο ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι μια Ευρωπαϊκή Ένωση της αλληλεγγύης, καταρρίπτει τα μυθεύματα περί νέας Ευρωπαϊκής Ένωσης που μας τάιζε το προηγούμενο χρονικό διάστημα ο ΣΥΡΙΖΑ, περί μιας Ευρωπαϊκής Ένωσης που αλλάζει.

Άλλωστε, η σφοδρότατη διαπάλη που έγινε τις τέσσερις αυτές μέρες στο Συμβούλιο Κορυφής αφορούσε το ποιοι όμιλοι θα κερδίσουν αυτά τα πακέτα του Ταμείου Ανάπτυξης και του πλαισίου του νέου ΕΣΠΑ, αν δηλαδή θα βγουν πιο κερδισμένοι οι γερμανικοί όμιλοι, οι επιχειρηματικοί όμιλοι της Βόρειας Ευρώπης ή οι επιχειρηματικοί όμιλοι του Νότου, της Ισπανίας, της Γαλλίας, της Ιταλίας, ποιοι κλάδοι θα πάρουν περισσότερα κονδύλια από τα προγράμματα αυτά της ψηφιακής οικονομίας, της λεγόμενης πράσινης οικονομίας.

Αντίθετα, υπήρξε μια ομοφωνία η οποία τσακίζει κόκαλα και η ομοφωνία η οποία υπήρξε και δεν αμφισβητήθηκε από κανέναν ήταν στο γεγονός της κατεδάφισης των όποιων δικαιωμάτων υπάρχουν ακόμη στην αγορά εργασίας στο σύνολο των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Υπήρξε ομοφωνία στο γεγονός ότι θα κλιμακωθεί το επόμενο διάστημα ακόμη περισσότερο η αντιλαϊκή επίθεση, η οποία συνοδεύει την εκταμίευση αυτών των δισεκατομμυρίων.

Έτσι, λοιπόν, τα νέα μνημόνια που χαλκεύει η απόφαση του Συμβουλίου Κορυφής έχουν ως αφετηρία το ευρωπαϊκό εξάμηνο και τους δημοσιονομικούς στόχους που προσωρινά είναι σε αναστολή, αλλά και το νέο πακέτο μεταρρυθμίσεων, το οποίο σημαδεύει, στοχεύει στην ακόμη μεγαλύτερη ευελιξία στην αγορά εργασίας, στην κεφαλαιοποίηση του ασφαλιστικού συστήματος, στην επιτάχυνση των ιδιωτικοποιήσεων και της εμπορευματοποίησης τομέων κοινωνικών, όπως, για παράδειγμα, της υγείας. Άλλωστε, αυτό θα πρέπει να αποτυπώνει και το αναπτυξιακό σχέδιο.

Γι' αυτό και η επιτροπή Πισσαρίδη με επικεφαλής τον κ. Πισσαρίδη ήταν ιδιαίτερα αποκαλυπτική στα ζητήματα που αφορούν την αγορά εργασίας και το ασφαλιστικό σύστημα.

Μέσα από αυτήν την απόφαση οι μόνοι οι οποίοι είναι κερδισμένοι είναι οι μονοπωλιακοί όμιλοι, οι οποίοι, μάλιστα, βγαίνουν διπλά κερδισμένοι. Από τη μια μεριά, θα έχουν μια τεράστια χρηματοδότηση και, από την άλλη μεριά, τους διασφαλίζουν μέσα από την προώθηση των μεταρρυθμίσεων ένα πολύ πιο φτηνό, εύηλο και χωρίς δικαιώματα εργατικό δυναμικό.

Από την άλλη μεριά, διπλά χαμένοι βγαίνουν οι λαοί της Ευρωπαϊκής Ένωσης και βγαίνουν διπλά χαμένοι γιατί χειροτερεύουν οι όροι ικανοποίησης των αναγκών τους εξαιτίας της κατεδάφισης δικαιωμάτων, συλλογικών και ατομικών, αλλά και ταυτόχρονα από το γεγονός ότι ο τελικός αποδέκτης του λογαριασμού του 1,75 τρισεκατομμυρίου ευρώ θα είναι οι ίδιοι οι λαοί της Ευρώπης μέσα από την αύξηση της φορολογίας, μέσα από τη μείωση των κοινωνικών δαπανών σε υγεία, παιδεία, πρόνοια, τη στιγμή, μάλιστα, που γίνονται όλο και περισσότερα προκλητικά προνόμια φοροαπαλλαγών και φοροαποφυγών για το μεγάλο κεφάλαιο, με αποτέλεσμα τα αντιλαϊκά αυτά μέτρα, τα οποία σημαδεύουν τις πράξεις νομοθετικού περιεχομένου για τη διαχείριση της πανδημίας, ήρθαν για να μείνουν.

Άλλωστε και το σημερινό νομοσχέδιο εντάσσεται σε αυτό το πλαίσιο από την άποψη ότι βασικό στοιχείο της ευρωπαϊκής πολιτικής, της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι η «πράσινη» ατζέντα, όχι γιατί τους έπιασε ο πόνος για την προστασία του περιβάλλοντος. Άλλωστε, η Ευρωπαϊκή Ένωση μετέχει σε ιμπεριαλιστικές επιθέσεις και επεμβάσεις στην περιοχή, αλλά για το γεγονός ότι μέσα από αυτήν τη διαδικασία καταστρέφονται κεφάλαια, τα οποία είναι επενδυμένα σε αυτό που ονομάζουν κάποιον στην αξιοποίηση και στη χρησιμοποίηση τις βρώμικης ενέργειας είτε είναι εμπορεύματα είτε είναι υποδομές και την αντικατάσταση αυτών από αντίστοιχα που θα χρησιμοποιούν τη λεγόμενη καθαρή ενέργεια σε μια απέλπιδα προσπάθεια να δη-

μιουργήσουν κερδοφόρες διεξόδους για τα υπερσυσσωρευμένα κεφάλαια, τα οποία λιμνάζουν, για να στηρίξουν δηλαδή την κερδοφορία των επιχειρηματικών ομίλων και όχι για το περιβάλλον.

Άλλωστε, ο κύριος Υπουργός μιλώντας το πρωί ήταν ιδιαίτερα αποκαλυπτικός, αναδεικνύοντας δύο από τα βασικά στοιχεία της πράσινης ατζέντας της Κυβέρνησης. Το ένα είναι η απολιγνιτοποίηση, κοινός στόχος με τον ΣΥΡΙΖΑ, που οδηγεί στην απώλεια χιλιάδων θέσεων εργασίας της περιοχής της δυτικής Μακεδονίας, αλλά και της Πελοποννήσου, οδηγεί στην ενεργειακή εξάρτηση γιατί ακριβώς θα αντικαταστήσει τον λιγνίτη ως μεταβατικό καύσιμο το φυσικό αέριο που είναι ένα εισαγόμενο καύσιμο, θα είναι πολύ πιο ακριβό το ρεύμα για τον λαό και ταυτόχρονα θα διαμορφώσει στις περιοχές αυτές σε νέες οικονομικές ζώνες, όπου επί της ουσίας θα παρέχονται νέα προκλητικά προνόμια για τους επιχειρηματικούς ομίλους και ακόμη πιο φτηνό εργατικό δυναμικό.

Μάλιστα, ο ΣΥΡΙΖΑ προκαλεί την Κυβέρνηση να πάρει και άλλα μέτρα, όπως τόνισε και η προηγούμενη ομιλήτρια του ΣΥΡΙΖΑ, να δοθούν και νέα φορολογικά και αναπτυξιακά κίνητρα στους επιχειρηματικούς ομίλους που θα δραστηριοποιηθούν στις απολιγνιτοποιημένες περιοχές, στις περιοχές της απολιγνιτοποίησης. Όμως όλη αυτή η διαδικασία φαίνεται ποιους εξυπηρετεί.

Από αυτήν την άποψη, το ενδιαφέρον σας δεν σχετίζεται με την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά σχετίζεται ακριβώς με το πώς θα αντικατασταθεί αυτό το μείγμα με νέες επενδύσεις στους τομείς των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, το οποίο οδηγεί στην υποβάθμιση του περιβάλλοντος μέσα από την άναρχη χωροθέτηση τεράστιων αιολικών πάρκων και στην αλλαγή της φυσιογνωμίας του περιβάλλοντος.

Από αυτή την άποψη, αν σας ενδιαφέρουν οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος, θα είχατε δώσει ιδιαίτερη προσοχή στα ζητήματα των υδροηλεκτρικών έργων τα οποία και ανανεώσιμη ενέργεια παράγουν αλλά και εμπλουτίζουν τον υδροφόρο ορίζοντα.

Από την άλλη μεριά φαίνεται το μεγάλο ενδιαφέρον της Κυβέρνησης αλλά και των υπολοίπων για την προστασία του περιβάλλοντος, το οποίο σχετίζεται με τον δεύτερο πυλώνα της πράσινης ατζέντας της Κυβέρνησης, της διαχείρισης των απορριμμάτων. Σε πρόσφατη επίσκεψή του ο γενικός γραμματέας περιβάλλοντος στην περιοχή της Τρίπολης ανέδειξε τη λογική, κατέθεσε την πρόταση για εγκατάσταση μονάδας επεξεργασίας απορριμμάτων μέσω ΣΔΙΤ -δηλαδή εμπορευματοποίηση της διαχείρισης των απορριμμάτων- με τη γνωστή καρκινογόνα μέθοδο της καύσης στην περιοχή όπου θα σταματήσει η λειτουργία των λυγνιτικών σταθμών της Μεγαλόπολης.

Αυτός, λοιπόν, ο φαύλος κύκλος αποκαλύπτει και το υποκριτικό σας ενδιαφέρον για το περιβάλλον. Άρα για ποια προστασία του περιβάλλοντος μπορούμε να μιλάμε όταν και εσείς, όπως και οι προηγούμενοι, παραδίδετε τους ορεινούς όγκους, τα δάση, τις ατέκτες και τον αιγιαλό για να αξιοποιηθούν με επιχειρηματικά κριτήρια, αλλοιώνοντας τη φυσιογνωμία τους, εμποδίζοντας την ελεύθερη πρόσβαση σε αυτά των λαϊκών στρωμάτων και των οικογενειών;

Έτσι, λοιπόν και το νομοσχέδιό σας για την ηλεκτροκίνηση προβλέποντας και αυτό τις οικονομικές ζώνες στις περιοχές απολιγνιτοποίησης δεν κάνει τίποτα άλλο παρά να παρέχει κίνητρα αντικατάστασης του στόλου των αυτοκινήτων με ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Παρέχει κίνητρα στους επιχειρηματικούς ομίλους και στις αυτοκινητοβιομηχανίες που παράγουν τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα τα οποία είναι πολύ ακριβά. Αλήθεια, ποιος άνεργος θα μπορέσει να πάρει ηλεκτρικό αυτοκίνητο, όσα κίνητρα κι αν δίνετε; Ο νέος των 300 ευρώ θα μπορέσει να πάρει ηλεκτρικό αυτοκίνητο; Ή ο συνταξιούχος των 500 ευρώ;

Κανένα απολύτως ενδιαφέρον για τα προβλήματα και τις ανάγκες των λαϊκών στρωμάτων για μετακίνηση η οποία θα είναι φτηνή και η οποία θα προστατεύει το περιβάλλον. Άλλωστε ο στόλος των μέσων μαζικής μεταφοράς είναι απαρχαιωμένος. Είναι ευθύνη και επιλογή και της σημερινής αλλά και της προηγούμενης Κυβέρνησης. Σε όλη αυτή την εικόνα πρέπει να προσθέσουμε άλλη μία εικόνα. Με όραμα και αφετηρία την προστασία και τη στήριξη των συμφερόντων των επιχειρηματι-

κών ομίλων εντάσσεται και η ταυτόχρονη προώθηση της απαίτησης της ελληνικής άρχουσας τάξης για συμμετοχή των ελληνικών επιχειρηματικών ομίλων στο πλιάτσικο που γίνεται στους λαούς της περιοχής, εμπλέκοντας τη χώρα μας όλο και περισσότερο στους ιμπεριαλιστικούς σχεδιασμούς. Αυτή η εμπλοκή είναι ακριβώς που αποθρασύνει την Τουρκία και οδηγεί σε ακόμη μεγαλύτερη επιθετικότητα από μέρους της. Μέσα από αυτήν τη διαδικασία η Τουρκία εξαργυρώνει την υποκριτική στάση των Ηνωμένων Πολιτειών του ΝΑΤΟ και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το τελευταίο επεισόδιο κλιμάκωσης της επιθετικότητας δεν είναι τίποτα άλλο παρά η ΝΑΥΤΕΧ την οποία εξέδωσε η Τουρκία πριν από λίγες ώρες για έρευνες νοτίως του Καστελόριζου.

Έτσι, λοιπόν, εμείς λέμε καθαρά ότι όλες αυτές οι εξελίξεις που υπάρχουν στην περιοχή της ανατολικής Μεσογείου και του Αιγαίου, η επιθετικότητα της Τουρκίας αλλά και ο ρόλος των Αμερικανών και του ΝΑΤΟ οι οποίοι αποθρασύνουν αυτήν την επιθετικότητα, δεν είναι τίποτε άλλο παρά το πρόσχημα για να υλοποιηθούν οι επικίνδυνοι σχεδιασμοί στην περιοχή για τη συνεκμετάλλευση των κοιτασμάτων στην ανατολική Μεσόγειο και στο Αιγαίο υπό την αμερικανο-νατοϊκή σφραγίδα σε βάρος των κυριαρχικών δικαιωμάτων της χώρας μας, σε βάρος των λαών.

Αυτήν ακριβώς την κοινή στρατηγική ικανοποίησης των συμφερόντων επιχειρηματικών ομίλων από τη μια μεριά και γεωστρατηγικής αναβάθμισης από την άλλη που έχετε η Νέα Δημοκρατία, ο ΣΥΡΙΖΑ και το Κίνημα Αλλαγής, προσπαθείτε να τη συγκαλύψετε είτε με όλες αυτές τις οσμές οι οποίες αναδεικνύονται το τελευταίο διάστημα, είτε αφορούν το σκάνδαλο της «NOVAR-TIS», είτε αφορούν την τραγωδία στο Μάτι. Όλο αυτό το διάστημα όχι μόνο δεν αναδείχτηκαν οι αιτίες και οι υπεύθυνοι αυτής της τραγωδίας αλλά και ταυτόχρονα δεκάδες οικογένειες αναγκάζονται να ζουν έξω από τα σπίτια τους χωρίς να έχουν αποκατασταθεί οι τεράστιες ζημιές στις κατοικίες αλλά και στο περιβάλλον στην περιοχή.

Από αυτήν την άποψη, λοιπόν, είναι φανερό και η στάση του Κ.Κ.Ε. στο συγκεκριμένο νομοσχέδιο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Βίτσας): Ευχαριστούμε τον κ. Καρθανασόπουλο.

Τον λόγο έχει ο κ. Καρβαδάς από τη Νέα Δημοκρατία και ακολουθεί ο κ. Τζηκαλάγιας. Απλά πρέπει να σφίξουμε λίγο τους χρόνους. Δηλαδή, στα έξι λεπτά, το πολύ στα εξήμισι λεπτά. Και βεβαίως μπορείτε να μιλάτε από την θέση σας.

Κύριε Καρβαδά, έχετε τον λόγο.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΡΒΑΔΑΣ: Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να ξεκινήσω την ομιλία μου με μια αναφορά στα αποτελέσματα της συνόδου κορυφής της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ανοίγει νέες και ευοίωνες προοπτικές στην οικονομία μας. Η Ελλάδα μέσα στα έξι επόμενα χρόνια καλείται να αξιοποιήσει 72 δισεκατομμύρια ευρώ για να βάλει την οικονομία της σε μια πορεία υψηλών και βιώσιμων ρυθμών ανάπτυξης. Για πρώτη φορά, επίσης, η Ευρωπαϊκή Ένωση δανείζεται για λογαριασμό των χωρών μελών και αυτό είναι αναμφίβολα θετικό. Όσοι αναζητούν δράκους και μνημόνια θα απογοητευτούν.

Το πακέτο των 72 δισεκατομμυρίων ευρώ δεν συνδέεται με τα δημοσιονομικά μέτρα και όρους. Από αύριο η Κυβέρνηση ξεκινά την προετοιμασία για αξιοποίηση παραγωγικά και προς όφελος όλων των Ελλήνων τα 72 δισεκατομμύρια ευρώ στην κατεύθυνση της παραγωγικής ανασυγκρότησης οικονομίας μας. Άλλωστε και το νομοσχέδιο που έρχεται προς συζήτηση και ψήφιση σήμερα έχει μια ισχυρή περιβαλλοντική και αναπτυξιακή διάσταση. Η Ελλάδα αποκτά ένα σύγχρονο και ολοκληρωμένο πλαίσιο για την ηλεκτροκίνηση με γενναία κίνητρα για την αγορά ηλεκτροκίνητων οχημάτων, με ισχυρό αναπτυξιακό αποτύπωμα αφού η απόκτηση και χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων δημιουργεί μεγάλες προοπτικές ανάπτυξης όχι μόνο για τον κλάδο της εμπορίας αλλά και στη γραμμική παραγωγή. Και βεβαίως η στροφή στην ηλεκτροκίνηση συνεισφέρει στην κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης και της αειφορίας, δηλαδή της ανάπτυξης με κοινωνικό και περιβαλλοντικό πρόσημο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο περιλαμβάνει κίνητρα που δεν περιορίζονται στην αγορά ηλεκτροκίνητων οχη-

μάτων. Επεκτείνονται στη δημιουργία γραμμών παραγωγής εξαρτημάτων στη χώρα μας με μείωση της φορολογίας και μειωμένες εργοδοτικές εισφορές για όσες επιχειρήσεις αποφασίσουν να αναπτύξουν στη χώρα μας μονάδες κατασκευής φορτιστών, μετασχηματιστών, μπαταριών αλλά και εξαρτημάτων που συνδέονται με την εφοδιαστική αλυσίδα της ηλεκτροκίνησης. Είναι πολύ σημαντικό τα κίνητρα αυτά να δοθούν για εγκατάσταση αυτών των μονάδων σε λιγνιτικές περιοχές προκειμένου να δημιουργήσουν νέες θέσεις απασχόλησης και να στηριχθεί η τοπική οικονομία. Ταυτόχρονα ενεργοποιείται η δέσμη μέτρων για την ενίσχυση της αγοράς ηλεκτρικών οχημάτων που σε πρώτη φάση ανέρχεται σε 100 εκατομμύρια ευρώ.

Αυτό είναι μόνο η αρχή αφού θα υπάρξουν ευρωπαϊκοί πόροι το επόμενο διάστημα που θα στηρίξουν την επέκταση της ηλεκτροκίνησης. Δημιουργούνται ουσιαστικά κίνητρα για την αγορά ηλεκτρικών ΙΧ αυτοκινήτων, δικύκλων και ποδηλάτων που φτάνουν στο 20% της αξίας του αυτοκινήτου, με ανώτερο όριο τα 6.000 ευρώ, το 20% της αξίας του δικύκλου και το 40% της αξίας ποδηλάτου. Υπολογίζεται σύμφωνα με παράγοντες της αγοράς ότι η μείωση της τιμής ενός ηλεκτροκίνητου αυτοκινήτου θα προσεγγίζει πλέον ένα ποσοστό της τάξης του 30%.

Πολλοί βεβαίως παρατηρούν ότι τα ηλεκτροκίνητα οχήματα εξακολουθούν να είναι ακριβότερα από τα συμβατικά.

Στην πραγματικότητα, όμως, αν δει κανείς το μειωμένο κόστος χρήσης και συντήρησης ενός ηλεκτροκίνητου οχήματος, τα οφέλη είναι πολύ περισσότερα σε βάθος χρόνου. Ενδεικτικά θα αναφέρω ότι το κόστος χρήσης και συντήρησης των ηλεκτρικών αυτοκινήτων σε σχέση με τα συμβατικά είναι μειωμένο κατά 80%. Δεν υπάρχουν τέλη κυκλοφορίας και δεν υπολογίζονται ως τεκμήριο διαβίωσης αν κοστίζουν έως 50.000 ευρώ. Το κόστος συντήρησης είναι χαμηλότερο. Κατά μέσο όρο κάθε σέρβις κοστίζει 100 ευρώ, ενώ για ένα συμβατικό φτάνει τα 350-400 ευρώ. Το κόστος κίνησης είναι πολύ χαμηλότερο. Για δέκα χιλιάδες χιλιόμετρα είναι μόλις 420 ευρώ, όταν ένα συμβατικό όχημα για την ίδια απόσταση χρειάζεται καύσιμα αξίας 1.200 ευρώ.

Και βέβαια, η χρήση ηλεκτρικών οχημάτων έχει τεράστια οφέλη για το περιβάλλον. Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εκτιμά ότι οκτώμισι χιλιάδες συμπολίτες μας χάνουν τη ζωή τους από προβλήματα υγείας που οφείλονται στην ατμοσφαιρική ρύπανση. Το 25% των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στην χώρα μας οφείλονται στις μεταφορές. Επίσης, οι μεταφορές καταναλώνουν το 40% της ενέργειας της χώρας μας με κύριο καύσιμο κατά 96% το πετρέλαιο. Πρέπει, επομένως, να μειώσουμε το ενεργειακό και περιβαλλοντικό αποτύπωμα των μεταφορών, κάτι που θα γίνει με την ηλεκτροκίνηση.

Επιπλέον, με το νομοσχέδιο ενεργοποιείται ταυτόχρονα και ένας ολοκληρωμένος σχεδιασμός για την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης που είναι απαραίτητες. Πέρα από τη δέσμευση των επιχειρήσεων που εμπορεύονται ηλεκτροκίνητα οχήματα να δημιουργήσουν χίλια διακόσια σημεία φόρτισης έως το 2021, το νομοσχέδιο προβλέπει την υλοποίηση ενός σχεδίου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων για τους μεγάλους δήμους μέχρι τον Μάρτιο του 2021, αλλά και για τους μικρούς δήμους έως τον Μάρτιο του 2022, προκειμένου να υπάρχει η μέγιστη γεωγραφική κάλυψη με υποδομές φόρτισης.

Ταυτόχρονα, θα υπάρξουν ευέλικτες και απλοποιημένες διαδικασίες για την εγκατάσταση ιδιωτικών σημείων φόρτισης σε όλες τις κατηγορίες κτηρίων και ειδικότερα στις πολυκατοικίες.

Είναι δεδομένο, επίσης, ότι και το ίδιο το δημόσιο θα πρέπει να δώσει ένα άλλο υπόδειγμα συμπεριφοράς σχετικά με την υιοθέτηση ενός οικολογικού τρόπου μετακίνησης. Γι' αυτό με ιδιαίτερη ικανοποίηση είδαμε να συμπεριλαμβάνονται στο νομοσχέδιο διατάξεις για την υποχρεωτική ποσόστωση αγοράς ηλεκτροκίνητων οχημάτων από το δημόσιο της τάξης του 25%, αλλά και για την αγορά ηλεκτρικών λεωφορείων για τις αστικές συγκοινωνίες.

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

Δημιουργούνται, επίσης, κίνητρα για την ανανέωση του γερασμένου στόλου των ταξί με ηλεκτρικά οχήματα, ενώ προβλέπεται η δημιουργία χώρων στάσης και στάθμευσης ταξί, όπου θα εγκατασταθούν υποδομές φόρτισης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν σκοπεύω να αναφερθώ στη στείρα και μικρόψυχη κριτική που ασκείται στο νομοσχέδιο από την πλευρά της Αξιοματικής Αντιπολίτευσης. Αρκούμαι μόνο να παρατηρήσω ότι ο κατ' ευφημισμόν ΣΥΡΙΖΑ της Αριστεράς και της οικολογίας αντιτάσσεται σε κάθε προσπάθεια πράσινης ανάπτυξης. Τεσσεράμισι χρόνια που ήταν κυβέρνηση δεν έκανε απολύτως τίποτα για να προωθήσει την ηλεκτροκίνηση.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ζ' Αντιπρόεδρος της Βουλής, κ. **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΒΔΕΛΛΑΣ**)

Το νομοσχέδιο είναι μια προβολή στο μέλλον. Ήταν μια δέσμευση που την κάνουμε πράξη. Δημιουργεί μια νέα αγορά, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για να αναπτυχθεί ένας νέος κλάδος της οικονομίας μέσα από μια παραγωγική και εμπορική δραστηριότητα. Έτσι, δίνει προοπτική για την ενεργοποίηση ενός νέου αναπτυξιακού και παραγωγικού προτύπου της επόμενης μέρας. Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελλός): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Καββαδά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλησπέρα σας!

Μέχρι να ετοιμαστεί το Βήμα, θα ήθελα να ανακοινώσω στο Σώμα ότι η Ειδική Μόνιμη Επιτροπή Κοινοβουλευτικής Δεοντολογίας καταθέτει την έκθεσή της στην αίτηση της εισαγγελικής αρχής για τη χορήγηση άδειας άσκησης ποινικής δίωξης κατά Βουλευτού.

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Ζήσης Τζηκαλάγιας από την Καστοριά. Εγώ ή με Λευκάδα θα ξεκινήσω ή με Λευκάδα θα τελειώσω.

Ορίστε, κύριε Τζηκαλάγια, έχετε τον λόγο.

ΖΗΣΗΣ ΤΖΗΚΑΛΑΓΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σημερινή μέρα ξεκίνησε με μια μεγάλη επιτυχία για την Ελλάδα και ιδιαίτερα για την εθνική μας οικονομία. Μετά από σχεδόν πέντε μέρες διαβουλεύσεων στο Συμβούλιο Κορυφής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα αποτελέσματα είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικά. Σε αυτό συνετέλεσε η αυξημένη αξιοπιστία της χώρας και της Κυβέρνησής μας και ιδιαίτερα το προσωπικό κύρος του Πρωθυπουργού, πράγματα που αποκτήθηκαν με συστηματική δουλειά τον τελευταίο χρόνο της διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Αυτά τα αποτελέσματα ας τα θεωρήσουμε σαν μια θετική παρακαταθήκη, σαν όπλο απέναντι στις απειλές και τις προκλήσεις που διαγράφονται στα ανατολικά σύνορα της χώρας μας, τις οποίες πρέπει να αντιμετωπίσουμε ενωμένοι και αποφασισμένοι, με σύνεση και ψυχραιμία, αλλά και με δεδηλωμένη αποφασιστικότητα να υπερασπιστούμε τα κυριαρχικά δικαιώματά της χώρας μας.

Η Κυβέρνηση, πιστή στις προγραμματικές μας δεσμεύσεις, φέρνει αυτό το νομοσχέδιο για την ηλεκτροκίνηση των αυτοκινήτων, η οποία προκειμένου να πετύχει, θα πρέπει η χρήση του ηλεκτρικού αυτοκινήτου να είναι ελκυστική. Γι' αυτό χρειάζονται κίνητρα. Πρέπει να υπάρχουν σε όλη την επικράτεια δίκτυα φόρτισης και πρέπει να είναι θεσμοθετημένο ένα πλαίσιο λειτουργίας. Τα κίνητρα στοχεύουν στη μείωση του κόστους αγοράς και μακροχρόνιας μίσθωσης, ενώ τις επόμενες μέρες φτιάχνουμε τη δράση «ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ», σύμφωνα με το άρθρο 44. Από 1η Ιανουαρίου 2021 θεσπίζουμε τη δωρεάν στάθμευση και προβλέπουμε τέσσερα φορολογικά κίνητρα: την έκπτωση από το φορολογητέο εισόδημα για την αγορά, μίσθωση κ.λπ., τον αυξημένο συντελεστή απόσβεσης για τα πάγια, το ότι δεν αποτελεί φορολογητέο εισόδημα η χρήση εταιρικού ηλεκτρικού και ότι εξαιρείται από την ετήσια αντικειμενική δαπάνη.

Μιας και γειτονεύω σε περιοχή απολιγνιτοποίησης, θα ήθελα να πω ότι είναι ιδιαίτερα σημαντική η θέσπιση των φορολογικών κινήτρων για την εγκατάσταση μονάδων παραγωγής, γιατί προβλέπεται απαλλαγή των εργοδοτικών εισφορών. Είναι σημαντικό το περιβαλλοντικό τέλος. Προκειμένου να επιτύχουμε μείωση του στόλου των παλαιών αυτοκινήτων, απαγορεύουμε την εισαγωγή παλαιών αυτοκινήτων άνω των δεκαπέντε ετών. Για όσα είναι δώδεκα έως δεκαπέντε ετών παλαιά, υπάρχει τέλος 3.000 ευρώ και 1000 ευρώ για όσα είναι αξίας 8.000 έως 10.000 ευρώ.

Πολλά πράγματα στοχεύουν στο να διασφαλιστεί η αγορά και οι υποδομές φόρτισης. Ενισχύουμε τις επενδυτικές πρωτοβουλίες, ενώ υπάρχει και ο εποπτικός ρόλος του κράτους με ψη-

φιακή διακυβέρνηση. Παίρνουμε μέτρα ασφαλούς λειτουργίας υποδομών φόρτισης και πλαισίου διαχείρισης μπαταρίας. Υπάρχει διαφάνεια στις τιμές και τις χρεώσεις. Πολύ σημαντικό είναι, επίσης, το ηλεκτρονικό μητρώο και η ψηφιακή πρόσβαση των πολιτών.

Οι δήμοι είναι υποχρεωμένοι να ορίσουν θέσεις φόρτισης από τον Μάρτιο του 2021, ενώ για τους μικρότερους δήμους πάει αργότερα, το 2022. Δεν είναι υποχρεωτική η λήψη άδειας μικρής κλίμακας για σημεία επαναφόρτισης. Γενικά, υπάρχουν κανόνες ασφαλούς εγκατάστασης, πιστοποίησης προσωπικού και διαχείρισης μπαταριών.

Συμβάλλουμε στην προώθηση καθαρών και ενεργειακώς αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών σε όλες τις δημόσιες προμήθειες. Αυτά γίνονται ενσωματώνοντας την ευρωπαϊκή οδηγία 1161. Από τον Αύγουστο του 2021 όλες οι αναθέτουσες αρχές έχουν την υποχρέωση προμήθειας ελαφρών και βαρέων οχημάτων. Και γενικά παντού προβλέπουμε να υπάρχει ελάχιστα προκαθορισμένος αριθμός ποσοστού καθαρών οχημάτων.

Όσον αφορά στα κριτήρια ανάθεσης, για εμάς δεν έχει σημασία μόνο η χαμηλότερη τιμή, αλλά συνεκτιμάται και η συμμετοχή ποσοστιαία καθαρών οχημάτων στον στόλο. Έτσι, υπάρχει η δυνατότητα στην αρχή αποκλεισμού συμμετεχόντων αν δεν διαθέτουν ποσοστό καθαρών οχημάτων.

Γενικά σε αυτό το νομοσχέδιο για την ηλεκτροκίνηση που θα φέρουμε και θα έχει επιτυχία, το ηλεκτρικό αυτοκίνητο είναι σημαντικό, γιατί δεν παράγει ρύπους, μειώνει τους θορύβους, τα ντεσιμπέλ των θορύβων. Η Ελλάδα είναι στη δωδέκατη θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και επιδοτεί με 100 εκατομμύρια ευρώ την ηλεκτροκίνηση. Αυτό δεν είναι, όπως λέει η Αριστερά, ταξικό. Θα μπορούσα να πω ότι είναι διαταξικό, γιατί και δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας και πετυχαίνουμε την αποφυγή, τον περιορισμό των επιπτώσεων στην υγεία. Και αυτά είναι πολύ σημαντικά και αφορούν όλους τους πολίτες.

Οι υποδομές φόρτισης δημιουργούνται στη βάση ανταγωνιστικού μοντέλου. Πρέπει να υπάρχει συσχέτιση από τη μία μεριά, σύγκλιση, χρυσή τομή βελτίωσης ποιότητας υπηρεσιών με χαμηλές τιμές. Αρκετά σημεία γίνονται μέσω μηχανισμού ελέγχου και εποπτείας της αγοράς. Αυτό θα διασφαλίσει τη μεγαλύτερη γεωγραφική και πληθυσμιακή κάλυψη.

Το Υπουργείο Ενέργειας παρέχει τεχνογνωσία μέσω και των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τα ΣΒΑΚ. Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης μπορούν να αντλήσουν πόρους από το Πράσινο Ταμείο. Υπάρχουν υποχρεώσεις για προστασία του καταναλωτή, ασφάλεια των υποδομών, διαφάνεια της λειτουργίας. Από το 2021, όλα τα νέα κτήρια θα έχουν υποχρεωτικά υποδομές φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων, ενώ τα υφιστάμενα θα υποχρεωθούν γι' αυτό σε τρία χρόνια. Ειδικά για επαγγελματική χρήση, οποιοσδήποτε πολίτης μπορεί να φτιάξει στη θέση στάθμευσης στην οικοδομή του μία θέση φόρτισης, αρκεί να ειδοποιήσει τον διαχειριστή της οικοδομής έναν μήνα πριν.

Όπως προείπα, δεν απαιτείται άδεια για φορτιστές. Αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό. Όλο το νομοσχέδιο δείχνει ότι υπάρχει ένα εθνικό σχέδιο σαν εργαλείο παρακολούθησης, είτε καταμετρώντας τα ηλεκτρικά οχήματα ανά έτος, τον αριθμό των σημείων φόρτισης και τη μείωση των ρύπων.

Τέλος, θα κλείσω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας ότι τους τελευταίους τέσσερις μήνες ασχολούμαστε με την υγειονομική κρίση, τον κορωνοϊό και τις μεγάλες επιπτώσεις που έχει στη δημόσια υγεία. Πρέπει να πω για άλλη μία φορά ότι ο κορωνοϊός είναι εδώ και πρέπει να συνεχίσουμε να παίρνουμε μέτρα και πολύ καλά κάνουμε. Όμως και το σημερινό νομοσχέδιο σαφώς έχει σχέση και με τη δημόσια υγεία, διότι αυτή συνδέεται και με τις οδικές μεταφορές, με τη μείωση του όζοντος, με το μονοξείδιο και διοξείδιο του αζώτου, με τα αιωρούμενα σωματίδια και την ηχορύπανση.

Για όλους αυτούς τους λόγους υπερψηφίζω το νομοσχέδιο.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελλός): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Τζηκαλάγια. Το ότι είστε από την Καστοριά το είπα, αλλά το ότι είστε από τη Νέα Δημοκρατία μου διέφυγε και το λέω τώρα.

Καλείται τώρα στο Βήμα η κ. Αναστασία Γκαρά από τον ΣΥΡΙΖΑ και τον ακριτικό Έβρο.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΓΚΑΡΑ: Κύριε Πρόεδρε, δεν μπορώ από αυτό το Βήμα σήμερα να κρύψω την ανησυχία μου, όπως και των συμπολιτών μου που τη μεταφέρω, για τις κινήσεις και την αυξανόμενη επιθετικότητα και προκλητικότητα της Τουρκίας. Ας ευχθούμε ψυχραιμία και καλή δύναμη σε όσους καλούνται να υπερασπιστούν τα κυριαρχικά μας δικαιώματα και αναμένουμε επίσημη ενημέρωση και στην Ολομέλεια της Βουλής από την Κυβέρνηση και από τους αρμόδιους.

Δεν μπορώ, επίσης, να μην αναφερθώ και στη Διακομματική Επιτροπή για τη Θράκη, καθώς σε αυτήν εδώ τη συνεδρίαση σήμερα ανακοινώθηκε επίσημα η σύστασή της. Είναι μία πρόταση, την οποία εμείς στον ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία ακούμε με ιδιαίτερο ενδιαφέρον, αλλά διατηρούμε και τις επιφυλάξεις μας για τον σκοπό οποίο έχει προάγει η Νέα Δημοκρατία μέσω αυτής της επιτροπής.

Εκτιμούμε ότι η σύσταση της επιτροπής αποτελεί άλλη μία επικοινωνιακή φιάστα από την πλευρά της Νέας Δημοκρατίας, με ψευδεπίγραφο και υποκριτικό ενδιαφέρον για τη Θράκη. Το παρόδοξο που συμβαίνει, για παράδειγμα, είναι ότι στην πρόταση του Πρωθυπουργού για τη σύσταση της συγκεκριμένης επιτροπής αναφέρεται ότι θα γίνει συζήτηση για τον τρόπο που θα αξιοποιηθούν ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά εργαλεία.

Αν αυτή η πρόταση είναι ειλικρινής, αναρωτιόμαστε γιατί δεν συμμετέχει όλη η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας - Θράκης, μία περιφέρεια που και στη δομή και στους μηχανισμούς διαχειρίζεται χρηματοδοτικά εργαλεία και προγράμματα για όλη την περιφέρεια, Αναρωτιέμαι, επίσης, για ποια ανάπτυξη μπορούμε να συζητήσουμε και να συμμετέχει και η Νέα Δημοκρατία, όταν με απόφασή της ιδιωτικοποιείται το λιμάνι Αλεξανδρούπολης, ένα λιμάνι εθνικής και γεωστρατηγικής σημασίας και μάλιστα αυτήν την κρίσιμη περίοδο, όταν έχετε σταματήσει όλα τα μέγιστα δρομολογημένα έργα στη Θράκη, όταν έχετε εξαφανίσει ακόμη και τα τρένα από την περιοχή μας, όταν χαριεντιζόστε, κύριοι Υπουργοί του Υπουργείου Περιβάλλοντος, με τους χρυσόθηρες για να καταστρέψετε το περιβάλλον και τον πλούτο της Θράκης, όταν αποκλείσατε όλη την περιφέρεια από το τουριστικό ρεύμα.

Αυτά και πολλά άλλα έγιναν μέσα σε έναν χρόνο, διότι στο παρελθόν οι πολιτικές της Νέας Δημοκρατίας ήταν ιδιαίτερα καταστροφικές για τη Θράκη, αφήνοντας στο πέρασμά τους εκατοντάδες κουφάρια, υψηλή ανεργία –την οποία ο ΣΥΡΙΖΑ μέσα σε τέσσερα χρόνια έριξε κατά δέκα μονάδες- ερήμωση, μετανάστευση, υποανάπτυξη, συντριμμία.

Εμείς, ως ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία, είμαστε υπέρμαχοι μία ουσιαστικής συζήτησης για την ανάπτυξη, την ασφάλεια και τη δημοκρατία στην περιοχή μας.

Ωστόσο αυτή η συζήτηση, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν μπορεί να γίνει σε κλειστές αίθουσες, έξω από την κοινωνία, μακριά από τους πολίτες, τους πρωταγωνιστές της ζωής, τους πρωταγωνιστές της παραγωγής, τους πρωταγωνιστές της ανάπτυξης στη Θράκη.

Γι' αυτό και εμείς, ως ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία, πριν δύο χρόνια πραγματοποιήσαμε το περιφερειακό μας συνέδριο, με πλούσιο και παραγωγικό διάλογο, με τους Θρακιώτες και τις Θρακιώτισσες να είναι παρόντες και παρούσες. Αναπτύξαμε Σχέδιο Περιφερειακής Ανασυγκρότησης, ενώ ενισχύσαμε τη γεωπολιτική θέση της χώρας σε σχέση με τα Βαλκάνια και την Ανατολική Μεσόγειο με επίκεντρο τη Θράκη και τη μετατροπή της σε ενεργειακό, εμπορικό, διαμετακομιστικό κέντρο.

Η Θράκη έχει ανάγκη από ένα συνεκτικό σχέδιο βιώσιμης και δίκαιης ανάπτυξης, ένα σχέδιο και πολιτικές που θα αξιοποιεί τα συγκριτικά πλεονεκτήματά της περιοχής, την εξωστρέφεια, τις παραγωγικές δυνατότητες, τον πολυπολιτισμικό της πλούτο, τα μνημεία και την ιστορία μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι συμπολίτες μας, δυστυχώς, χόρτασαν από μεγάλα κούφια λόγια και επικοινωνιακές φιάστες. Έχουν ανάγκη από πραγματικές λύσεις στα συσσωρευμένα προβλήματα. Έχουν ανάγκη από αναπτυξιακές και δημοκρατικές παρεμβάσεις. Διεκδικούν η περιοχή μας να πάρει τη θέση που της

αξίζει. Είναι μία ευκαιρία η συζήτηση στην επιτροπή. Σε αυτήν την επιτροπή θα παρουσιάσουμε όλοι και τα πεπραγμένα μας των προηγούμενων χρόνων και τις προτάσεις μας, αλλά και τις διαφορετικές μας προσεγγίσεις για μία καλύτερη ζωή και για την ανάπτυξη στη Θράκη.

Τώρα, σε ό,τι αφορά το παρόν νομοσχέδιο, διαβάζοντάς το συνάντησα τον τίτλο: «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης». Συνάντησα, επίσης, ωραίες, μεγάλες, πράσινες θετικές εκφράσεις. Παράλληλα, όμως, συνάντησα και την αγωνιώδη προσπάθεια της Κυβέρνησης και του κ. Χατζηδάκη να παρουσιάσει ένα ψευδεπίγραφο φιλοπεριβαλλοντικό προφίλ, ένα φιλοπεριβαλλοντικό προφίλ το οποίο όμως βρίσκεται πολύ μακριά και δεν συνοδεύεται από φιλοπεριβαλλοντική πολιτική.

Πριν λίγο καιρό, ψηφίσατε εσείς, κύριοι και κυρίες της Νέας Δημοκρατίας, έναν περιβαλλοντοκτόνο νόμο, με όλες τις περιβαλλοντικές οργανώσεις και τους ενεργούς πολίτες να βρίσκονται κάθετα αντίθετοι. Καταργήσατε φορείς διαχείρισης προστατευόμενων περιοχών, κρατώντας σε ομηρία επιστήμονες εργαζόμενους. Απαλλάξατε από την υποχρέωση αδειοδότησης εταιρείες που αναπτύσσουν βαριές μεταλλευτικές δραστηριότητες. Καταργήσατε τις ενεργειακές κοινότητες. Αδειοδοτείτε μεγάλα πάρκα ανεμογεννητριών. Διευκολύνετε την αδειοδότηση των χρυσορυχείων. Καταργήσατε τους δασικούς χάρτες. Καταργήσατε όλες τις ενεργητικές πολιτικές προστασίας και διαχείρισης της φύσης.

Τα επιτεύγματά σας, βέβαια, δεν σταματούν εδώ, αφού αυξήσατε τα τιμολόγια της ΔΕΗ για τους καταναλωτές, δημιουργείτε golden boys με παχυλούς μισθούς, δώξατε χιλιάδες πελάτες μίσσης τάσης από τη ΔΕΗ, παρακάμψατε τον ΑΣΕΠ σε προσλήψεις στελεχών, καταργήσατε ακόμη και τις συλλογικές συμβάσεις.

Παράλληλα, όμως, η κοινωνία στενάζει, κύριοι Υπουργοί. Συμπολίτες μας ζουν στα όρια της φτώχειας. Οι διακοπές ρεύματος σε φτωχά νοικοκυριά επανήλθαν μετά από αρκετά χρόνια. Αφήνετε τους πολίτες απροστάτευτους. Δεν λάβατε μέτρα ούτε μέσα στην καραντίνα.

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

Απέναντι στην αδιαφορία, λοιπόν και την αναλγησία σας, καταθέτουμε σήμερα ως ΣΥΡΙΖΑ –θα ήθελα την ανοχή σας, κυρίες Πρόεδρε- μία τροπολογία που αφορά στο ταμείο επανασυνδέσεων για τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες και τα πληττόμενα νοικοκυριά. Σας ζητάμε και σας καλούμε να το ενεργοποιήσετε άμεσα, καθώς δεν έχετε εκδώσει ούτε τη σχετική Κοινή Υπουργική Απόφαση. Η αδιαφορία και η πολιτική σας, δυστυχώς, είναι εγκληματική.

Σε αυτό το ζοφερό πλαίσιο, λοιπόν, φέρνεται ένα αποσπασματικό και επιφανειακό, επικοινωνιακό θα έλεγα, νομοσχέδιο για την ηλεκτροκίνηση, μπας και θωλώσετε τα νερά της αντιπεριβαλλοντικής σας πολιτικής, ένα νομοσχέδιο που απευθύνεται και αφορά τους λίγους προνομιούχους με μεγάλο πορτοφόλι. Δεν αφορά τον μέσο πολίτη. Δεν αφορά την πλειονότητα των χρηστών, καθώς δεν αντέχουν το υψηλό κόστος.

Παράλληλα, με το άρθρο 5 εισάγετε διατάξεις αθέμιτου ανταγωνισμού τροποποιώντας την αγορά αυτοκινήτου και οδηγώντας σε αυξήσεις τιμών μεταχειρισμένων νέας τεχνολογίας. Το σημείωσαν, το ανέφεραν και είναι αντίθετοι και Βουλευτές από το κόμμα της Νέας Δημοκρατίας.

Δεν δίνετε, επίσης, κανένα κίνητρο για την απόσυρση και ανανέωση του στόλου των ΙΧ και φυσικά δεν προβλέπετε τίποτα για την ανανέωση του στόλου των αστικών συγκοινωνιών.

Σημαντικό, επίσης, είναι να επισημάνω ότι προβλέπεται τα δίκτυα φόρτισης να υλοποιηθούν από ιδιώτες επενδυτές, αφού οι μελέτες προκηρυχθούν από τους δήμους. Και αν η επένδυση δεν είναι κερδοφόρα για τον ιδιώτη; Τότε απομακρυσμένες περιοχές, όπως ο Έβρος, ακριτικές περιφέρειες θα αποκλείονται από τα δίκτυα φόρτισης και ηλεκτροκίνησης. Σας έχουμε επισημάνει ότι τα ενεργειακά δίκτυα και οι μεγάλες υποδομές στη χώρα πρέπει να βρίσκονται υπό δημόσιο έλεγχο.

Αποτέλεσμα όλων αυτών που προαναφέρα είναι η επιβάρυνση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ο αποκλεισμός πολιτών και περιοχών και η ενίσχυση των ανισοτήτων.

Επιμένετε, λοιπόν, να ονομάζετε το νομοσχέδιο αυτό φιλοπεριβαλλοντικό και μη ταξικό όταν η Κυβέρνηση μεροληπτικά νομοθετεί και πριμοδοτεί τις εγχώριες ελίτ, ενισχύει συγκεκριμένους παίκτες της αγοράς, όταν νομοθετείτε για τους λίγους, τη στιγμή που η πραγματική οικονομία, η παραγωγή και ο κόσμος της εργασίας χειμάζονται;

Κύριοι Υπουργοί, κάντε στροφή σε μία ηλεκτροκίνηση χωρίς αποκλεισμούς χωρίς ανισότητες, για όλους τους πολίτες.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε την κ. Γκαρα.

Συνεχίζουμε με την κ. Δούνια Παναγιώτα από τη Νέα Δημοκρατία και τον Πειραιά.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ΝΟΝΗ) ΔΟΥΝΙΑ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ζωή μας εξαρτάται άμεσα από το φυσικό περιβάλλον και όσα αυτό μας προσφέρει. Το νερό, το οξυγόνο, η γλωρίδα είναι βασικά στοιχεία χωρίς τα οποία ο άνθρωπος δεν μπορεί να επιβιώσει, αλλά και να έχει υγεία.

Οι περιβαλλοντικοί κίνδυνοι που ελλοχεύουν είναι πολλοί και δημιουργούνται δυστυχώς κυρίως από ανθρώπινη υπαιτιότητα. Σύμφωνα με έρευνες, το ένα τέταρτο των εκπομπών αερίου του θερμοκηπίου στην Ευρώπη προέρχονται από τον τομέα των μεταφορών και το 70% του ποσοστού αυτού αφορά τα οχήματα.

Η Κομισιόν έχει θέσει ως στόχο τη μείωση των μέσων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στα νέα επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά φορτηγά κατά 30% έως το 2030 σε σχέση με τα επίπεδα του 2021. Οι χώρες που είναι ιδιαίτερα ευαίσθητες σε θέματα περιβάλλοντος έχουν ήδη αποφασίσει πως η ηλεκτροκίνηση αποτελεί το κλειδί για την επίτευξη των δεσμεύσεών τους απέναντι στους ευρωπαϊκούς στόχους.

Εμείς ως χώρα μπορεί να είμαστε λίγο πίσω στη χρήση της ηλεκτροκίνησης, όμως η ευρωπαϊκή εμπειρία έχει δείξει ότι η υιοθέτηση ενός ολοκληρωμένου πακέτου μέτρων και κινήτρων, που θα υποστηρίξει την ηλεκτροκίνηση τόσο σε εθνικό, όσο και σε περιφερειακό επίπεδο, είναι εφικτή. Πολύ ελπιδοφόρο στην περίπτωση μας είναι το ότι στην Ελλάδα δεν υπάρχει παράγοντας που να μην θέλει την επιτυχία της ηλεκτροκίνησης και δεν υπάρχει πολίτης ή πολιτικός που να μην ονειρεύεται τις πόλεις μας με λιγότερη ρύπανση αλλά και θόρυβο. Το γεγονός ότι η ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης αποτελεί έναν από τους βασικούς πυλώνες του κυβερνητικού έργου, γίνεται εμφανές από τα κίνητρα που δίνονται στο νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα, τα οποία δεν έχουν τίποτα να ζηλέψουν από τα αντίστοιχα στις πιο ανεπτυγμένες χώρες της Δυτικής Ευρώπης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο τομέας των μεταφορών στην Ελλάδα αντιπροσωπεύει περίπου το 40% της τελικής κατανάλωσης ενέργειας, ενώ περίπου το 96% αυτής της κατανάλωσης καλύπτεται από προϊόντα πετρελαίου. Με συνολικά πάνω από πέντε εκατομμύρια ταξινομημένα οχήματα στη χώρα η Ελλάδα έχει τον γηραιότερο στόλο οχημάτων ιδιωτικής χρήσης στην Ευρώπη, με μέση ηλικία τα 15,5 έτη. Την ίδια στιγμή τα ηλεκτροκίνητα και υβριδικά αυτοκίνητα δεν υπερβαίνουν το 0,33% της συνολικής αγοράς οχημάτων στη χώρα μας. Οι δε σταθμοί φόρτισης περιορίζονται σε περίπου 80. Τα στοιχεία αυτά, εκτός από εξαιρετικά βλαπτικά για το περιβάλλον, είναι και ιδιαίτερα ανησυχητικά για την οδική μας ασφάλεια, αφού κυκλοφορούν πολλά ακατάλληλα αυτοκίνητα στους δρόμους, τα οποία δεν πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις.

Με το προτεινόμενο από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας νομοσχέδιο διαμορφώνεται ένα ενιαίο, συστηματικό και ολοκληρωμένο πλαίσιο της αγοράς ηλεκτροκίνησης, με στόχο τη σταδιακή απεξάρτηση της χώρας μας από τη χρήση των ορυκτών καυσίμων και την αποδέσμευσή της από τις ασταθείς διεθνείς αγορές πετρελαίου, την αύξηση της διείσδυσης των ηλεκτρικών οχημάτων στην ελληνική αγορά και τη μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών ρύπων, την ανάπτυξη δικτύου δημόσια προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης, καθώς και ανάλογων ιδιωτικών σημείων, την ενθάρρυνση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας για την ανάπτυξη επενδύσεων στις υποδομές ηλεκτροκίνησης, καθώς και τη ρύθμιση των κανόνων της αγοράς επαναφόρτισης κ.ά..

Για να επιτύχουμε όλους αυτούς τους υψηλούς στόχους, το Υπουργείο δίνει σημαντικά κίνητρα στους πολίτες. Μειώνει το κόστος αγοράς μακροχρόνιας μίσθωσης και συντήρησης για τα αμιγώς ηλεκτρικά, αλλά και για τα υβριδικά οχήματα και αυτό το κάνει με δράσεις επιδότησης για τα ηλεκτρικά οχήματα, όπως η δράση «ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ», που αναμένεται, με την πρόβλεψη δωρεάν στάθμευσης από την 1η Ιανουαρίου του 2021 και για δύο χρόνια για τα ηλεκτρικά οχήματα, όπου προβλέπεται τέλος στάθμευσης ή σε υπό παραχώρηση δημοτικούς χώρους στάθμευσης, με τη χορήγηση προσαυξημένης έκπτωσης από το φορολογητέο εισόδημα για τις επιχειρήσεις για τις δαπάνες αγοράς ή μίσθωσης ηλεκτρικών και υβριδικών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων, καθώς και αναφορικά με τις δαπάνες για την εγκατάσταση δημόσια προσβάσιμων σημείων φόρτισης, με τη λήψη ειδικής μέριμνας με επιπλέον κίνητρα για τις επιχειρήσεις που έχουν έδρα και δραστηριότητα σε νησιωτικούς δήμους, με την πρόβλεψη ότι η χρήση εταιρικού ηλεκτρικού οχήματος και η κάλυψη των εξόδων φόρτισης δεν συμπεριλαμβάνεται στο φορολογητέο εισόδημα, με την εξαίρεση του κόστους αγοράς ηλεκτρικού επιβατικού οχήματος από την ετήσια αντικειμενική δαπάνη για αξία οχήματος μέχρι 50.000 ευρώ.

Παράλληλα η Κυβέρνηση δίνει φορολογικά κίνητρα για την εγκατάσταση μονάδων παραγωγής εξαρτημάτων, αλλά και ειδών που σχετίζονται με τα ηλεκτρικά οχήματα, ιδίως στις περιοχές της απολιγνιτοποίησης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ένα από τα βασικότερα ερωτήματα που έρχονται στον νου μας όταν σκεφτόμαστε να αγοράσουμε ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο, είναι το πού θα το φορτίσουμε και αν θα υπάρχουν αρκετά σημεία φόρτισης για να καλύπτουν τις ανάγκες των ηλεκτρικών οχημάτων. Πράγματι η ανάπτυξη δικτύου υποδομών φόρτισης είναι πολύ σημαντική για τη διείσδυση των ηλεκτροκίνητων μέσων στις οδικές μεταφορές. Για τον λόγο αυτόν με το υπό ψήφιση νομοσχέδιο ρυθμίζουμε το πλαίσιο της αγοράς των υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης, δηλαδή την εγκατάσταση και λειτουργία σημείων φόρτισης και τις συναφείς υπηρεσίες, δίνοντας σαφές προβάδισμα στην επενδυτική πρωτοβουλία.

Έτσι, θεσπίζουμε υποχρεωτική εγκατάσταση σημείων φόρτισης σε νέα και υφιστάμενα κτήρια, δίνοντας προβάδισμα στα δημόσια κτήρια, τα οποία θα έχουν σχετική υποχρέωση εγκατάστασης μέχρι την 1η Ιανουαρίου του 2022.

Προβλέπουμε την εγκατάσταση υποδομών φόρτισης σε όλα τα νέα ή ανακαινιζόμενα κτήρια, καθώς και σε όλα τα υφιστάμενα κτήρια σε συγκεκριμένο ποσοστό επί των θέσεων στάθμευσης που διαθέτουν και ανάλογα με τη χρήση τους και απλοποιούμε τη διαδικασία εγκατάστασής τους.

Υιοθετούμε πλήρως το ανταγωνιστικό μοντέλο αγοράς για την ανάπτυξη των υποδομών επαναφόρτισης και την παροχή υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης.

Καθορίζουμε τους ρόλους και τις υποχρεώσεις των φορέων της νέας αυτής αγοράς, δίνοντας κεντρικό ρόλο στους φορείς εκμετάλλευσης υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και στους παρόχους υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης.

Θέτουμε κανόνες για την τιμολόγηση υπηρεσιών επαναφόρτισης, στη βάση της διαφάνειας των χρεώσεων.

Προβλέπουμε τον εποπτικό ρόλο του κράτους και τη συνεχή παρακολούθηση με εργαλεία ψηφιακής διακυβέρνησης, ώστε να γίνονται οι αναγκαίες παρεμβάσεις.

Πρωτοβούμε την ενεργό συμμετοχή των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην ανάπτυξη σημείων φόρτισης.

Θεσπίζουμε μέτρα για την ασφαλή λειτουργία των υποδομών φόρτισης και καθορίζουμε το πλαίσιο για τη διαχείριση των συσσωρευτών.

Τέλος, ακολουθώντας τις απαιτήσεις της σύγχρονης εποχής, ενεργοποιούμε το ηλεκτρονικό μητρώο υποδομών και φορέων αγοράς ηλεκτροκίνησης, με σκοπό τη συστηματική καταγραφή των φορέων και των σημείων φόρτισης και την εξασφάλιση της ψηφιακής πρόσβασης των πολιτών στην πληροφορία, που αφορά τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Παρακαλώ, κύρια Δούνια.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ (ΝΟΝΗ) ΔΟΥΝΙΑ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα στοιχεία για τη ρύπανση της ατμόσφαιρας και τις επιπτώσεις της είναι, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας εφιαλτικά, ενώ τα Ηνωμένα Έθνη τονίζουν ότι εννέα στους δέκα ανθρώπους στον πλανήτη αναπνέουν μολυσμένο αέρα. Το ενδιαφέρον το περιβάλλον και την προστασία του δεν μπορεί να περιορίζεται σε ευχολόγια. Είναι υπόθεση όλων μας. Πρέπει εμείς να αλλάξουμε τη νοοτροπία μας απέναντι σε αυτό και να βελτιώσουμε τις καθημερινές μας συνήθειες. Αυτό θα το πετύχουμε αφ' ενός με συνεχή ενημέρωση και ευαισθητοποίηση σε οικολογικά ζητήματα και αφ' ετέρου με την υιοθέτηση φιλικών προς το περιβάλλον πολιτικών, όπως είναι και η ηλεκτροκίνηση.

Έντεκα κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρέχουν ήδη επιδότηση για την απόκτηση των αυτοκινήτων, με τη χώρα μας να αποτελεί τη δωδέκατη στη σειρά. Η αύξηση της ηλεκτροκίνησης μειώνει την ατμοσφαιρική ρύπανση, προστατεύει τη δημόσια υγεία, ενώ ελαχιστοποιεί το επίπεδο θορύβου και όχλησης των πολιτών και ταυτόχρονα βεβαίως θέτει τις βάσεις για τη μετάβασή μας στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών και δημιουργεί οικονομικά οφέλη, επιχειρηματικές ευκαιρίες και θέσεις εργασίας μέσα από την ανάπτυξη ιδιωτικών επενδύσεων που αφορούν τη δημιουργία και τη λειτουργία δικτύου υποδομών φόρτισης, την παροχή σχετικών υπηρεσιών, αλλά και την παραγωγή αγαθών σχετικών με την ηλεκτροκίνηση.

Η Ελλάδα με τις προσπάθειες όλων μας μπορεί να γίνει μία πιο πράσινη και πιο σύγχρονη χώρα, μια χώρα φιλική στον άνθρωπο, αλλά και τη φύση, με νέα μορφή, ποιοτική ζωή και σύγχρονη όψη. Ψηφίζοντας το νομοσχέδιο για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, κάνουμε ένα πρώτο σημαντικό βήμα προς αυτήν την κατεύθυνση.

Ευχαριστώ και για την ανοχή σας, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ, κυρία Δούνια.

Συνεχίζουμε με τον κ. Βασίλειο Βασιλειάδη, Βουλευτή της Νέας Δημοκρατίας, από την όμορφη Πέλλα, με τα Λουτρά Πόζαρ και τους καταρράκτες.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (ΛΑΚΗΣ) ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, αγαπητές και αγαπητοί συνάδελφοι, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας φέρνει σήμερα προς ψήφιση ένα ακόμα σχέδιο νόμου που στοχεύει στη μετάβαση της ελληνικής οικονομίας σε ένα καθαρότερο, πράσινο μοντέλο, αξιοποιώντας τις νέες τεχνολογίες στην ώρα τους και όχι με καθυστέρηση δεκαετιών, όπως εκ του αποτελέσματος παρατηρούμε ότι συνέβη στο παρελθόν.

Παγκοσμίως, αλλά ειδικότερα στην Ευρώπη η ηλεκτροκίνηση ωριμάζει παίρνοντας με γρήγορους ρυθμούς κυρίως θέση στην ατομική, την επαγγελματική και τη μαζική μεταφορά εντός και εκτός πόλης. Η εφαρμογή της τεχνολογίας αυτής θα επιτρέψει την εξοικονόμηση ενέργειας, την απεξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα και τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των πολιτών σε καθαρότερες πόλεις.

Με το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου η Κυβέρνηση φιλοδοξεί να ρυθμίσει την αναδυόμενη αυτή αγορά κι εδώ βρίσκεται ο πυρήνας της πολιτικής της Νέας Δημοκρατίας προς την οικονομία: να ρυθμίσει και όχι να ελέγξει. Η φιλοσοφία του σχεδίου νόμου είναι να θέσει το πλαίσιο εκείνο μέσα στο οποίο θα αναπτυχθεί η αγορά ελεύθερα, μέσω υγιούς ανταγωνισμού και συνεργασίας δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, θέτοντας κανόνες που θα περιορίσουν τυχόν πειρασμούς για αισχροκέρδεια, προστατεύοντας κοινωνικές ομάδες με ιδιαίτερο ενδιαφέρον, όπως οι κάτοικοι της Δυτικής Μακεδονίας και της Αρκαδίας που επηρεάζονται από την απολιγνιτοποίηση ή οι κάτοικοι των νησιών και ταυτόχρονα επιτρέποντας την ανάδειξη επιχειρηματικών πρωτοβουλιών καινοτομίας.

Τρεις είναι, κατά τη γνώμη μου, οι στόχοι του σχεδίου νόμου.

Ο πρώτος στόχος δεν μπορεί να είναι άλλος από τη δημιου-

ργία των απαραίτητων υποδομών. Απλοποιείται η διαδικασία εγκατάστασης σταθμών και σημείων φόρτισης σε δημόσιες και ιδιωτικές εγκαταστάσεις και ορίζεται σχετικό ποσοστό επί των θέσεων στάθμευσης, υποχρεωτικό για νέα και υφιστάμενα κτήρια.

Οι δήμοι αποκτούν σημαντικό ρόλο καθώς καλούνται να εκπονήσουν σχέδιο φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και είναι αυτοί που θα «τρέξουν» τους διαγωνισμούς για την εγκατάσταση και λειτουργία των σταθμών φόρτισης. Πολύ σωστά οι τοπικές κοινωνίες μπαίνουν στο κάδρο του σχεδιασμού. Ο δήμος είναι αυτός που γνωρίζει καλύτερα τις ιδιαιτερότητες της κάθε πόλης ή κοινότητας και όχι το Υπουργείο ή η όποια άλλη κεντρική υπηρεσία. Κανείς δεν γνωρίζει καλύτερα τις ανάγκες της Έδεσσας ή των Γιαννιτσών από τους ίδιους τους δημότες.

Δεύτερος στόχος του σχεδίου νόμου είναι να δημιουργήσει τα απαραίτητα κίνητρα για την αγορά και τη χρήση της νέας αυτής τεχνολογίας. Το για την ώρα υψηλό κόστος απόκτησης των οχημάτων αυτών περιορίζεται με δράσεις επιδότησης, όπως το «ΚΙ-ΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ». Από 1η Ιανουαρίου του 2021 και για δύο χρόνια προβλέπεται δωρεάν στάθμευση για τα ηλεκτρικά οχήματα είτε εκεί όπου προβλέπεται τέλος στάθμευσης είτε σε υπό παραχώρηση δημοτικούς χώρους στάθμευσης. Χορηγείται έκπτωση για την αγορά ή μίσθωση ηλεκτρικών και υβριδικών οχημάτων αλλά και για τις δαπάνες για την εγκατάσταση δημόσια προσβάσιμων σημείων φόρτισης, ένα ακόμα χαρακτηριστικό παράδειγμα κινήτρου σε ιδιώτες και επιχειρήσεις, με άμεσο όφελος δημόσιου χαρακτήρα.

Για τις επιχειρήσεις προβλέπονται φορολογικά κίνητρα, όπως οι αυξημένοι συντελεστές απόσβεσης παγίων ή οι απαλλαγές αγοράς οχήματος και εξόδων φόρτισης.

Όσον αφορά τις κρατικές προμήθειες ενσωματώνεται η ευρωπαϊκή οδηγία 1161 του 2019, η οποία προβλέπει την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών για τον δημόσιο τομέα. Καθορίζεται επίσης το πλαίσιο για την προμήθεια ελάχιστου ποσοστού οχημάτων επί του στόλου από φορείς του δημοσίου. Δίνονται, λοιπόν, κίνητρα όχι μόνο για την αγορά των οχημάτων αυτών από ιδιώτες, αλλά και για τη χρήση τους ως επαγγελματικά: ταξί, μέσα μαζικής μεταφοράς, κρατικά οχήματα και άλλα. Και εδώ, κύριε Υπουργέ, νομίζω πως υπάρχει μεγαλύτερο περιθώριο κινήτρων, ειδικότερα σε κοινωνικές ομάδες στις οποίες το όχημα αποτελεί εργαλείο καθημερινής χρήσης όπως, για παράδειγμα, οι τρίτεκνες και οι πολύτεκνες οικογένειες.

Τρίτος στόχος του σχεδίου νόμου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι η ανάπτυξη της επιχειρηματικής δραστηριότητας γύρω από την ηλεκτροκίνηση. Υιοθετείται το μοντέλο του υγιούς ανταγωνισμού της αγοράς για την ανάπτυξη των υποδομών επαναφόρτισης και την παροχή υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης. Το Υπουργείο παρεμβαίνει μόνο εκεί όπου χρειάζεται να εξασφαλιστεί η ασφάλης και περιβαλλοντικά ορθή δραστηριότητα και να προστατευτούν τα εργασιακά δικαιώματα. Έτσι, θέτει κανόνες για την ασφαλή εγκατάσταση και λειτουργία των υποδομών επαναφόρτισης, για την πιστοποίηση του εξειδικευμένου προσωπικού και για τη διαχείριση των μπαταριών.

Τέλος, ευνοείται η εγκατάσταση μονάδων παραγωγής εξαρτημάτων και άλλων ειδών που σχετίζονται με τα ηλεκτρικά οχήματα, ιδίως στις περιοχές της απολιγνιτοποίησης, όπως προείπα.

Κλείνοντας, κύριε Πρόεδρε, να πω ότι κατά την άποψή μου το σχέδιο νόμου αυτό έρχεται η σωστή στιγμή για την αξιοποίηση μιας τεχνολογίας που αναμένεται να κυριαρχήσει τα επόμενα χρόνια. Ρυθμίζει δίκαια και με κοινωνικό πρόσημο την αγορά και δίνει στο κράτος τον εποπτικό ρόλο που οφείλει να έχει.

Καλώ το Σώμα να το υπερψηφίσει.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Βασιλειάδη και για την τήρηση του χρόνου.

Κι ο επόμενος ομιλητής από τη Νέα Δημοκρατία είναι ο κ. Διονύσιος Ακτύπης, από την όμορφη Ζάκυνθο.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΑΚΤΥΠΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, κι ευχαριστώ και για τα καλά λόγια για τη Ζάκυνθο γιατί έχουμε ανάγκη και τη διαφήμιση αυτήν την περίοδο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Είναι η Ελλάδα μας, τιμή μας.

ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΑΚΤΥΠΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, θα έλεγε κανείς πως αποτελεί ειρωνεία της τύχης να βρισκόμαστε σήμερα εδώ έτοιμοι να συζητήσουμε για ένα νομοσχέδιο με μεγάλη σημασία για το περιβάλλον και τη μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων, για την πράσινη ανάπτυξη, ενώ μόλις δύο μέρες πριν είδαν το φως της δημοσιότητας διάλογοι που αποδεικνύουν για μία ακόμα φορά και πλέον περίτρανα πως η περιβαλλοντική ευαισθησία του ΣΥΡΙΖΑ είναι απλώς ανύπαρκτη.

Δεν θέλω να αναφερθώ στα όσα ανατριχιαστικά ακούγονται στις διάφορες συνομιλίες. Άλλωστε το αν εμπλέκονται Υπουργοί, πολιτικά πρόσωπα και ποιοι εμπλέκονται αυτό είναι θέμα που θα το βρει η δικαιοσύνη. Εκείνο όμως που θα πρέπει να πάρουμε σαν μήνυμα και δεν ξέρω αν το πήραμε αυτό το μήνυμα, εάν τελικά το καταλάβαμε, είναι ότι σε θέσεις ευθύνης θα πρέπει να υπάρχουν άνθρωποι άξιοι, ικανοί και όχι άτομα του κομματικού σωλήνα ή «ημέτεροι», γιατί τελικά τα αποτελέσματα θα είναι αυτά τα οποία είδαμε όλοι μας να γίνονται και να θρηνούμε εκατόν δύο θύματα στο Μάτι.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητούμε σήμερα -για να περάσουμε στο νομοσχέδιο- ένα νομοσχέδιο η σημασία του οποίου είναι μεγάλη και μας αφορά όλους. Όλοι άλλωστε θέλουμε ένα μέλλον με λιγότερους ατμοσφαιρικούς ρύπους ιδίως στα μεγάλα αστικά κέντρα, μια πραγματικότητα με λιγότερες ασθένειες του αναπνευστικού, μια καθημερινότητα όπου δεν θα ανησυχούμε για τον αέρα που αναπνέουμε εμείς και τα παιδιά μας. Με το παρόν νομοσχέδιο για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης επιδιώκεται ακριβώς αυτό. Πρόκειται άλλωστε για ένα νομοσχέδιο με το οποίο συμφωνεί και το οποίο θα στηρίξει όλη η αγορά, ένα νομοσχέδιο που βρίσκεται στην κατεύθυνση των καλών ευρωπαϊκών πρακτικών, τις οποίες μάλιστα ακολουθούν ήδη έντεκα ευρωπαϊκές χώρες και βεβαίως ένα νομοσχέδιο που θέτει τα θεμέλια για τις πράσινες μετακινήσεις, διαμορφώνοντας ένα ολοκληρωμένο και συνεκτικό πλαίσιο διατάξεων.

Άκουσα με προσοχή την αντιπολίτευση που ασκήθηκε από την πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ και με ειλικρίνεια θα ήθελα να σας πω πως τη θεωρώ παντελώς αβάσιμη, αν όχι κακόβουλη. Φέρνουμε σήμερα στη Βουλή ένα νομοσχέδιο το οποίο ρυθμίζει ζητήματα που εσείς οι περιβαλλοντικά ευαίσθητοι, ευσυνείδητοι, αφήσατε για τσεσεράμτσι χρόνια παντελώς αρρύθμιστα! Βέβαια την περιβαλλοντική ευαισθησία του ΣΥΡΙΖΑ την είδαμε όταν δεν ψηφίσατε το νομοσχέδιο για τους υδρογονάνθρακες, το οποίο το είχατε συμφωνήσει λίγες ημέρες πριν από τις εκλογές του Ιουλίου. Τι κάνατε εδώ; Θυμηθήκατε ότι είσατε περιβαλλοντικά ευαίσθητοι όταν γίνετε Αντιπολίτευση. Την είδαμε επίσης όταν ταχθήκατε ανερευθρίαστα υπέρ της παράτασης της ζωής των λιγνιτικών μονάδων, αλλά και όταν συνταχθήκατε με όσους εκφράζουν την αντίθεσή τους κατά των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, είναι υγιείς να ασκείτε κριτική. Όταν όμως ασκείτε αβάσιμη κριτική χωρίς ουσιαστικά επιχειρήματα, αυτό σας καθιστά περισσότερο γραφικούς, παρά πολιτικά ενεργούς. Και αυτό είναι ιδιαίτερα εμφανές όταν προσπαθείτε να βρείτε ακροατήριο, επιδιώκοντας μάλλον ατυχώς να αποδομήσετε ένα νομοσχέδιο που δεν έχει παρά μόνο θετικό αντίκτυπο και με το οποίο συμφωνεί το σύνολο της ελληνικής κοινωνίας.

Τι κάνει λοιπόν το σημερινό νομοσχέδιο; Συνολικά παρέχει σημαντικά κίνητρα για την αγορά οχημάτων και φορτιστών, καθώς και αναπτυξιακά κίνητρα για την παραγωγή μπαταριών και φορτιστών, ενώ συνολικά εισάγει ρυθμίσεις για την ομαλή λειτουργία της αγοράς με άξονα πάντα τις καλές ευρωπαϊκές πρακτικές.

Πιο συγκεκριμένα, το παρόν νομοσχέδιο προβλέπει σειρά κινήτρων, μεταξύ των οποίων οικονομικό μπόνους και φοροαπαλλαγές τα οποία οδηγούν σε μεσοσταθμική μείωση 25% της τιμής ενός ηλεκτρικού αυτοκινήτου και 40% ενός ηλεκτρικού ποδηλάτου. Μάλιστα, μέσω της δράσης «ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ» επιδοτείται η αγορά και η μίσθωση ηλεκτρικών αυτοκινήτων, δικύκλων και ποδηλάτων από ιδιώτες και εταιρείες, δράση που έχει προϋπολογισμό 100 εκατομμύρια ευρώ.

Θεσπίζεται δωρεάν στάθμευση για τα ηλεκτρικά οχήματα είτε

εκεί όπου προβλέπεται τέλος στάθμευσης είτε σε υπό παραχώρηση δημοτικούς χώρους στάθμευσης. Προβλέπει ότι η χρήση εταιρικού ηλεκτρικού οχήματος και η κάλυψη των εξόδων φόρτισης δεν συμπεριλαμβάνονται στο φορολογητέο εισόδημα.

Δίνει γενναία οικονομικά κίνητρα για εισαγωγή ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων, σκούτερ και ποδηλάτων. Ρυθμίζει το ζήτημα φορτιστών σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους με πρόβλεψη μέχρι το τέλος του 2021 να υπάρχει κάλυψη όλων των εθνικών οδών. Ρυθμίζει το σύστημα της αγοράς, ενώ ήδη δεκαοκτώ φορείς έχουν υπογράψει συμφωνία με τα Υπουργεία Μεταφορών και Περιβάλλοντος, δεσμευόμενοι ότι θα κάνουν αυτά που τους αναλογούν και θα στηρίξουν το νομοσχέδιο.

Εισάγει διατάξεις σύμφωνα με τις οποίες το δημόσιο αναλαμβάνει το δικό του βάρος με πρόβλεψη ότι από του χρόνου το 25% των καινούργιων αυτοκινήτων θα είναι υποχρεωτικά ηλεκτροκίνητα, ενώ υπάρχουν και δεσμεύσεις για ηλεκτρικά λεωφορεία. Ταυτόχρονα εισάγει αναπτυξιακά κίνητρα για ηλεκτρικά αυτοκίνητα και φορτιστές με ρητή πρόβλεψη γι' αυτά, ενώ δίνονται για πρώτη φορά ειδικά φορολογικά κίνητρα στις δυνητικές περιοχές για παραγωγή μπαταριών, φορτιστών και ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

Έτσι λοιπόν συνοπτικά, με το σημερινό νομοσχέδιο επιδιώκεται η συνολική βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών, ενώ παράλληλα διαμορφώνονται οι κατάλληλες συνθήκες ώστε να ανοίξει ένας νέος και πολλά υποσχόμενος τομέας στην αγορά και να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας.

Μάλιστα, σε ό,τι αφορά ειδικότερα τα ταξί, εισάγονται γενναία κίνητρα για την ανανέωση του στόλου. Παρέχονται κίνητρα μέχρι 10.500 ευρώ για την απόκτηση νέου ηλεκτρικού ταξί. Εισάγονται ειδικές ρυθμίσεις ως προς τη χωροθέτηση χώρων στάσης και στάθμευσης ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων εξωτερικής φόρτισης, δημόσιας χρήσης, μέτρο που θεσπίστηκε για τους οδηγούς ταξί, καθώς και για τα άτομα με ειδικές ανάγκες που οδηγούν ηλεκτρικό αυτοκίνητο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η Ελλάδα έχει τον γηραιότερο στόλο οχημάτων ιδιωτικής χρήσης στην Ευρώπη με μέση ηλικία δεκαέξι έτη περίπου και τα περισσότερα από τα μισά απ' αυτά έχουν ξεπεράσει τα δεκαέξι έτη κυκλοφορίας, ενώ το 73% περίπου του ελληνικού στόλου κυκλοφορεί ήδη για περισσότερο από δέκα έτη.

Από τα δεδομένα αυτά προκύπτει πως στη χώρα μας το περιβάλλον επιβαρύνεται υπέρμετρα σε σχέση με άλλα ευρωπαϊκά κράτη. Και δεν είναι μόνο η ατμοσφαιρική ρύπανση που πρέπει να μας απασχολεί, είναι και η οδική ασφάλεια που διακυβεύεται, δεδομένου ότι κυκλοφορούν γερασμένα οχήματα μειωμένης προστασίας προς τους επιβαίνοντες και τους πεζούς.

Συνεπώς με το παρόν νομοσχέδιο επιδιώκεται ακριβώς να διασφαλιστεί η βελτίωση της ποιότητας ζωής όλων μας μέσα από τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, αλλά και η ασφάλεια των συμπολιτών μας, ενώ ταυτόχρονα τίθενται οι βάσεις για το άνοιγμα μιας νέας αγοράς στην Ελλάδα, μιας προσοδοφόρας αγοράς που θα φέρει μαζί της νέες ευκαιρίες και φυσικά, νέες θέσεις εργασίας.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Συνεχίζουμε με Νέα Δημοκρατία και με τον κ. Μιχάλη Παπαδόπουλο από την όμορφη Κοζάνη, την κωμόπολη των Σερβίων. Δεν ξέρουν τι λένουν όσοι δεν την έχουν επισκεφθεί.

ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΗΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οι Ελληνίδες και οι Έλληνες δεν έχουν να φοβηθούν απολύτως τίποτα. Αντίθετα, η ηγεσία της Τουρκίας πρέπει να είναι πάρα πολύ προσεκτική και να γίνει προσεκτική σε αυτά τα οποία λέει και κάνει. Πρέπει να συνειδητοποιήσει ότι με τη φωτιά δεν παίζουμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, όταν λίγες μέρες πριν από τις εκλογές του Ιουλίου του 2019 ο Κυριάκος Μητσοτάκης παρουσίασε τους δεκαέξι άξονες του προγράμματος που θα ακολουθούσε η Νέα Δημοκρατία, υπογράμμισε με ιδιαίτερη έμφαση τον

σχεδιασμό για την άμεση εφαρμογή μιας νέας ενεργειακής πολιτικής.

Η νέα εθνική αυτή ενεργειακή πολιτική με πρόσημο φιλικό προς το περιβάλλον έχει ως σκοπό αφ' ενός να συμπεριληφθεί η χώρα μεταξύ των φιλόδοξων κρατών που επιδιώκουν τη μετάβαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε μια οικονομία κλιματικής ουδετερότητας και αφ' ετέρου, να πρωτοστατεί η Ελλάδα σε ενέργειες που θα έχουν το ανάλογο όφελος. Στόχος λοιπόν είναι η Ελλάδα από παρίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης να μετατραπεί σε πρωταγωνιστή, προσελκύοντας επενδύσεις, συμμετέχοντας σε πιλοτικές δράσεις και καινοτόμες πολιτικές.

Υπό το πρίσμα αυτό λοιπόν της πράσινης συμφωνίας και του εθνικού σχεδίου για την ενέργεια και το κλίμα, έρχεται σήμερα στην Ολομέλεια ένα νομοσχέδιο που προωθεί τις πράσινες μεταφορές, την ηλεκτροκίνηση, αλλά και την εν γένει βιώσιμη αστική κινητικότητα, ένα νομοσχέδιο το οποίο τρέχει με μεγάλη ταχύτητα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, κινητοποιεί το σύνολο των εμπλεκόμενων κοινωνικών ομάδων της ιδιωτικής οικονομίας, δημιουργώντας ευκαιρίες, ανάπτυξη και κυρίως, θέσεις εργασίας, διευκολύνοντας συνεργατικές πολιτικές με την αυτοδιοίκηση, αποδεικνύοντας το πλέγμα των πολιτικών συναρμόδιων Υπουργείων και κυβερνητικών πολιτικών για το περιβάλλον, τη χωροταξία και τις μεταφορές. Και όλα αυτά για μια καλύτερη, βιώσιμη καθημερινότητα σε μια νέα οικονομία, σε ένα νέο παραγωγικό μοντέλο.

Δεν πρέπει βέβαια να λησμονούμε ότι όλες οι πολιτικές αυτές στοχεύουν και απαιτούν ένα νέο παραγωγικό μοντέλο σε ένα κλιματικά ουδέτερο περιβάλλον. Πρέπει πρωτίστως να χτίζουν μια νέα κουλτούρα, να διευκολύνουν την κοινωνία και τους πολίτες στην αλλαγή αυτή των καθημερινών συνθηκών και επιδιώξεων που έχουν. Γι' αυτό απαιτείται η μέγιστη δυνατή συναίνεση και σταθερή επιδίωξη των στόχων με έργα και όχι με λόγια, ώστε το αποτύπωμα το οποίο μένει στην κοινωνία να είναι ευδιάκριτο, αλλά και ισχυρό.

Γι' αυτό και άκουσα με ιδιαίτερη προσοχή και την εισηγήτρια και τους συναδέλφους της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης. Νομίζω ότι πρέπει για άλλη μια φορά να είναι πιο προσεκτικοί και φειδωλοί στα λόγια τους και στην κριτική τους, γιατί η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ την περίοδο 2015-2019 έμεινε όχι απλώς άπραγη, αλλά παρεμπόδιζε την ηλεκτροκίνηση. Αδιανόητο το γιατί και σίγουρα περίεργο για τις περισπούδαστες αναγγελίες της περί πράσινης οικονομίας.

Οι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ πρέπει να αναλογιστούν με προσοχή ότι για πρώτη φορά με τις διατάξεις του ν.4233/2014 θεσμοθετήθηκε η εγκατάσταση συσκευών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων και γενικών, οχημάτων στη χώρα, βγήκαν οι όροι λειτουργίας των συνεργείων και η πιστοποίησή τους, εγκαινιάστηκε τότε το πρώτο ηλεκτρικό αυτοκίνητο στην Ελλάδα. Και το ξέρω καλά αυτό, γιατί τότε είχα την τιμή να ήμουν αρμόδιος Υφυπουργός Μεταφορών και υπογράφων.

Παρ' ότι ο νόμος αυτός ψηφίστηκε τον Δεκέμβριο του 2014 και ενώ ήδη είχαν προκηρυχθεί εκλογές, για να μπορέσω να επιταχύνω τη διαδικασία αυτή και να έρθουμε λίγο πιο γρήγορα σε αυτήν την πράσινη ανάπτυξη με ηλεκτροκίνηση, εκδώσαμε την προβλεπόμενη από τις παραπάνω διατάξεις απόφαση που καθόριζε τις τεχνικές προδιαγραφές που καθορίζονταν από τον νόμο.

Θυμάμαι ότι τότε πρώτοι είχαμε πιλοτικά λειτουργήσει και στον Δήμο Κοζάνης σταθμούς φόρτισης με ηλεκτρικά αυτοκίνητα σε συνεργασία με τη ΔΕΗ. Διότι εμείς, όταν πιστεύουμε σε ένα σχέδιο, το εφαρμόζουμε κιόλας. Δεν το αφήνουμε στην τύχη του ούτε το περιορίζουμε απλώς με μια πολιτική ρεκλάμα.

Αντίθετα, επί τέσσερα χρόνια, από το 2015 έως το 2019, όχι μόνο η προηγούμενη κυβέρνηση δεν έκανε τίποτα, αλλά έβλαψε, πολέμησε την ηλεκτροκίνηση. Το 2016 επέκτεινε ο ΣΥΡΙΖΑ την εγκατάσταση υποδομών στους λιμένες -σωστό- και χρειάστηκαν τρία ολόκληρα χρόνια να εκδοθεί η ΚΥΑ που καθόριζε τις τεχνικές προδιαγραφές. Άρα, γιατί;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το σημερινό νομοσχέδιο πραγματοποιείται μια ολιστική προσέγγιση και μια ολοκληρωμένη παρέμβαση για τη γρήγορη μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση, που περιλαμβάνει κίνητρα για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης, προώθηση στις οδικές μεταφορές και τις δημόσιες προμήθειες,

οργάνωση της αγοράς για τις αναγκαίες υποδομές. Σε αυτό το πλαίσιο είμαι σίγουρος ότι αυτοί οι στόχοι θα επιτευχθούν.

Θέλω να τονίσω, όμως, δυο σημεία, για να κλείσω, κύριε Πρόεδρε. Πρώτον, την ενίσχυση των πράσινων μεταφορών, που είναι καθοριστικό και πολύ σημαντικό.

Δεύτερον, θέλω να δώσω έμφαση στην ανάδειξη μιας ρύθμισης που αποτυπώνει τη σημασία των σχεδιαζόμενων πολιτικών για μια νέα οικονομία, ένα νέο παραγωγικό μοντέλο της χώρας.

Το νομοσχέδιο λαμβάνει μέριμνα και για φορολογικά κίνητρα. Λαμβάνει μέριμνα και για την εγκατάσταση μονάδων παραγωγής, εξαρτημάτων και ειδών που σχετίζονται με ηλεκτρικά αυτοκίνητα στις περιοχές της μετά λιγνίτη εποχής, όπως είναι το λιγνιτικό λεκανοπέδιο, η Κοζάνη, η Πτολεμαΐδα, το Αμύνταιο και η Φλώρινα, όπως είναι η Μεγαλόπολη. Δίνει μια νέα πνοή.

Αν θέλετε, είναι και το πρώτο νομοσχέδιο -αν δεν κάνω λάθος, κύριε Υπουργέ- που καθορίζει το πρώτο σημείο για τη μετά λιγνίτη εποχή.

Δεν θα μπω στον πειρασμό αυτόν, γιατί θα είχα πάρα πολλά να πω. Είναι πάρα πολύ σημαντικό να μπορέσουμε να προχωρήσουμε έργα και πράγματα που παίζουν καθαρά αναπτυξιακό ρόλο. Αυτό κάνει αυτό το νομοσχέδιο. Γι' αυτό, θα ήθελα να σας παροτρύνω όχι απλώς να το ψηφίσετε, αλλά θα ήθελα να μας απαντήσετε κιόλας γιατί κάνατε τρία χρόνια για να βγάλετε μια απόφαση.

Θα ήθελα παρεμπιπτόντως να καταθέσω στα Πρακτικά της Βουλής την απόφαση η οποία βγήκε σε ένα μήνα υλοποίησης του νομοσχεδίου του 2014.

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

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Παπαδόπουλε.

Πάμε στον ΣΥΡΙΖΑ και στην κ. Σουλτάνα Ελευθεριάδου από την Καβάλα με το Παγγαίο, τους Αμμόλοφους, τους Φιλίππους. Ό,τι θέλεις έχει, όπως κρασιά κ.λπ..

ΣΟΥΛΤΑΝΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΟΥ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, σήμερα πραγματικά θα μιλούσαμε για μια πολύ μεγάλη επιτυχία, αν ήταν πραγματικότητα αυτό που προσπαθείτε να μας πείσετε από το πρωί, ότι ο κ. Μητσοτάκης γύρισε με 70 δισεκατομμύρια ευρώ από τη Σύνοδο Κορυφής. Γιατί θα ήταν μεγάλη επιτυχία; Διότι τα 70 δισεκατομμύρια θα ήταν διπλάσια από τα χρήματα που εμπεριείχε η ίδια η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Αυτό, όμως, είναι ψέμα, δυστυχώς.

Ο κ. Μητσοτάκης γύρισε με 19,5 δισεκατομμύρια επιχορηγήσεις, ενώ η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε 22,5 δισεκατομμύρια και με 12,5 δισεκατομμύρια δάνεια ενώ η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ήταν 9,4 δισεκατομμύρια δάνεια. Άρα, τι έχουμε εδώ; Έχουμε μια αλλαγή της αναλογίας ανάμεσα στις επιχορηγήσεις και στα δάνεια σε βάρος των επιχορηγήσεων, κάτι το οποίο αποτελεί εξαιρετικά αρνητική είδηση. Φανερώνει τον κίνδυνο να οδηγηθεί η χώρα μας σε νέα κρίση χρέους, με ανυπολόγιστες συνέπειες. Το δικαίωμα φρένου στην εκταμίευση, επίσης, μας βάζει υπό την επιτήρηση ακόμα και χωρών που δεν ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Επίσης, ο κ. Μητσοτάκης πήγε στη Σύνοδο Κορυφής μεταξύ άλλων για να ζητήσει κυρώσεις στον Ερντογάν και σήμερα, μια μέρα μετά, η Τουρκία ανακοίνωσε έρευνες νότια και ανατολικά στο Καστελόριζο. Μήπως είναι και αυτό μια τεράστια επιτυχία ή μήπως είναι ακόμα ένα δείγμα της δήθεν απομόνωσης του Ερντογάν;

Εγώ νομίζω ότι αυτό είναι ένα δείγμα της ανυπαρξίας του κ. Μητσοτάκη στη Σύνοδο Κορυφής, ένα δείγμα της ανυπαρξίας εθνικής στρατηγικής κατά των προκλήσεων της Τουρκίας. Εδώ θέλω να θυμίσω ότι τον Οκτώβριο του 2018, η Ελλάδα με τη φρεγάτα «ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ ΦΩΚΑΣ» απέτρεψε τουρκικό πλοίο από το να πραγματοποιήσει έρευνες εντός της ελληνικής υφαλοκρηπίδας. Το ελάσιο που έχετε να κάνετε είναι να ακολουθήσετε την ίδια τακτική.

Όσον αφορά στο Μάτι, η στάση του ΣΥΡΙΖΑ ήταν εδώ και δυο χρόνια σταθερή: «Όλα στο φως». Αντίθετα, η στάση της Νέας Δημοκρατίας ήταν προεκλογικά να κανιβαλίζει επάνω στους νεκρούς στο Μάτι, μετεκλογικά ο κ. Μητσοτάκης να επιβραβεύσει όσους χειρίστηκαν το Μάτι, έχρισε Γενικό Γραμματέα του Υπουργείου Πολιτικής Προστασίας του Πολίτη τον πρώην Υπαρχηγό της ΕΛΑΣ κ. Τσουβάλα, αναβάθμισε σε Υποστράτηγο της Πυροσβεστικής τον υπηρεσιακό επικεφαλής στο Μάτι, τον οποίο είχε καταγγείλει προεκλογικά και δήλωσε τον Σεπτέμβριο του 2019 στον ΟΗΕ ότι όλα επιχειρησιακά έγιναν σωστά στο Μάτι και έφταιγαν οι καιρικές συνθήκες και οι λυσσασμένοι άνεμοι για αυτό το τραγικό συμβάν.

Επομένως, δυο χρόνια μετά, αλλάζει ξανά γνώμη ο κ. Μητσοτάκης και μιλάει για καταγγελίες και γεγονότα τα οποία πρέπει να ερευνηθούν από τις εισαγγελικές αρχές. Γιατί; Διότι όποτε στριμώχνεται βγάζει από το τσεπάκι του όπως τυχαίως μια υποκλοπή, μια κασέτα, μια παρακρατική μεθόδευση για να αποπροσανατολίσει την κοινή γνώμη και τον δημόσιο διάλογο.

Όσον αφορά στο νομοσχέδιο, θα αρχίσω με την τροπολογία που καταθέσαμε για τη δωρεάν επανασύνδεση και τη δωρεάν παροχή ηλεκτρικού ρεύματος σε πληθυσμιακές ομάδες πληττόμενες από την πανδημία. Είναι πλέον κοινά αποδεκτό ότι τόσο πριν όσο και κατά τη διάρκεια της πανδημίας οι πολιτικές που ακολουθήσατε έφεραν βαθιά ύφεση και οδήγησαν πολλές οικογένειες, οι οποίες πριν την πανδημία βρίσκονταν σε δύσκολη κατάσταση, στα όρια της φτώχειας και ειδικά, στα όρια της ενεργειακής φτώχειας και πλέον, δεν μπορούν να πληρώσουν τις ανάγκες τους σε ηλεκτρικό ρεύμα. Αυτό, βέβαια, πολλές φορές έχει συνέπειες ακόμα και για την ίδια τη ζωή ασθενών, οι οποίοι για να ζήσουν, χρειάζεται να χρησιμοποιούν καθημερινά ειδικά μηχανήματα που λειτουργούν με ρεύμα.

Σε χιλιάδες περιπτώσεις έχετε ήδη διακόψει την παροχή ρεύματος και προκαλεί κατάπληξη η αδράνεια και η αδιαφορία σας, ενώ υπάρχουν καταγγελίες τόσο από την Ένωση Καταναλωτών Ποιότητας Ζωής όσο και από την Πανελλήνια Ομοσπονδία Ενώσεων Καταναλωτών.

Τι προτείνουμε εμείς και σας καλούμε να δεχθείτε την τροπολογία που καταθέσαμε, για να αποφευχθούν εικόνες του πρόσφατος παρελθόντος. Προτείνουμε, λοιπόν, δωρεάν επανασύνδεση των κομμένων παροχών, δωρεάν παροχή ηλεκτρικού ρεύματος ανάλογα με τα μέλη του νοικοκυριού έως το τέλος του 2020 και ένταξή τους στο κοινωνικό τιμολόγιο, ρύθμιση οφειλών που έχουν καταστεί ληξιπρόθεσμες έως την έναρξη ισχύος των προτεινόμενων ρυθμίσεων, αρχής γενομένης από 1-1-2022, απαγόρευση διακοπής ηλεκτρικού ρεύματος στους δικαιούχους.

Ποιοι είναι εδώ δικαιούχοι; Θα έπρεπε να είναι δικαιούχοι μονοπρόσωπα και μονογονεϊκά νοικοκυριά που κατά την πανδημία είχαν σημαντική μείωση των εισοδημάτων τους, καθώς και διμελή και πολυπρόσωπα νοικοκυριά που περιλαμβάνουν μέλη ανάπηρα, άνεργα, εποχικά εργαζόμενους, εργαζόμενους με μπλοκάκι, με εργοσίτημο, εργαζόμενους στον τουρισμό και την εστίαση, αγρότες, κτηνοτρόφους, αλιείς και όσους έχουν υποστεί μείωση εισοδημάτων ή έχουν εξαιρεθεί από την κρατική ενίσχυση λόγω πανδημίας.

Με το νομοσχέδιο που φέρατε προς ψήφιση σήμερα προσπαθείτε, επίσης, να δημιουργήσετε το προφίλ του «πράσινου» Πρωθυπουργού. Αυτό, όμως, είναι αδύνατο πλέον, καθώς τόσο το αντιπεριβαλλοντικό νομοσχέδιο που ψηφίσατε τον Μάιο όσο και η κατάργηση των δασικών χαρτών δείχνουν ακριβώς το αντίθετο. Το κερασάκι στην τούρτα είναι οι δηλώσεις του ίδιου του Πρωθυπουργού λίγες μέρες πριν, ο οποίος, ευρισκόμενος στην περιοχή Ερμιότι στην Κέρκυρα, ως εκπρόσωπος μεγαλοεργολάβων που περιμένουν τους εμπρησμούς για να χτίσουν, νομιμοποίησε το κτίσιμο τετραώδους ξενοδοχειακής μονάδας σε μια παρθένα περιοχή, εξαιρετικής ομορφιάς και περιβαλλοντικής αξίας, με τη φράση «κάποια στιγμή θα καεί το δάσος, οπότε καλά κάνουμε και το κτίζουμε». Ντροπιαστική δήλωση του κ. Μητσοτάκη, που μας έκανε όλους να νιώθουμε ότι ζούμε σε τριτοκοσμική χώρα.

Το παρόν νομοσχέδιο, το οποίο κατατέθηκε την Παρασκευή και μπήκε στην επιτροπή τη Δευτέρα, είναι καθαρά επικοινωνιακής χρησιμότητας. Αν το μελετήσει κανείς, καταλαβαίνει ότι πρό-

κειται για νομοθετική ρύθμιση που αφορά μικρό αριθμό Ι.Χ., που αφορά γερά πορτοφόλια, που αφορά -και θέλουμε μια σαφή απάντηση σε αυτό- μόνο χίλια επτακόσια πενήντα αυτοκίνητα. Ενδεχομένως, τώρα να μπορεί κάποιος να υπονοήσει ή να πιστέψει ότι αυτά τα χίλια επτακόσια πενήντα αυτοκίνητα δεν θα δοθούν σε μέενα ή σε κάποιον δικηγόρο ή σε κάποιον γιατρό ή σε κάποιον μικροεπιχειρηματία, αλλά σε κάποιες εταιρείες ενοικιάσεων αυτοκινήτων. Θα το δούμε αυτό. Προφανώς, είναι φωτογραφικό και αυτό το νομοσχέδιο.

Πρωθεί τον αθέμιτο ανταγωνισμό εις βάρος των μικρομεσαίων επαγγελματιών και εμπόρων. Αυξάνει τις τιμές των μεταχειρισμένων νέας τεχνολογίας. Δεν δίνει κίνητρα απόσυρσης και ανανέωσης στόλου. Δεν προχωράει στις απαραίτητες μεταρρυθμίσεις στους τομείς μεταφορών και συγκοινωνιών. Δεν απαντά καν στο βασικό πρόβλημα που είναι τα σημεία φόρτισης.

Τι κάνουμε τελικά με το έκτακτο περιβαλλοντικό τέλος για την ταξινόμηση μεταχειρισμένων οχημάτων και το επιπλέον, το οποίο είναι επιπλέον του τέλους ταξινόμησης; Αυτοί που δεν έχουν χρήματα να αγοράσουν ηλεκτρικό όχημα ή όχημα καλύτερης τεχνολογίας θα πληρώνουν υψηλά τέλη ταξινόμησης για να καταλήγει η επιδότηση σε αυτούς που έχουν χρήματα να αγοράσουν ηλεκτρικό όχημα.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι αυτό που φέρατε στη διαβούλευση η χρηματοδότηση «Κινούμα Ηλεκτρικά», η οποία περιλαμβάνει μέτρα επιδότησης για αυτοκίνητα που κοστίζουν κατά μέσο όρο 35.000 ευρώ, χωρίς εισοδηματικά κριτήρια, αλλά μόνο με πλαφόν επιδότησης.

Στο άρθρο 44 θα πρέπει να φροντίσει η Κυβέρνηση κάποιος που αγοράζει ηλεκτρικό όχημα με επιδότηση να μην μπορεί να το πουλήσει στο εξωτερικό εάν δεν έχει αποσβεσθεί. Αλλιώς θα έχουμε περιπτώσεις να αγοράζουμε το όχημα, να παίρνουμε την επιδότηση, να το πουλάμε κατευθείαν στο εξωτερικό και κάποιος να έχουν αθέμιτο όφελος εις βάρος του δημοσίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Σας παρακαλώ, κυρία συνάδελφε, ολοκληρώστε.

ΣΟΥΛΤΑΝΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΟΥ: Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Κλείνοντας, να πω ότι η προώθηση της ηλεκτροκίνησης από μόνη της δεν μπορεί να οδηγήσει σε πιο καθαρές και βιώσιμες πόλεις, πρέπει να αποτελέσει μέρος μιας ευρύτερης και συνολικής στρατηγικής, την οποία, δυστυχώς, η Κυβέρνησή σας δεν φαίνεται να έχει, σύμφωνα με όλα τα νομοσχέδια που έχουμε δει μέχρι τώρα του Υπουργείου σας.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ, κυρία Ελευθεριάδου.

Συνεχίζουμε με ΣΥΡΙΖΑ και την Αθηναία κ. Θεανώ Φωτίου. Σας θέλω ψύχραιμους τους συναδέλφους από τα δεξιά έδρανα του Κοινοβουλίου. Ζητώ έξι λεπτά ψυχραιμίας!

Κυρία Φωτίου, έχετε τον λόγο.

ΘΕΑΝΩ ΦΩΤΙΟΥ: Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, με την ψήφιση κάθε νομοσχεδίου το κρίσιμο ερώτημα είναι ποιοι ωφελούνται από τις πολιτικές που εφαρμόζονται. Με το σημερινό νομοσχέδιο η Κυβέρνηση προσπαθεί να μας πείσει ότι ωφελείται το περιβάλλον. Είναι έτσι;

Δεν μπορεί να είναι η ηλεκτροκίνηση λύση για το περιβαλλοντικό πρόβλημα όσο δεν εξελίσσεται η τεχνολογία αποθήκευσης της ηλεκτρικής ενέργειας. Όσο αυτό δεν γίνεται -και γι' αυτό απαιτούνται μεγάλες έρευνες- τόσο δεν μπορεί η ηλεκτροκίνηση να είναι η απάντηση στο περιβαλλοντικό πρόβλημα.

Δεύτερον, δίνετε κίνητρα για να μεταφερθούν με μεγάλη ταχύτητα πολύτιμοι πόροι από τη ρημαγμένη ελληνική οικονομία, λόγω COVID-19 και ύφεσης, στις αυτοκινητοβιομηχανίες του γαλλογερμανικού άξονα. Είναι αυτός που μας στέρησε, εξαιτίας της λανθασμένης σας προσκόλλησης, πολύτιμα κονδύλια από την Ευρωπαϊκή Ένωση τώρα, πρόσφατα, σήμερα και που μας φοράει και ένα άρρητο νέο μνημόνιο με μορφή conditionality. Αυτό θα δείτε, αγαπητοί κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, τι μεγάλα προβλήματα θα μας δημιουργήσει.

Χρηματοδοτεί, λοιπόν, η Ελλάδα τα πολυέξοδα ερευνητικά προγράμματα του γαλλογερμανικού κυρίως άξονα για την εξέ-

λιξη των ηλεκτρονικών οχημάτων. Ποιοι ωφελούνται ειδικότερα; Προφανώς ωφελούνται τα υψηλά εισοδηματικά στρώματα. Γιατί για τα μεσαία και τα αδύναμα στρώματα είναι ανέκδοτο αυτή η αγορά.

Όμως, παράλληλα δημιουργείται ένα νέο κοινωνικό πρότυπο επιτυχίας, το νέο lifestyle. Έχετε ηλεκτρικό αυτοκίνητο, είσαι δηλαδή και οικονομικά και λοιπά πετυχημένος, είσαι ευαίσθητος, πράσινος, με περιβαλλοντικές ανησυχίες. Τα κοινωνικά πρότυπα, όμως, ενσωματώνουν τις προσδοκίες των ανθρώπων για κοινωνική ανέλιξη. Και συχνά αυτά προσκρούουν στη σκληρή πραγματικότητα.

Το έχετε ξανακάνει, η Νέα Δημοκρατία, με τα δίλιτρα πολυτελή τζιπ στο παρελθόν. Τα πριμοδοτήσατε. Νέο lifestyle τότε. Και σκουριάζουν σήμερα χωρίς πινακίδες σε μάντρες και υπόστεγα, λόγω της υπέρμετρης φορολόγησης που βάλατε εσείς αργότερα και το ΠΑΣΟΚ.

Πριμοδοτείτε την ηλεκτροκίνηση την ίδια ώρα που στερείτε την ηλεκτροδότηση από χιλιάδες νοικοκυριά που έχουν πληγεί από την πανδημία και την ύφεση, κόβοντάς τους το ρεύμα. Σας το είπαμε πολλές φορές η πανδημία πλήττει μεγάλο εύρος κοινωνικών στρωμάτων. Δεν πλήττει τους γνωστούς φτωχούς και ακραία φτωχούς, τους οποίους έτσι και αλλιώς δεν τους βλέπετε, είναι αόρατοι. Δεν πλήττει αυτούς. Πλήττει τα αγαπημένα σας μεσαία στρώματα που εξαπατήσατε. Πλήττει ακόμη και ανώτερα στρώματα. Πλήττει ανθρώπους που μέχρι σήμερα, μέχρι πριν τον COVID-19 ζούσαν αξιοπρεπώς και είχαν αξιοπρεπή διαβίωση. Πλήττει όλους αυτούς. Δεν μας ακούσατε. Δεν βοηθήσατε τα νοικοκυριά, όπως σας προτεínαμε με το πρόγραμμά μας «Μένουμε Όρθιοι».

Είσατε η μόνη ευρωπαϊκή Κυβέρνηση που δεν βοήθησε τα νοικοκυριά, η μόνη. Είχαν όλες οι κυβερνήσεις τρεις άξονες επιχειρήσεις – εργαζόμενους - νοικοκυριά. Εσείς τα νοικοκυριά δεν τα βλέπετε, με αποτέλεσμα: ενεργειακή φτώχεια. Αυτό έγινε αμέσως. Αυτή θέρειψε και κινδυνεύουμε.

Εσάς δεν σας παίρνουν στους νομούς σας άνθρωποι που τους έχουν κόψει το ρεύμα; Δεν σας παίρνουν! Ωραία, αυτό είναι ενδιαφέρον! Το καταγράφω από τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας. Αντίθετα, εμάς μας παίρνουν πολλοί, χιλιάδες. Και πρέπει να ξέρετε ότι κινδυνεύουμε να ξαναδούμε δραματικές καταστάσεις, όπως αυτές που είδαμε το 2011 - 2015. Εσείς και τότε κυβερνούσατε.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Το 2015 εσείς.

ΘΕΑΝΩ ΦΩΤΙΟΥ: Το 2015 επανασυνδέσαμε εμείς όλα τα κομμένα ρεύματα. Τότε, λοιπόν, είχαμε κόστος ανθρώπινες ζωές. Χιλιάδες νοικοκυριά δεν έχουν ηλεκτρικό ρεύμα και σήμερα.

Πριμοδοτείτε την ηλεκτροκίνηση και όχι την ηλεκτροδότηση όσων έχουν πληγεί από την πανδημία. Γι' αυτό σας ζητάμε να ενεργοποιήσετε τώρα το ταμείο επανασυνδέσεων του νόμου του ΣΥΡΙΖΑ του 2017. Και να προχωρήσετε στην αποδοχή της τροπολογίας που σας καταθέτουμε, πριν να είναι αργά το φθινόπωρο. Θα είναι αργά το φθινόπωρο.

Εμείς σας προτείνουμε: Πρώτον, δωρεάν παροχή 150 έως 300 κιλοβατώρας μηνιαία, ανάλογα με τα μέλη του νοικοκυριού, μέχρι το τέλος του 2020, γι' αυτούς τους επόμενους μήνες. Δεύτερον, δωρεάν επανασύνδεση των κομμένων παροχών.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Τρίτον, ρύθμιση ληξιπρόθεσμων οφειλών και έναρξης πληρωμής τους από τον Ιανουάριο του 2022. Ποιοι θα είναι οι δικαιούχοι; Θα είναι, πρώτον, μονοπρόσωπα και μονογονεϊκά νοικοκυριά που είτε το ένα αυτό μέλος είναι από τις κατηγορίες που θα περιγράψω αμέσως μετά, είτε έχουν εισόδημα μέχρι 2.000 ευρώ τους τελευταίους τέσσερις μήνες. Δεύτερον, διμελή και πολυπρόσωπα νοικοκυριά που περιλαμβάνουν μέλη από τις κατηγορίες αυτές και που είδαν σημαντική μείωση των εισοδημάτων τους.

Ποιες κατηγορίες; Είναι άτομα με αναπηρία, άνεργοι, εποχικά εργαζόμενοι, εργαζόμενοι με μπλοκάκι, εργαζόμενοι με εργόσημο, εργαζόμενοι με συμβάσεις ορισμένου χρόνου, εργαζόμενοι στον τομέα του τουρισμού και της εστίασης που πλήττεται,

αγρότες, κτηνοτρόφοι, αλιείς, ελεύθεροι επαγγελματίες. Τους έχουμε μετρήσει έναν-έναν, κύριε συνάδελφε, που χαίρεστε πολύ που ακούτε αυτές τις κατηγορίες. Αυτές πλήττονται. Είναι αυτοαπασχολούμενοι, καλλιτέχνες και εργαζόμενοι στον τομέα του πολιτισμού.

Σας λέω, σας καλούμε έστω και την τελευταία ώρα: «Προχωρήστε σε αυτές τις ρυθμίσεις». Εμείς θα υπερασπιστούμε τα δικαιώματα των πολιτών στα δημόσια αγαθά: Στέγη, αυτήν την πρώτη κατοικία που αφήνεται εντελώς πια ανυπεράσπιστα, νερό και ηλεκτρικό ρεύμα. Και κανείς, μα κανείς νόμος Χρυσόχοιδη δεν πρόκειται να απαγορεύσει στους ανθρώπους, οι οποίοι θα έχουν αυτές τις μεγάλες ανάγκες, να κάτσουν στα σπίτια τους.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Σας ευχαριστώ.

Να κατεβούμε νότια στην Πάτρα και στην κ. Χριστίνα Αλεξοπούλου από τη Νέα Δημοκρατία.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Παρακαλώ.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ: Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μελετώντας επιστημονικά στοιχεία αναφορικά με την επιβάρυνση στην υγεία των πολιτών από την ατμοσφαιρική ρύπανση, η οποία προκαλείται κατά κύριο λόγο από την αυτοκίνηση στο μυαλό μου έμεινε καρφωμένος ένας αριθμός, οκτώμισι χιλιάδες. Τόσοι υπολογίζονται οι νεκροί στην Ελλάδα κάθε χρόνο από παθήσεις που σχετίζονται έμμεσα ή άμεσα με την ατμοσφαιρική ρύπανση.

Καταθέτω στα Πρακτικά έκθεση της Ιατρικής Σχολής του Πανεπιστημίου Αθηνών για τις επιπτώσεις της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στη δημόσια υγεία.

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

Και συζητάμε ακόμα σοβαρά αν σας ψηφίσουμε ένα νομοσχέδιο το οποίο θα γλιτώσει ανθρώπινες ζωές. Και στυγνά οικονομικά αν το υπολογίσει κάποιος ο συγκεκριμένος νόμος θα εξοικονομήσει για το Εθνικό Σύστημα Υγείας τεράστια ποσά από τις ιατρικές δαπάνες.

Περίμενα ειλικρινά από την Παρασκευή που ήταν η τελευταία συνεδρίαση της αρμόδιας επιτροπής έως σήμερα, οι συνάδελφοί του ΣΥΡΙΖΑ, να καταλάβουν το τεράστιο σφάλμα που διαπράττουν με το να μη στηρίζουν ομότιμα το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου που φέρνει η Κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη. Περίμενα από τους κατ' επάγγελμα ανθρωπιστές να ζητούν από την Κυβέρνηση να κάνει ακόμα περισσότερα και όχι να την κατηγορούν γιατί δεν κάνει λιγότερα.

Έρχονται στο Κοινοβούλιο, συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, και στηρίζουν την απολιγνιτοποίηση. Πάνε μετά στις περιοχές που βρίσκονται τα λιγνιτικά εργοστάσια και κατηγορούν την Κυβέρνηση γιατί προχωρά στην απολιγνιτοποίηση. Στηρίζουν στα λόγια την οικολογική αυτοκίνηση και ταυτόχρονα ζητούν υποκριτικά να μην απαγορευτούν οι εισαγωγές παλαιών ρυπογόνων και επικίνδυνων για τη δημόσια υγεία, οχημάτων. Και με το χωροφύλακα δηλαδή και με τον αστυφύλακα. Κάνετε αλλοπρόσκληση Αντιπολίτευση και οι πολίτες το έχουν αντιληφθεί. Γι' αυτό και ο Κυριάκος Μητσοτάκης σας ρίχνει double σκορ στις δημοσκοπήσεις.

Επί του νομοσχεδίου. Τι στόχους έχει αυτό το νομοσχέδιο; Ουσιαστικά, τέσσερις:

Ο πρώτος είναι να καταστήσει τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα οικονομικά ελκυστικότερα προς το μέσο εισόδημα και όχι προς το ανώτερο, όπως αναφέρουν, οι συνάδελφοί του ΣΥΡΙΖΑ.

Ο δεύτερος είναι να αναπτυχθεί δίκτυο φορτιστών σε όλη την επικράτεια σε τέτοια έκταση και πυκνότητα, ώστε να μπορεί να υποστηριχθεί ο αριθμός των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, τα οποία θα κυκλοφορούν στην Ελλάδα τις επόμενες δεκαετίες.

Τρίτος στόχος, στη χώρα του ατελείωτου ηλίου, είναι να γίνουν επενδύσεις στον τομέα της ηλεκτροκίνησης και επιπλέον επενδύσεις στον τομέα των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, τέτοιες

και τόσες, ώστε να επέλθει ανεξαρτητοποίηση από τις εισαγωγές πετρελαίου.

Και ο τέταρτος στόχος είναι ηλεκτρικά αυτοκίνητα, μηχανάκια, ποδήλατα, οι μπαταρίες τους και τα μηχανολογικά τους εξαρτήματα να κατασκευάζονται σε μεγάλο ποσοστό στην Ελλάδα, στη χώρα μας χιλιάδες. Αυτό σημαίνει χιλιάδες νέες, καλοπληρωμένες θέσεις εργασίας. Όλο αυτό το πλέγμα θα υπόκειται σε ενιαίους κανόνες ανταγωνισμού, οι οποίοι θα έχουν το μέγιστο όφελος στον τελικό καταναλωτή.

Κύριο επιχείρημα, ειδικά του ΣΥΡΙΖΑ, ενάντια σε αυτό το νομοσχέδιο είναι ότι είναι ταξικό. Μήπως, τελικά, κύριε Υπουργέ, έχουν δίκιο; Τι αυτοκίνητα επιδοτεί αυτό το νομοσχέδιο; Επιδοτεί όλα τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, όλα τα ηλεκτρικά μηχανάκια, όλα τα ηλεκτρικά ποδήλατα. Και μάλιστα για ηλεκτρικά μηχανάκια και ποδήλατα η επιδότηση είναι πολύ μεγαλύτερη από ότι για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα.

Τι κάνει επιπλέον το σχέδιο νόμου; Βοηθά στην ίδρυση και δημιουργία επιχειρήσεων, οι οποίες θα παράγουν ηλεκτρικά οχήματα, μπαταρίες, φορτιστές και ότι άλλο σχετίζεται με την ηλεκτροκίνηση. Σε αυτές τις εταιρείες και τα εργοστάσια θα δουλέψουν άνθρωποι και σίγουρα δεν θα είναι ούτε οι κόρες, ούτε οι γιοί των εφοπλιστών και των βιομηχάνων, θα είναι τα παιδιά μας που ως τώρα αναγκάζονται να φύγουν στο εξωτερικό, γιατί δεν βρίσκουν εργασία εδώ, γιατί έχουν σπουδάσει και θέλουν να αμείβονται αναλόγως. Και αυτά τα παιδιά ξέρετε, στην συντριπτική πλειοψηφία τους είναι τα παιδιά των φτωχών και μεσαίων κοινωνικών και οικονομικών στρωμάτων. Θα δουλέψουν πολιτικοί μηχανικοί στις κατασκευές των κτιρίων και των εγκαταστάσεων, μηχανολόγοι μηχανικοί, ηλεκτρολόγοι, χτίστες, όλα τα επαγγέλματα της οικοδομής, από τους πλέον εξειδικευμένους επιστήμονες, μέχρι τους ανειδίκευτους εργάτες. Αυτά είναι τα παιδιά των προλετάρων, όπως τους αποκαλείτε, κύριοι της Αριστεράς.

Συνεπώς, ναι, θα μπορούσαμε να πούμε ότι αυτό το νομοσχέδιο είναι ταξικό καθώς φροντίζει τα παιδιά της εργατικής τάξης να μείνουν και να εργαστούν στην Ελλάδα.

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

Ακούσαμε επίσης ότι το νομοσχέδιο είναι ταξικό, γιατί μόνο αυτοί που έχουν πολλά χρήματα θα μπορούν να αγοράσουν ηλεκτρικό αυτοκίνητο. Έτσι μας είπε λίγο νωρίτερα και η κ. Φωτίου.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, μία μέση ελληνική οικογένεια διατηρεί το όχημα της σε χρήση δώδεκα έως δεκαεπτά χρόνια. Το κόστος κτήσης του ηλεκτρικού είναι κατά μέσο όρο 30.000 ευρώ, ενώ για ένα μέσο συμβατικό είναι 15.000 με 17.000 ευρώ, μόνο που το ηλεκτρικό έχει περίπου 2.000 ευρώ το χρόνο λιγότερα έξοδα λειτουργίας και συντήρησης. Επιπλέον, η απόδοση των ηλεκτροκινήτων κυμαίνεται στο 85%, σε αντίθεση με τους κινητήρες εσωτερικής καύσης που βρίσκονται μεταξύ 25% και 30%. Αυτό σημαίνει ότι στη δεκαετία η οικογένεια που έχει αγοράσει ηλεκτρικό αυτοκίνητο θα έχει εξοικονομήσει τη διαφορά, το κόστος κτήσης. Και αυτό, χωρίς να υπολογίζουμε τις επιδοτήσεις, τις φοροαπαλλαγές, το μη υπολογισμό της αγοράς και συντήρησης του ηλεκτρικού οχήματος στο φορολογητέο εισόδημα, τις δωρεάν θέσεις στάθμευσης που προβλέπει αυτό το νομοσχέδιο. Συνεπώς, το ηλεκτρικό αυτοκίνητο μπορεί να φαίνεται εκ πρώτης όψεως ακριβό, αλλά η προμήθεια του είναι μία μεσομακροπρόθεσμη επένδυση.

Επιπλέον, επειδή η παγκόσμια έρευνα και παραγωγή στην ηλεκτροκίνηση είναι ραγδαία αναπτυσσόμενη, οι τιμές των ηλεκτροκινήτων οχημάτων αναμένεται να μειωθούν σημαντικά, τα επόμενα δέκα χρόνια. Άρα, αυτή τη στιγμή, με τα σημερινά στοιχεία το νομοσχέδιο συμβαδίζει απόλυτα με την εποχή του.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στην πρώτη συνεδρίαση της αρμόδιας επιτροπής Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ ανέφερε ότι οι δυνάμεις της αγοράς θα κρίνουν πόσο ολοκληρωμένο είναι αυτό το νομοσχέδιο. Η αγορά όμως, ήδη κρίνει το νομοσχέδιο πριν καν ακόμα ψηφιστεί, πριν καν ακόμα κατασκευαστεί η πρώτη οργανωμένη μονάδα φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, πριν καν ακόμα κατασκευαστεί το πρώτο μεγάλο εργοστάσιο παραγωγής μπαταριών ή φορτιστών.

Καταθέτω για τα Πρακτικά τις τελευταίες δημοσιευμένες αγ-

γελίες εργασίας από τη μεγαλύτερη εταιρεία παραγωγής ηλεκτρικών αυτοκινήτων στον κόσμο, την «TESLA», για την Ελλάδα. Είναι τέσσερις: Μία δημοσιεύτηκε τον Φεβρουάριο, μία στις 11 Ιουνίου και δύο τελευταίες στις 14 Ιουλίου, μία ημέρα δηλαδή μετά την τοποθέτηση του κυρίου συναδέλφου του ΣΥΡΙΖΑ.

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

Θα ήθελα τέλος να καταθέσω στα Πρακτικά και μία φωτογραφία. Είναι από τα σύνορα Βοσνίας - Κροατίας το 2017, έξω από ένα ξενοδοχείο. Ξέρετε τι βλέπετε; Φορτιστές ηλεκτρικών οχημάτων σε μία περιοχή όπου μέχρι πριν από είκοσι χρόνια είχαν εμφύλιο πόλεμο.

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

Αντίστοιχες εικόνες θέλω να αντικρίσω σε όλη την Ελλάδα σε μερικά χρόνια. Να περνάω με το ηλεκτρικό μου αυτοκίνητο και να βλέπω παντού ηλεκτράδικα και μάλιστα, το ρεύμα να παράγεται σε μεγάλο ποσοστό από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Αυτή είναι μία εικόνα που θα τη δούμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ: Σε δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Δύο λεπτά είναι πολύ. Σας παρακαλώ.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ: Και εμείς που στηρίζουμε το συγκεκριμένο νομοσχέδιο και εσείς που λαϊκίστικα, για ακόμα μια φορά, τηρείτε επιφυλάξεις. Γιατί θέλουμε -και μπορούμε- να βρεθούμε στην πρωτοπορία της Ευρώπης. Αυτό που μας έλειψε την προηγούμενη πενταετία ήταν η κατάλληλη ηγεσία. Τώρα, επιτέλους, την έχουμε. Στηρίζουμε, ψηφίζουμε και κινούμαστε ηλεκτρικά, οικολογικά και οικονομικά.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε.

Συνεχίζουμε με Νέα Δημοκρατία και με τον κ. Ευστράτιο Σιμόπουλο, τον Σαλονικιό.

Και θα παρακαλούσα τώρα, την αριστερή πλευρά να είναι ψύχραιμη, κύριε Φάμελλε.

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ (ΣΤΡΑΤΟΣ) ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, αγαπητοί συνάδελφοι υπήρχε κάποτε ένα κόμμα που ως συμπλήρωμα στην επωνυμία του είχε τη λέξη «οικολογία». Αυτό το κόμμα ήρθε στην εξουσία για τεσεράμισι χρόνια και όπως και σε άλλους τομείς δεν έκανε τίποτε για το συγκεκριμένο θέμα ή μάλλον έκανε:

Ακολούθησε αριστερή πολιτική στη διαχείριση των απορριμμάτων και ουσιαστικά ήταν πολιτική μη διαχείρισης, συνέχισε να επιβαρύνει τους καταναλωτές με τέλη για τη σύνδεση των νησιών, έφερε τους δασικούς χάρτες και δημιούργησε καταστάσεις ομηρίας σε δεκάδες χιλιάδες συμπολίτες μας, δημιούργησε φορείς διαχείρισης προστατευόμενων περιοχών, οι οποίες παρά τις φιλότιμες προσπάθειες των στελεχών τους, δεν κατάφεραν να παράγουν έργο και ουσιαστικά ήταν ένα κόμμα που ως κυβέρνηση ήταν εντελώς αντιπεριβαλλοντικό.

Γιατί, αγαπητοί συνάδελφοι, όταν κάνεις πολιτική, πρέπει να παράγεις και αποτέλεσμα. Η πολιτική δεν είναι διαλέξεις, συζητήσεις, καταθέσεις απόψεων. Πρέπει να έχει αποτέλεσμα. Η πολιτική πρέπει να έχει αποτέλεσμα στους πολίτες. Και για να έχει αποτέλεσμα, πρέπει να συνδυάζεται με την ικανότητα παραγωγής έργου. Και εδώ δεν είναι το δυνατό σημείο του ΣΥΡΙΖΑ και της προηγούμενης κυβέρνησης.

Γι' αυτό, λοιπόν, ισχυρίζομαι ότι η περιβαλλοντική ατζέντα έχει περάσει στη Νέα Δημοκρατία. Γιατί η Νέα Δημοκρατία έχει τη δυνατότητα να υλοποιήσει πολιτικές οι οποίες είναι υπέρ του πε-

ριβάλλοντος και να τις υλοποιήσει με μέθοδο, με υπομονή, με σχέδιο και αυτή είναι μια τεράστια διαφορά μας.

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο εντάσσεται και η ηλεκτροκίνηση. Είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο θα εφαρμοσθεί, ένα νομοσχέδιο που καλύπτει αρκετούς -θα έλεγα τομείς- αυτού του οποίου θέλουμε να λέμε ηλεκτροκίνηση. Προφανώς έχει περιθώρια βελτίωσης, κανείς δεν λέει όχι, αλλά δεν κινείται η παρούσα Κυβέρνηση όπως εσείς που αναλίσκατε την ενέργεια σας σε ατέρμονες συζητήσεις, την αναλίσκατε σε συνεχείς συσκέψεις, οι οποίες δεν είχαν ποτέ αποτέλεσμα. Ναι, έχουμε ένα πλαίσιο για την ηλεκτροκίνηση, ένα πλαίσιο που ταυτόχρονα, εκτός από το ότι είναι φιλοπεριβαλλοντικό, είναι ταυτόχρονα και αναπτυξιακό. Γιατί πρέπει να δημιουργείς καινούργια πεδία επιχειρηματικότητας συνεχώς αν θες να αναπτύξεις την οικονομία. Και αυτό κάνει η Κυβέρνηση με το παρόν νομοσχέδιο, όπως κάνει το ίδιο και με την απολιγνιτοποίηση για την οποία την κατηγορείτε ότι δεν έχει χρονοδιάγραμμα.

Ξέρετε, τα χρονοδιαγράμματα δημιουργούνται αφού βάλεις τον στόχο. Όταν κάνουμε έξω ένα έργο, ένα πρότζεκτ και λέμε ότι θα είναι έτοιμο σε έξι, οκτώ μήνες μετά κάνουμε τα βήματα προς τα πίσω, ώστε να δημιουργήσουμε το πλαίσιο των ενεργειών και να βρούμε τους πόρους και τα μέσα που θα πετύχουμε τους στόχους μας. Αλλά πού να το καταλάβετε αυτό. Αυτό θέλει ικανότητα παραγωγής έργου, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, του ΣΥΡΙΖΑ.

Έχετε προθέσεις, έχετε πολλές φορές καλές προθέσεις, αλλά με τις προθέσεις δεν παράγεται έργο και αυτό το απλό πράγμα δεν μπορείτε να το κατανοήσετε.

Έρχομαι τώρα τέλος σε ένα θέμα που το ακούω αρκετές φορές. Με αφορμή τη συζήτηση για τη Θράκη ακούω αυτά τα περίφημα «αναπτυξιακά συνέδρια» που κάνετε. Τι ήταν; Συνέδρια εκθέσεων ιδεών. Τι από αυτά θα μπορούσατε να κάνετε πράξη; Τίποτε. Επί τεσσαράμισι χρόνια κάνετε εκθέσεις ιδεών. Γι' αυτό ο ελληνικός λαός σας έβαλε στην Αντιπολίτευση μήπως και αρχίσετε να καταλαβαίνετε ότι η πολιτική -όπως είπα στην αρχή- είναι πράξη, είναι αποτέλεσμα. Κριθήκατε από το αποτέλεσμα -ελπίζω-, γιατί κανείς δεν είναι σίγουρος για το μέλλον. Η πολιτική έχει εκπλήξεις, έχει αλλαγές. Αν ποτέ -κάτι που δεν το βλέπω πολύ γρήγορα- έρθετε στην εξουσία, τα χρόνια αυτά να σας κάνουν πολύ, πολύ πιο ώριμους, γιατί αυτό το χρειάζεται και το πολιτικό μας σύστημα.

Τέλος, σήμερα σ' αυτή την Αίθουσα καλό είναι να μην μπούμε σε αντιπαραθέσεις όσον αφορά την εξωτερική πολιτική, γιατί το είδα από μια συνάδελφο. Αυτήν τη στιγμή υπάρχει ένταση στο Αιγαίο. Καλό είναι, λοιπόν, εμείς εδώ σε χαμηλούς τόνους, όσον αφορά το συγκεκριμένο θέμα και ενωμένοι, όπως το κάνουμε στα εθνικά θέματα, να αντιμετωπίσουμε και αυτήν την πρόκληση.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Σιμόπουλε, για την τήρηση του χρόνου.

Και πάμε στον ΣΥΡΙΖΑ, στον κ. Γεώργιο Τσίπρα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΠΡΑΣ: Ο προηγούμενος συνάδελφος δεν νομίζω ότι έχει μικρή μνήμη. Αντιμετωπίσαμε επί τεσσαράμισι χρόνια, ειδικά στο πεδίο της εξωτερικής πολιτικής, μαζί με την οικονομία, με αντιπολίτευση έξω από αρχές, καταστροφολογική και στο θέμα της εξωτερικής πολιτικής όχι μόνο για τη Συμφωνία των Πρεσπών, αλλά σχεδόν σε όλο το εύρος και στα ελληνοτουρκικά. Θυμάστε τώρα ότι χρειάζεται μεγαλύτερη συνεννόηση και συναίνεση. Να σας δούμε και την επόμενη φορά, αλλά αυτό ξέρετε θέλει δύο για να γίνει. Έχουμε ζητήσει εδώ και πολλούς μήνες σύγκληση Συμβουλίου Πολιτικών Αρχηγών. Υπάρχει μια δραματικά καινούργια κατάσταση στο Αιγαίο και στην Ανατολική Μεσόγειο με βάση την τουρκική πολιτική και συμπεριφορά και δεν υπάρχει μέχρι τώρα κατάσταση κάποιου νέου στρατηγικού σχεδιασμού αντιμετώπισης των νέων δεδομένων.

Υπήρξε μια τεράστια επικοινωνιακή καμπάνια τις προηγούμενες ημέρες γύρω από τη νέα λίστα κυρώσεων που ενδεχόμενα η Ευρωπαϊκή Ένωση θα αξιοποιήσει εάν η Τουρκία προβεί σε περαιτέρω κινήσεις στην περιοχή και στην τελευταία Σύνοδο Κορυφής -έληξε μόλις χθες τα ξημερώματα- δεν έχουμε απολύτως

τίποτα για τα ελληνοτουρκικά. Απολύτως τίποτα! Δηλαδή, από την επίσκεψη στον Τραμπ στις Ηνωμένες Πολιτείες μέχρι και την τελευταία Σύνοδο Κορυφής φαίνεται να υπάρχει μια ορισμένη -επικεικώς το λέω- αδυναμία διαχείρισης πολύ κρίσιμων ζητημάτων σε ό,τι αφορά τα ελληνοτουρκικά.

Παρ' όλα αυτά, υπάρχει ακόμα πεδίο, εάν υπάρχει διάθεση συνεννόησης και κοινής γραμμής -γιατί υπάρχει ανάγκη κοινής γραμμής, εθνικής γραμμής- και είμαστε εδώ.

Πάντως, μην επικαλείστε το θέμα ότι σε αυτά τα ζητήματα πρέπει να υπάρχει άλλη στάση. Κρατήσατε μια εντελώς καταστροφολογική, απαράδεκτη στάση επί τεσσαράμισι χρόνια και αυτό ο ελληνικός λαός δεν το έχει ξεχάσει.

Και έρχομαι σε ένα άλλο επίκαιρο θέμα. Δεν γίνεται να μην αναφερθώ σε αυτό. Καλό είναι να συζητάμε πάνω σε δεδομένα. Δεν είναι 70 τα δισεκατομμύρια τα οποία παίρνουμε. Μην βάζουμε μέσα στον προϋπολογισμό το ΕΣΠΑ, την Κοινή Αγροτική Πολιτική. Μιλάμε κατά πρώτη εκτίμηση για 32 δισεκατομμύρια επιχορηγήσεις και δάνεια, τα οποία θα μπορούσαν να είναι παρπάνω, αν είχε διεκδικήσει η χώρα μας κατανομή με βάση την ανεργία και όχι με βάση την πτώση του ΑΕΠ. Δεν έκανε τίποτα τέτοιο η ελληνική Κυβέρνηση.

Και το πιο σημαντικό για το 2021 -και αυτό, βέβαια, αντίστοιχα αφορά και τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες που επιλήψαν από την οικονομική κρίση της πανδημίας, όχι από την ίδια την πανδημία- θα πάρουμε μόλις το 10%. Αυτό προβλέπεται για το 2021. Στην Ελλάδα ας πούμε ότι είναι γύρω στα 3,2 με 3,4 δισεκατομμύρια.

Αυτή είναι η μόνη δέσμευση, η οποία υπάρχει, καθώς, επίσης, και ότι μέχρι το 2022 θα εγκριθούν -όχι θα εκταμειωθούν- το 70% των grants των επιχορηγήσεων που μας αντιστοιχούν. Αυτά μαζί με το ενδεχόμενο επιστροφής των μνημονίων με δύο κυρίως φρένα από τους λεγόμενους φειδωλούς εταίρους, που ορίζει ο μηχανισμός με βάση τον οποίον θα δοθούν είτε τα δάνεια είτε τα grants και πάνω στο σχέδιο ανάκαμψης της χώρας, που θα χαραχθεί από τα όργανα του Συμβουλίου, το ECOFIN, ένα πλάνο εφαρμογής, δηλαδή, με προαπαιτούμενα, ορόσημα και δεσμευτικούς όρους. Πείτε το όπως θέλετε. Δεν θέλετε να το πείτε μνημόνιο; Ας το πείτε έτσι. Όμως, πρόκειται για όρους. Και το δεύτερο φρένο είναι ότι για την εκταμίευση από την Τεχνική Επιτροπή, δηλαδή το Euro Working Group των 27, επίσης, χρειάζεται να υπάρξει ομοφωνία πάνω πάλι σε όρους, δεσμεύσεις και τα λοιπά.

Και έρχομαι έτσι στο θέμα που συζητάμε σήμερα. Η Νέα Δημοκρατία υπήρξε συνεπής στο εξής: Από το φθινόπωρο, τον Οκτώβριο του 2019, ο κ. Μητσοτάκης, ο Πρωθυπουργός, είχε πει δύο πράγματα και μόνο δύο πράγματα σε ό,τι αφορά το περιβάλλον, φιλοπεριβαλλοντικά: Το ένα είναι η επιτάχυνση της απολιγνιτοποίησης -λέω τι εξήγγειλε, δεν λέω τι θα γίνει- και το δεύτερο ήταν τα ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα.

Για την απολιγνιτοποίηση δεν θα ανοίξω ξανά τη συζήτηση. Δεν υπάρχει ο ελάχιστος σχεδιασμός να επιτευχθούν οι στόχοι. Υπάρχει απεναντίας η δήλωση του κ. Μητσοτάκη ότι οι εργαζόμενοι πάνω στη δυτική Μακεδονία μπορούν να βρουν κάποια άλλη δουλειά να κάνουν στο μέλλον. Αυτός είναι ο σχεδιασμός ο οποίος υπάρχει. Όμως, εν πάση περιπτώσει, η απολιγνιτοποίηση στον βαθμό που θα προχωρήσει σημαίνει μικρότερο αποτύπωμα στο περιβάλλον.

Και έρχομαι στα ηλεκτροκίνητα. Θα σας δείξω, λοιπόν, γιατί το νομοσχέδιο αυτό, παρ' ό,τι προωθεί, ενισχύει τα ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα -και ως προς αυτό, στην ενίσχυση, είμαστε σύμφωνοι, δεν είμαστε σύμφωνοι στον βαθμό, θα μπορούσα να είναι πολύ περισσότερο και θα πω μετά μερικά παραδείγματα- στην πραγματικότητα θα αυξήσει τους ρύπους, όχι τους σημερινούς, με την προβλεπόμενη μείωση που θα υπήρχε χωρίς να υπάρχει παρέμβαση στα μεταχειρισμένα. Με το νομοσχέδιο που φέρνετε θα μειωθούν λιγότερο οι ρύποι μέχρι το 2030 από ότι αν δεν φέρνατε τα μέτρα τα οποία φέρνετε.

Δεν έχετε φέρει συνολικά μέχρι τώρα ούτε μια διάταξη με εξαίρεση την απολιγνιτοποίηση και τα πράσινα αυτοκίνητα σε όφελος του περιβάλλοντος. Όλες οι διατάξεις που έχετε φέρει για το περιβάλλον είναι στην τελευταία απορρύθμιση της περιβαλλοντικής προστασίας. Δεν έχετε φέρει ούτε μια διάταξη.

Αυτό το λέω αν θέλει να δει κανείς αν πραγματικά είστε υπέρ της προστασίας του περιβάλλοντος ή όχι.

Θα έρθω στα ηλεκτροκίνητα συγκεκριμένα. Κατ' αρχάς, τα μέτρα τα οποία φέρνεται είναι εντελώς αναμικτά. Το γνωρίζετε και εσείς οι ίδιοι. Το γνωρίζει και ο Υπουργός. Το αναγνώρισε. Είμαστε πιο κάτω από τον μέσο όρο τον ευρωπαϊκό στα κίνητρα τα οποία δίνονται.

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

Ένα λεπτό, κύριε Πρόεδρε.

Θα σας πω μόνο ένα παράδειγμα. Στη Γερμανία σήμερα με leasing μπορεί κανείς να αποκτήσει με 9,90 ευρώ τον μήνα ένα SMART. Είναι πολύ λιγότερα χρήματα από ότι πληρώνει για τη βενζίνη ενός βενζινοκίνητου. Όμως, δεν είναι εκεί το βασικό.

Το κρίσιμο σημείο είναι ότι φέρνεται τεράστια αντικίνητρα στην αγορά νεότερης τεχνολογίας αυτοκινήτων. Και να σας πω συγκεκριμένα τι εννοώ. Για το Euro 4 βάζετε περιβαλλοντικό τέλος 3.000 ευρώ και τέλος ταξινόμησης προσαυξημένο κατά 200% από το άλλο νομοσχέδιο του κ. Σταϊκούρα. Στους Euro 5A υπάρχει περιβαλλοντικό τέλος 1.000 ευρώ και τέλος ταξινόμησης προσαυξημένο κατά 100%. Στους κινητήρες 5B και 6 με κατασκευή πριν τον Αύγουστο του 2018 επιβάλλεται τέλος ταξινόμησης προσαυξημένο κατά 50%.

Τι σημαίνουν όλα αυτά; Σημαίνουν πολύ απλά ότι σε μια οικονομία, που έτσι και αλλιώς υπάρχει μεγάλο πρόβλημα, ειδικά μετά την πανδημία, για τη μεγάλη πλειοψηφία των Ελλήνων πολιτών -μεσαία τάξη και πιο κάτω στρώματα- να αγοράσουν καν συμβατικό αυτοκίνητο -καλά δεν το συζητάμε, δεν θα αγοράσουν ηλεκτροκίνητο αυτοκίνητο- τους απαγορεύετε να αγοράσουν και μεταχειρισμένο.

Επειδή όλοι σας είπατε τι κακό που έχουμε γερασμένο στόλο στην Ελλάδα, με δεκαέξι χρόνια μέσο όρο ηλικίας, σας λέω, λοιπόν, ότι με το νομοσχέδιο το οποίο φέρνεται βάζετε εμπόδιο στην ανανέωση του στόλου των αυτοκινήτων. Είναι τόσο απλό. Για κάθε ένα ηλεκτροκίνητο αυτοκίνητο τους ρύπους τους οποίους κερδίζουμε -και κερδίζουμε γι' αυτό είμαστε υπέρ- το αντίστοιχο θα ήταν δύο παλιές τεχνολογίας αυτοκίνητα να αντικατασταθούν από νεότερης τεχνολογίας, αν ο άλλος δεν μπορεί -και ο περισσότερος κόσμος δεν μπορεί- να αγοράσει ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα. Και εσείς εμποδίζετε αυτό το πράγμα.

Το 2030 με το ευνοϊκότερο σενάριο από τον ΕΣΕΚ θα έχουμε κάτω από 7% ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα. Όπως αντιλαμβάνεστε, το μεγάλο βάρος πέφτει στο 93% του στόλου -στην καλύτερη περίπτωση 93% και όχι 95% ή 97%- που θα είναι βενζινοκίνητα, ντίζελ και λοιπά. Και αντί και εκεί να δώσετε κίνητρα να αλλάξει ο πολίτης το παλιό του αυτοκίνητο με κάποιο νεότερης τεχνολογίας, εφόσον δεν μπορεί να πάρει καινούριο αυτοκίνητο, δεν του αφήνετε καν το ίδιο πλαίσιο που είναι σήμερα και βάζετε εμπόδια που δεν υπάρχουν πουθενά στην Ευρώπη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ολοκληρώστε σας παρακαλώ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΠΡΑΣ: Παντού υπάρχουν πολιτικές κινητροδότησης. Αυτό είναι άλλο πράγμα. Πουθενά δεν υπάρχει το ύψος των επιβαρύνσεων και με το τέλος ταξινόμησης και με το περιβαλλοντικό τέλος που βάζετε εδώ στην Ελλάδα.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε.

Επανερχομαι στη Θεσσαλονίκη, στον κ. Δημήτριο Κούβελα από τη Νέα Δημοκρατία.

Ορίστε, κύριε Κούβελα, έχετε τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, σήμερα το πρωί η Ευρωπαϊκή Ένωση πέτυχε μια ισχυρή ιστορική συμφωνία για το πακέτο ανασυγκρότησης και τον κοινοτικό προϋπολογισμό για την περίοδο 2021 - 2027.

Τελικά οι Ευρωπαίοι ηγέτες ανταποκρίθηκαν στις περιστάσεις και επέλεξαν να κινηθούν προς την κατεύθυνση της οικονομικής και κοινωνικής αλληλεγγύης. Όπως εύστοχα παρατήρησε ο Πρόεδρος του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Σαρλ Μισέλ, είναι η κατάλ-

ληλη συμφωνία την κατάλληλη στιγμή.

Αδιαμφισβήτητα πρόκειται για μια ελληνική επιτυχία, αλλά και προσωπική επιτυχία του Πρωθυπουργού Κυριάκου Μητσοτάκη. Ήμασταν από τους πρώτους που ζητήσαμε από την Ευρώπη να αναλάβει γενναίες πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση των οικονομικών συνεπειών της πανδημίας. Συμμετείχαμε δυναμικά στις διαπραγματεύσεις τους τελευταίους μήνες και τελικά πετύχαμε να πάρουμε όσα χρήματα διεκδικούσαμε.

Το ελληνικό πακέτο από τον συνολικό κορβανά που συμφωνήθηκε υπερβαίνει τα 70 δισεκατομμύρια ευρώ. Ως Ελλάδα πετύχαμε τους στόχους μας στη Σύνοδο Κορυφής διότι σε λίγους μόλις μήνες μέσα στο 2019 είχαμε πετύχει να κερδίσουμε τη χαμένη τα προηγούμενα τεσσέραμις χρόνια αξιοπιστία της χώρας μας.

Σοκ, δέος και οργή προκαλούν τα ηχητικά ντοκουμέντα για το Μάτι. Είναι εθνική υπόθεση και ελάχιστη υποχρέωση στις ψυχές των εκατόν δύο συμπολιτών μας που χάθηκαν να διαλευκανθεί πλήρως η υπόθεση αυτή.

Τώρα έρχομαι στο εξαιρετικά σημαντικό νομοσχέδιο που συζητούμε σήμερα στην Ολομέλεια, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Κύριε Υπουργέ, είναι αλήθεια πως πρόκειται για ένα από τα λίγα που έχουν έρθει στην Ολομέλεια με τόσο ξεκάθαρο περιβαλλοντικό πρόσημο τα τελευταία χρόνια. Δεν είναι, άλλωστε, τυχαίο ότι και οι φορείς στην αρμόδια επιτροπή τάχθηκαν υπέρ του νομοσχεδίου αυτού. Σας αξίζουν συγχαρητήρια για τη δουλειά που κάνετε από την πρώτη στιγμή που αναλάβατε αυτό το τόσο νευραλγικό Υπουργείο.

Το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχει διπλό στόχο: Από τη μια, την οργάνωση ενός πλαισίου ενιαίου στον χώρο της ηλεκτροκίνησης μέσω της παροχής ανάλογων κινήτρων σε όλα τα επίπεδα και, από την άλλη, τη διαρκή καλλιέργεια οικολογικής συνείδησης των πολιτών.

Η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας έχει θέσει ως στόχο και επίκεντρο της πολιτικής της την προστασία του περιβάλλοντος, την πρόληψη και την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής.

Άκουσα με προσοχή την εισήγηση του ΣΥΡΙΖΑ να μας λέει πάλι ότι θέλατε αλλά τελικά δεν προλάβετε να κάνετε τα ίδια και καλύτερα με αυτά που εισηγήται σήμερα η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και οι αρμόδιοι υπουργοί. Το σίγουρο πάντως είναι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, ότι επί τεσσέραμις χρόνια δεν κάνατε ούτε βήμα μπροστά όσον αφορά την αγορά της ηλεκτροκίνησης ή για να περιορίσετε έστω τις συνέπειες, τις αθαιρέτες περιβαλλοντικές επιπτώσεις οι οποίες υπάρχουν σε πολλούς τομείς σε βάρος του περιβάλλοντος ή την κατάργηση έστω ταμογόνων μορφών ενέργειας, όπως εμείς συνειδητά επιχειρούμε να πετύχουμε. Ήδη από τις προγραμματικές δηλώσεις παρουσιάσαμε στον ελληνικό λαό το εθνικό σχέδιο για την ενέργεια και το κλίμα. Ένα σχέδιο συνεκτικό, ολοκληρωμένο, συμβατό με τα ευρωπαϊκά πρότυπα και στα πλαίσια της ευρωπαϊκής στρατηγικής για την κινητικότητα των χαμηλών εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων.

Η υγεία του πληθυσμού από τη μια και η προστασία του φυσικού πλούτου και περιβάλλοντος από την άλλη αποτελούν για μας αδιαπραγμάτευτες συνθήκες στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης οικολογικής πολιτικής που εφαρμόζουμε από την πρώτη μέρα που αναλάβαμε τη διακυβέρνηση.

Τον περασμένο Δεκέμβριο έγινε η παρουσίαση της ευρωπαϊκής πράσινης συμφωνίας, το λεγόμενο «Green Deal». Αυτό αποτελεί για μας τον οδικό χάρτη για να πετύχουμε τη βιωσιμότητα της πράσινης οικονομίας αλλά και να καλλιεργήσουμε την οικολογική συνείδηση στους πολίτες, ειδικά αυτούς των μικρότερων ηλικιών. Τώρα είναι η κατάλληλη στιγμή, με τις κατάλληλες δράσεις να πετύχουμε αποδοτική χρήση των πόρων με τη μετάβαση σε μια καθαρή, κυκλική οικονομία. Ηχούσαν ως συνθήματα και μόνο αυτοί οι όροι την προηγούμενη περίοδο διακυβέρνησης σας. Σήμερα γίνεται πράξη στα αλήθεια η μείωση των ρύπων που είχαμε εξαγγείλει. Το παρόν σχέδιο νόμου κινείται σε αυτή την κατεύθυνση με τη σταδιακή απεξάρτηση της χώρας από τη χρήση των ορυκτών καυσίμων και την αποδέσμευσή της από τις ασταθείς διενθείς αγορές πετρελαίου.

Ο Κυριάκος Μητσοτάκης από την πρώτη στιγμή μίλησε για την

ανάγκη απεξάρτησης από τον ρυπογόνο λιγνίτη το ταχύτερο δυνατό και τη μετάβαση σε μια άλλη φάση αξιοποίησης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Έτσι, λοιπόν, στόχος με το παρόν σχέδιο νόμου είναι η αύξηση του αριθμού των ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Επιπλέον, να αυξηθεί η δυνατότητα πρόσβασης τόσο στις δημόσιες εγκαταστάσεις και σημεία επαναφόρτισης όσο και στα αντίστοιχα έξυπνα ιδιωτικά, δίνοντας επιπλέον κίνητρα για την ανάπτυξη των επενδύσεων στις υποδομές της ηλεκτροκίνησης. Ταυτόχρονα για πρώτη φορά ρυθμίζονται οι κανόνες στην αγορά επαναφόρτισης με την εισαγωγή σύγχρονων πολεοδομικών διατάξεων με στόχο την επιτάχυνση της αδειοδότησης τέτοιων υποδομών επαναφόρτισης.

Στόχος για το 2030 είναι το ποσοστό των ηλεκτρικών αυτοκινήτων στην ελληνική αγορά να φτάσει στο 30%, ενώ σε πολλές χώρες της Ευρώπης έχει φτάσει ήδη το 50%, και αντίστοιχα να μειωθούν οι ρύποι.

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

Μισό λεπτό, κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Παρακαλώ, κύριε Κούβελα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΣ: Η Ελλάδα δεν μπορεί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να συνεχίσει να αποτελεί τη χωματερή της Ευρώπης όσον αφορά τα αυτοκίνητα παλιότερης τεχνολογίας. Γι' αυτό τόσο τα φορολογικά όσο και τα κίνητρα απόσυρσης παλαιών οχημάτων, είναι πολύ σημαντικά. Εισάγονται συγκροτημένα από το Υπουργείο με το παρόν σχέδιο νόμου και είναι προς το συμφέρον κάθε πολίτη.

Αλίμονο αν ακόμη και σε ένα νομοσχέδιο με το οποίο επιχειρείται να βελτιώσουμε τον αέρα που αναπνέουμε, εσείς κάνετε λόγο για ταξικές διακρίσεις και ταξικότητες. Κυρίες και κύριοι της Αντιπολίτευσης, φτάνει πια με αυτή την πολιτική τοξικότητα η οποία έχει κάνει τόσο κακό στη χώρα τα τελευταία χρόνια.

Κλείνω λέγοντας ότι ο Υπουργός, κ. Καραμανλής, ξεκαθάρισε ότι ήδη από το 2021, από τον επόμενο χρόνο, το 25%, το ένα στα τέσσερα αυτοκίνητα, που θα προμηθεύεται το δημόσιο για τις ανάγκες του, θα είναι ηλεκτρικό. Με θάρρος δεν δίστασε να ομολογήσει ότι στις αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης έχουμε ανάγκη από σημαντικές βελτιώσεις. Μπορούμε και θέλουμε και πρέπει να πάμε πολύ καλύτερα και θα το κάνουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι με τον διαγωνισμό που τρέχει.

Μην παίρνετε αμαρτία, κύριε Φάμελλε, υπερασπιζόμενος την περίοδο Παππά στον ΟΑΣΘ και την περίοδο Σπίρτζη στο μετρό της Θεσσαλονίκης. Στο σπίτι του κρεμασμένου δεν μιλάνε για σκονί.

Εμείς συνεχίζουμε την οικολογική πολιτική που ενέκριναν οι πολίτες πριν από έναν χρόνο. Προφανώς υπερψηφίζω το παρόν σχέδιο νόμου και σας καλώ να κάνετε το ίδιο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Κούβελα.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο επί προσωπικού.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Φάμελλε, έχετε ένα λεπτό.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, να θυμίσω στον κύριο συνάδελφο που θεωρεί ότι είναι αμαρτία να αναφερόμαστε σ' αυτές τις περιόδους το εξής. Ευτυχώς, κύριε συνάδελφε, που ήρθε ο ΣΥΡΙΖΑ και που πράγματι πέρασε σε δημόσιο έλεγχο ο ΟΑΣΘ διότι ακόμα οι συνάδελφοί σας από τη Νέα Δημοκρατία θα έστελναν με φαξ τα ρουσφέτια για τις προσλήψεις στον ΟΑΣΘ, όπως βρήκαμε εκατοντάδες έγγραφα για προσλήψεις στον ΟΑΣΘ από τους Βουλευτές της Νέας Δημοκρατίας.

Ευτυχώς που ανέλαβε ο ΣΥΡΙΖΑ την προώθηση του έργου του μετρό. Το μετρό από το 20% έφτασε στο 75%. Και τώρα έρχεστε εσείς να σταματήσετε το μετρό Θεσσαλονίκης, να ιδιωτικοποιηθεί η διαχείριση και να καταστρέψετε και την ιστορία της Θεσσαλονίκης η οποία βρίσκεται μέσα στον σταθμό Βενιζέλου.

Αυτή είναι η ιστορία της Νέας Δημοκρατίας. Ρουσφέτια, ιδιωτικοποίηση και προσβολή της ιστορίας της Θεσσαλονίκης. Μη μιλάτε, λοιπόν, για αμαρτίες. Δεν μιλάνε για σκονί στο σπίτι του

κρεμασμένου. Και ξέρετε ότι η Νέα Δημοκρατία έχει αμαρτωλό παρελθόν σε όλα αυτά.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο. **ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς):** Κύριε Κούβελα, έχετε ένα λεπτό.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΣ: Δευτερόλεπτα, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Φάμελλε, δεν καταφέρθηκε εναντίον σας. Απλά θύμισα ότι υπερασπιστήκατε την πολιτική Παππά στον ΟΑΣΘ και Σπίρτζη στην υπόθεση του μετρό Θεσσαλονίκης. Δεν εννοούσα να ανοίξουμε κουβέντα.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Για τα ρουσφέτια θα μας πείτε;

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΣ: Αντιθέτως εσείς επιχειρείτε τώρα να μας θυμίσετε τον ΟΑΣΘ που αναλάβατε ο οποίος λειτουργούσε με τετρακόσια πενήντα λεωφορεία.

Να θυμηθούμε, λοιπόν, πως είχαν στην πραγματικότητα τα πράγματα. Εσείς καταφέρατε να παραδώσουμε περίπου διακόσια λεωφορεία. Δηλαδή, τις αστικές συγκοινωνίες διαλυμένες, τη δε κατασκευή του μετρό Θεσσαλονίκης σταματημένη.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Βάλτε τελεία, κύριε Κούβελα.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΥΒΕΛΑΣ: Τόσο απλά είναι τα πράγματα. Αλλά σας είπα ας μην ανοίξουμε κουβέντα τώρα. Δεν σας συμφέρει. Πράγματι ισχύει. Στο σπίτι του κρεμασμένου δεν μιλούν για σκονί.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ο κ. Κοτρωνιάς έχει τον λόγο, από τη Νέα Δημοκρατία και την όμορφη Φθιώτιδα.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΤΡΩΝΙΑΣ: Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το πόσο η κίνηση των αυτοκινήτων επηρεάζει τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και το κλίμα των πόλεων φάνηκε καθαρά στην περίοδο της πανδημίας, κατά την οποία οι πόλεις μας λόγω μειωμένης κυκλοφορίας Ι.Χ. αυτοκινήτων βελτίωσαν τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του αέρα τους.

Η μετάβασή μας στην εποχή του μειωμένου άνθρακα και στην ενεργειακή ουδετερότητα του 2050 μας οδηγεί σε μια νέα πολιτική στη χρήση των αυτοκινήτων εσωτερικής καύσης. Μας οδηγεί σε πολιτική προώθησης της ηλεκτροκίνησης και των ηλεκτροκινήτων οχημάτων. Αν, μάλιστα, συνυπολογίσουμε, όπως πολλοί συνάδελφοι είπαν, ότι τα πέντε εκατομμύρια τετρακόσιες χιλιάδες των οχημάτων που κυκλοφορούν στη χώρα μας έχουν μέση ηλικία περίπου δεκαπεντέμισι χρόνια και ότι περισσότερα από τα μισά έχουν ξεπεράσει τα δεκαέξι χρόνια κυκλοφορίας, τότε θα καταλάβουμε την επιπρόσθετη κλιματική επιβάρυνση και την ανάγκη να προχωρήσουμε σε τέτοιες πολιτικές.

Ο Κυριάκος Μητσοτάκης, πρωτοπόρος στην Ευρώπη στα θέματα της μετάβασης στην κοινωνία χαμηλού άνθρακα, από την αρχή έθεσε ως στόχο την εφαρμογή της ηλεκτροκίνησης στην πατρίδα μας. Με το σημερινό νομοσχέδιο, η ελληνική Κυβέρνηση δημιουργεί το απαραίτητο, το ολοκληρωμένο πλαίσιο στον τομέα των προδιαγραφών, στον τομέα της ενίσχυσης της αγοράς, στον τομέα της λειτουργικότητας, στον τομέα των υποδομών, ώστε ο στόχος της ένταξης της ηλεκτροκίνησης να υλοποιηθεί με γρήγορους ρυθμούς προς όφελος προφανώς του φυσικού μας περιβάλλοντος.

Εδώ θα πρέπει να επισημάνουμε ότι η ηλεκτροκίνηση αποσπασματικά ήδη προβλεπόταν στην ελληνική νομοθεσία του 2014 και του 2016. Ολοκληρωμένα και με βάση ένα γενικότερο στρατηγικό σχεδιασμό όμως δεν προβλεπόταν ποτέ. Και τι εννοώ; Αφ' εαυτή η χρήση του ηλεκτρισμού στην κίνηση των οχημάτων δεν θα είχε νόημα αν η ενέργεια που απαιτείται εξασφαλίζεται από βρώμικες πηγές, δηλαδή, από ορυκτά καύσιμα. Και γι' αυτό είναι σημαντικό το γεγονός ότι το πρόγραμμα της ηλεκτροκίνησης των οχημάτων υπακούει στη στρατηγική της απολιγνιτοποίησης, δηλαδή, στην απεξάρτηση της παραγωγής ενέργειας από ορυκτά καύσιμα μέσα στο συνολικό σχεδιασμό στον οποίο εντάσσεται και η προώθηση της χρήσης των ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

Αξίζει γι' αυτό να σημειωθεί ότι στο Κεφάλαιο Β' σε ό,τι αφορά τα κίνητρα για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης, απαλλάσσονται από την 1^η Ιανουαρίου του 2020 έως τον Δεκέμβριο του 2022 τα ηλεκτρικά οχήματα μηδενικών ή χαμηλών ρύπων από την καταβολή του τέλους στήθμευσης στους δήμευσης, όπου υπάρχουν θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης με πληρωμή. Επίσης, εισάγον-

ται οι ρυθμίσεις για τα παλαιού τύπου ρυπογόνα μεταχειρισμένα οχήματα και θεσπίζεται η επιβολή έκτακτου περιβαλλοντικού τέλους ύψους 30.000 ευρώ επιπλέον του τέλους ταξινόμησης για τα επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης, για τα φορτηγά μέχρι τριετήμια τόνους που έχουν προδιαγραφές «Euro 4» και 1.000 ευρώ για τα «Euro 5» και απαγορεύεται πλέον η εισαγωγή των προηγούμενων κατηγοριών οχημάτων, εφόσον υπάγονται στα πρότυπα εκπομπών καυσαερίων «Euro 3», «Euro 2» και «Euro 1» ή εφ' όσον δεν υπάγονται καν σε προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών.

Εξεπλάγην όταν άκουσα συνάδελφο να αναφέρεται σε δήθεν προβλήματα στις πωλήσεις μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, όταν ξέρουμε ότι για ένα μεγάλο διάστημα γίναμε το πάγκινγκ των άχρηστων αυτοκινήτων της Ευρώπης, τα οποία θα έπρεπε να πάνε σε τρίτες χώρες και όταν όλες οι μάντρες είχαν μαζέψει αυτοκίνητα τέτοιων προδιαγραφών, τα οποία οι Ευρωπαίοι ήθελαν να απομακρύνουν από τον τόπο τους.

Πρέπει να τονίσω ότι προβλέπονται και φορολογικά κίνητρα για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης, αφού εξαιρείται από τον υπολογισμό του εισοδήματος, είτε από μισθωτή εργασία είτε από συντάξεις, η δαπάνη ηλεκτρικού ρεύματος για τη φόρτιση ατομικού ή εταιρικού οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων. Επίσης, θεωρείται φορολογητέο εισόδημα το υπόλοιπο άνω των 40.000 ευρώ προ φόρου της αξίας παραχώρησης ενός οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων προς έναν εργαζόμενο ή έναν μέτοχο μιας εταιρείας. Ακόμα, χορηγείται από την ετήσια αντικειμενική δαπάνη και τη δαπάνη απόκτησης περιουσιακών στοιχείων η αγορά επιβατηγού αυτοκινήτου ειδικής χρήσης μηδενικών ρύπων μέχρι 50.000 ευρώ.

Θεσπίζονται, κάτι που έχει μεγάλη σημασία, ειδικά κίνητρα στην περιφέρεια δυτικής Μακεδονίας, την Περιφερειακή Ενότητα Αρκαδίας, όπου θα εφαρμοστεί το πρόγραμμα της δίκαιης μετάβασης και όπου ευνοείται η ανάπτυξη νέων βιοτεχνιών και βιομηχανιών παραγωγής εξαρτημάτων ηλεκτρικών οχημάτων.

Στο δεύτερο μέρος, επίσης, περιγράφεται η οργάνωση της αγοράς ηλεκτροκίνησης και των υποδομών φόρτισης που περιγράφονται οι αναγκαίες χωροταξικές ρυθμίσεις για την ανάπτυξη των υποδομών φόρτισης και στο Κεφάλαιο Γ' του Μέρους Β' τίθενται οι πολεοδομικές ρυθμίσεις και οι άλλες απαιτήσεις για την εγκατάσταση των υποδομών φόρτισης των ηλεκτροκινήτων οχημάτων. Είναι προφανής η ανάγκη ενεργοποίησης από τους δήμους των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, των ΣΒΑΚ, για τη στήριξη της ηλεκτροκίνησης.

Στο Κεφάλαιο Δ' ρυθμίζονται τα θέματα σταθμών αυτοκινήτων, συνεργείων αυτοκινήτων, τεχνικών ηλεκτροκινήτων οχημάτων και των ΚΤΕΟ σε ό,τι αφορά την ηλεκτροκίνηση.

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

Ανέφερα επιγραμματικά τα παραπάνω για να δείξω ότι η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας αντιμετωπίζει το θέμα των ηλεκτροκινήτων οχημάτων και της ηλεκτροκίνησης γενικότερα όχι όπως αντιμετωπιζόταν παλιά, δηλαδή αποσπασματικά, αλλά με ολοκληρωμένο νομοθέτημα που περιλαμβάνει όλες τις πτυχές του ζητήματος, από την αγορά, τη χρήση και τις διευκολύνσεις μέχρι τις φοροαπαλλαγές και τις απαραίτητες υποδομές.

Το νομοσχέδιο αυτό είναι ένα βήμα στο μέλλον και είμαι βέβαιος ότι θα στηριχθεί από όλες τις πτέρυγες της Βουλής.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Κοτρωνιά και για την τήρηση του χρόνου. Κύριος με «Κ» κεφαλαίο!

Και πάμε πάλι λίγο πιο βόρεια, στην Πιερία και στον κ. Ξενοφώντα Μπαρλιάκο από τη Νέα Δημοκρατία. Λιτόχωρο, Πλαταμώνα, Όλυμπο, ό,τι θέλεις έχεις, όπως και κεράσια στον Κολινδρό! Τι ωραία χώρα που έχουμε!

Ορίστε, κύριε Μπαρλιάκο, έχετε τον λόγο.

ΞΕΝΟΦΩΝ (ΦΩΝΤΑΣ) ΜΠΑΡΛΙΑΚΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε και για τη διαφήμιση που κάνετε στον νομό μας. Σας περιμένουμε στις διακοπές!

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρόν νομοσχέδιο ανοίγει διάπλατα την πόρτα του μέλλοντος για τις οδικές μετακινήσεις στη χώρα μας. Η Ελλάδα επιβιβάζεται στο τρένο της τέταρτης βιομηχανικής επανάστασης με όχημα τις νέες τεχνολογίες, οι οποίες απαντούν πειστικά στα επιτακτικά ερωτήματα που θέτει η αδήριτη πραγματικότητα και οι περιβαλλοντολογικές προκλήσεις.

Η ηλεκτροκίνηση είναι μια σπουδαία ευκαιρία για τη χώρα μας να συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση των νέων τεχνολογικών δεδομένων. Παρέχει την άμεση, απτή και αποτελεσματική δυνατότητα να σταματήσουμε να αρκομαστούμε σε εύχρηστα λόγια και εντυπωσιακά συνθήματα και να γίνουμε μέτοχοι εξελίξεων και ρυθμιστές καινοτομιών. Με απλά λόγια, να αλλάξουμε ριζικά υπόδειγμα.

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης στη χώρα μας δεν πρέπει να ηχεί ως ένα μακρινό σενάριο που θα χρειαστεί πολλά χρόνια για να υλοποιηθεί σε μεγάλη κλίμακα στη χώρα μας. Η Ευρώπη ήδη εφαρμόζει το μοντέλο της ηλεκτροκίνησης με ευρεία κυκλοφορία, ενώ σύμφωνα με εκτιμήσεις, οι πωλήσεις σε ολόκληρη την ήπειρο θα ξεπεράσουν το μισό εκατομμύριο με ολοένα και πιο αυξητικές τάσεις τα επόμενα χρόνια.

Ας αναλογιστούμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα πολλαπλάσια οφέλη που θα προκύψουν για την ελληνική οικονομία εάν στρέψει τον προσανατολισμό της σε μια τέτοια επιχειρηματική δυνατότητα.

Με το παρόν νομοσχέδιο η ηγεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος προσφέρει αυτή τη δυνατότητα δυναμικά και ενεργητικά με ένα ολοκληρωμένο, συνεκτικό και ρεαλιστικό ρυθμιστικό πλαίσιο για τη διείσδυση αμιγώς ηλεκτρικών και υβριδικών οχημάτων στην ελληνική επικράτεια. Δεν περιορίζεται απλώς στη χρήση τους, αλλά στοχεύει και στην προοπτική παραγωγής τους στην πατρίδα μας. Και ήδη στον τόπο μου, στην Πιερία, υπάρχει έντονη κινητικότητα και ανάλογο ενδιαφέρον από εταιρεία με σαφές επιχειρηματικό σχέδιο, η οποία στοχεύει να δραστηριοποιηθεί στην ηλεκτροκίνηση διαβλέποντας τις σύγχρονες τάσεις της αγοράς.

Γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο, κύριε Υπουργέ, θα πρέπει να δούμε πώς μπορούμε να παρέχουμε έστω και σε δεύτερο χρόνο και κάποια ίσως διαφορετικά, αλλά επίσης ελκυστικά κίνητρα και στην περιφέρεια, πλην των ήδη σωστά προβλεπόμενων περιοχών, δηλαδή του νομοσχεδίου, ώστε οι επενδυτές οι οποίοι ήδη έχουν διοχετεύσει σημαντικά κεφάλαια ως τώρα στην έρευνα και στην παραγωγή οχημάτων και είναι έτοιμοι να στραφούν σε νέες επενδύσεις στην ηλεκτροκίνηση, να αξιοποιήσουν στο μέγιστο βαθμό τις δυνατότητες που τους παρέχει το ρυθμιστικό πλαίσιο.

Άλλωστε, δίπλα στον εθνικό στόχο της αύξησης των ηλεκτροκινήτων αυτοκινήτων στο 30% μέχρι το 2030 πρέπει να θέσουμε και ακόμα έναν: Ένα σημαντικό μέρος των ηλεκτροκινήτων αυτοκινήτων που θα κυκλοφορούν στην Ελλάδα να έχουν παραχθεί στη χώρα μας. Είναι μια σπουδαία ευκαιρία για την οικονομία μας. Πρέπει να εκμεταλλευτούμε το χρονικό σημείο και να βρούμε δυναμικά ένα βήμα πιο μπροστά.

Οι διατάξεις του υπό ψήφιση νομοσχεδίου παρέχουν μια σειρά φορολογικών, αναπτυξιακών και οικονομικών κινήτρων που αφορούν στην αγορά, μίσθωση και χρήση ηλεκτρικών οχημάτων και των φορτιστών τους. Διαμορφώνουν μια απλοποιημένη διαδικασία αδειοδότησης για την εγκατάσταση των υποδομών φόρτισης και την επέκταση του δικτύου διασύνδεσης σε όλο το πολεοδομικό και χωροταξικό σχέδιο της επικράτειας.

Η ανάγκη για φόρτιση των ηλεκτροκινήτων οχημάτων για πορείες πολλών χιλιομέτρων και πέραν του αστικού ιστού είναι η ευκαιρία των τοπικών οικονομικών των περιφερειακών νομών να τολμήσουν να επενδύσουν στην ηλεκτροκίνηση και να αποσπάσουν και άμεσα και μακροπρόθεσμα οφέλη. Ένα εθνικό δίκτυο σταθμών φόρτισης θα δημιουργήσει καινούργιες θέσεις εργασίας και θα απαιτήσει νέες δεξιότητες για έρευνα, τεχνολογική επάρκεια και κάλυψη αναγκών σε εξαρτήματα, ανταλλακτικά και επισκευές.

Κι αν ο οικονομικός πυλώνας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, φαντάζει εξαιρετικά ελπιδοφόρος για την ελληνική οικονομία, δεν χρειάζεται να μακρηγορήσει κανείς για τα ευεργετήματα που μακροπρόθεσμα θα προκύψουν για το περιβάλλον σε μια κρίσιμη παγκόσμια συγκυρία. Ενδεικτικά αναφέρω τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης σε τοπική κλίμακα, τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και τον εξορθολογισμό του εγχώριου ενεργειακού μείγματος με ολοένα λιγότερη εξάρτηση από το πετρέλαιο και τον λιγνίτη.

Κατ' αυτόν τον τρόπο, αφ' ενός, προστατεύουμε την πολύτιμη περιβαλλοντική περιουσία της ελληνικής φύσης που αποτελεί ένα διαχρονικά συγκριτικό πλεονέκτημα κάλλους και ιστορικής παράδοσης και, αφ' ετέρου, θωρακίζουμε τη δημόσια υγεία, μειώνοντας δραστικά τους ρυπογόνους παράγοντες που επηρεάζουν τόσο το περιβάλλον, όσο και τον ανθρώπινο οργανισμό.

Είναι βαθιά μου πεποίθηση ότι οι νέες τεχνολογίες αποτελούν το κλειδί με το οποίο θα ανοίξουμε την πόρτα του μέλλοντος για την πατρίδα μας. Είναι το όχημα που θα επανατοποθετήσει την ελληνική οικονομία στο επίκεντρο των διεθνών αναπτυξιακών εξελίξεων. Με εξωστρέφεια, σφρίγος και παροχή κινήτρων θα μπορούσαμε να προσεγγίσουμε τόσο το αναγκαίο επιστημονικό προσωπικό και τα παιδιά μας που είναι ξενιτεμένα, όσο και το επενδυτικό κεφάλαιο που αναζητά νέα γόνιμα πεδία για να βρεθεί στην αιχμή της νέας βιομηχανικής επανάστασης. Υλοποιούμε μία ακόμα προγραμματική και δέσμευση με την εφαρμογή πολιτικών οι οποίες είναι απολύτως φιλικές προς το περιβάλλον, στρέφονται προς τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και εξοικονομούν πολύτιμους φυσικούς πόρους. Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης είναι καταλύτης για την υπέρβαση στη νέα εποχή.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε.

Θα πάμε νότια στον Νομό Ηλείας με την αρχαία Ολυμπία –και όχι μόνο- και την κ. Αυγερινούπουλου Διονυσία της Νέας Δημοκρατίας.

Στη συνέχεια θα δώσω τον λόγο στον Κυκλαδίτη κ. Φόρτωμα και μετά μου ζήτησε τον λόγο η κ. Φωτεινή Μπακαδήμα, η Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του ΜέΡΑ25.

Ορίστε, κυρία Αυγερινούπουλου, έχετε τον λόγο.

ΔΙΟΝΥΣΙΑ - ΘΕΟΔΩΡΑ ΑΥΓΕΡΙΝΟΠΟΥΛΟΥ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα ήθελα να εκφράσω τα θερμά μου συγχαρητήρια προς την Κυβέρνηση και τον Πρωθυπουργό Κυριάκο Μητσοτάκη για την επιτυχή ολοκλήρωση του νέου διαπραγματεύσεων σχετικά με το Ευρωπαϊκό Ταμείο Ανάκαμψης και τα πρόσθετα κονδύλια που θα κατευθυνθούν στη χώρα.

Το σημερινό νομοσχέδιο φέρνει μία μεγάλη τομή στην περιβαλλοντική και την ενεργειακή πολιτική, καθώς και την πολιτική μεταφοράν στη χώρα, καθώς εισάγει το βασικό ρυθμιστικό πλαίσιο για τη λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης, καθώς και τις βασικές αρχές ενός εθνικού σχεδίου για την ηλεκτροκίνηση. Αποτελεί την υλοποίηση μιας εκ των βασικών προεκλογικών μας δεσμεύσεων. Έχουμε δε τη βεβαιότητα ότι θα συμβάλει αποφασιστικά στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, καθώς ο τομέας των μεταφορών παράγει σημαντικές ποσότητες εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, οι οποίες και θα πρέπει να μειωθούν δραστικά στο μέλλον. Θα συμβάλει στη βελτίωση της καθημερινότητας μας, καθώς η ηλεκτροκίνηση σημαίνει λιγότερη ατμοσφαιρική ρύπανση, καθαρότερος αέρας, περισσότερη υγεία για όλους και αντιμετώπιση της ηχορύπανσης με τη μείωση του θορύβου στις πόλεις και τους αυτοκινητοδρόμους.

Η υποστήριξη της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας και η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας προστίθενται στη λίστα από τα πολλά καλά οφέλη που θα φέρει η υιοθέτηση του νέου πλαισίου για την ηλεκτροκίνηση. Έλληνες επιστήμονες βρίσκονται στην αιχμή της παραγωγικής καινοτομίας στην ηλεκτροκίνηση και στην αυτοκίνηση παγκοσμίως. Η παροχή κινήτρων για την εγκατάσταση μονάδων παραγωγής ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων στη χώρα μας έχει τη δυναμική να δημιουργήσει ένα νέο οικοσύστημα παραγωγής έξυπνων οχημάτων, κατά προτεραιότητα δε

στη δυτική Μακεδονία και την Αρκαδία όπου θα αποτελέσει ένα από τα μέσα υλοποίησης του σχεδίου δίκαιης μετάβασης.

Επιτυγχάνεται ακόμα η δημιουργία δημόσιου δικτύου σημείων φόρτισης παράλληλα με τα ιδιωτικά σημεία φόρτισης για την εξυπηρέτηση των ηλεκτρικών οχημάτων σε όλη την επικράτεια. Καθιστά σημαντική την ενεργή συμμετοχή των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης, καθώς καλούνται να υποβάλουν σχέδιο φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ανά δήμο. Σημαντικός είναι και ο καθορισμός του πλαισίου για την εγκατάσταση σημείων φόρτισης σε νέα και υφιστάμενα κτήρια.

Η παροχή κινήτρων προς τους καταναλωτές έτσι ώστε να γίνει πιο προσίτη η αγορά ηλεκτρικών οχημάτων περιλαμβάνει δράσεις επιδότησης, δωρεάν στάθμευση, μείωση του κόστους αγοράς ή και μακροχρόνιας μίσθωσης, με στόχο την αντικατάσταση των παλαιών οχημάτων ιδιωτικής χρήσης, τα εταιρικά οχήματα και τα ταξί, ενώ παρέχονται και φορολογικά κίνητρα. Προβλέπεται πρόσθετη επιδότηση για ευάλωτες κοινωνικές ομάδες, όπως για τους πολύτεκνους και τα άτομα με αναπηρία.

Ενσωματώνει στην ελληνική έννομη τάξη την ευρωπαϊκή οδηγία 1161/2019 σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών στις δημόσιες προμήθειες και εκσυγχρονίζει τον στόλο των οχημάτων του δημόσιου τομέα.

Ιδιαίτερη μνεία χρήζει η ρύθμιση που προβλέπει ότι το περιβαλλοντικό τέλος το οποίο εισάγεται επιπλέον του τέλους ταξινόμησης θα αποδίδεται ευθέως και ανταποδοτικά για την κατασκευή υποδομών ηλεκτροκίνησης, χωρίς να εξυπηρετεί, όπως τυγχάνει με άλλα περιβαλλοντικά τέλη, μη περιβαλλοντικούς στόχους.

Η ηλεκτρική ενέργεια από μόνη της, όμως, δεν είναι «πράσινη». Εξαρτάται από τις πηγές από τις οποίες παράγεται. Η φόρτιση των οχημάτων πρέπει να προέρχεται από καθαρό πράσινο ηλεκτρικό ρεύμα, το οποίο να μην παράγεται από ορυκτά καύσιμα, αλλά από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Το νομοσχέδιο κινείται προς αυτήν την κατεύθυνση. Προωθεί, μάλιστα και άλλα εναλλακτικά καύσιμα, όπως το υδρογόνο. Θα χρειαστεί να αναληφθούν περαιτέρω νομοθετικές πρωτοβουλίες και δράσεις για να δημιουργήσουμε ένα πραγματικά βιώσιμο κύκλο πράσινης ηλεκτρικής ενέργειας για τις μεταφορές.

Όμως, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για ποια ηλεκτροκίνηση μιλάμε; Για ποια αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής ή για ποια προστασία του φυσικού περιβάλλοντος μιλάμε, όταν όποιες προσπάθειες και να κάνουμε εμείς εδώ, πάλι με μία κίνηση τις μηδενίζουν; Αυτές τις ημέρες γίναμε όλοι αθέλητα ακροατές ανήκουστων διαλόγων που περιέχουν απειλές και εκβιασμούς προς το πρόσωπο του εντεταλμένου πραγματογνώμονα για την ανάλυση των παραγόντων που οδήγησαν στις φονικές πυρκαγιές στο Μάτι. Οι διάλογοι περιέχουν παραδοχή τέλεσης εγκλημάτων. Γίνεται αναφορά σε απόπειρα συγκάλυψης πολιτικών ευθυνών ενδεχομένων και υψηλόβαθμων στελεχών της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας. Καταγράφεται ότι συντελέστηκε με πρόθεση παρεμπόδισης της κατάσβεσης δασικών πυρκαγιών στη Μάνη και τα Κύθηρα, καθώς για λόγους ιδίου συμφέροντος δεν εστάλησαν εγκαίρως εναέρια μέσα, παρ' ότι επτά ήταν διαθέσιμα. Υπάρχουν διάλογοι που, αν ισχύουν, σοκάρουν και λόγια που δεν περίμενες ποτέ να ακούσεις.

Ο κ. Ματθαίουπουλος, τέως αρχηγός της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, ως εκφραστής του απόλυτου κινισμού μας προσγειώνει σε μία ζοφερή πραγματικότητα, όπου η καλή διακυβέρνηση, το κράτος δικαίου, το ήθος, ο σεβασμός στην ανθρώπινη αξία και, βέβαια, η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος δεν διαδραματίζουν κανένα ρόλο.

Εγώ προέρχομαι από μία πυρόπληκτη περιοχή. Πρέπει να σας πω ότι σήμερα ακόμα η πυρκαγιά καίει μέσα μας. Ξέρουμε πώς νιώθουν οι συγγενείς των θυμάτων στο Μάτι και πώς νιώθουν κυρίως ακούγοντας αυτούς τους τελευταίους διαλόγους. Υπάρχει ηθική και νομική υποχρέωση πλήρους διαλεύκανσης της υπόθεσης και απόδοσης των ευθυνών στους υπαίτιους για το Μάτι, τη Μάνη, τα Κύθηρα, στη μνήμη όσων αδόκητα έφυγαν, για την αποτελεσματική προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και για την ίδια την ασφάλεια της χώρας, για να έχει νόημα και το νομο-

σχέδιο που ψηφίζουμε εδώ σήμερα.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε, κυρία Αυγερινού και για την τήρηση του χρόνου και με το παραπάνω.

Τον λόγο έχει ο κ. Φίλιππος Φόρτωμας από τη Νέα Δημοκρατία από τις όμορφες Κυκλάδες. Το «όμορφες» είναι περιττό για τις Κυκλάδες.

ΦΙΛΙΠΠΟΣ ΦΟΡΤΩΜΑΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας έχει θέσει εξ αρχής ως δική της προτεραιότητα την προστασία του περιβάλλοντος και έχει επενδύσει σε ένα πράσινο οικολογικό προφίλ για την απολιγνιτοποίηση, τη μείωση της χρήσης πλαστικών και την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας. Σ' αυτόν τον τελευταίο στόχο εντάσσεται και η προώθηση της ηλεκτροκίνησης.

Με το παρόν νομοσχέδιο, λοιπόν, η όλη στροφή στην ηλεκτροκίνηση είναι πλέον γεγονός. Η ηλεκτροκίνηση είναι ο σύγχρονος τρόπος, θα λέγαμε, μετακινήσεων στην Ευρώπη, η επιλογή του οποίου περιορίζει τη μόλυνση της ατμόσφαιρας και την επιβάρυνση του περιβάλλοντος.

Στην Ολλανδία, λόγω χάρη, όπως και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, συνδυάζονται κυρίως δύο βασικά πράγματα: κίνητρα για να γίνει η αγορά ενός ηλεκτρικού αυτοκινήτου πιο προσιτή και πιο δελεαστική, αλλά και προβλέψεις για την εγκατάσταση και ομαλή λειτουργία των φορτιστών, αναγκαίο προαπαιτούμενο για τη χρήση του.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σε αυτό το σημείο θα ήθελα να επισημάνω ότι το πρώτο παγκοσμίως ηλεκτρικό αυτοκίνητο έχει κατασκευαστεί το 1973 στην Ελλάδα και πιο συγκεκριμένα στο Νεώριο της Σύρου, το ονομαζόμενο «Enfield 8000». Έφερε ελληνική υπογραφή και ιδιοκτήτης της εταιρείας ήταν ο εφοπλιστής Γιάννης Γουλανδρής και την ευθύνη για το project είχε αναλάβει επίσης ένας μηχανικός απόφοιτος του MIT. Συνολικά κατασκευάστηκαν περίπου εκατόν είκοσι «Enfield 8000».

Η ιστορία του είναι πλέον λίγο-πολύ γνωστή και όταν λέμε πως αποτελεί το πρώτο σύγχρονο ηλεκτρικό αυτοκίνητο παγκοσμίως, με κανέναν τρόπο αυτό δεν έχει δόση εθνοπατριωτικής υπερβολής. Είναι ένα γεγονός που μας δίνει σήμερα τροφή για σκέψη. Άγνωστες είναι στους πολλούς οι αιτίες που το αυτοκίνητο ποτέ δεν πήρε άδεια. Υπήρξαν διάφορες πολιτικές πιέσεις, αδυναμία στον τρόπο φορολόγησης του κινητήρα. Και η όλη, όμως, συγκυρία, πολιτική, αλλά και χρονική, δεν ευνόησε το «Enfield 8000».

Η τόσο συναρπαστική, λοιπόν, ιστορία του καθίσταται ιδιαίτερα επίκαιρη σήμερα, που το ερώτημα για την ύπαρξη ελληνικής βιομηχανικής παραγωγής συνεχίζει να μένει αναπάντητο, ενώ σύσσωμη η αυτοκινητοβιομηχανία στρέφεται πλέον στην ηλεκτροκίνηση. Πρωτοπόροι στον τομέα της ελληνικής βιομηχανίας υπήρξαν όλες τις εποχές, καθώς σημαντικός αριθμός επιχειρήσεων επένδυσε στον εκσυγχρονισμό, στην ποιότητα και στην καινοτομία σε νέα προϊόντα. Παρ' όλα αυτά παραμένει διά-

χυτη η καχυποψία απέναντι στις επιχειρήσεις και η δαμινοποίηση του κέρδους, ακόμα και σήμερα και στους κόλπους της Αριστεράς.

Η στροφή, λοιπόν, στην πράσινη ενέργεια είναι μία επιλογή. Πρώτα απ' όλα όμως είναι ένας μονόδρομος που οδηγεί στη βιωσιμότητα, αλλά και μία στρατηγική πολιτική επιλογή που αφορά στο σύνολο της ελληνικής κοινωνίας. Δεν είναι απλά διάφορα αυτοκίνητα και διάφοροι φορτιστές. Είναι μία αντίληψη, είναι επιλογή και στάση, η οποία συνεισφέρει χειροπιαστά στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και ολοκληρώνει φυσικά και τις «έξυπνες» πόλεις.

Το εθνικό σχέδιο μετάβασης και στην ηλεκτροκίνηση αποτελεί έναν από τους κεντρικούς πυλώνες της πολιτικής της Κυβέρνησης για την εξάλειψη των ρυπογόνων καυσίμων. Ταυτόχρονα όμως αποτελεί και ένα ολιστικό σχέδιο το οποίο αφορά στο κράτος και στην αυτοδιοίκηση και στις περιφέρειες και στους δήμους και στην αγορά, αλλά και στην κοινωνία των πολιτών.

Στη Νορβηγία τα μισά περίπου αυτοκίνητα είναι ήδη ηλεκτρικά, αλλά και στη Βρετανία θα σταματήσουν να πωλούνται αυτοκίνητα παλιάς τεχνολογίας το 2035, στην Ελλάδα μόλις το 0,3% είναι ηλεκτρικά. Έτσι, λοιπόν, στόχος μας και με το παρόν νομοσχέδιο είναι ένα στα τρία αυτοκίνητα έως το 2030 να είναι ηλεκτρικό.

Με τον τρόπο, λοιπόν, αυτόν, με το πρώτο συνολικό και ολοκληρωμένο νομοσχέδιο για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης θέτουμε τις βάσεις για τη μετάβαση και στις πράσινες μετακινήσεις, κάτι που θα είχε σαφή οφέλη για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής του πολίτη, αλλά και για την προστασία της δημόσιας υγείας.

Έτσι, λοιπόν, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρέπει να διαθέτουμε αντανάκλαστικά και να στεκόμαστε μπροστά στις προκλήσεις της εποχής με ανοιχτό μυαλό. Το παρόν νομοσχέδιο αντιμετωπίζει πολύπλευρα το θέμα της ηλεκτροκίνησης και θεσπίζει κίνητρα για την ανάπτυξή της. Η ηλεκτροκίνηση ήρθε για να μείνει και μέσω σημαντικών κινήτρων τη θεσμοθετούμε σήμερα, ώστε να είναι πλέον προσιτή και στη χώρα μας.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε και για την τήρηση του χρόνου.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα τον λόγο.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Θα ήθελα να καταθέσω το κείμενο με τις νομοτεχνικές βελτιώσεις και να πω ποιες τροπολογίες κάνει η Κυβέρνηση δεκτές. Καταθέτω το κείμενο των νομοτεχνικών βελτιώσεων για να μοιραστεί στους συναδέλφους.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης καταθέτει τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις οι οποίες έχουν ως εξής:

ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

«ΠΡΩΘΗΣΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ»

ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ

1. Στην περ. θ' του εσωτερικού άρθρου 33 του άρθρου 9 μετά τη φράση «ιδιωτικής χρήσης» προστίθεται η φράση «, οχήματος τύπου L, μοτοποδηλάτου, μοτοσυκλέτας, καθώς και οχήματος παντός εδάφους ή άλλου μικρού οχήματος με τρεις ή τέσσερις τροχούς»,.
2. Στην εσωτερική παρ. 44 του άρθρου 11 μετά τη φράση «του άρθρου 14» προστίθεται η φράση «, όπως τροποποιούνται με το παρόν»,.
3. Στο πρώτο εδάφιο της εσωτερικής παρ. 45 του άρθρου 11 μετά τη φράση «του άρθρου 22B» προστίθεται η φράση «όπως τροποποιούνται με το παρόν»,.
4. Στο δεύτερο εδάφιο της εσωτερικής παρ. 45 του άρθρου 11 μετά τις λέξεις «του άρθρου 22B» προστίθεται η φράση «, όπως τροποποιούνται με το παρόν»,.
5. Στο πρώτο εδάφιο της εσωτερικής παρ. 46 του άρθρου 11 πριν τη φράση «εφαρμόζονται για δαπάνες» προστίθεται η φράση «, όπως τροποποιούνται με το παρόν»,.
6. Στο δεύτερο εδάφιο της εσωτερικής παρ. 46 του άρθρου 11 μετά τη φράση «άρθρου 24» προστίθεται η φράση «, όπως τροποποιούνται με το παρόν»,.
7. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 16 πριν από τη λέξη «χώρους» προστίθενται οι λέξεις «δημόσιους ή δημοτικούς».
8. Στην παρ. 4 του άρθρου 16 μετά τη λέξη «δύνανται» προστίθενται οι λέξεις «, μετά από συμφωνία με τον κατά περίπτωση κύριο ή έχοντα το δικαίωμα χρήσης των χώρων», και πριν τη φράση «πρόσκληση υποβολής προσφορών» οι λέξεις «μετά από» αντικαθίστανται από τη λέξη «με».
9. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 18 οι λέξεις «στις ειδικά καθορισμένες για αυτά θέσεις» διαγράφονται.
10. Στην αρχή του δεύτερου εδαφίου της παρ. 2 του άρθρου 18 προστίθενται οι λέξεις «Για τη φόρτιση των ανωτέρω οχημάτων»,.
11. Στον τίτλο το άρθρου 23 η λέξη «που» αντικαθίσταται από τη λέξη «όπου».
12. Στην εσωτερική παρ. 2 της περ. α) της παρ. 2 του άρθρου 40 η φράση «τις ακόλουθες πέντε (5) Διευθύνσεις» αντικαθίσταται από τη φράση «τα ακόλουθα».

13. Στην περ. δ' της παρ. 2 του άρθρου 40 μετά τη φράση «προστίθενται πέντε (5) θέσεις» προστίθεται η φράση «για τη στελέχωση του Αυτοτελούς Τμήματος Ηλεκτροκίνησης».
14. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 7 του άρθρου 44 πριν από τη λέξη «ιδίως» προστίθενται οι λέξεις «συμπεριλαμβανομένων υποχρεώσεων για την ανάπτυξη δημόσια προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο».
15. Η περ. α' της εσωτερικής παρ. 2 της παρ. 1 του άρθρου 5 της υπ' αρ. 404/29/17.7.2020 τροπολογίας αντικαθίσταται ως εξής:
- «α. Η αποκατάσταση των ανενεργών λατομείων που ανήκουν στο Δημόσιο, στους Ο.Τ.Α. και στα Ν.Π.Δ.Δ. γίνεται με μέριμνα των εγκεκριμένων συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης ΑΕΚΚ, κατόπιν ανάθεσης από την αρμόδια Αποκεντρωμένη Διοίκηση ή Ο.Τ.Α. ή Ν.Π.Δ.Δ. Στην περίπτωση που στα διοικητικά όρια των ανωτέρω αρχών λειτουργούν περισσότερα από ένα εγκεκριμένα συστήματα, τα ενδιαφερόμενα εγκεκριμένα συστήματα συμπράττουν υποχρεωτικά μεταξύ τους. Οι δαπάνες μελετών και εργασιών αποκατάστασης βαρύνουν τα προαναφερόμενα συστήματα ΑΕΚΚ.»
16. Στην περ. α' της εσωτερικής παρ. 2 του άρθρου 5 της υπ' αρ. 405/30/17.7.2020 τροπολογίας η φράση «τριάντα (30) MW» αντικαθίσταται από τη φράση «πενήντα (50) MW» και στην περ. β' της ίδιας παραγράφου η φράση «δέκα (10) MW» αντικαθίσταται από τη φράση «είκοσι (20) MW».
17. Στο δεύτερο εδάφιο της εσωτερικής παρ. 2 του άρθρου 5 της υπ' αρ. 405/30/17.7.2020 τροπολογίας οι φράσεις «να αιτηθεί, να λάβει και» διαγράφονται και η φράση «δύο (2) MW» αντικαθίσταται από τη φράση «πέντε (5) MW στην περ. α' και τρία (3) MW στην περ. β'».

Αθήνα, 21 Ιουλίου 2020

Ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας



Κωνσταντίνος Χατζηδάκης

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Παρακαλώ να φωτοτυπηθούν και να διανεμηθούν στους συναδέλφους.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Εκ των πραγμάτων είναι ελάχιστος σημασίας. Θέλω να σταθώ σε κάποιες που έχουν μεγαλύτερη σημασία.

Πρώτα απ' όλα για την αποκατάσταση των ενεργών λατομείων, εκεί που υπάρχουν περισσότερα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης -ΑΕΚΚ όπως λέγονται- υποχρεώνουμε να υπάρξει σύμπτυξη των συστημάτων προκειμένου να μην υπάρχουν συγχύσεις. Τα συστήματα αυτά άλλωστε λειτουργούν βάσει αδειοδότησης από τον ΕΟΝ και επομένως έχουν συγκεκριμένες υποχρεώσεις.

Η δεύτερη αλλαγή που κάνουμε με τις νομοτεχνικές βελτιώσεις είναι ότι σε σχέση με τα κορεσμένα δίκτυα κάναμε δεκτά κάποια από τα αιτήματα των ενεργειακών κοινοτήτων και αλλάζουν λίγο τα όρια υπέρ των ενεργειακών κοινοτήτων σε σχέση με την αρχική χρήση.

Εκτός από αυτά, πρέπει να μιλήσω και για τις τροπολογίες.

Η Κυβέρνηση έχει κάνει δεκτή την τροπολογία με γενικό αριθμό 410 και ειδικό 35 του συναδέλφου κ. Αμανατίδη σε σχέση με την έκδοση βεβαιώσεων απαλλαγής από περιβαλλοντική αδειοδότηση σταθμών ηλεκτροπαραγωγής από φωτοβολταϊκά ή ηλιοθερμικά. Αφορά μικρές μονάδες φωτοβολταϊκών ή ηλιοθερμικών και ο λόγος που κάνουμε δεκτή την τροπολογία είναι πως έχει την εξής χρησιμότητα: Οι περιφέρειες οι οποίες είναι αρμόδιες για την αδειοδότηση των λειτουργούντων μέχρι τώρα με διαφορετικό τρόπο. Οπότε για να εναρμονιστεί το σύστημα και να υπάρχει σε όλη την Ελλάδα το ίδιο σύστημα και νομική βεβαιότητα κάνουμε δεκτή αυτή την τροπολογία.

Επίσης, η Κυβέρνηση κάνει δεκτές τις τροπολογίες του κ. Βλάχου και μία ουσιαστικά ταυτόσημη του κ. Βασιλή Οικονόμου για την παράταση αναστολής εξέτασης των ενστάσεων του άρθρου 7 του ν.2308/1995. Αφορά το θέμα για το οποίο είχα μιλήσει προηγουμένως, για τη Σαρωνίδα και τις διεκδικήσεις του Υπουργείου Οικονομικών, το οποίο μέχρι τώρα εξακολουθεί να διεκδικεί τα σπίτια των ανθρώπων που τα έχουν εδώ και δεκαετίες. Θα λυθεί, υποθέτω, το θέμα. Μίλησα με τον κ. Βλάχο και ο κ. Οικονόμου έχει καταθέσει μία σχεδόν ίδια τροπολογία. Απλώς, κύριε Πρόεδρε, πρέπει να προσέξουμε -το λέω για τις Υπηρεσίες της Βουλής-, θα πρέπει να διαλέξετε τη μία από τις δύο, να μην γραφτεί δύο φορές το ίδιο πράγμα. Η τροπολογία του κ. Βλάχου είναι με γενικό αριθμό 399 και ειδικό 26. Η τροπολογία του κ. Οικονόμου είναι με γενικό αριθμό 403 και ειδικό 28. Το λέω για τα Πρακτικά.

Στη συνέχεια η Κυβέρνηση κάνει δεκτή την τροπολογία του κ. Αθανασίου με γενικό αριθμό 402 και ειδικό 27 για την παράταση της προθεσμίας υποβολής δηλώσεων του άρθρου 2 του ν.2308/1995 για τις περιφερειακές ενότητες Λέσβου και Λήμνου. Αφορά σε παράταση για το Κτηματολόγιο, για τους λόγους που εισηγήθηκαν προηγουμένως.

Η Κυβέρνηση επίσης κάνει δεκτή την τροπολογία με γενικό αριθμό 408 και ειδικό 33, των κ.κ. Σενετάκη και Υψηλάντη, που αφορά στην ανέγερση ιερών ναών στην Κρήτη και στα Δωδεκάνησα. Υπάρχει ένα καθεστώς για το ύψος των ιερών ναών που αφορά στην Εκκλησία της Ελλάδος, αλλά δεν αφορά στην Εκκλησία της Κρήτης -γιατί εκεί υπάρχει άλλο καθεστώς, όπως ξέρετε-, ούτε στα Δωδεκάνησα και επομένως για λόγους ίσης αντιμετώπισης νομίζω ότι σωστά οι συνάδελφοι ζητούν να γίνει δεκτό αυτό το οποίο προτείνουν στην τροπολογία τους.

Τέλος, η Κυβέρνηση κάνει δεκτή την τροπολογία με γενικό αριθμό 409 και ειδικό 34 του συναδέλφου Βασιλή Σπανή, για τη δυνατότητα αδειοδότησης ενδεικτικών πινακίδων σε πολυιατρεία, διαγνωστικά κέντρα, από το οικείο δημοτικό συμβούλιο. Και πάλι εδώ διευκρινίζουμε κάτι. Πρόκειται για πινακίδες που δείχνουν πού είναι τα φαρμακεία, τα ιατρεία. Εκεί υπάρχει ένα συγκεκριμένο καθεστώς, γίνεται μία ενδεικτική αναφορά στον νόμο. Και στην ενδεικτική αναφορά προσθέτουμε, εκτός από τα ιατρεία, και τα πολυιατρεία και τα διαγνωστικά εργαστήρια, γιατί πάλι διαφορετικές υπηρεσίες στο πλαίσιο της γνωστής γραφειοκρατίας τις ερμηνεύαν με διαφορετικό τρόπο.

Τέλος, δεν κάνει δεκτή η Κυβέρνηση την τροπολογία με γενικό αριθμό 406 και ειδικό 31, των συναδέλφων κ. Φωτίου, κ. Φάμελλου και της κ. Καφαντάρη, για τις επανασυνδέσεις ηλεκτρικού

ρεύματος. Δεν διαφωνούμε με τον στόχο, απλώς θεωρούμε ότι πέραν του καθεστώτος που υπάρχει γενικότερα, δηλαδή του κοινωνικού τιμολογίου απ' ενός και της καθολικής υπηρεσίας απ' ετέρου, υπάρχει και η κοινή υπουργική απόφαση η οποία έχει πάρει ήδη ΚΑΔ, όπως λέγεται. Είναι ο ΚΑΔ 35260 και αύριο μεθαύριο θα δημοσιευτεί στο Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως. Είχε υπογραφεί από το Υπουργείο μας, είχα εξηγήσει και σε άλλες συζητήσεις εδώ ότι είχε καθυστερήσει στο Υπουργείο Οικονομικών. Θα ενεργοποιηθεί και το πρόγραμμα αυτό θα καλύψει χίλια περίπου νοικοκυριά.

Θέλω να πω στους συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ, χωρίς να έχω καμμία διάθεση αντιδικίας, ότι το πρόγραμμα αυτό, που σωστά ξεκίνησαν, είχε αφήσει πίσω του «ουρές», εκκρεμότητες για τριακόσια σαράντα τρία νοικοκυριά και αυτό επιχειρούμε προφανώς να το αντιμετωπίσουμε. Ταυτόχρονα, ο τρόπος με τον οποίον είναι συντεταγμένη η τροπολογία νομίζουμε ότι είναι προβληματικός. Απαιτεί μία ΚΥΑ, μία σύμβαση μεταξύ Υπουργείου Οικονομικών και προμηθευτών και ένα πληροφοριακό σύστημα. Επομένως, δεν θεωρούμε ότι είναι λυσιτελής τρόπος για να αντιμετωπιστεί το συγκεκριμένο ζήτημα. Καταλαβαίνουμε την πρόθεσή. Και εμείς έχουμε την ίδια πρόθεση. Θεωρούμε ότι γίνεται με καλύτερο τρόπο με τον τρόπο που προχωρούμε εμείς.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας κ. Κωστή Χατζηδάκη.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο για μία διευκρίνιση από τον Υπουργό;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Αν δέχεται ο Υπουργός, ναι.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Ναι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ορίστε, κύριε Φάμελλε, έχετε τον λόγο.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Κύριε Υπουργέ, πέρα από την άποψη που μπορεί να έχουμε για τα υπόλοιπα ζητήματα, δηλαδή για την τροπολογία που είπατε τώρα τελευταία -μπορεί να έχουμε διαφωνία δηλαδή στο ζήτημα αυτό, για τις επανασυνδέσεις, αλλά δεν θα αναφερθώ σε αυτό διότι θα τα πει και η εισηγήτριά μας-, υπάρχουν κάποια ζητήματα που αφορούν την πρόσβαση στο ρεύμα σε ελάχιστη ποσότητα διαβίωσης, όπως και την παράταση διακανονισμού για τις οφειλές. Αυτά είναι ουσιαστικές πολιτικές διαφορές, γι' αυτά θα κριθούμε όλοι, καταγράφονται στα Πρακτικά.

Ήθελα όμως να σας ζητήσω κάποιες διευκρινίσεις για το ζήτημα των λατομείων και των συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης για τα ΑΕΚΚ, για τα απόβλητα εκσκαφών, κατασκευών, κατεδαφίσεων. Λέτε, χωρίς να είμαστε απόλυτα σίγουροι γιατί είναι πολύ πρόχειρο, μόλις τώρα το ανακοινώσατε, ότι σε περίπτωση που δραστηριοποιούνται πάνω από ένα συστήματα σε κάποια περιοχή, τότε θα συμπράττουν υποχρεωτικά. Εδώ υπάρχουν κάποια ζητήματα τα οποία είναι ουσιαστικά και έχουν να κάνουν με τη φύση των συστημάτων. Τα συστήματα είναι μη κερδοσκοπικά. Πρέπει στο επιχειρησιακό τους πρόγραμμα να περιλαμβάνονται και τα κόστη αποκατάστασης και οι μελέτες αποκατάστασης και αυτό σημαίνει ότι πρέπει να τα συντάσσουν από κοινού όταν τα επιχειρησιακά τους σχέδια είναι εγκεκριμένα από τον Οργανισμό Ανακύκλωσης. Δηλαδή είναι κάτι το οποίο δεν γίνεται εύκολα εκ των υστέρων. Σας λέω ότι θα έχετε μία μεγάλη δυσκολία στην πρακτική εφαρμογή και στον καθορισμό, μάλλον με υπουργική απόφαση, αυτών των λεπτομερειών.

Να πω ένα παράδειγμα που αφορά τη Θεσσαλονίκη, ίσως ο κ. Καλαφάτης το καταλάβει. Αν έχουμε ένα μη αποκατεστημένο λατομείο στο Μεσαίο, κύριε Καλαφάτη -το λέω ως παράδειγμα-, το οποίο είναι στα σύνορα δύο νομών ή εξυπηρετεί τη Βοιωτία και την Αττική ή το Κιλκίς και τη Θεσσαλονίκη και τα συστήματα έχουν άδεια σε νομούς γειτονικούς, δεν μπορείτε εύκολα να περιορίσετε τον ανταγωνισμό, διότι τότε θα διαμορφωθούν μονοπωλιακές συνθήκες αν πάρει το ένα σύστημα την αποκατάσταση και ως εκ τούτου παρέχει υπηρεσίες ανακύκλωσης και επαναχρησιμοποίησης και επεξεργασίας των αδρανών και στείρων

υπολειμμάτων και έτσι θα τροποποιήσετε την αγορά, επειδή θα έχουμε αποδέκτη ένα εξ αυτών των συστημάτων που υπάρχουν και λειτουργούν στον τομέα αυτό και θα δημιουργηθεί μία να την πω εγώ ολιγοπωλιακή, για να μην πω μονοπωλιακή διαχείριση. Δεν ξέρω αν το έχετε μελετήσει, είναι ένα θέμα το οποίο μας είχε απασχολήσει και στο παρελθόν. Τώρα που βάζετε την υποχρεωτική σύμπραξη, με τους κανόνες που έχουν τα συστήματα δεν είναι εύκολο κάτι τέτοιο να γίνει.

Σε κάθε περίπτωση ήθελα να ξέρω αν τα έχετε όλα αυτά υπ' όψιν σας ή αν τα έχετε επεξεργαστεί, διότι το ότι ήρθε ως τροπολογία, το ότι δεν είναι πλήρως επεξεργασμένη, το ότι το τροποποιείτε τώρα, θεωρώ ότι δεν καλύπτει πλήρως το ζήτημα της διαφάνειας και της ισότητας. Μπορεί να οδηγηθεί αυτή η τροπολογία στο να καθορίσει τις συνθήκες της αγοράς, που δεν έχουμε ανταγωνισμό, δεν έχουμε ισότιμη πρόσβαση και διαφάνεια και παίζονται πολλά στο τίμημα, άρα στην πρόσβαση μεγάλων εργολάβων και μεγάλων δημοσίων έργων ως προς τον αποδέκτη. Και αφορά κατά πολύ μεγαλύτερο τρόπο τα πολεοδομικά κέντρα, όπως ξέρετε. Είναι κρίσιμο θέμα, κύριε Χατζηδόκη, μην το υποτιμήσετε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο κι εσείς, για δύο λεπτά παρακαλώ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Δεν υποτιμώ τίποτα. Λαμβάνω υπ' όψιν μου αυτό το οποίο λέτε. Εμείς είχαμε καταθέσει τροπολογία με τη μορφή την οποία είδατε. Υπήρξαν παρατηρήσεις από την πλευρά της αγοράς και γι' αυτόν τον λόγο ήρθε αυτή η νομοτεχνική βελτίωση θεωρώντας ότι καλύπτουμε ένα κενό σε σχέση με τη συλλειτουργία περισσότερων συστημάτων. Σημειώνω αυτό που λέτε. Αν έχετε δικίο, είμαστε εδώ να το δούμε. Δεν έχω κάποια δογματική τοποθέτηση, υποθέτω όμως ότι επειδή δεν έγινε τυχαία, έγινε σε συνεννόηση με τους υπηρεσιακούς παράγοντες του Υπουργείου και μετά από προτάσεις της ίδιας της αγοράς, όλες αυτές οι παράμετροι έχουν ελεγχθεί. Όμως ξαναλέω, δεν έχω και κάποιον λόγο να εμμένω δογματικά στο συγκεκριμένο θέμα. Ευχαριστώ πολύ για την παρατήρησή σας πάντως.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Υπουργέ.

Τώρα τον λόγο έχει η κ. Φωτεινή Μπακαδήμα, Κοινοβουλευτική Εκπρόσωπος του ΜέΡΑ25 και στη συνέχεια να ετοιμάζεται ο κ. Ανδριανός από την Αργολίδα.

Ορίστε, έχετε τον λόγο, κυρία Μπακαδήμα.

ΦΩΤΕΙΝΗ ΜΠΑΚΑΔΗΜΑ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα από το πρώτο το νομοσχέδιο του Υπουργείου Περιβάλλοντος που προωθεί την ηλεκτροκίνηση και πραγματικά θεωρώ πως κανείς δεν θα μπορούσε παρά να σταθεί θετικός απέναντι σε κάτι τέτοιο. Παρ' όλα αυτά, το νομοσχέδιο περιορίζεται σχεδόν αποκλειστικά στην αυτοκίνηση, χωρίς να προβλέπει δέσμη μέτρων για τις υπόλοιπες μεταφορές, μεταφορές που δυστυχώς δεν έχαιραν ποτέ της ανάλογης προσοχής από τις ελληνικές κυβερνήσεις. Πρόκειται εξάλλου για μία ευρωπαϊκή πολιτική που εδώ φαίνεται να υλοποιείται με τις λογικές του 50 ή τις λογικές της βόρειας Αμερικής, δηλαδή με το να έχει απλώς στόχο τη δημιουργία μιας νέας γενιάς Ι.Χ.

Αντίθετα, τα μέτρα που λαμβάνονται για την επέκταση του δικτύου φόρτισης των ηλεκτροκίνητων κινούνται, όπως λίγο πολύ όλες οι πολιτικές της Κυβέρνησης, στη λογική της προώθησης των συμφερόντων των μεγάλων εταιρειών του τομέα της ενέργειας. Υπάρχει εξάλλου ο κίνδυνος τα μέτρα αυτά να οδηγήσουν σε μία νέα γενιά κοινωνικών ανισοτήτων, καθώς είναι πολύ περιορισμένα τα κοινωνικά στρώματα εκείνα που θα έχουν τους διαθέσιμους πόρους για να επωφεληθούν από τα κίνητρα αυτά. Αν δούμε τα διαθέσιμα μοντέλα ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων στην ελληνική αγορά, θα διαπιστώσουμε πως τα περισσότερα έχουν αρκετά υψηλή τιμή διάθεσης -τα περισσότερα, φυσικά όχι όλα-, κάτι που τα καθιστά δυσπρόσιτα για την πλειοψηφία των αγοραστών που δεν έχουν τη δυνατότητα να τα αποκτήσουν. Επιπλέον δεν βλέπουμε να δίνεται κανένα κίνητρο από το Υπουργείο, με το προτεινόμενο νομοθέτημα, μετατροπής των ήδη αποκτηθέντων αυτοκινήτων με άλλη εσωτερική μηχανή σε ηλεκτρικά,

γεγονός που θα εξυπηρετούσε τους πολίτες αλλά σίγουρα όχι τις αυτοκινητοβιομηχανίες.

Ταυτόχρονα, παρά τα θετικά της ηλεκτροκίνησης, δυστυχώς το υπάρχον δίκτυο σταθμών φόρτισης είναι εξαιρετικά περιορισμένο. Κι επιτρέψτε μου να μοιραστώ μια προσωπική εμπειρία μαζί σας, μια εμπειρία που θα καταδείξει όχι το κακό της ηλεκτροκίνησης, αλλά το περιορισμένο δίκτυο φόρτισης.

Κι εγώ, όπως και αρκετοί συνάδελφοι -σίγουρα δεν είμαι η μόνη-, επιλέξαμε την αλλαγή πριν από λίγους μήνες του βουλευτικού αυτοκινήτου από συμβατικό σε ηλεκτρικό. Έτσι, βλέποντας τον χάρτη που μας δόθηκε με τους σταθμούς ταχυφόρτισης, αλλά και τις τεχνικές προδιαγραφές του οχήματος, πριν από περίπου δύο μήνες αποφάσισα να το χρησιμοποιήσω για ένα επαγγελματικό ταξίδι για να μεταβώ μέχρι την Εύβοια, θεωρώντας πως με μια πλήρως φορτισμένη μπαταρία θα είχα τη δυνατότητα να πάω από την Αθήνα στα Ψαχνά και να επιστρέψω. Είναι μια διαδρομή κάτι λιγότερο από διακόσια χιλιόμετρα.

Όμως δυστυχώς ξεκινώντας να επιστρέψω στην Αθήνα, ανακάλυψα πως ξαφνικά έχει αδειάσει όλη η μπαταρία. Και προς μεγάλη μου έκπληξη, παρά τον χάρτη που είχα μπροστά μου, δεν υπήρχε κανένας διαθέσιμος σταθμός φόρτισης. Η μόνη λύση ήταν να πάμε κι εγώ και οι συνεργάτες μου με χίλιους κόπους σε ένα συμβατικό βενζινάδικο και να ζητήσουμε να φορτίσουμε το αυτοκίνητο.

Να σημειώσω δε πως η υπηρεσία εξυπηρέτησης πελατών της αντιπροσωπείας μάς ενημέρωσε πως καλό θα ήταν γενικά να μην χρησιμοποιούμε τον κλιματισμό, γιατί συνεργεί στην γρηγορότερη κατανάλωση μπαταρίας και αν μπορούμε μάλιστα να μην ανοίγουμε ούτε καν παράθυρα ταξιδεύοντας ή χρησιμοποιώντας το αυτοκίνητο και αν παραστεί τόσο μεγάλη ανάγκη, να σταματήσουμε να χτυπήσουμε την πόρτα σε κάποιο σπίτι που θα βρούμε στον δρόμο μας, ζητώντας να φορτίσουμε.

Κύριε συνάδελφε, είναι αλήθεια, πιστέψτε με.

Έπειτα λοιπόν από τρεις ώρες που μείναμε στο βενζινάδικο, φορτίσαμε για δέκα χιλιόμετρα, κάναμε μια επόμενη στάση στη Χαλκίδα, σε ένα κατάστημα που είχε ένας φίλος και μείναμε εκεί για πέντε ώρες περίπου, θεωρώντας πως έτσι θα καταφέρουμε να φτάσουμε στην Αθήνα. Παρ' όλα αυτά, πιστέψτε με, δεν τελείωσε εκεί η ταλαιπωρία μας.

Με τεράστιο κόπο και προσπάθεια και με απίστευτη ζέση λόγω της υψηλής θερμοκρασίας εκείνη τη μέρα, καταφέραμε να φτάσουμε σε έναν σταθμό ταχυφόρτισης στα βόρεια προάστια της Αθήνας. Λέμε «εντάξει, τώρα τελειώσαμε, θα φορτίσουμε για μια ώρα, θα φτάσουμε στη Βουλή». Ελάτε όμως που δεν φτάσαμε!

Διότι δεν είχαμε ενημερωθεί από την εταιρεία leasing που μας είχε δώσει το αυτοκίνητο πως για να μπορέσεις να χρησιμοποιήσεις τον οποιονδήποτε ταχυφορτιστή βρεις σε σταθμό, θα πρέπει να έχεις κάνει προεγγραφή στο υφιστάμενο δίκτυο, να έχεις πάρει μια κάρτα περίπου σαν τις τηλεκάρτες που χρησιμοποιούσαμε παλιά και να μπορείς έτσι να χρεώσεις τη φόρτιση. Όπως καταλαβαίνετε, το αυτοκίνητο έμεινε σε κλειστό χώρο στάθμευσης κι εμείς με ταξί ήρθαμε στη Βουλή. Την επόμενη μέρα το πήραμε για το συνεργείο. Συμπερασματικά, η απόσταση Αθήνα-Ψαχνά με τις ενδιάμεσες στάσεις για φόρτιση πάνω από δώδεκα ώρες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν μοιράστηκα όλη αυτή την ιστορία για να δείξω την αντίθεσή μας με την ηλεκτροκίνηση. Χωρίς αμφιβολία ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο δεν μολύνει, έχει λιγότερα λειτουργικά κόστη και κόστη συντήρησης και κίνησης, είναι αθόρυβο. Αλλά αν δεν δημιουργηθούν οι απαραίτητες δομές ώστε να μπορεί κάποιος να το χρησιμοποιήσει, είτε μόνος του είτε αν έχει οικογένεια, σαν οικογενειακό αυτοκίνητο, τότε δυστυχώς θα περιοριστεί και θα παραμείνει ένα αυτοκίνητο πόλης, ίσα ίσα θα μπορεί να το κινήσει εντός της Αττικής.

Γι' αυτό η νομοθετική πρωτοβουλία σας, κύριε Υπουργέ, κινείται στη σωστή κατεύθυνση. Παρ' όλα αυτά, θα πρέπει το συντομότερο δυνατόν να δούμε τι μπορεί να γίνει ώστε να δημιουργηθεί το απαραίτητο δίκτυο φόρτισης που θα διευκολύνει, αλλά και θα ενθαρρύνει τους πιθανούς αγοραστές στην απόφαση αλλαγής ενός συμβατικού αυτοκινήτου με ένα ηλεκτρικό.

Κλείνοντας, θα ήθελα να επισημάνω για ακόμη μία φορά τη σημασία μετατροπής των ηλεκτρικών μοντέλων σε προσιτά αυτοκίνητα για όλους και όχι σε οχήματα που θα διατίθενται σε υψηλότερες τιμές και θα περιορίζονται για λίγους και έχοντες.

Εδώ αξίζει να αναφέρουμε πως μια γνώριμη ελληνική εταιρεία, σύμφωνα τουλάχιστον με τα αναφερόμενα στην ιστοσελίδα της, πρόκειται να επαναλειτούργησει, παράγοντας και ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Και μιλάω φυσικά για την αυτοκινητοβιομηχανία «NAMCO» που παρήγαγε το γνωστό σε όλους μας ρονυ.

Να θυμίσουμε πως το αρχικό σχέδιο για το ρονυ citroen που κυκλοφορούσε από το 1972 μέχρι το 1983 δημιουργήθηκε από μια ομάδα Γάλλων μηχανικών με στόχο ένα παγκόσμιο χαμηλού κόστους αυτοκίνητο, που θα χρησιμοποιούσε ως βάση του τα μηχανικά μέρη του citroen 2cv, το οποίο μαζί με άλλα αυτοκίνητα με παρόμοιο σχεδιασμό οδήγησαν στο citroen f4f. Το τελευταίο αποτέλεσε το επίσημο διεθνές αυτοκίνητο βαριάς τεχνολογίας της «CITROEN».

Η «NAMCO» τώρα ξεκίνησε την παραγωγή του αυτοκινήτου το 1975 σε εργοστάσιο της Θεσσαλονίκης. Παράχθηκαν δεκαοκτώ χιλιάδες namco ρονυ citroen με ποσοστό εγχώριας κατασκευής 67% στο εργοστάσιο της Θεσσαλονίκης και με εξαγωγές σε δεκατέσσερις χώρες. Το συγκεκριμένο μοντέλο γνώρισε τεράστια επιτυχία κυρίως επειδή το κόστος λειτουργίας και συντήρησής του ήταν στο 1/5 ενός τζίπ μεγάλου κυβισμού. Και γι' αυτό τον λόγο τόσο ο ελληνικός στρατός όσο το πολεμικό ναυτικό και η πολεμική αεροπορία έδειξαν την προτίμησή τους γι' αυτό το μοντέλο, με αποτέλεσμα να φτάσουμε σε μία ημερήσια παραγωγή οκτώ με δέκα αυτοκινήτων, γεγονός πρωτόγνωρο για τα ελληνικά δεδομένα.

Το τέταρτο πλάνο ρονυ, το νέο μοντέλο της εταιρείας που ολοκλήρωσε το στάδιο των δοκιμών, ενώ η εταιρεία πήρε από το Υπουργείο Ανάπτυξης άδεια για να ξεκινήσει την παραγωγή του στη Θέρμη στα μέσα του Σεπτεμβρίου του 2014, παίρνοντας τις σχετικές άδειες από την ΕΣΥΔ στην αρμόδια κρατική αρχή διαπίστευσης, την ΕΒΕΤΑΜ σε ό,τι αφορά τη βιομηχανική έρευνα, την τεχνολογική ανάπτυξη και τις εργαστηριακές δοκιμές, να κάνει την πιστοποίηση και να προχωρήσει στις απαραίτητες διαδικασίες, με προγραμματισμό στην τρίτη φάση παραγωγής πλέον να έχουμε και ηλεκτροκίνητα ελληνικά αυτοκίνητα.

Σύμφωνα με την ιστοσελίδα της εταιρείας, αλλά και με δηλώσεις του ιδιοκτήτη, αλλά και με ό,τι έχει κυκλοφορήσει πρόσφατα στον Τύπο, είναι εξαιρετικά πιθανό να επιστρέψει το ελληνικό αυτοκίνητο στην αγορά το φετινό καλοκαίρι σε υβριδική, αλλά και ηλεκτρική εκδοχή. Σίγουρα πρόκειται για ένα εγχείρημα που αξίζει τη στήριξη της πολιτείας, μιας και μιλάμε για αυτοκίνητα προσιτά για το ευρύ κοινό και εξαιρετικά χρηστικά, για να μην δούμε ακόμη μία φορά συγκεκριμένες εταιρείες-κολοσσούς της χώρας που παίρνουν τη μερίδα του λέοντος από την προμήθεια της ηλεκτρικής ενέργειας και τεράστιες αυτοκινητοβιομηχανίες του εξωτερικού να κερδίζουν από τις πωλήσεις οχημάτων.

Ευχαριστώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κι εμείς ευχαριστούμε, κυρία Μπακαδήμα.

Συνεχίζουμε στον κατάλογο με τον κ. Ανδριανό Ιωάννη από την όμορφη Αργολίδα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα σηματοδοτεί μια σημαντική αλλαγή εποχής και νοοτροπίας για τις μετακινήσεις, το περιβάλλον και την εθνική οικονομία.

Και θέλουμε αυτή την ποιοτική αλλαγή προς το μέλλον να την δούμε και στην Ευρωπαϊκή Ένωση όπου χθες στο πλαίσιο της Συνόδου Κορυφής επετεύχθη τελικά μέσα από έναν δίκαιο συμβιβασμό συμφωνία για το Ταμείο Ανάκαμψης και τον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μια συμφωνία που, όπως δήλωσε ο Κυριάκος Μητσοτάκης, θα φέρει στην Ελλάδα ένα πολύτιμο χρηματοδοτικό πακέτο που ξεπερνά τα 70 δισεκατομμύρια ευρώ με τις επιχορηγήσεις-επιδότησεις να αντιστοιχούν σε περίπου ένα επιπλέον ΕΣΠΑ και με ευέλικτους όρους χρηματοδότησης, ενώ αυξημένοι θα είναι και οι πόροι και από το Ταμείο Συνοχής, με τους πόρους από την Κοινή Αγροτική Πολιτική να

παραμένουν σταθεροί παρά τις έντονες πιέσεις.

Πρόκειται λοιπόν για μια σημαντική επιτυχία τόσο για την Ελλάδα όσο και για την Ευρώπη. Και οι αναλογίες με το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα είναι πιστεύω ιδιαίτερα έντονες τόσο στην ουσία τους όσο και στον συμβολισμό τους.

Από τη μία, είναι απολύτως αναγκαίο να κάνουμε τολμηρά βήματα για να περάσουμε εγκαίρως και με επιτυχία στο αύριο της ηλεκτροκίνησης. Πρέπει λοιπόν να διασφαλίσουμε ότι τα οφέλη της μετάβασης αυτής θα τα καρπωθεί δίκαια ολόκληρη η κοινωνία μας, γνωρίζοντας ότι παρά το κόστος μετάβασης, τα συνολικά οφέλη ξεπερνούν κατά πολύ τα όποια κόστη.

Από την άλλη, με παρόμοιο τρόπο και η Ευρώπη μπροστά σ' αυτό το σταυροδρόμι, οφείλει να κάνει με αποφασιστικότητα τα βήματα προς την αλληλεγγύη, την αποτελεσματικότητα και την εμβάθυνση.

Οφείλει, βεβαίως, αφού μιλάμε για αλληλεγγύη και αποτελεσματικότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τώρα που τα «σύννεφα» στην Ανατολική Μεσόγειο πυκνώνουν να δείξει αυτή την αλληλεγγύη και την αποτελεσματικότητα κατά του ταραξία της περιοχής μας, της Τουρκίας. Το οφείλει γιατί, από τη στιγμή που η Τουρκία αμφισβητεί τα κυριαρχικά δικαιώματα της Ελλάδας και της Κύπρου, αμφισβητεί τα κυριαρχικά δικαιώματα της Ευρώπης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα σχέδιο νόμου που αφορά την προστασία του περιβάλλοντος, που αφορά το αύριο και το μέλλον υπό τη βαριά σκιά του χθες και του παρελθόντος. Αναφέρομαι βεβαίως στις πρόσφατες συγκλονιστικές αποκαλύψεις της εφημερίδας «Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» για την τραγωδία στο Μάτι.

Είμαι βέβαιος ότι η δικαιοσύνη θα ερευνήσει εξονυχιστικά τα νέα στοιχεία, ώστε να ελεγχθεί η ακρίβεια των λεγομένων στους καταγεγραμμένους διαλόγους και να λάμψει επιτέλους η πλήρης αλήθεια για τα όσα συνέβησαν πριν από δύο χρόνια. Οι εκατόν δύο νεκροί, οι εγκαυματίες και οι οικείοι τους, όσοι έζησαν αυτόν τον εφιάλτη, οι κάτοικοι στο Μάτι που είδαν τις περιουσίες τους να παραδίδονται στην πύρινη λαίλαπα δικαιούνται την πλήρη αλήθεια και την πλήρη απόδοση ευθυνών εκεί που υπάρχουν.

Οφείλουμε, λοιπόν, να μην αφήσουμε τις ευθύνες να παραγραφούν και ταυτόχρονα να μην αφήσουμε καμμία απολύτως σκιά ότι στο μέλλον υπάρχει έστω και η παραμικρή πιθανότητα ή ζωής και η παρουσία των πολιτών να μπει σε δεύτερη μοίρα πίσω από μικροκομματικές και άλλες σκοπιμότητες και άλλους υπολογισμούς.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα εισάγει μια νέα εποχή για τις μετακινήσεις και τις μεταφορές στη χώρα μας. Διαμορφώνει ένα περιεκτικό, ρυθμιστικό πλαίσιο για την οργάνωση της ηλεκτροκίνησης, τον καθορισμό των σχέσεων μεταξύ των φορέων της αγοράς, τη θέσπιση οικονομικών και φορολογικών κινήτρων και την ενθάρρυνση της ανάπτυξης των αναγκαίων υποδομών για την απρόσκοπτη υιοθέτηση αυτής της νέας καθαρής τεχνολογίας. Πρόκειται για ένα νομοσχέδιο με σαφώς θετικό πρόσημο για την οικονομία και το περιβάλλον. Γι' αυτό και θέλω να συγχαρώ την ηγεσία του Υπουργείου.

Σ' ό,τι αφορά, λοιπόν, το περιβάλλον η ηλεκτροκίνηση είναι αποδεδειγμένα πολύ πιο καθαρή λύση για τις μετακινήσεις, σε σχέση με τις εναλλακτικές τόσο σ' ό,τι αφορά το συνολικό της αποτύπωμα, όσο πολύ περισσότερο σ' ό,τι αφορά την επιβάρυνση ιδίως των αστικών κέντρων.

Θυμόμαστε πολύ καλά την οξέτητα που είχε παλαιότερα το πρόβλημα του νέφους στο Λεκανοπέδιο πριν την εισαγωγή των καταλυτικών κινητήρων. Η υιοθέτηση, λοιπόν, της ηλεκτροκίνησης πρόκειται να αποτελέσει ένα ακόμα αποτελεσματικότερο βήμα προς τα μπροστά, καθώς ουσιαστικά εκμηδενίζει τόσο τις εκπομπές καυσαερίων από οχήματα, όσο και την ηχορύπανση. Ακόμη και με τους σημερινούς εξελεγχμένους κινητήρες η υιοθέτηση της ηλεκτροκίνησης θα συμβάλει στην αποτροπή χιλιάδων θανάτων ετησίως που συνδέονται με την ποιότητα του αέρα στις πόλεις μας.

Ακόμη η ηλεκτροκίνηση αποτελεί ένα σημαντικό βήμα προς την απολιγνιτοποίηση, καθώς, σύμφωνα με το σχεδιασμό, ολόένα και μεγαλύτερο μέρος της απαιτούμενης ηλεκτρικής ενέργειας θα παράγεται από καθαρές ανανεώσιμες πηγές. Και εδώ

ιδιαίτερη σημασία έχουν τα κίνητρα που δίνονται στη δυτική Μακεδονία και την Αρκαδία για την ομαλή μετάβαση της τοπικής οικονομίας.

Σ' ό,τι αφορά τα οικονομικά, μάλιστα, αποτελέσματα, η μετακίνηση με ηλεκτροκίνητα οχήματα κοστίζει πολύ λιγότερο από τις εναλλακτικές. Τα κίνητρα τα οποία δίνονται για την αγορά αυτών των οχημάτων καθιστούν ελκυστικότερη τη μετάβαση στη νέα τεχνολογία και ενθαρρύνουν την εξοικονόμηση ενέργειας, αλλά και μια σειρά επενδύσεις μεταξύ των οποίων την ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών, την κατάρτιση επαγγελματιών σε νέες ειδικότητες, την αγορά οχημάτων για ιδιωτική επαγγελματική και εταιρική χρήση.

Πρόκειται για νέα πεδία οικονομικής δραστηριότητας που ενισχύουν και δημιουργούν νέες θέσεις εργασίας και τονώνουν την εθνική και τις επιμέρους τοπικές οικονομίες, συμβάλλοντας παράλληλα στη σημαντική εξοικονόμηση πόρων, οι οποίοι μπορούν να διοχετευθούν σε παραγωγικότερες χρήσεις.

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

Σε ένα λεπτό τελειώνει, κύριε Πρόεδρε.

Βεβαίως αυτό το λεπτομερειακό, πλήρως επεξεργασμένο και σύγχρονο πλαίσιο οφείλουμε να το παρακολουθούμε με προσοχή στη λειτουργία και την εφαρμογή του, ώστε να διασφαλίσουμε ότι τα θετικά αποτελέσματά του θα τα καρπωθούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο οι πολίτες, η οικονομία και το περιβάλλον, αλλά και να δούμε πώς τα κίνητρα που θεσπίζονται σήμερα θα επεκταθούν σταδιακά, ώστε να αφορούν όσο το δυνατόν περισσότερες ελληνικές οικογένειες.

Επειδή μιλάμε για το σημαντικό ρόλο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στην προστασία του περιβάλλοντος, κύριε Υπουργέ, είμαι βέβαιος ότι θα δώσετε οριστική λύση σε ένα ζήτημα, σε αυτό των μεγάλων καθυστερήσεων στην καταβολή των ανταποδοτικών τελών μέσω λογαριασμών της ΔΕΗ στους κατοίκους των ορεινών περιοχών, όπως και στην Αργολίδα και στις άλλες περιοχές της χώρας, όπου έχουν τοποθετηθεί ανεμογεννήτριες και βεβαίως και στις δημοτικές κοινότητες που τα δικαιούνται.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο κάνουμε με αποφασιστικότητα τα σωστά βήματα που διασφαλίζουν ένα καλύτερο αύριο για εμάς και τα παιδιά μας.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Ανδριανέ.

Θα παραμείνουμε στη Νέα Δημοκρατία. Θα πάμε στον έτερο από την Πιερία, τον κ. Σάββα Χιονιδή.

ΣΑΒΒΑΣ ΧΙΟΝΙΔΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Είστε όπως πάντα ευγενής.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, είναι πολύ σημαντικό να έρχεται κάτι το οποίο είναι αυτονόητο. Είναι κάτι που το βλέπουμε παγκόσμια. Είναι κάτι που το νιώθουμε σαν ανάγκη.

Η ηλεκτροκίνηση αποτελεί κι αυτό ένα κομμάτι στη λογική της ολιστικής αντιμετώπισης της πράσινης ανάπτυξης. Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, η ηλεκτρική μετακίνηση με χρήση ηλεκτρισμού σαφώς και βοηθά στη μείωση των ρύπων. Ακούστηκε πολλές φορές -δεν θα το επαναλάβω- ποια είναι τα επίπεδα σε NOx, σε αιωρούμενα μικροσωματίδια ιδιαίτερα στις πόλεις. Και δεν αναφέρομαι στην Αθήνα. Το 2008 και 2009 μέτρησα στην πόλη μου στην Κατερίνη ως δήμαρχος αυτά τα στοιχεία και πραγματικά βρήκαμε ότι ήταν έξω από κάθε λογική στους κεντρικούς δρόμους.

Αυτό που πρέπει να αναφέρω, όμως, για τη λειτουργία των ηλεκτρικών οχημάτων και το οποίο έχει σχέση επίσης με τη δημόσια υγεία, είναι το κομμάτι της ηχορύπανσης. Αυτό το οποίο οφείλουμε να ξέρουμε είναι πώς αυτά τα οχήματα πέντε, τα ενεργήτα ντεσιμπέλ στην Υμηττού και στην οδό Πατησίων θα γίνουν εξήντα πέντε ντεσιμπέλ. Αυτό σημαίνει αυτομάτως μια βελτίωση των συνθηκών υγείας και της ποιότητας ζωής των ανθρώπων εκεί.

Πολλές φορές μπαίνει το ερώτημα: Προς το παρόν θα παίρνουν όλη την ενέργεια από ΑΠΕ; Ακόμη και αν δεν παίρναμε όλη την ενέργεια από ΑΠΕ -που θα την παίρναμε- αξίζει τον κόπο,

γιατί το 80% του πληθυσμού ζει σε αστικές περιοχές. Οπότε αυτό το κομμάτι χρήζει άμεσης βελτίωσης. Και σε αυτή την κατεύθυνση κινείται και η λειτουργία της αστικής κινητικότητας με ηλεκτρισμό.

Μπαίνει, επίσης, το ερώτημα, το οποίο άκουσα αρκετές φορές και από συναδέλφους: Μα χρειαζόμαστε τώρα ή είναι τόσο σημαντικό να μπουνε δύο χιλιάδες αυτοκίνητα ή πέντε χιλιάδες αυτοκίνητα και να πληρώσουμε τόσο ακριβά σήμερα; Η απάντηση βρίσκεται σε καλές πρακτικές που έγιναν παλιότερα. Ποιες είναι αυτές; Οι επιδοτήσεις των φωτοβολταϊκών.

Τότε που κόστιζε η κιλοβατώρα 4.000 ευρώ και επιδοτούνταν -και καλώς επιδοτούνταν, γιατί απετέλεσε μια καλή πρακτική- για να φτάσουμε σήμερα η κιλοβατώρα να κοστίζει, η κατασκευή της, λιγότερα από 600 ευρώ και βεβαίως να πληρώνουν στον κεντρικό παροχέα με έξι λεπτά το ηλεκτρικό ρεύμα, ενώ πληρώναμε 45 λεπτά. Και τότε υπήρχαν φωνές που φώναζαν. Είπαν: «Κακώς το κάνετε. Επιδοτείται.». Κάνουμε καλή πρακτική, μια πρακτική που ακολούθησαν εκατοντάδες, χιλιάδες Έλληνες και ξένοι, ώστε να κάνουμε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Βέβαια, εν προκειμένω εδώ, πρόκειται και για μια κατεύθυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης η οποία θα επενδύσει 5,2 δισεκατομμύρια ευρώ στην ανάπτυξη της τεχνολογίας για τους συσσωρευτές στις μπαταρίες. Γιατί πρέπει να φτάσουμε σε επίπεδα όπως είναι η Αμερική με την «TESLA», όπως είναι η Κίνα με τις εταιρείες της, οι οποίες είναι πάρα πολύ μπροστά σε αυτό το κομμάτι. Και εμείς πρέπει να είμαστε εκεί. Πρέπει να είμαστε έτοιμοι. Πρέπει να στηρίξουμε και την ευρωπαϊκή βιομηχανία γιατί είναι μια βιομηχανία της περιοχής μας, είναι μια βιομηχανία η οποία θα στηρίξει και την Ελλάδα.

Όπως αποδείχθηκε για μια ακόμη φορά, η αργή Ευρώπη κάνει δύνατα χτυπήματα, ώστε να μπορέσουμε να έχουμε την τεράστια επιτυχία της Κυβέρνησης, του Πρωθυπουργού και όλης της Ελλάδας, να μπορέσει να επιτύχει αυτή την χρηματοδοτική ενίσχυση-μπαζούκας και για την οικονομία μας για τα επόμενα χρόνια.

Ευχάριστο είναι, επίσης, όπως διάβασα τελευταία και είναι αλήθεια, ότι η «TESLA» ξαφνικά έρχεται να ανοίξει γραφεία στην Ελλάδα. Άρα, λοιπόν και αυτές οι συνθήκες, το πλαίσιο και το υπόβαθρο που δημιουργούμε σαφώς απετέλεσαν ένα κίνητρο, ώστε να έρθουν να δουν την υπόθεση της ηλεκτροκίνησης και να επενδύσουν εδώ.

Είναι σημαντικό, επίσης, αυτό που συμπεριλαμβάνεται για τις επιπλέον ενισχύσεις στις περιοχές οι οποίες πρέπει να μπουνη στη δίκαιη μετάβαση, ώστε να έχουν επιπλέον κίνητρα. Και βέβαια, είναι και οι στατιστικές που διαβάζω, ότι το 30% των αυτοκινήτων το 2030 θα είναι ηλεκτρικά.

Εγώ πιστεύω ότι θα είναι πολύ περισσότερα, γιατί σήμερα υπάρχουν αυτοκίνητα, όπως της «RENAULT» και της «DACIA», που πλέον βγάζει από τον επόμενο χρόνο αυτοκίνητα της τάξεως των 7.000 δολαρίων ανά όχημα, ώστε να μπορέσουμε να έχουμε τουλάχιστον την αστική μετακίνηση με έναν πολύ φθηνό τρόπο.

Υπό αυτή την έννοια, οι επιλογές είναι στη σωστή κατεύθυνση, έχουν τεράστιο σημειολογικό χαρακτήρα, ώστε να μπορέσουμε να μεταβούμε στην εποχή της λογικής, στην εποχή του αύριο, πριν μας σαρώσει αυτό το κύμα.

Θέλω στο σημείο αυτό να αναφερθώ σε κάτι που δεν αναφέρθηκε γενικότερα, κύριε Υπουργέ και θα ήθελα να το ακούσετε. Όσοι αγαπούμε το περιβάλλον και την ηλεκτροκίνηση το φροντίζουμε.

Έχω, λοιπόν εδώ και καταθέτω στα Πρακτικά της Βουλής τον ν.4233/2014 της κυβέρνησης Σαμαρά, με έτοιμη την εφαρμοστική ΚΥΑ, η οποία υπογράφηκε στις 31 Δεκεμβρίου και εκδόθηκε στις 15 Ιανουαρίου.

Τι λέει αυτή η ΚΥΑ; «Καθορισμός των όρων, προϋποθέσεων και τεχνικών προδιαγραφών συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων κ.λπ. κ.λπ. κ.λπ.». Αναλυτικότερα όλα. Πέντε χρόνια, μια διοίκηση που αγαπά πραγματικά την ηλεκτροκίνηση και αυτό φάνηκε πώς; Όχι μόνο από τις τοποθετήσεις, αλλά και τις διαρκείς ερωτήσεις για το θέμα της προστασίας του περιβάλλοντος και τη δημιουργία ΑΠΕ και ηλεκτροκίνησης. Δεν έγινε κάτι και δεν αξιοποιήθηκε κάτι έτοιμο από τις 15 Ιανουαρίου.

Παρακαλώ, το καταθέτω για τα Πρακτικά.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Τον Ιανουάριο του 2015;

ΣΑΒΒΑΣ ΧΙΟΝΙΔΗΣ: Στις 15 Ιανουαρίου του 2015, υπογεγραμμένη, κύριε Υπουργέ, στις 31 Δεκεμβρίου του 2014, με βάση τον νόμο 4233. Ποιος εκκινήθη σε αυτή την κατεύθυνση; Έπρεπε ξανά η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας να μπει μπροστά, όπως κάνουμε συνήθως.

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

Σε δύο ακόμα θέματα, κύριε Πρόεδρε, με τη μεγάλη ανοχή σας και την αγάπη που έχετε για την Πιερία, όπως δηλώσατε νωρίτερα.

Ως προς το πρώτο κομμάτι, κύριε υπουργέ, θα πρόκειται για τα ιστορικά αυτοκίνητα και τις ρεπλικές. Κάποιοι άνθρωποι στην Πιερία έχουν έναν χώρο όπου δουλεύουν μερικές δεκάδες άτομα και κατασκευάζουν αυτοκίνητα τα οποία είναι απομμιήσεις παλαιών αυτοκινήτων. Εδώ, λοιπόν, δεν καλύπτεται από τον νόμο. Είναι αυτοκίνητα τα οποία μπορεί να κοστίζουν από 40.000 μέχρι 200.000 ευρώ και τα παίρνουν στο εξωτερικό. Είναι εξαγωγίμο είδος.

Από εκεί και πέρα, θα παρακαλούσα να το δείτε άμεσα, ώστε να περιληφθούν μαζί με τα ιστορικά αυτοκίνητα. Είναι μια κατηγορία που ούτε το περιβάλλον θα επιβαρύνει ούτε στις ρεπλικές μπορείς να βάλεις κινητήρες Euro 6. Πρέπει να φορέσει τους κινητήρες που φορούσε η «PORSCHE» το 1960. Άρα, λοιπόν, πιστεύω ότι θα το δείτε με έναν θετικό τρόπο.

Και κάτι τελευταίο: Το τραίνο και η ηλεκτροκίνηση είναι, επίσης, η λογική επανάσταση του σήμερα και του αύριο. Όμως, μέχρι να φτάσουμε επίσης στο 2030, έχω την εκτίμηση ότι πρέπει να βρούμε τον τρόπο, ώστε να ενισχύσουμε το CNG, το φυσικό αέριο το οποίο θα είναι και παραγωγή στη χώρα μας τα επόμενα χρόνια, ώστε να μπορέσουμε -με 2.000 ευρώ κατά μέσο όρο γίνεται η μετατροπή αυτών των παλαιών κινητήρων, τεράστια ρυπογόνων, των οποίων τριάντισι εκατομμύρια αυτοκίνητα κυκλοφορούν μόνο στο Λεκανοπέδιο- να βρούμε τα λεφτά.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ολοκληρώστε, παρακαλώ.

ΣΑΒΒΑΣ ΧΙΟΝΙΔΗΣ: Υπάρχει η πιθανότητα και είμαι βέβαιος ότι το Υπουργείο θα προσπαθήσει σε αυτή την κατεύθυνση, να κάνουμε ακόμα καλύτερες, να βελτιώσουμε τις συνθήκες ιδιαίτερα των αστικών κέντρων.

Σωστή η κατεύθυνση, πλήρες νομοσχέδιο, χωρίς ατέλειες ακόμα και στη λεπτομέρειά του. Και αυτή η ολιστική αντιμετώπιση χαρακτηρίζει την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και το συγκεκριμένο Υπουργείο. Είναι στη σωστή κατεύθυνση αυτό το νομοσχέδιο, γιατί βοηθά την Ελλάδα.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Χιονίδη.

Αγαπώ την Ελλάδα, αλλά αγαπώ και τους υπαλλήλους της Βουλής, οι οποίοι ταλαιπωρούνται από το πρωί. Γι' αυτό, μην τα χαλάσουμε τώρα, στο τέλος και ξεφύγουμε.

Ο κ. Σπανάκης χρειάζεται ανάσες, γιατί μόλις μπήκε στην Αίθουσα, οπότε θα δώσω τον λόγο στον κ. Κωνσταντίνο Ζαχαριάδη του ΣΥΡΙΖΑ.

Έχετε τις χαρές σας. Έγινε δεκτή και η τροπολογία σας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η μέρα σήμερα για την Ευρώπη είναι, όντως, ιστορική. Είναι ιστορική, γιατί άλλη μια Σύνοδος Κορυφής καταλήγει σε αποτέλεσμα κατώτερο των περιστάσεων. Θυμηθείτε ποιες ήταν οι αρχικές εξαγγελίες και ποιο είναι το τελικό αποτέλεσμα. Το μίγμα χορηγήσεων-δανείων χειροτέρευσε δραματικά. Από την πρόταση της επιτροπής, που ήταν 500 εκατομμύρια ευρώ χορηγήσεις και 250 εκατομμύρια ευρώ δάνεια, δηλαδή δύο προς ένα, καταλήξαμε στο σχεδόν ένα προς ένα, 390 εκατομμύρια ευρώ

χορηγήσεις και 360 εκατομμύρια ευρώ δάνεια, δηλαδή 52% χορηγήσεις και 48% δάνεια. Και φυσικά, οι όροι για τις επιχορηγήσεις παραμένουν νεφελώδεις και με αινιγματικού τύπου λεπτομέρειες.

Γιατί διάφοροι, λοιπόν, πανηγυρίζουν; Ως προς τι; Δεν έχουμε βγάλει διδάγματα ως πολιτικό σύστημα εδώ και δώδεκα χρόνια από Συνόδους Κορυφής για την οικονομία; Οι πανηγυρισμοί, δυστυχώς, είναι για επικοινωνιακή κατανάλωση λίγων ωρών. Οι μεγάλες δυσκολίες είναι μπροστά.

Η πραγματικότητα είναι ότι μετά από μήνες συζητήσεων και διαπραγματεύσεων, υποχώρησε η ιδέα της συνολικής ευρωπαϊκής απάντησης και ενισχύθηκαν οι φειδωλοί. Τι σημαίνει, όμως, «φειδωλοί»; «Φειδωλοί» σημαίνει ότι υπάρχουν και «σπάταλοι».

Σύμφωνα, λοιπόν, με τους «φειδωλούς», που κέρδισαν, εμείς είμαστε με τους «σπάταλους», με αυτούς δηλαδή που πιστεύουν ότι στην Ευρώπη υπάρχουν λεφτόδενδρα.

Είμαι βέβαιος ότι σε αυτές τις τέσσερις μέρες κοπιώδους διαπραγματεύσεως, όποτε συμμετείχε ή όποτε βρισκόταν στο περιθώριο και παρακολουθούσε ο Έλληνας Πρωθυπουργός κατάλαβε πόσο άθλιο και απαράδεκτο ήταν το επιχείρημα για τα λεφτόδενδρα που είπε στη Βουλή, από αυτό εδώ το Βήμα, τον Απρίλη. Το κατάλαβε, πιστεύω, διότι το άκουσε και το είδε να υπερισχύει στη διαπραγμάτευση και να γίνεται συμφωνία.

Επίσης, πιστεύω ότι κατάλαβε πόσο χρήσιμη ήταν η Διάσκεψη των χωρών του Νότου, που ξεκίνησε ο Αλέξης Τσίπρας το 2016, μια προσπάθεια χρήσιμη, που τότε λειοδότησε από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης και την Αντιπολίτευση και εγκαταλείφθηκε τον Ιούλιο του 2019. Μεγάλο λάθος για την πατρίδα, στρατηγικό λάθος για την πατρίδα και την ευρωπαϊκή συνοχή, λάθος προοπτικής για το ευρωπαϊκό μέλλον.

Υπάρχει, όμως και κάτι σημαντικό χειρότερο που βίωσε στις Βρυξέλλες ο κ. Μητσοτάκης. Στη διαπραγμάτευση βρέθηκε απέναντι και συγκρουόμενος -ρωτών- με ομοϊδέατες του, ομογάλακτους του, συνοδοιπόρους του στην Ευρωδεξιά, στο Ευρωπαϊκό Λαϊκό Κόμμα. Οι συνοδοιπόροι της προ-συνόδου του Ευρωπαϊκού Λαϊκού Κόμματος τον κατακεραύνωναν στο τραπέζι της διαπραγματεύσεως.

Η μεγάλη αντίφαση είναι ότι ο κ. Μητσοτάκης έφαχνε -εάν έφαχνε- στηρίγματα, βοήθεια, υποστήριξη στον Ιταλό Κόντε, στον Πορτογάλο Αντόνιο Κόστα, στον Ισπανό Πέδρο Σάντσεθ, σε αυτούς δηλαδή που δεν είναι στην πολιτική του οικογένεια.

Αυτό είναι το μεγάλο αδιέξοδο της Δεξιάς και στην Ελλάδα και στην Ευρώπη, ότι αναπαράγει αδιέξοδα και δεν μπορεί να συγκροτήσει ευρύτερες συμμαχίες, ότι δημιουργεί κυκλικές και ανατροφοδοτούμενες κρίσεις.

Ο συμβιβασμός, λοιπόν, δεν είναι ούτε δίκαιος ούτε εύλογος. Είναι άδικος, γιατί φέρνει μίνι μνημόνια ή κανονικά εθνικά μνημόνια, όταν αποφασιστεί σε μια μελλοντική Σύνοδο Κορυφής μετά την πανδημία η επιστροφή για όλους σε ισορροπημένους ή πλεονασματικούς προϋπολογισμούς. Φέρνει μίνι μνημόνια ή εθνικά μνημόνια και θα τα επικαλείστε για να πιάνουμε τους όρους της εκταμίευσης κάθε φορά.

Ο κ. Μητσοτάκης μας καθησύχασε ότι δεν θα ενεργοποιηθεί το περίφημο χειρόφρενο. Εμείς όμως, ανησυχούμε βαθύτατα, διότι η όλη κουβέντα αυτές τις μέρες γι' αυτό ακριβώς το μέτρο γινόταν. Και πραγματικά δεν καταλαβαίνω πως το υποτιμούμε. Άρα, λοιπόν, στην Ευρώπη δεν έχουμε τους φειδωλούς και τους σπάταλους, δεν έχουμε τους μέρμηγκες και τους τζίτζικες. Η παλιά διαίρεση ευρωπαϊσμός ή οικονομικός εθνικισμός είναι παρούσα και σε αυτό η Ελλάδα παρακολουθούσε αμήχανα. Τι δίκαιος και εύλογος συμβιβασμός είναι αυτός που εξαφανίζει ή περικλύπτει προγράμματα όπως το «ORIZON», το «ERASMUS», το «eu for health»; Τι ρεαλισμός είναι αυτός που λέει ότι τα χρήματα θα έρθουν το καλοκαίρι του 2021; Γιατί πανηγυρίζουμε;

Και μια σύντομη αναφορά ως προς τα ελληνοτουρκικά και τα ευρωτουρκικά. Δεν ακούσαμε κάτι πέρα από το γεγονός ότι η Τουρκία είναι πρόβλημα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Να ακούσουμε και κάτι για το νομοσχέδιο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ: Θα ακούσετε, κύριε Πρόεδρε.

Αυτά είναι επικαιρότητα και είναι θέματα τα οποία αποτελούν και εκτός του νομοσχεδίου.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Έχετε απόλυτο δίκιο. Συμφωνώ. Δεν μπορεί να καίγεται ο κόσμος έξω και να μην έχει άποψη ο Βουλευτής. Αλλά μιλάμε για ένα νομοσχέδιο και έχετε αναλώσει όλη σας την ώρα και δεν έχετε μιλήσει για το νομοσχέδιο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ: Κύριε Πρόεδρε, γνωρίζω τον Κανονισμό, αλλά έχουμε εκλεγεί Βουλευτές, δεν έχουμε εκλεγεί μαθητές για να γράφουμε διαγώνισμα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Συμφωνώ μαζί σας. Δεν μπορεί να καίγεται ο κόσμος έξω και να μην έχετε άποψη.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ: Εδώ βλέπετε στην επικαιρότητα τι γίνεται

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Αλλά όλο τον χρόνο τον καταναλώσατε εκεί.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ: Εντάξει.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Θα μου ζητήσετε, αλλά έξι λεπτά τώρα για το νομοσχέδιο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ: Ως προς τα ελληνοτουρκικά, λοιπόν, μάθαμε ότι η Τουρκία είναι πρόβλημα. Στην Ελλάδα τι θα κάνουμε γι' αυτό το πρόβλημα; Θα συνεννοηθούμε μεταξύ μας; Γιατί δεν κάναμε Συμβούλιο Πολιτικών Αρχηγών; Γιατί δεν χάραξουμε εθνική στρατηγική; Περιμένουμε πρώτα να γίνει φασαρία και μετά να συνεννοηθούμε; Γιατί δεν κάνουμε το αντίστροφο μήπως και αποφύγουμε την ένταση; Θα ενημερωθεί η Εθνική Αντιπροσωπεία, οι πολιτικοί Αρχηγοί για το που ακριβώς βρισκόμαστε; Διότι στην εξωτερική πολιτική και στα ελληνοτουρκικά η χώρα δεν μπορεί και δεν πρέπει να ζήσει μία φούσκα επικοινωνίας.

Εδώ, λοιπόν, όχι μόνο δεν θέτει η Ελλάδα ζητήματα κυρώσεων και μάλιστα ισχυρών, όπως διατυμπάνιζε η Κυβέρνηση τις προηγούμενες μέρες, αλλά δεν μπαίνει καν το θέμα στη Σύνοδο Κορυφής. «Πιθανά», λέει ο Πρωθυπουργός, «θα το δούμε από Σεπτέμβριο». Θέλω να πιστεύω ότι αν υπάρξει ένταση και κρίση θα κάνετε ότι κάναμε και εμείς στα ζητήματα εξωτερικής πολιτικής.

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

Εμείς από την πλευρά μας δεν θα κάνουμε ότι κάνατε εσείς, δεν θα κάνουμε λαϊκισμό και θα είμαστε υπεύθυνη Αντιπολίτευση.

Κύριε Πρόεδρε, να κάνω και μια σύντομη αναφορά στο νομοσχέδιο. Η εξίσωση που φέρνετε, κύριε Υπουργέ, δεν βγαίνει δυστυχώς, ούτε περιβαλλοντικά ούτε οικονομικά. Η μετάβαση στην περίοδο μηδενικού άνθρακα ξεκινά, αλλά μας αφορά όλους; Με αυτό το νομοσχέδιο δείχνετε πως όχι. Όλοι θέλουμε ηλεκτροκίνηση. Όλοι θέλουμε πράσινη ενέργεια. Αλλά εμείς βάζουμε τη διάσταση της δίκαιης βιώσιμης πράσινης μετάβασης για όλους.

Αυτό το νομοσχέδιο φωτογραφίζει συγκεκριμένα εισοδήματα και συγκεκριμένα πορτοφόλια.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Ζαχαριάδη.

Τον λόγο έχει ο κ. Σπανάκης Βασίλειος από τη Νέα Δημοκρατία.

Ελάτε, κύριε Σπανάκη, έχετε τον λόγο.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ - ΠΕΤΡΟΣ ΣΠΑΝΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Παρακαλώ.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ - ΠΕΤΡΟΣ ΣΠΑΝΑΚΗΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα είναι μια μεγάλη μέρα, μια ιστορική μέρα για την Ελλάδα, μια μέρα με θετικό πρόσημο για την Ευρώπη.

Ήταν μία μεγάλη επιτυχία του Έλληνα Πρωθυπουργού, του Κυριάκου Μητσοτάκη, η σημερινή, επιτυχία να μπορέσει η χώρα μας να κερδίσει πάνω από 70 δισεκατομμύρια για την ελληνική οικονομία. Με την επιτυχία αυτή η χώρα μας μπαίνει σε ένα άλλο δρόμο, στο δρόμο της ανάπτυξης, στο δρόμο της ειλικρίνειας, στο δρόμο της σοβαρότητας. Διότι αυτή η Κυβέρνηση έχει και πλάνο, έχει και ορίζοντα μπροστά και στόχους για να υλοποιήσει,

παρ' ότι ήρθαν δυσκολίες απρόσμενες για την παγκόσμια οικονομία και με το καθεστώς ύφεσης που μπαίνουν οι περισσότερες χώρες του κόσμου.

Ξεκινώντας την τοποθέτηση μου θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, τον Κωστή Χατζηδάκη, που έκανε δεκτή την τροπολογία που κατέθεσα και που δίνει την δυνατότητα αδειοδότησης για πινακίδες ενδεικτικές σε πολυιατρεία και διαγνωστικά εργαστήρια από το οικείο δημοτικό συμβούλιο. Διότι μέχρι σήμερα η διάταξη που υπήρχε από το 2001 έδινε τη δυνατότητα στα φαρμακεία, στα κέντρα υγείας, στα νοσοκομεία, αλλά δεν έδινε τη δυνατότητα στα διαγνωστικά εργαστήρια και στα πολυιατρεία.

Κύριε Υπουργέ, ευχαριστώ θερμά που δεχτήκατε την τροπολογία αυτή και στην ουσία λύνουμε ένα θέμα που έχουν αρκετές επιχειρήσεις σε ολόκληρη τη χώρα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Ελλάδα πρέπει να κάνει μεγάλα βήματα για τη μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών καθώς εμφανίζουμε από τα χαμηλότερα ποσοστά μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα αυτό. Τα οχήματα χαμηλών εκπομπών ρύπων αποτελούν μόλις το 0,3% του συνόλου των ΙΧ μάλιστα, το μεγαλύτερο μέρος του ποσοστού αυτού αποδίδεται στα υβριδικά οχήματα.

Το σημερινό σχέδιο νόμου, που φέρνει η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας προς ψήφιση, βάζει τις σωστές βάσεις για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στη χώρα μας. Έχουμε ένα άρτιο νομοσχέδιο που δημιουργεί ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο για την προώθηση της κινητικότητας χαμηλών εκπομπών και έγινε κατόπιν εποικοδομητικής διαβούλευσης, λαμβάνοντας υπ' όψιν και ενσωματώνοντας αρκετά από τα σχόλια πολιτών, καθώς και φορέων και περιλαμβάνει πλήθος ρυθμίσεων για το σκοπό αυτό. Διοικητικά κίνητρα για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης. Οικονομικά και φορολογικά κίνητρα για την αγορά ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Ειδικά σημαντικά οικονομικά και φορολογικά κίνητρα για επιχειρήσεις, αλλά και για εργαζόμενους. Κίνητρα για την ανάπτυξη εγχώριας βιομηχανίας παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και περιφερειακών ή τμηματικών υλικών και προϊόντων που σχετίζονται με την ηλεκτροκίνηση.

Το σχέδιο νόμου θέτει επιπλέον ένα ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο για την οργάνωση και τη λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης καθώς και των υποδομών φόρτισης. Εισάγει χωροταξικές και πολεοδομικές ρυθμίσεις για τις θέσεις στάθμευσης και την εγκατάσταση φορτιστών σε δημόσιους χώρους, νέα κτήρια και υφιστάμενες πολυκατοικίες. Θέτει υποχρεωτικούς στόχους για την ανάπτυξη σταθμών φόρτωσης στους ΟΤΑ, ρυθμίζει αντίστοιχα θέματα για τις πιάτσες των ταξί.

Πρέπει όμως, ταυτόχρονα, να κοιτάξουμε την κατάσταση και την ελληνική πραγματικότητα ρεαλιστικά. Και για να πιάσουμε τους στόχους τόσο σε εθνικό επίπεδο, αλλά κυρίως, να τηρήσουμε τη δέσμευσή μας προς την Ευρώπη για οικονομία μηδενικών ρύπων έως το 2050 θα πρέπει να τρέξουμε και να πράξουμε στοχευμένα και μεθοδικά.

Δεν είναι μυστικό πως τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι ακόμη ακριβά για τη μέση ελληνική οικογένεια. Μπορούμε όμως, να θέσουμε ρεαλιστικούς στόχους για τη μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση ξεκινώντας από την αντικατάσταση των οχημάτων δημοσίας χρήσης, αστικά λεωφορεία, ταξί, απορριμματοφόρα και λοιπά δημοτικά οχήματα, με γενναία κίνητρα. Τα παραπάνω είναι και τα πλέον ρυπογόνα οχήματα των πόλεων.

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

Την τελευταία φορά που δόθηκαν στοχευμένα κίνητρα –προσέξτε- για την ανανέωση του στόλου των ταξί, ξέρετε πότε ήταν; Ήταν το 2004, δεκαέξι χρόνια πριν. Σίγουρα όλοι έχουμε πετύχει μαπαρουτοκαπνισμένα λεωφορεία, ή ταξί στους δρόμους της Αθήνας. Το παρόν νομοσχέδιο έχει μεριμνήσει για τα παραπάνω με κάθε λεπτομέρεια.

Και στο σημείο αυτό επιτρέψτε μου να δώσω συγχαρητήρια σε όσους είχαν τον συντονισμό και στην αρμόδια γραμματεία και στον Υπουργό για το νομοσχέδιο αυτό. Γιατί το νομοσχέδιο αυτό έχει μεριμνήσει για λεπτομέρειες, όπως για την υποχρεωτική ποσόστωση στις δημόσιες προμήθειες καθαρών οχημάτων προκει-

μένον να εκσυγχρονιστεί ο στόλος των οχημάτων. Έχει πρόβλεψη ώστε το 25% των οχημάτων από τον Αύγουστο του 2021 να είναι ηλεκτρικά. Υπάρχει υποχρεωτική εισαγωγή πράσινων κριτηρίων επιλογής και αξιολόγησης στις διαδικασίες ανάθεσης δημόσιων συμβάσεων που είναι συναφείς με χρήση στόλου οχημάτων ώστε να έχουν προβάδισμα οι υποψήφιοι που διαθέτουν οχήματα χαμηλών εκπομπών.

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

Για τα ταξί, εγκατάσταση υποδομών φόρτισης σε υφιστάμενες και σε νέες πιάτσες, ώστε οι οδηγοί ηλεκτροκίνητων ταξί να μπορούν να επαναφορτίζουν τα οχήματα κατά την αναμονή επιβατών.

Δεύτερος ρεαλιστικός στόχος, η αντικατάσταση των συμβατικών ρυπογόνων εταιρικών αυτοκινήτων από ηλεκτρικά μηδενικών ή χαμηλών ρύπων. Το νομοσχέδιο εισάγει και γι' αυτόν τον σκοπό συγκεκριμένες ρυθμίσεις και δίνει σημαντικά κίνητρα τόσο στις εταιρείες όσο και στους εργαζόμενους που εργάζονται στις εταιρείες αυτές. Αντίστοιχο πεδίο εφαρμογής που μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην επίτευξη των στόχων είναι ο κλάδος στις βραχυχρόνιες μισθώσεις αυτοκινήτων, παραδείγματος χάριν κατά την τουριστική περίοδο τόσο στην Αθήνα όσο και σε νησιά, η ηλεκτροκίνηση θα έχει σημαντικά οφέλη. Ειδικά τα μικρά νησιά επιβαρύνονται σημαντικά κατά τους καλοκαιρινούς μήνες από την απότομη αύξηση των οχημάτων σε αυτά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας με το νομοσχέδιο αυτό βάζει τις σωστές βάσεις και θεσπίζει ένα ολοκληρωμένο κανονιστικό πλαίσιο με την παροχή ορθολογικών κινήτρων για τη μετάβαση της χώρας μας σε μη ρυπογόνες μεταφορές. Το όφελι είναι πολλά και αποδεδειγμένα στο περιβάλλον, στην υγεία, αλλά στην οικονομία κυρίως, στην ανάπτυξη και φυσικά στην εργασία. Στο χέρι μας είναι να το στηρίξουμε, να το εφαρμόσουμε στην πράξη και να μην μείνει η ηλεκτροκίνηση στη χώρα μας μια μόδα για λίγους.

Ευχαριστώ θερμά.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Σπανάκη.

Συνεχίζουμε με τη Νέα Δημοκρατία και τον κ. Στύλιο Γεώργιο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΥΛΙΟΣ: Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να κάνω μια αναφορά στη χθεσινή ευρωπαϊκή συμφωνία πριν ξεκινήσω την ομιλία μου. Η Ευρώπη έδειξε για ακόμα άλλη μια φορά ότι διέψευσε τις Κασσάνδρες και απέδειξε στην πράξη την αλληλεγγύη της. Παραμένει στους δύσκολους καιρούς ένα λιμάνι ασφάλειας για την πατρίδα μας. Θέλω να σας διαβάσω κάτι από τη δήλωση του Πρωθυπουργού, του Κυριάκου Μητσοτάκη: «Η Κυβέρνηση δεν έχει καμμία πρόθεση να σκορπίσει τα χρήματα με την ανεμελιά του νεόπλουτου. Θα εργαστούμε με ευθύνη και σύνεση και θα παρουσιάσουμε σύντομα ένα αναλυτικό σχέδιο παραγωγικής ανασυγκρότησης που θα μεταμορφώσει τη χώρα».

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στη χώρα μας είναι ακόμα ένα βήμα στην πράσινη ατζέντα της Κυβέρνησης του Κυριάκου Μητσοτάκη, η οποία σε λιγότερο από έναν χρόνο έχει δώσει συγκεκριμένα δείγματα γραφής και αναφέρομαι στα εξής:

Εκπονήθηκε το νέο εθνικό σχέδιο για την ενέργεια και το κλίμα στο πλαίσιο της Πράσινης Συμφωνίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη μετάβαση σε μια ουδέτερη κλιματικά οικονομία μέχρι το 2050, με στόχους φιλόδοξους και ρεαλιστικούς. Ξεκίνησε με ένα εμπροσθοβαρές σχέδιο απολιγνιτοποίησης της χώρας μέχρι το 2028. Προωθείται η υποθαλάσσια ηλεκτρική διασύνδεση των νησιών μας με την ηπειρωτική Ελλάδα, κλείνουν οριστικά οι ενεργοβόρες μονάδες που ρυπαίνουν τα νησιά και υπογράφηκε η σύνδεση της Κρήτης με την Αττική με χρονοδιάγραμμα υλοποίησης μέχρι το 2023.

Πρόσφατα ψηφίστηκε ο νέος περιβαλλοντολογικός νόμος με τον οποίον απλοποιείται ριζικά η διαδικασία για τις περιβαλλοντολογικές επενδύσεις. Δημιουργείται ένα σύγχρονο και ευρωπαϊκό πλαίσιο για τις περιοχές «NATURA». Απλοποιήθηκε η αδειοδότηση των ΑΠΕ με βάση τα ευρωπαϊκά πρότυπα για να πετύχουμε τον εθνικό στόχο του 35% της τελικής κατανάλωσης

ενέργειας μέχρι το 2050. Επιπλέον, υλοποιείται το εθνικό σχέδιο για τη διαχείριση αποβλήτων το οποίο βελτιώθηκε, επικαιροποιήθηκε και προχωρούν γρήγορα οι διαδικασίες για τη δημοπράτηση δεκαεπτά νέων μονάδων επεξεργασίας απορριμμάτων. Τα πλαστικά μιας χρήσης αποσύρονται και προχωρά όλο αυτό το ολοκληρωμένο σχέδιο πολιτικής της πράσινης ατζέντας από την Κυβέρνησή μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση προχωρά με σχέδιο, χρονοδιάγραμμα, έργο και μετρήσιμα αποτελέσματα. Απέναντι σε αυτή την προσπάθεια έχουμε μια Αντιπολίτευση που για χρόνια έχει οικειοποιηθεί την οικολογία και το περιβάλλον. Έχουμε, όμως, τον «πράσινο» ΣΥΡΙΖΑ που είναι «πράσινος» μόνο στα λόγια, διότι είναι «μαύρος» στη δυτική Μακεδονία και την Πελοπόννησο καθώς είναι κατά της απολιγνιτοποίησης, άρα «υπέρ» του λιγνίτη. Είναι μαύρος στον βόρειο Ευβοϊκό καθώς αδιαφορεί προκλητικά για τη ρύπανση της «ΛΑΡΚΟ». Είναι «κατάμαυρος» στην υπόλοιπη χώρα, καθώς ακύρωσε τη δημιουργία μιας σειράς μονάδων για τη σύγχρονη επεξεργασία απορριμμάτων. Είναι ακόμα και ενάντια στις ΑΠΕ, καθώς πολεμά τις ανεμογεννήτριες όπου αυτές και αν είναι να δημιουργηθούν.

Ακόμα και σήμερα, στο σχέδιο που συζητούμε, το οποίο κινείται στον δρόμο της κοινής λογικής και εισάγει τις βέλτιστες ευρωπαϊκές πρακτικές, η Αντιπολίτευση κάνει λόγο για ταξική πολιτική. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Από τη μια, μια κυβέρνηση με περιβαλλοντολογική πολιτική και απέναντι μια αντιπολίτευση αμήχανη και υποκριτική.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στον τομέα της ηλεκτροκίνησης είμαστε πολύ πίσω. Μερικές εκατοντάδες ηλεκτρικά οχήματα μόνο κυκλοφορούν στη χώρα μας όταν σε άλλες χώρες της δυτικής και βόρειας Ευρώπης το ποσοστό τους αγγίζει το 10%. Άρα, πρέπει να ξεκινήσουμε στην ουσία, λίγο πάνω από το μηδέν, για να δώσουμε κίνητρα στην αγορά και στους καταναλωτές να δημιουργήσουμε τις απαραίτητες υποδομές. Και αυτό προσπαθεί να πετύχει το παρόν σχέδιο νόμου όπου έχει στόχους να δοθούν κίνητρα για να γίνει πιο ελκυστική η χρήση ηλεκτρικών οχημάτων, να αναπτυχθεί το δίκτυο των σημείων φόρτισης για την εξυπηρέτηση ηλεκτρικών οχημάτων ανά την επικράτεια σε θέσεις δημόσιες και ιδιωτικές, να διαμορφωθεί το ρυθμιστικό πλαίσιο για τη λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης, δηλαδή των σημείων φόρτισης και των υπηρεσιών που συνδέονται με αυτά.

Όλα αυτά προσπαθούμε να γίνουν πράξη, δίνοντας πρώτα απ' όλα μια οικολογική επιδότηση η οποία συνολικά φτάνει μαζί με τις φοροελαφρύνσεις στο 25% της τιμής του αυτοκινήτου και άλλα μέτρα για τα ταξί, τα ηλεκτρικά σκούτερ, τα ηλεκτρικά ποδήλατα.

Δεύτερον, μια γρήγορη εγκατάσταση φορτιστών σε κεντρικά σημεία εξυπηρέτησης, καθώς επίσης και κίνητρα εγκατάστασης στην Ελλάδα, ιδιαίτερα στις λιγνιτικές περιοχές, μονάδων παραγωγής μπαταριών και φροντιστών. Οι λεπτομέρειες έχουν αναπτυχθεί αναλυτικά τόσο από τον εισηγητή μας όσο και από τον αρμόδιο Υπουργό.

Αυτό που θέλω να τονίσω είναι ότι σήμερα γίνεται μια πρώτη προσπάθεια, μια ολιστική προσπάθεια από την Κυβέρνηση με τα κατάλληλα νομοθετικά εργαλεία, να βάλουμε στην ουσία την ηλεκτροκίνηση στο τραπέζι, να τη δούμε όλοι με διαφορετικό μάτι, πιο θετικά, να μπει στη συζήτηση, να την οικειοποιηθούμε, να αρχίσουμε να τη χρησιμοποιούμε, να επισκέπτονται τη χώρα μας τουρίστες που διαθέτουν αυτοκίνητα ηλεκτρικά, να γίνουν επενδύσεις από εταιρείες οι οποίες θα δημιουργήσουν σταθμούς φόρτισης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ηλεκτροκίνηση δεν είναι για λίγους, δεν είναι ένα ελιτίστικο σπορ, είναι για τους πολλούς και αυτό προσπαθούμε να πετύχουμε.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και εμείς ευχαριστούμε, κύριε Στύλιο.

Και κλείνουμε την αυλαία των ομιλητών με την κ. Θεοπίστη Πέρκα του ΣΥΡΙΖΑ.

ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ: Ευχαριστώ πολύ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ενώ γίνεται χαμός και υπάρχει κρίσιμη κατάσταση στα εθνικά, ενώ έχουμε ένα ενδιαφέρον θέμα με το νομοσχέδιο αυτό και πολλή συζήτηση, ενώ κάποιοι πανηγυρίζουν, ενώ έχουμε μείωση των κονδυλίων μετά τη Σύνοδο Κορυφής, οι περισσότεροι, το 80% των Βουλευτών της συμπολίτευσης, αναφέρθηκαν στο Μάτι.

Ακούστε, πρώτον η τυμβωρυχία δεν βγαίνει πάντα σε καλό, μπορεί να σας βγήκε μια φορά και δεύτερον θα μπορούσε να γίνει αυτή η κουβέντα ακριβώς για να δούμε την αντιπεριβαλλοντική πολιτική πολλών χρόνων που οδήγησαν σε καταστροφές.

Και μπαίνω κατευθείαν στο νομοσχέδιο. Προφανώς συμφωνούμε με τον στόχο της κλιματικής ουδετερότητας για το 2050, γιατί η προστασία του περιβάλλοντος και η βιώσιμη ανάπτυξη είναι μέσα στον πυρήνα της Αριστεράς. Το ζήτημα είναι να εξετάσουμε αν και κατά πόσον αυτό το νομοσχέδιο εξυπηρετεί αυτό τον στόχο.

Αναγνωρίζουμε ότι ο τομέας των μεταφορών είναι η μεγαλύτερη πηγή εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, συνεισφέροντας 27% στις συνολικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου με τα αυτοκίνητα να αντιπροσωπεύουν το 44% αυτών. Και, βεβαίως, είναι και ο μόνος τομέας που βαίνει και αυξανόμενη η επιβάρυνση.

Αν θέλουμε, όμως, να μιλάμε για βιώσιμο δίκτυο μεταφορών, η προώθηση της ηλεκτροκίνησης διαδραματίζει σημαντικό ρόλο, αλλά από μόνη της δεν μπορεί να οδηγήσει σε καθαρές ανθρώπινες και βιώσιμες πόλεις. Πρέπει να αποτελέσει μέρος μιας ευρύτερης και συνολικής στρατηγικής και να συνοδεύεται από περαιτέρω πολιτικές, όπως, για παράδειγμα, τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας με προώθηση των μαζικών μέσων μεταφοράς, φιλικών μέσων στις εμπορευματικές μεταφορές, μείωση των διανυόμενων χιλιομέτρων ειδικά στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Όμως, κύριε Υπουργέ, αυτά που αναφέρω είναι σαφώς αρμοδιότητα του Υπουργείου Μεταφορών, το οποίο οφείλει να πάρει τη σχετική πρωτοβουλία και, φυσικά, είναι στο επιστημονικό αντικείμενο των συγκοινωνιολόγων. Η αντίστοιχη επιτροπή στην Ευρώπη είναι η DG Move.

Σε κάθε άλλη περίπτωση, η ηλεκτροκίνηση θα είναι απλά μια αποσπασματική κίνηση χωρίς το επιθυμητό αποτέλεσμα, πόσο μάλλον όταν δεν υπάρχουν οι απαιτούμενες υποδομές. Δύσκολα μπορεί να αναπτυχθεί η ηλεκτροκίνηση αν δεν υπάρχουν υποδομές φόρτισης ή αν αφήσουμε, όπως κάνει το νομοσχέδιο, την αγορά να το λύσει ή να αυτορυθμιστεί.

Πολλές φορές αυτές οι πρόχειρες λύσεις και οι αποσπασματικές παρεμβάσεις καίνε την προσπάθεια. Και εδώ θα αναφερθώ στον «μεγάλο περίπατο» που έγινε χωρίς ολιστική προσέγγιση, που έχει δημιουργήσει όλο αυτό το κυκλοφοριακό κομφούζι. Αυτή η απόπειρα υπονομεύει μελλοντικές προσπάθειες για ήπιες μορφές μετακίνησης.

Φοβάμαι, δυστυχώς, ότι έχουμε να κάνουμε και σε αυτή τη περίπτωση με μια πρόχειρη νομοθέτηση, καθώς τα περισσότερα ζητήματα παραπέμπονται σε υπουργικές αποφάσεις χωρίς σαφές χρονοδιάγραμμα. Το εθνικό σχέδιο ηλεκτροκίνησης θα εκδοθεί εκ των υστέρων, ενώ στο Υπουργείο Οικονομικών στο νομοσχέδιο συζητούνται τα τέλη ταξινόμησης που αφορούν τα μεταχειρισμένα οχήματα.

Σε κάθε περίπτωση, θα επιμείνω σε μερικές προτάσεις που νομίζω ότι είναι πολύ αξιόλογες. Σε συμφωνία με τις προτάσεις της «GREENPEACE» και της «WWF», προκειμένου να επιτευχθεί ο πλήρης εξηλεκτρισμός στον τομέα των μεταφορών έως το 2050, απαιτείται άμεση ανακοίνωση του τερματισμού πωλήσεων αυτοκινήτων με μηχανές εσωτερικής καύσης, ας πούμε το 2030. Υπάρχει και ο κανονισμός που ισχύει από τον Ιανουάριο του 2020 και θέτει πιο αυστηρούς στόχους.

Δεν θα αναφέρω, κύριε Υπουργέ, τη Νορβηγία, τη Δανία, την Ιρλανδία και την Ολλανδία και τη Σουηδία. Ξέρω τι θα μου απαντήσετε. Όμως, μπορώ να πω ότι η Ισπανία στοχεύει ως το 2030 να επιτύχει 100% πωλήσεις ηλεκτρικών επιβατικών, η Γαλλία έθεσε στόχο, επίσης, όπως και η Αγγλία.

Βεβαίως, σε όλες αυτές τις παρεμβάσεις αυτό που πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα είναι η αντίστοιχη αγορά, η οποία είναι ήδη ταλαιπωρημένη και τσακισμένη θα έλεγα από την οικονομική κρίση, με κατάλληλες ενισχύσεις, αλλά και ικανό χρόνο προσαρ-

μογής στη νέα κατάσταση, πράγμα το οποίο επίσης δεν φαίνεται επιτυγχάνεται από το παρόν νομοσχέδιο και, βεβαίως, μια δίκαιη αντιμετώπιση εγχώριων και εισαγόμενων μεταχειρισμένων, διότι δημιουργούνται στρεβλώσεις στην εσωτερική αγορά με αποτέλεσμα να έχουμε και αύξηση της τιμής των μεταχειρισμένων, εφόσον τα εισαγόμενα δεν θα υπάρχουν στα εγχώρια, και διατήρηση επομένως, αν όχι αύξηση, του γερασμένου στόλου.

Για τα μεταχειρισμένα ειπώθηκε από αρκετούς συναδέλφους σε αυτή την Αίθουσα. Σε κάθε περίπτωση, πρέπει να δοθούν κίνητρα για αγορά μεταχειρισμένων Euro4, Euro5 και Euro6 με όλες τις μορφές καυσίμου, ακόμα και Euro4 με φυσικό αέριο ή υγραέριο και υποχρεωτική απόσυρση των παλαιότερων ρυπογόνων τεχνολογιών.

Σε αυτές τις διατάξεις μπορεί να μουν και τα ταξί. Βεβαίως, στα ταξί έχουμε θετική διάταξη για μεγαλύτερο ποσοστό ενίσχυσης και μέτρο για απόσυρση. Παρ' όλα αυτά ο κλάδος έχει ούτως ή άλλως ταλαιπωρηθεί και θα υπάρχει πρόβλημα.

Αυτό, όμως, που είναι πολύ κρίσιμο για την προώθηση, για τη διείσδυση των ηλεκτρικών οχημάτων είναι να ξεκινήσει από τα επαγγελματικά οχήματα, τα φορτηγά δημόσιας είτε ιδιωτικής χρήσης, ούτως ώστε να μπορέσουν να προωθηθούν και τα city logistics και, βεβαίως, οι εταιρικοί στόλοι. Αν το πείραμα της ηλεκτροκίνησης πετύχει σε αυτόν τον τομέα, η διείσδυση θα είναι πολύ πιο εύκολη.

Αυτό, όμως, που θέλω πάλι να τονίσω -και, βεβαίως, το καταλαβαίνουμε όλοι- είναι ότι πρέπει να ξεκινήσουμε και να δώσουμε βάση στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Εδώ έχουμε το παράδειγμα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης -αναφέρθηκε και ο κ. Καραμανλής ως αρμόδιος Υπουργός-, διότι εκεί ακυρώθηκε ένας διαγωνισμός για ανανέωση του στόλου και δεν θα έχουμε ούτε το 2021. Αυτή τη στιγμή υπάρχει και μια οσμή σκανδάλου, θα έλεγα, σε σχέση με τον Δήμο της Θεσσαλονίκης που αγοράζει πενήντα μεταχειρισμένα δεκαπενταετίας έξω από τις προδιαγραφές, καθώς αλλάζει η οικονομική επιτροπή τις προδιαγραφές.

Είναι ένα πολύ μεγάλο ζήτημα και θέλω να πω στον κ. Καραμανλή, που δεν είναι εδώ, και σε εσάς, κύριε Υπουργέ, γιατί νομίζω ότι δεν έχετε σωστή ενημέρωση, ότι δεν ακυρώθηκε ο διαγωνισμός. Η Αρχή Προδικαστικών Προσφυγών έκανε κάποιες παρατηρήσεις, στις οποίες όφειλε να προσαρμοστεί η διοίκηση και να συνεχίσει ο διαγωνισμός. Το να τον ακυρώσετε και ακόμη να τον σχεδιάζετε και να μην έχουμε ποτέ αυτά τα λεωφορεία την ώρα που βαρύνδουπα λέμε ότι ωραία, πάμε για ηλεκτροκίνηση είναι πολύ σοβαρό πρόβλημα.

Θα κλείσω, όμως, την τοποθέτησή μου με κάποιο θετικό, αυτό που είπα και στην επιτροπή. Αναφέρομαι στα μέτρα, που αφορούν στις λιγνιτικές περιοχές και συγκεκριμένα στη δυτική Μακεδονία. Είπα ότι είναι θετικό η παροχή κινήτρων για προσέλκυση επενδύσεων στις λιγνιτικές περιοχές, για μονάδες παραγωγής φορτιστών, εξαρτημάτων κ.λ.π., εισάγοντας φορολογικά κίνητρα. Και το είπα γιατί για πρώτη φορά βλέπουμε σε κάποιο νομοσχέδιο να λαμβάνεται υπ' όψιν, να λαμβάνεται μια μέριμνα για αυτές τις περιοχές. Δεν θα έλεγα ότι είναι γενναίο. Άλλωστε και αυτό πάει με εξουσιοδοτική διάταξη, την οποία πρέπει να δούμε και να συζητήσουμε. Βεβαίως, υπάρχουν και οι περιορισμοί και επιφυλάξεις από τον ΓΑΚ. Όμως, σε κάθε περίπτωση έγινε ένα πρώτο βήμα.

Στην επιτροπή, επίσης, είχαμε πει ότι ο προϋπολογισμός για την ηλεκτροκίνηση, τα 100 αυτά εκατομμύρια, δεν βγαίνουν και πολύ εύκολα και είχα επισημάνει ότι αλίμονο μην τυχόν πάρουμε λεφτά από το Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης από τα λεφτά της απολιγνιτοποίησης.

Τα σημερινά νέα, όμως, -και απορώ γιατί οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας πανηγυρίζουν- δεν είναι καλά. Η συμβιβαστική πρόταση Μισέλ στην προσπάθεια συμβιβασμού Βορρά - Νότου προβλέπει 20 δισεκατομμύρια λιγότερα στο Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης από το Ταμείο Ανάκαμψης. Για την Ελλάδα αυτό σημαίνει ότι δεν θα πάρει τα 1,7 δισεκατομμύριο με την αναθεωρημένη πρόταση της επιτροπής, αλλά κάποια εκατοντάδες εκατομμύρια.

Επομένως, δημιουργούνται εύλογα ερωτηματικά και έντονη ανησυχία για την ομαλή και δίκαιη μετάβαση, που για άλλη μια

φορά και κάθε φορά θα μεταφέρω σ' αυτήν εδώ την Αίθουσα την αγωνία και την κραυγή της τοπικής κοινωνίας, η οποία αντιμετωπίζει μπροστά της αυτή την απολιγνιτοποίηση χωρίς ακόμα σχέδια, κύριε Υπουργέ, και χωρίς, βεβαίως, και την αναγκαία χρηματοδότηση.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Και πάμε στους εισηγητές με πρώτο τον κ. Αρσένη από το ΜέΡΑ25.

Κύριε Αρσένη, έχετε τον λόγο για δύο λεπτά. Νομίζω αρκετά. **ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ:** Και λιγότερο θα μιλήσω, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ.

Αναρωτιέμαι πραγματικά πόση υποκρισία αντέχει η κοινωνία μας. Ενώ η κοινή γνώμη ζητάει αυτές τις μέρες το τι έγινε στο Μάτι σ' αυτή την τραγική πυρκαγιά και εν μέσω της κορύφωσης της έντασης με την Τουρκία, η Κυβέρνηση χρησιμοποιεί το νομοσχέδιο για την ηλεκτροκίνηση για να φέρει, για να καταργήσει στην πράξη για να ακυρώσει τους δασικούς χάρτες στο 55% της ελληνικής επικράτειας και να στείλει στις καλένδες την υλοποίηση του έργου των δασικών χαρτών επ' αόριστον, δίνοντας οικονομικό κίνητρο ξανά στην καταπάτηση για το 55% της Ελλάδας όπου είχαν τελειώσει οι δασικοί χάρτες, οπλίζοντας το χέρι του εμπρηστή, όταν όλοι μιλάνε για το τι έγινε στο Μάτι.

Πραγματικά καλώ τον Υπουργό να αποσύρει αυτή την τροπολογία έστω την ύστατη στιγμή.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Αρσένη.

Κύριε Αρβανιτίδη, δεν ήσασταν μέσα όταν ζήτησαν τον λόγο. Θέλετε ένα λεπτό;

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ο κ. Βιλιάρδος;

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Όχι, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Η κ. Χαρά Καφαντάρη έχει τον λόγο.

ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, πραγματικά σήμερα βρισκόμαστε σε μια δύσκολη στιγμή για την πατρίδα μας λόγω της τουρκικής προκλητικότητας, η οποία βλέπουμε να κλιμακώνεται.

Αυτή τη στιγμή υπάρχει ανάγκη πραγματικά γι' αυτό που ζητάμε εδώ και πολύ καιρό, τη σύγκληση του συμβουλίου πολιτικών αρχηγών. Αν δεν γίνει τώρα τότε θα γίνει; Η κατάσταση είναι όντως δύσκολη. Θεωρούμε ότι στο εσωτερικό της χώρας τη στιγμή που αντιμετωπίζουμε αυτό το θέμα στην εξωτερική πολιτική πρέπει να υπάρχει σύμπνοια, ομόνοια και όχι πολιτικές διχασμού στο εσωτερικό της πατρίδας μας.

Θεωρούμε ότι η Κυβέρνηση, όποιες κινήσεις κάνει, δεν πρέπει να είναι πίσω από αυτό το οποίο έγινε το 2018 με αντίστοιχο περυσιακό, πάλι εξαιτίας της τουρκικής πολιτικής προκλητικότητας. Κλείνοντας θα έλεγα ότι δυστυχώς φαίνεται -αλλά πάντα υπάρχει ο χρόνος να αλλάξει αυτό- η ανάγκη για ενεργητική εξωτερική πολιτική. Να μην παρακολουθούμε αλλά να είμαστε μπροστά στα γεγονότα και να τα προλαβαίνουμε.

Θα πω μια κουβέντα ακόμα. Δεν συζητήθηκε το θέμα των κυρώσεων για την Τουρκία στη Σύνοδο Κορυφής. Κι αυτό είναι ένα σοβαρό ζήτημα. Μεταφέρθηκε για άλλες συναντήσεις. Η ανάγκη ενεργοποίησης μέτρων και κυρώσεων από την πλευρά της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι αναγκαία. Και βέβαια σ' αυτό πρέπει να πρωτοστατήσει διεκδικητικά η ελληνική Κυβέρνηση.

Αντίθετα ακούσαμε πανηγυρισμούς από πολλούς συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας για τα 70 δισεκατομμύρια που ήρθαν. Αλλά δεν είναι 70 δισεκατομμύρια. Είναι γύρω στα 32,5 δισεκατομμύρια. Τα 19,5 δισεκατομμύρια είναι επιχορηγήσεις και 12,5 δισεκατομμύρια είναι δάνεια. Αλλά φοβόμαστε ότι αυτά θα είναι κάτω από συγκεκριμένους όρους. Φοβόμαστε για πιθανά νέα μνημόνια τα οποία κάθε άλλο παρά καλά είναι για την ήδη ταλαιπωρημένη πατρίδα μας και τον ελληνικό λαό.

Δεν θα πω περισσότερα στα γενικά. Απλά θα πω τη θέση μας σε σχέση με το νομοσχέδιο. Η θέση μας είναι «παρών». Αυτό το οποίο είναι πολύ σημαντικό το αναλύσαμε και με τις τοποθετήσεις μας. Ναι μεν είμαστε θετικοί σαφώς στο θέμα της ηλεκτρο-

κίνησης για μια σειρά λόγους περιβαλλοντικούς, στόχων της Ευρωπαϊκής Ένωσης κ.λπ.. Από την άλλη μεριά δεν μας επιτρέπεται να το ψηφίσουμε με την έννοια ότι το εν λόγω σχέδιο νόμου δεν λύνει αυτό το ζήτημα. Γίνεται μεν μια αρχή αλλά υπάρχει αυτό το άρθρο 5, κύριε Υπουργέ, που ακόμα και από δύο δικούς σας Βουλευτές ακούσαμε εδώ σχετική κριτική. Το άρθρο 5 έχει να κάνει με τα τέλη, το περιβαλλοντικό τέλος και λοιπά. Θεωρούμε ότι με αυτό το οποίο έχουμε σήμερα στα χέρια μας και επεξεργαστήκαμε γίνεται μια αρχή. Από την άλλη μεριά ευνοεί συγκεκριμένους. Από την άλλη μεριά βίαια αναδιαρθρώνει την αγορά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Το πολύ σημαντικό είναι ότι δεν δίνει λύση όπως έπρεπε να δίνει -και δίνει- η ηλεκτροκίνηση στα ζητήματα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης για μια σειρά από λόγους τους οποίους αναφέραμε πολλοί Βουλευτές εδώ στις τοποθετήσεις μας.

Θα μιλήσω τώρα κλείνοντας μόνο για τις δύο βουλευτικές τροπολογίες. Έχουμε την 404 που αφορά περισσότερο περιβαλλοντικά ζητήματα. Είμαστε αρνητικοί. Ξανατροποποιείτε διάταξη του αντι-περιβαλλοντικού νόμου που ψηφίσαμε το Μάιο, κύριε Υπουργέ. Έχει να κάνει και με δασικούς χάρτες και λοιπά. Από την άλλη μεριά οι ρυθμίσεις για το Πράσινο Ταμείο και η δημιουργία ενός ενδιάμεσου φορέα δημιουργεί ζητήματα, ανοίγει παράθυρο για εκχώρηση διαχείρισης προγραμμάτων του ταμείου όχι μόνο για την απολιγνιτοποίηση.

Θα θέλαμε να πούμε ότι ενώ είχατε στα χέρια σας από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, προεδρικό διάταγμα και οργανόγραμμα για το Πράσινο Ταμείο δεν έχετε κάνει τίποτα απολύτως, ώστε να ενισχυθεί σε προσωπικό. Είναι ασαφές το άρθρο 5 στην εν λόγω τροπολογία που αφορά τους λατομικούς χώρους. Γενικότερα, τίθεται θέμα διαφάνειας και ισοτιμίας. Κατά πάσα πιθανότητα πολλά θα καθοριστούν με ΚΥΑ. Λοιπόν, είμαστε αρνητικοί για την 404.

Αλλά και για την 405, που αφορά ενεργειακά θέματα πάλι είμαστε αρνητικοί. Δεν είναι σωστό η Κυβέρνηση να ιδιωτικοποιεί τη διανομή φυσικού αερίου. Ειδικά στη Μεγαλόπολη παραχωρεί την ανάπτυξη του δικτύου όχι στη ΔΕΔΑ αλλά σε ιδιώτη με ΕΣΠΑ και πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων πλέον απαξιωνοντας όλη την επένδυση που έχει γίνει στην τηλεθέρμανση μέχρι τώρα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κλείστε, κυρία Καφαντάρη.

ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Γι' αυτούς λόγους καθώς και για το άρθρο 7 που αφορά τις ΑΕΠΟ, πραγματικά είμαστε αρνητικοί σχετικά με αυτή την υπουργική τροπολογία.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ.

Ο κ. Βιλιάρδος από την Ελληνική Λύση ζήτησε τον λόγο για ένα λεπτό.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ: Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν ήθελα ουσιαστικά να μιλήσω επειδή υπάρχει αυτή η κατάσταση που βλέπουμε να συμβαίνει σήμερα. Νομίζω ότι θα έπρεπε να ασχολούμαστε πολύ περισσότερο με αυτό το θέμα, παρά με αυτά. Αυτό που μας κάνει εντύπωση είναι ότι υπάρχει μία μεγάλη μυστικότητα. Δεν υπάρχει καμμία πληροφόρηση, καμμία ενημέρωση των πολιτικών αρχηγών. Ζητάμε και εμείς, φυσικά, τη σύγκληση των πολιτικών αρχηγών γιατί είναι κάτι το οποίο πρέπει να γίνει και δεν πρέπει να κάνουμε τα ίδια λάθη με αυτά που έχουμε κάνει στο παρελθόν.

Όσον αφορά στο νομοσχέδιο έχουμε τοποθετηθεί. Έχουμε πει τα λάθη που υπάρχουν σ' αυτό. Κάναμε τις δικές μας προτάσεις. Στις τροπολογίες αυτό που βλέπω είναι ότι συνεχίζεται το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων να χρησιμοποιείται για άλλους λόγους από τον βασικό του ρόλο. Το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων είναι για επενδύσεις. Πρέπει να χρησιμοποιείται μόνο για αυτές και για τίποτε άλλο.

Ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε τον κ. Βιλιάρδο.

Κύριε Υπουργέ, μήπως θα θέλατε να πείτε κάτι πριν τον κ. Μπουτσικάκη;

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Όχι. Στο τέλος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Τον λόγο έχει ο κ.

Μπουτσικάκης. Πέντε λεπτά νομίζω ότι είναι αρκετά. Είστε ικανός να τα πείτε όλα.

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριε Υπουργέ, ακούσαμε την κριτική του ΣΥΡΙΖΑ όλες αυτές τις μέρες που συζητούσαμε το νομοσχέδιο αυτό. Μας κατηγορεί δήθεν για έλλειψη πράσινης ευαισθησίας ένα κόμμα που ως Κυβέρνηση επί τεσσεράμισι χρόνια δεν έκανε απολύτως τίποτε για την ηλεκτροκίνηση. Μας κατηγορεί ότι το νομοσχέδιο δεν είναι πλήρες. Το λέει αυτό για ένα νομοσχέδιο το οποίο για πρώτη φορά ρυθμίζει με ολοκληρωμένο τρόπο την οργάνωση της αγοράς ηλεκτροκίνησης.

Πραγματικά, δεν θέλω να επεκταθώ περισσότερο ειδικά απέναντι σε μια τόσο παντελώς αβάσιμη, ας πούμε, κριτική όταν είναι προφανές ότι γίνεται μόνο αντιπολίτευση για την αντιπολίτευση.

Θα σταθώ όμως σε ένα άλλο θέμα μιας και μιλάμε για το περιβάλλον. Χθες στο φως της δημοσιότητας ήρθαν συγκλονιστικές αποκαλύψεις για τις πρακτικές εκβιασμού και εκφοβισμού, που φέρεται να άσκησε ο πρώην Αρχηγός της Πυροσβεστικής, ο κ. Ματθαίοπουλος, στον εμπειρογνώμονα της τραγωδίας στο Μάτι, κ. Λιότσο. Η τότε Υπουργός, κ. Γεροβασίλη, έχει απόλυτο δίκιο να μας λέει ότι δεν είμαστε σε θέση να υποδείξουμε σε ποιον θα καταθέσει μήνυση. Όμως μπορούμε να δείξουμε ποιον δεν μήνυσε. Και φυσικά εννοώ τον πρώην Αρχηγό της Πυροσβεστικής, κ. Ματθαίοπουλο, ο οποίος ήταν επιλογή της τότε ηγεσίας του Υπουργείου και προφανώς του ίδιου του κ. Τσίπρα και της κυβέρνησής του. Εκείνου που, σύμφωνα με τις αποκαλύψεις που ακούσαμε, άσκησε πίεση στο εμπειρογνώμονα, κ. Λιότσο ώστε να αποκρύψει στοιχεία από το πόρισμα με παρέμβαση της τότε πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου. Εκείνου που όπως φέρεται χρησιμοποίησε τον τότε Αρχηγό τον κ. Καπέλιο για να εκφοβίσει ακόμα περισσότερο τον εμπειρογνώμονα.

Φυσικά μιλάω για τον κ. Ματθαίοπουλο την επιλογή της κυβέρνησής σας και πάλι. Αυτόν που προστατεύετε, καλύπτετε και δεν μηνύετε. Φυσικά γνωρίζετε και αποκρύπτετε από τον ελληνικό λαό ότι στις πυρκαγιές της Μάνης και των Κυθήρων το 2017 συντονιστής των επιχειρήσεων Πελοποννήσου και Ιονίων Νήσων και επικεφαλής των πυρκαγιών ήταν ο ίδιος ο κ. Ματθαίοπουλος. Καταθέτω στα Πρακτικά το βιογραφικό του, όπου τα αναφέρει κιόλας.

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

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κλείστε σας παρακαλώ, αυτή την παρένθεση.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΙΤΣΑΣ (Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Έχουμε τη δίκη Ματθαίοπουλου τώρα!

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: Αυτόν που προφανώς για τις καλές υπηρεσίες, λίγους μήνες μετά, το Φλεβάρη του 2018, ανταμείψατε και αναβαθμίσατε ως Υπαρχηγό της Πυροσβεστικής. Και μετά την τραγωδία στο Μάτι που ήταν εκεί, τον τοποθετήσατε στη θέση του Αρχηγού του Σώματος, πάλι τον δικό σας Ματθαίοπουλο, τον Ματθαίοπουλο ο οποίος γλένταγε και χόρευε -και θα καταθέσω στα Πρακτικά τις φωτογραφίες- με την Υπουργό κ. Γεροβασίλη στην Κρήτη.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Χριστόφορος - Εμμανουήλ Μπουτσικάκης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες φωτογραφίες, οι οποίες βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

(Θόρυβος από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Τι είναι αυτά;

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Θα πάρω τον λόγο μετά, κύριε Πρόεδρε!

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: Κύριε Φάμελλε, σας παρακαλώ.

Αυτές, λοιπόν, οι αποκαλύψεις δημιουργούν δικαιολογημένα...

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Κύριε Μπουτσικάκη, μου ζητήσατε χρόνο για να δευτερολογήσετε για να μιλήσετε για άλλο θέμα;

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω μετά τον λόγο! Τον δικαιούμαι ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Συνεχίστε, κύριε Μπουτσικάκη.

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: Αυτές οι αποκαλύψεις, λοιπόν, δημιουργούν δικαιολογημένα στον ελληνικό λαό, αλλά συγκεκριμένα στους κατοίκους των Κυθήρων, ακόμα μεγαλύτερο αίσθημα αγανάκτησης. Οι άνθρωποι εκεί είδαν τις φλόγες να απειλούν τις ζωές και τις περιουσίες τους και βίωσαν όσο κανείς άλλος τη διάλυση του Πυροσβεστικού Σώματος επί των ημερών του ΣΥΡΙΖΑ.

Παράλληλα, επιβεβαιώνονται πλήρως οι τότε δημόσιες εκκλήσεις του Δημάρχου Κυθήρων, του κ. Χαρχαλάκη, ο οποίος ζητούσε διαρκώς εναέρια μέσα. Και αντί για εναέρια μέσα, δέχτηκε την πρωτοφανή στα χρονικά αήθη επίθεση από τον τότε Αναπληρωτή Υπουργό Προστασίας του Πολίτη, τον κ. Τόσκα, ο οποίος αντί να φροντίσει να οργανώσει την Πυροσβεστική και τα αεροπλάνα της, έβλεπε στο πρόσωπο του Δημάρχου αόρατους εχθρούς. Και όλα αυτά δείχνουν φυσικά ότι η «πρώτη φορά αριστερά» κυβερνούσε την πατρίδα μας με όρους παρακράτους. Άλλωστε, το έχει ξανακάνει.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Φτάνει πια! Τι άλλο θα πείτε;

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: Ο κ. Τσίπρας και εσείς πρέπει να απολογηθείτε γι' αυτές τις συμπεριφορές. Βέβαια, τον λόγο έχει πλέον ο αρμόδιος εισαγγελέας και η ελληνική δικαιοσύνη, στην οποία έχουμε όλοι πλήρη εμπιστοσύνη και είμαι βέβαιος ότι όλα θα βγουν στο φως.

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

Τελειώνοντας, κύριε Πρόεδρε, θέλω να πω ότι άκουσα την τοποθέτηση της εισηγήτριας σχετικά με τα ελληνοτουρκικά και πραγματικά περίμενα ως το τέλος της σημερινής συνεδρίασης από την ηγεσία σας -μια και θα μιλήσετε, κύριε Φάμελλε- τουλάχιστον μια στήριξη προς την ελληνική Κυβέρνηση και προς τον Πρωθυπουργό για τις ενέργειες τις οποίες έχει προγραμματίσει να κάνει απέναντι σε έναν γείτονα ο οποίος αυτή τη στιγμή είναι εμπρηστικός. Τα εθνικά θέματα δεν προσφέρονται για μικροκομματικά παιχνίδια.

ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ: Αυτό καταλάβετε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Σας παρακαλώ, κύριοι συνάδελφοι!

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: Φυσικά αυτό κατάλαβα! Δεν μπορεί ο κ. Κατρούγκαλος και ο κ. Κοτζιάς να βγάζουν ανακοινώσεις οι οποίες είναι αντίθετες ή υποδαυλίζουν τη θέση της ελληνικής Κυβέρνησης. «Το λακωνίζει εστί φιλοσοφείν». Το ξέρει καλά και ο κ. Σπανάκης εκεί που κάθεται.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ολοκληρώστε, σας παρακαλώ, κύριε Μπουτσικάκη.

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: Δείξτε τη δέουσα σοβαρότητα, υπευθυνότητα και ενότητα που αρμόζουν στις στιγμές.

Σας ευχαριστώ.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θέλω τον λόγο, σας παρακαλώ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Σας ευχαριστούμε, κύριε Μπουτσικάκη. Αν ήξερα ότι στη δευτερολογία σας θα μιλούσατε για άλλο θέμα, δεν θα σας έδινα τον λόγο.

Ορίστε, κύριε Φάμελλε, έχετε τον λόγο για ένα λεπτό και μετά ο κ. Βίτσας για ένα ακόμα λεπτό. Σας παρακαλώ πολύ, να τηρήσετε το ένα λεπτό.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Κύριε Πρόεδρε, θεωρώ ατύχημα για την κοινοβουλευτική Πλειοψηφία το ότι βρέθηκε ο εισηγητής σε αυτή την θέση στο κλείσιμο του νομοσχεδίου να προσβάλλει τόσο τη συζήτηση και την κοινοβουλευτική δεοντολογία, όσο και την αλήθεια. Διότι όλα αυτά τα οποία εκστόμισε μόνο από το πολιτικό και παραπολιτικό «υπόστρωμα» μπορούν να ξεκινήσουν, από το παρακράτος που η Δεξιά μονίμως τροφοδοτεί και χρησιμοποιεί στην πολιτική της. Σας παρακαλώ πολύ να επανέλθετε τόσο στη δημοκρατική όσο και την κοινοβουλευτική τάξη!

Είναι ξεκάθαρο ότι η κ. Γεροβασίλη έχει καταθέσει μηνυτήρια αναφορά και κατά των φερόμενων ως συνομιλούντων, αλλά και

κατά οποιουδήποτε διαδίδει τέτοια ψεύδη για το πρόσωπό της. Αν θέλετε να συμπεριληφθείτε σ' αυτόν τον κατάλογο, να το δηλώσετε εδώ σήμερα, διότι εμείς δεν ανεχόμαστε...

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: Με απειλείτε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Σας παρακαλώ πολύ!

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: ...από κανέναν να θίγει την τιμή και την υπόληψη κανενός στελέχους.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Σας παρακαλώ πολύ. Δεν απειλεί κανέναν, κύριε Μπουτσικάκη! Μιλάει.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Δεν ανεχόμαστε κανέναν να θίγει την τιμή και την υπόληψη κανενός στελέχους της Αριστεράς! Δεν έχετε την πολιτική διαδρομή για να πιάσετε στο στόμα σας πολιτικά στελέχη της Αριστεράς!

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: Με απειλείτε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Σας παρακαλώ πολύ, κύριε Μπουτσικάκη!

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Θεωρώ ότι είναι ατύχημα για την κοινοβουλευτική Πλειοψηφία το ότι βρέθηκε σήμερα σε αυτή τη θέση ο εισηγητής και χρησιμοποίησε κατά αλήθεια τρόπο τη θέση για να εκφράσει τέτοιες προβοκάτσιες εναντίον στελεχών της Αριστεράς.

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: Με απειλείτε; Απαντήστε μου ευθέως!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Το είπατε!

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ: Όμως, εγώ θέλω να ξεκαθαρίσω και κάτι ακόμα. Αναφέρθηκε το ζήτημα σχετικά με το αν εμείς θα συμβάλουμε στο ενιαίο εθνικό μέτωπο και στην υποστήριξη των κυριαρχικών δικαιωμάτων της πατρίδας μας. Η κ. Καφαντάρη ήταν ξεκάθαρη. Εμείς ζητάμε και σύγκληση Συμβουλίου Πολιτικών Αρχηγών και ενιαία εθνική στάση σε αυτά τα ζητήματα, χωρίς να παραχωρηθεί ούτε χιλιοστό κυριαρχικού δικαιώματος.

Σας θυμίζουμε, κύριε Πρόεδρε, πως έχουμε δηλώσει ότι ο ΣΥΡΙΖΑ δεν μοιάζει με τον κ. Μητσοτάκη που έκανε μικροπολιτική με τα θέματα της Βόρειας Μακεδονίας, με την πολιτική της χώρας, την πατριωτική, όταν κερδίσαμε δικαιώματα και αποκαταστήσαμε τον ρόλο της χώρας και στη Μεσόγειο και στα Βαλκάνια. Εμείς θα στηρίξουμε, όπως στηρίζαμε πάντα. Όμως, δεν πρέπει με τίποτα η χώρα μας να καθυστερεί. Αυτό είπε η κ. Καφαντάρη. Θέλουμε να έχουμε εμείς την πρωτοβουλία των κινήσεων, γιατί η ειρήνη στηρίζεται στην πατρίδα μας. Αυτά, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Φάμελλε.

Ορίστε, κύριε Βίτσα, έχετε τον λόγο.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΙΤΣΑΣ (Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Κύριε Πρόεδρε, θα μιλήσω μόνο για ένα λεπτό.

Είναι σίγουρο ότι ο εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας πάσχει από το σύνδρομο της Αντιπολίτευσης. Παρά το γεγονός ότι η Νέα Δημοκρατία είναι κυβέρνηση, πήρε τον λόγο εντέχνως και με πονηριά για να τον δει ο κ. Χατζηδάκης και να πει «Μπράβο, παιδί μου». Είναι σοβαρά πράγματα αυτά;

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ - ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ: Ως τι μιλάει ο κύριος, κύριε Πρόεδρε;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ο Υπουργός είναι εδώ από το πρωί και έχει κουραστεί και αυτός. Να κλείνουμε, σας παρακαλώ.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΙΤΣΑΣ (Δ' Αντιπρόεδρος της Βουλής): Εγώ λέω για τον κ. Μπουτσικάκη, δεν λέω για τον κ. Χατζηδάκη, κύριε Πρόεδρε! Ρωτάω τι προσπαθεί να κάνει με αυτή τη λογική. Μίλησε μηδέν λεπτά για το νομοσχέδιο και πέντε λεπτά από τα εθνικά θέματα μέχρι το Μάτι.

Κύριε Μπουτσικάκη, έχουμε συνηθίσει. Άλλωστε, όπως το είπατε και εσείς, «το λακωνίζειν εστί φιλοσοφείν». Έτσι δεν είναι; Και εγώ θα θυμηθώ το «είθισται Κλαζομενίοις ασχημονείν»!

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστώ, κύριε Βίτσα.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι,

θα κάνω μερικές πολύ σύντομες καταληκτικές παρατηρήσεις.

Πρώτον, στο τέλος του νομοσχεδίου θα προστεθεί η φράση «και άλλες διατάξεις», λόγω των τροπολογιών οι οποίες εγκρίθηκαν.

Δεύτερον, όσον αφορά την Τουρκία, δεν έχω να προσθέσω τίποτα άλλο πέρα από το ότι η χώρα χειρίζεται αυτή την ένταση με ψυχραιμία και αποφασιστικότητα. Αυτό είναι που κάνει η Κυβέρνηση και είμαι βέβαιος ότι τόσο ο ελληνικός λαός όσο και οι πολιτικές δυνάμεις θα χειριστούν το θέμα με την αναγκαία εθνική ενότητα. Άλλωστε, προς αυτή την κατεύθυνση έχουν υπάρξει σήμερα δηλώσεις και του Υπουργού Εξωτερικών.

Τρίτον και σε σχέση με το νομοσχέδιο, θέλω να πω ότι καταδείχθηκε και από τη συζήτηση ότι το νομοσχέδιο αυτό είναι ένα πράσινο, ένα οικολογικό, ένα ευρωπαϊκό νομοσχέδιο. Η Ελλάδα ακολουθεί τις πιο προηγμένες χώρες στο ζήτημα της ηλεκτροκίνησης. Είναι ένα συνολικό σχέδιο για την ηλεκτροκίνηση που έχει αγκαλιαστεί και από την αγορά, αλλά και από τους πολίτες. Νομίζω πως κατά τη διάρκεια της συζήτησης φάνηκε πόσο δυνατό ήταν τα επιχειρήματα της Πλειοψηφίας.

Χαίρομαι για εκείνους από την Αντιπολίτευση που αποφασίζουν να υπερψηφίσουν, κάτι που νομίζω ότι είναι θετικό για τους ίδιους και εκπλήσσομαι για τους άλλους, αλλά φυσικά είναι δικός τους λογαριασμός.

Καθώς κλείνει αυτή η συζήτηση, αυτό που θέλω να πω εγώ είναι ότι είμαι και προσωπικά ιδιαίτερα ικανοποιημένος για το ότι συνεισφέρετε στο να φτάσουμε μέχρι εδώ.

Θέλω να ευχαριστήσω ιδιαίτερα το Υπουργείο Οικονομικών και το Υπουργείο Μεταφορών για τη συνεργασία που είχαμε στην προετοιμασία αυτού του νομοσχεδίου, όπως φυσικά και όλα τα άλλα συναρμόδια Υπουργεία. Όμως, περισσότερο από όλους θέλω να ευχαριστήσω την αρμόδια Γενική Γραμματεία, την Αλεξάνδρα Σδούκου, η οποία επί μήνες έχει εργαστεί για την προετοιμασία αυτού του νομοσχεδίου. Παράλληλα, θέλω να ευχαριστήσω και όλη την ομάδα που επί μήνες, τόσο σε τεχνικό όσο και νομικό επίπεδο, έχει εργαστεί, ώστε να περάσουμε από τη θεωρία στην πράξη.

Θα προχωρήσουμε τις αμέσως επόμενες μέρες στην παρουσίαση του προγράμματος «ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ» και είμαι βέβαιος ότι οι επόμενοι μήνες θα είναι μήνες που θα απασχολήσουν σε σχέση με την ηλεκτροκίνηση πολλούς συμπολίτες μας, οι οποίοι θα θελήσουν να επωφεληθούν με τον έναν ή με τον άλλο τρόπο από τα κίνητρα που θεσπίζονται από αυτό εδώ το νομοσχέδιο και από το πρόγραμμα «ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ», το οποίο θα παρουσιάσουμε την επόμενη εβδομάδα.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Υπουργέ.

Κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και των τροπολογιών του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης».

Εισερχόμαστε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

Σας επισημαίνουμε ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει εξήντα έξι άρθρα, επτά τροπολογίες, το ακροτελεύτιο άρθρο, καθώς και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Βεβαιωθείτε ότι έχετε ψηφίσει όλα τα άρθρα, τις τροπολογίες, καθώς και το ακροτελεύτιο άρθρο και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Οι θέσεις των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

«Πρώτηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις»

Επί της αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ
 Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
 Άρθρο 1 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ
 Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
 Άρθρο 2 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
 Άρθρο 3 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
 Άρθρο 4 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
 Άρθρο 5 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
 Άρθρο 6 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
 Άρθρο 7 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
 Άρθρο 8 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΠΡΝ

Άρθρο 9 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
 ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
 Άρθρο 10 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΝΑΙ
 Άρθρο 11 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ
 ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
 Άρθρο 12 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ
 Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
 Άρθρο 13 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
 Άρθρο 14 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
 Άρθρο 15 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
 Άρθρο 16 όπως τροπ. ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ
 ΜέΡΑ25: ΠΡΝ
 Άρθρο 17 ως έχει ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
 Ν.Δ.: ΝΑΙ
 ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ
 Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ
 Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ
 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ
 ΜέΡΑ25: ΠΡΝ

Άρθρο 36 ως έχει	ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ	Βουλ. τροπ. 399/26 ως έχει	ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
N.Δ.: ΝΑΙ		N.Δ.: ΝΑΙ	
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ		ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ	
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ		Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ	
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ		Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ	
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ		ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ	
ΜΕΡΑ25: ΠΡΝ		ΜΕΡΑ25: ΝΑΙ	
Άρθρο 37 ως έχει	ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ	Βουλ. τροπ. 402/27 ως έχει	ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
N.Δ.: ΝΑΙ		N.Δ.: ΝΑΙ	
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ		ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ	
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ		Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ	
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ		Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ	
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ		ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ	
ΜΕΡΑ25: ΠΡΝ		ΜΕΡΑ25: ΝΑΙ	
Άρθρο 38 ως έχει	ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ	Βουλ. τροπ. 408/33 ως έχει	ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
N.Δ.: ΝΑΙ		N.Δ.: ΝΑΙ	
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ		ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ	
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ		Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ	
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ		Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ	
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ		ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ	
ΜΕΡΑ25: ΠΡΝ		ΜΕΡΑ25: ΟΧΙ	
Άρθρο 39 ως έχει	ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ	Βουλ. τροπ. 409/34 ως έχει	ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
N.Δ.: ΝΑΙ		N.Δ.: ΝΑΙ	
ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ		ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ	
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ		Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ	
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ		Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ	
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ		ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ	
ΜΕΡΑ25: ΠΡΝ		ΜΕΡΑ25: ΠΡΝ	
Άρθρο 40 όπως τροπ.	ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ	Βουλ. τροπ. 410/35 ως έχει	ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
N.Δ.: ΝΑΙ		N.Δ.: ΝΑΙ	
ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ		ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ	
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ		Κίνημα Αλλαγής: ΟΧΙ	
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ		Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ	
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ		ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ	
ΜΕΡΑ25: ΠΡΝ		ΜΕΡΑ25: ΟΧΙ	
Άρθρο 41 ως έχει	ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ	Άρθρο 44, νέο άρθρο 62 όπως τροπ.	ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
N.Δ.: ΝΑΙ		N.Δ.: ΝΑΙ	
ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ		ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ	
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ		Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ	
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ		Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ	
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ		ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ	
ΜΕΡΑ25: ΠΡΝ		ΜΕΡΑ25: ΠΡΝ	
Άρθρο 42 ως έχει	ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ	Άρθρο 45, νέο άρθρο 63 ως έχει	ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
N.Δ.: ΝΑΙ		N.Δ.: ΝΑΙ	
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ		ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ	
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ		Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ	
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ		Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ	
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ		ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ	
ΜΕΡΑ25: ΠΡΝ		ΜΕΡΑ25: ΠΡΝ	
Άρθρο 43 ως έχει	ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ	Άρθρο 46, νέο άρθρο 64 ως έχει	ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
N.Δ.: ΝΑΙ		N.Δ.: ΝΑΙ	
ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ		ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ	
Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ		Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ	
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ		Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ	
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ		ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ	
ΜΕΡΑ25: ΠΡΝ		ΜΕΡΑ25: ΠΡΝ	
Υπ. τροπ. 405/30 όπως τροπ.	ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ	Ακροτελεύτιο άρθρο ως έχει	ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
N.Δ.: ΝΑΙ		N.Δ.: ΝΑΙ	
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ		ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ	
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ		Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ	
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ		Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ	
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ		ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ	
ΜΕΡΑ25: ΟΧΙ		ΜΕΡΑ25: ΠΡΝ	
Υπ. τροπ. 404/29 όπως τροπ.	ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ	Επί του Συνόλου	ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ
N.Δ.: ΝΑΙ		N.Δ.: ΝΑΙ	
ΣΥΡΙΖΑ: ΟΧΙ		ΣΥΡΙΖΑ: ΠΡΝ	
Κίνημα Αλλαγής: ΠΡΝ		Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ	
Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ		Κ.Κ.Ε.: ΟΧΙ	
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΟΧΙ		ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ	
ΜΕΡΑ25: ΟΧΙ		ΜΕΡΑ25: ΠΡΝ	

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας: «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

«Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΜΕΡΟΣ Α': ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' - ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1: Σκοπός

Άρθρο 2: Ορισμοί

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β': ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

Άρθρο 3: Δημιουργία δωρεάν θέσεων στάθμευσης για Η/Ο

Άρθρο 4: Κίνητρα αδειοδότησης μονάδων παραγωγής Η/Ο και αγαθών ή ειδών Η/Ο - Προσθήκη άρθρου 25Α στον ν. 3982/2011

Άρθρο 5: Ειδική περιβαλλοντική τέλους και απαγόρευσης εισαγωγής σε παλαιά, ρυπαρά μεταχειρισμένα οχήματα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' - ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

Άρθρο 6: Απαλλαγές από το εισόδημα για δαπάνες ή παραχώρηση οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. - Τροποποίηση της παρ. 1 του άρθρου 14 του Κ.Φ.Ε.

Άρθρο 7: Προσαυξημένη έκπτωση για συγκεκριμένες δαπάνες οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων που αφορούν στους εργαζόμενους, τις επιχειρήσεις και την προστασία του περιβάλλοντος - Τροποποίηση του άρθρου 22Β του Κ.Φ.Ε.

Άρθρο 8: Φορολογικές αποσβέσεις στα μέσα μεταφοράς μηδενικών ή χαμηλών ρύπων - Τροποποίηση της παρ. 4 του άρθρου 24 του Κ.Φ.Ε.

Άρθρο 9: Εξαιρέση αγοράς αυτοκινήτου μηδενικών ρύπων από την ετήσια αντικειμενική δαπάνη και δαπάνη απόκτησης περιουσιακών στοιχείων - Τροποποίηση του άρθρου 33 του Κ.Φ.Ε.

Άρθρο 10: Κίνητρα σε επιχειρήσεις παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα στην περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και στην περιφερειακή ενότητα Αρκαδίας της περιφέρειας Πελοποννήσου

Άρθρο 11: Έναρξη ισχύος - Συμπλήρωση του άρθρου 72 του Κ.Φ.Ε.

ΜΕΡΟΣ Β': ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΦΟΡΤΙΣΗΣ Η/Ο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α': ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

Άρθρο 12: Οργάνωση της αγοράς φόρτισης Η/Ο - Τροποποίηση του άρθρου 134Β του ν. 4001/2011

Άρθρο 13: Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης (Μ.Υ.Φ.Α.Η.)

Άρθρο 14: Υποχρεώσεις γνωστοποίησης στοιχείων μέσω του Μ.Υ.Φ.Α.Η.

Άρθρο 15: Τιμολόγηση υπηρεσιών επαναφόρτισης

Άρθρο 16: Ανάπτυξη δημοσίων προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β': ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΦΟΡΤΙΣΗΣ

Άρθρο 17: Χωροθέτηση σημείων στάθμευσης και επαναφόρτισης Η/Ο από ΟΤΑ

Άρθρο 18: Χωροθέτηση χώρων στάσης / στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ οχημάτων με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο

Άρθρο 19: Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης Η/Ο για ΑμεΑ

Άρθρο 20: Σήμανση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ': ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΦΟΡΤΙΣΗΣ Η/Ο

Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τις παρ. 2 έως 7 του άρθρου 8 της Οδηγίας 2010/31/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Μαΐου 2010 για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων (L 153), όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2018 (L 156)

Άρθρο 21: Εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε νέα κτίρια (παρ. 2, 5 και 6 του άρθρου 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844)

Άρθρο 22: Εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα κτίρια (παρ. 2, 3, 5 και 6 του άρθρου 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844)

Άρθρο 23: Εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε χώρους που στεγάζονται φορείς της Γενικής Κυβέρνησης (παρ. 2, 3, 5 και 6 του άρθρου 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844)

Άρθρο 24: Προϋποθέσεις εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε κτίρια (παρ. 7 του άρθρου 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844)

Άρθρο 25: Εξαιρέση από την έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας - Τροποποίηση του άρθρου 30 του ν. 4495/2017

Άρθρο 26: Μέτρα πυροπροστασίας - Τροποποίηση του άρθρου 6 του π.δ. 41/2018

Άρθρο 27: Προδιαγραφές ηλεκτρικής εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο - Σύνδεση στο δίκτυο διανομής ηλεκτρικής ενέργειας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ': ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΑΘΜΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ, ΣΥΝΕΡΓΕΙΩΝ, ΤΕΧΝΙΤΩΝ Η/Ο ΚΑΙ ΚΤΕΟ

Άρθρο 28: Όροι λειτουργίας σταθμών αυτοκινήτων - Τροποποίηση άρθρων 21 και 28 του π.δ. 455/1976

Άρθρο 29: Λειτουργία των συνεργείων επισκευής και συντήρησης οχημάτων υψηλής τάσης

Άρθρο 30: Άσκηση του επαγγέλματος του τεχνίτη για τη συντήρηση και επισκευή οχημάτων υψηλής τάσης

Άρθρο 31: Τεχνικός έλεγχος Η/Ο

Άρθρο 32: Διαχείριση συσσωρευτών Η/Ο

ΜΕΡΟΣ Γ': ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΤΕΤΑΡΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ ΤΟΥ Ν. 3982/2011 (Α' 143) ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ (ΕΕ) 2019/1161 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 20ής ΙΟΥΝΙΟΥ 2019 «ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2009/33/ΕΚ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΩΤΟΘΕΣΗ ΚΑΘΑΡΩΝ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ» (L188) ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 33: Αντικείμενο και στόχοι - Τροποποίηση του άρθρου 65 του ν. 3982/2011 (Α' 143) (παρ. 2 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

Άρθρο 34: Πεδίο εφαρμογής - Τροποποίηση του άρθρου 66 του ν. 3982/2011 (Α' 143) (παρ. 4 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

Άρθρο 35: Ορισμοί - Τροποποίηση του άρθρου 67 του ν. 3982/2011 (Α' 143) (παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

Άρθρο 36: Εξαιρέσεις - Τροποποίηση του άρθρου 68 του ν. 3982/2011 (παρ. 3 και 4 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

Άρθρο 37: Ελάχιστοι στόχοι προμηθειών - Τροποποίηση του άρθρου 69 του ν. 3982/2011 (παρ. 6 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

Άρθρο 38: Παράρτημα - Τροποποίηση του άρθρου 71 του ν. 3982/2011 (παρ. 11 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

Άρθρο 39: Μέτρα εφαρμογής της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161 και υποβολή εκθέσεων - Προσθήκη άρθρου 71Α στον ν. 3982/2011 (παρ. 10 του άρθρου 1 Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

ΜΕΡΟΣ Δ': ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α': ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΥΤΟΤΕΛΟΥΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 40: Σύσταση Αυτοτελούς Τμήματος Ηλεκτροκίνησης στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας - Τροποποίηση Οργανισμού Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας

Άρθρο 41: Αυτοτελές Τμήμα Πολιτικής Έρευνας και Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων - Τροποποίηση του άρθρου 44 του π.δ. 132/2017 (Α' 160)

Άρθρο 42: Σύσταση Γνωμοδοτικού Συμβουλίου για την ηλεκτροκίνηση

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β': ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 43: Αξιολόγηση εφαρμογής - Εθνικό Σχέδιο για την Ηλεκτροκίνηση

ΜΕΡΟΣ Ε': ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 44: Διαδικαστικά ζητήματα της διαιτησίας του άρθρου 21 του ν. 4664/2020

Άρθρο 45: Χρηματοδότηση αντικατάστασης θέρμανσης από φυσικό αέριο - Τροποποίηση του άρθρου 28 του ν. 4304/2014

Άρθρο 46: Όριο Ενεργειακών Κοινοτήτων σε κορεσμένα δίκτυα - Τροποποίηση του άρθρου 60 του ν. 4546/2018 Άρθρο 47: Συμμετοχή των σταθμών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από Α.Π.Ε. και Σ.Η.Θ.Υ.Α. που έχουν συνάψει Σ.Ε.Δ.Π. στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας - Τροποποίηση του άρθρου 5 του ν. 4414/2016

Άρθρο 48: Επαναφορά ισχύος άδειας παραγωγής Α.Π.Ε. σε κορεσμένο δίκτυο - Τροποποίηση του άρθρου 125 του ν. 4685/2020

Άρθρο 49: Επιβολή κυρώσεων σε Ενεργειακούς Επιθεωρητές - Τροποποίηση του άρθρου 56 του ν. 4409/2016

Άρθρο 50: Ρυθμίσεις για την κατασκευή σταθμών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από Α.Π.Ε. της περ. γ' του άρθρου 7 του ν. 3468/2006

Άρθρο 51: Παρατάσεις προθεσμιών τακτοποίησης αυθαιρέτων και υποβολής δικαιολογητικών

Άρθρο 52: Παρατάσεις οικοδομικών αδειών

Άρθρο 53: Αγροτικές χρήσεις

Άρθρο 54: Διαχείριση προγραμμάτων περιβαλλοντικού χαρακτήρα

Άρθρο 55: Αποκατάσταση ανενεργών λατομείων

Άρθρο 56: Δαπάνες προς Η.ΔΙ.Κ.Α. ΑΕ

Άρθρο 57: Παράταση αναστολής εξέτασης των ενστάσεων του άρθρου 7 του ν. 2308/1995

Άρθρο 58: Παράταση της προθεσμίας υποβολής δηλώσεων του άρθρου 2 του ν. 2308/1995 για τις Περιφερειακές Ενότητες Λέσβου και Λήμνου

Άρθρο 59: Ανέγερση Ιερών Ναών

Άρθρο 60

Άρθρο 61

ΜΕΡΟΣ ΣΤ': ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α': ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 62: Εξουσιοδοτικές διατάξεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β': ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 63: Μεταβατικές διατάξεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ': ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 64: Καταργούμενες διατάξεις

Άρθρο 65: Έναρξη ισχύος

ΜΕΡΟΣ Α'

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΚΑΙ ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Σκοπός

Σκοπός του παρόντος είναι:

α) η επέκταση της χρήσης των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών,

β) η ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης, ιδίως δημοσίως προσβάσιμων,

γ) η διαμόρφωση ρυθμιστικού πλαισίου για την αγορά ηλεκτροκίνησης.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για την εφαρμογή του παρόντος οι όροι που χρησιμοποιούνται έχουν την ακόλουθη έννοια:

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

Ειδικότερα, ως ηλεκτρικά οχήματα για τις ανάγκες του παρόντος νοούνται τα αυτοκίνητα, καθώς και οι μοτοσυκλέτες, τα μοτοποδήλατα και τα ποδήλατα με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση των κατωτέρω κατηγοριών:

αα) «Αμιγώς ηλεκτρικό όχημα»: όχημα εξοπλισμένο με σύστημα κίνησης, το οποίο περιλαμβάνει αποκλειστικά ηλεκτροκίνητες ως μετατροπείς ενέργειας προώθησης και αποκλειστικά επαναφορτιζόμενα συστήματα αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας ως συστήματα αποθήκευσης ενέργειας προώθησης, καθώς και το όχημα που έχει σχεδιαστεί για ποδηλάτηση, στο οποίο έχει τοποθετηθεί βοηθητικό ηλεκτρικό σύστημα πρόωσης.

αβ) «Υβριδικό ηλεκτρικό όχημα εξωτερικής φόρτισης»: κατηγορία υβριδικού ηλεκτρικού οχήματος που μπορεί να φορτίζεται από εξωτερική πηγή.

αγ) «Υβριδικό όχημα κυψέλης καυσίμου»: όχημα κυψέλης καυσίμου εξοπλισμένο με σύστημα μετάδοσης ισχύος, το οποίο περιλαμβάνει ένα τουλάχιστον σύστημα αποθήκευσης καυσίμου και ένα τουλάχιστον επαναφορτιζόμενο σύστημα αποθήκευσης ηλεκτρικής ενέργειας, ως συστήματα αποθήκευσης ενέργειας προώθησης.

αδ) «Ποδήλατο με υποβοηθούμενη ποδηλάτηση (ηλεκτρικό ποδήλατο)»: ποδήλατο εξοπλισμένο με βοηθητικό ηλεκτροκίνητηρα μέγιστης συνεχούς ονομαστικής ισχύος μικρότερης ή ίσης με 250 W, στο οποίο η ισχύς του κινητήρα διακόπτεται όταν σταματήσει η ποδηλάτηση ή, αλλιώς, μειώνεται σταδιακά και τελικά μηδενίζεται πριν η ταχύτητα του οχήματος φθάσει τα 25 χιλιόμετρα την ώρα.

(β) «Σημείο επαναφόρτισης»: διεπαφή ικανή να φορτίσει τουλάχιστον ένα Η/Ο κάθε φορά ή να αντικαταστήσει την μπαταρία ενός ηλεκτρικού οχήματος κάθε φορά.

(γ) «Σημείο επαναφόρτισης κανονικής ισχύος»: σημείο επαναφόρτισης Η/Ο, ηλεκτρικής ισχύος έως και 22 kW. Δεν περιλαμβάνονται τα σημεία επαναφόρτισης με ηλεκτρική ισχύ έως και 3,7 kW που είναι εγκατεστημένα σε ιδιωτικές κατοικίες ή ο κύριος σκοπός τους δεν είναι να φορτίζουν Η/Ο και δεν είναι δημοσίως προσβάσιμα.

(δ) «Σημείο επαναφόρτισης υψηλής ισχύος»: σημείο επαναφόρτισης που επιτρέπει τη μεταφορά ηλεκτρισμού σε Η/Ο ισχύος μεγαλύτερης των 22 kW.

(ε) «Δημοσίως προσβάσιμο σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού»: σημείο επαναφόρτισης ή ανεφοδιασμού που παρέχει ηλεκτρική ενέργεια 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.

(στ) «Υπηρεσίες επαναφόρτισης Η/Ο»: σύνολο υπηρεσιών, περιλαμβανομένης της επαναφόρτισης καθ' εαυτής και άμεσα σχετιζόμενων ή συνοδευτικών με αυτή χαρακτηριστικών προστιθέμενης αξίας, όπως ταχύτητας φόρτισης, ευκολίας χρήσης και χρέωσης, ευχέρειας προσβασιμότητας, υπηρεσιών στάθμευσης.

(ζ) «Υπηρεσίες ηλεκτροκίνησης»: σύνολο υπηρεσιών προς χρήστες Η/Ο, που σχετίζονται με την επαναφόρτιση και την τιμολόγηση της ηλεκτροκίνησης, καθώς και με τη βέλτιστη εξυπηρέτηση των χρηστών, όπως εύρεση διαθέσιμων σημείων φόρτισης και πλοήγηση, κράτηση θέσεων, αλλά και με εν γένει υπηρεσίες, όπως διαχείριση στόλου Η/Ο οχημάτων και διάθεσή τους προς χρήστες Η/Ο.

(η) «Χρήστης Η/Ο»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο που έχει στην κυριότητα ή την κατοχή του Η/Ο και λαμβάνει υπηρεσίες ηλεκτροκίνησης.

(θ) «Ιδιοκτήτης υποδομών φόρτισης»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο έχει στην κυριότητά του σημείο ή σημεία Επαναφόρτισης Η/Ο.

(ι) «Φορέας εκμετάλλευσης υποδομών φόρτισης Η/Ο (Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο.)»: φυσικό ή νομικό πρόσωπο που δραστηριοποιείται στην εκμετάλλευση υποδομών φόρτισης, για τις οποίες δύναται να προμηθεύεται ηλεκτρική ενέργεια με σκοπό την παροχή υπηρεσιών φόρτισης Η/Ο.

(ια) «Πάροχος υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης (Π.Υ.Η.)»: ατομική επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο που δραστηριοποιείται στην παροχή υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης σε συμβεβλημένους χρήστες.

(ιβ) «Φορέας διεκπεραίωσης συναλλαγών (Φ.Δ.Σ.)»: ατομική επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο που δραστηριοποιείται στην ανάπτυξη και λειτουργία πληροφοριακών υποδομών προς διευκόλυνση ανταλλαγής στοιχείων και διεκπεραίωσης οικονομικών συναλλαγών μεταξύ Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. ή μεταξύ Π.Υ.Η. ή μεταξύ Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. και Π.Υ.Η., για την επίτευξη της διαλειτουργικότητας των υποδομών φόρτισης.

(ιγ) «Φορέας σωρευτικής εκπροσώπησης φορτίου Η/Ο (Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο.)»: νομικό πρόσωπο το οποίο αναλαμβάνει τη σωρευτική εκπροσώπηση του φορτίου συνδεδεμένων με το δίκτυο Η/Ο για συμμετοχή στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας και την παροχή υπηρεσιών προς τους Διαχειριστές Δικτύου και Συστήματος.

(ιδ) «Εναλλακτικά καύσιμα»: τα καύσιμα ή οι πηγές ενέργειας που χρησιμεύουν, έστω και εν μέρει, ως υποκατάστατο του ορυκτού πετρελαίου στον ενεργειακό εφοδιασμό στις μεταφορές και 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:

i) η ηλεκτρική ενέργεια,

ii) το υδρογόνο,

iii) τα βιοκαύσιμα, όπως ορίζονται στην παρ. 1 του άρθρου 15 του ν. 4062/2012 (Α' 70) και εξειδικεύονται στην παρ. 8 του άρθρου 2 του ν. 3468/2006 (Α' 129),

iv) τα συνθετικά και παραφινικά καύσιμα,

v) το φυσικό αέριο, συμπεριλαμβανομένου του βιομεθανίου, σε αέρια μορφή (συμπιεσμένο φυσικό αέριο) και σε υγροποιημένη μορφή (υγροποιημένο φυσικό αέριο) και το υγροποιημένο πετρελαϊκό αέριο (υγραέριο).

(ιε) «Διαχείριση ενεργούς ισχύος»: ο έλεγχος της ισχύος την οποία διακινούν οι υποδομές επαναφόρτισης Η/Ο με συνεχή ή κλιμακωτή ρύθμιση (αύξηση ή μείωση), η οποία μπορεί να επιτυγχάνεται και με σύνδεση/αποσύνδεση επιμέρους υποδομών.

(ιστ) «Συnergείο οχημάτων υψηλής τάσης»: η εγκατάσταση, εντός της οποίας πραγματοποιούνται εργασίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων υψηλής τάσης, με τη χρήση κατάλληλου εξοπλισμού.

(ιζ) «Νέο κτίριο»: κτίριο για το οποίο υποβάλλεται αίτηση για έκδοση οικοδομικής άδειας μετά την 1η.3.2021.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

Άρθρο 3

Δημιουργία δωρεάν θέσεων στάθμευσης για Η/Ο

1. Από την 1η.1.2021 έως την 31η.12.2022, εντός των διοικητικών ορίων των ΟΤΑ Α' βαθμού όπου υπάρχουν θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης με πληρωμή, τα Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. απαλλάσσονται από την καταβολή τέλους στάθμευσης. Οι περιορισμοί ως προς τη διάρκεια της στάθμευσης συνεχίζουν να ισχύουν και για Η/Ο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50γρ CO₂/χλμ.

2. Για τις θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης Η/Ο οι οποίες κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος τελούν υπό παραχώρηση, καταβάλλεται από την 1η.1.2021 από τον δήμο αντίτιμο στον παραχωρησιούχο ισόποσο με το αντίστοιχο τέλος στάθμευσης που θα καταβαλλόταν από τον δημότη στον δήμο για την ελεγχόμενη θέση στάθμευσης συμβατικού οχήματος. Για συμβάσεις παραχώρησης που συνάπτονται μετά από την έναρξη ισχύος του παρόντος, οι θέσεις στάθμευσης Η/Ο εξαιρούνται από το τέλος στάθμευσης από την 1η.1.2021.

3. Για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος, τα Η/Ο εφοδιάζονται με ειδικό σήμα που εκδίδεται από τις Διευθύνσεις Μεταφορών των Περιφερειών εφόσον τηρούνται οι νόμιμες προϋποθέσεις, το οποίο τοποθετείται επί του οχήματος, και ισχύει για τις ελεγχόμενες θέσεις στάθμευσης επί πληρωμή εντός της

ελληνικής επικρατείας. Η αίτηση εφοδιασμού του Η/Ο με ειδικό σήμα υποβάλλεται από τους δικαιούχους μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης της Δημόσιας Διοίκησης.

Άρθρο 4

Κίνητρα αδειοδότησης μονάδων παραγωγής Η/Ο και αγαθών ή ειδών Η/Ο - Προσθήκη άρθρου 25Α στον ν. 3982/2011

Μετά το άρθρο 25 του ν. 3982/2011 (Α' 143) προστίθεται άρθρο 25Α ως εξής:

«Άρθρο 25Α

Κατά προτεραιότητα έκδοση αδειών μονάδων παραγωγής Η/Ο και αγαθών ή ειδών σχετικών με Η/Ο

Η κατά περίπτωση αδειοδοτούσα αρχή από αυτές που ορίζονται στην παρ. 14 του άρθρου 17 υποχρεούται να προβαίνει αμέσως και κατά προτεραιότητα, χωρίς καμία καθυστέρηση, στις απαραίτητες ενέργειες για την έκδοση ή τροποποίηση άδειας εγκατάστασης ή λειτουργίας μονάδας παραγωγής Η/Ο και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα Η/Ο που εγκαθίστανται στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και στην Περιφερειακή Ενότητα Αρκαδίας της Περιφέρειας Πελοποννήσου.»

Άρθρο 5

Επιβολή περιβαλλοντικού τέλους και απαγόρευσης εισαγωγής σε παλαιά, ρυπογόνα μεταχειρισμένα οχήματα

1. Για τα επιβατικά αυτοκίνητα της παρ. 1 του άρθρου 121 του ν. 2960/2001 (Α' 265), ισχύουν τα εξής:

α) Επιβάλλεται, επιπλέον του τέλους ταξινόμησης, έκτακτο περιβαλλοντικό τέλος:

αα) ύψους τριών χιλιάδων ευρώ (3.000), εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 4, όπως αυτές ορίζονται στην υπ' αρ. 4179/346/21.01.2000 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 182) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτής,

αβ) ύψους χιλίων (1.000) ευρώ, εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 5a, όπως αυτές ορίζονται στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 715/2007 της 20ής Ιουνίου 2007 και στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 692/2008 της 18ης Ιουλίου 2008.

β) Απαγορεύεται η ταξινόμηση, εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 3, 2 και 1, όπως αυτές ορίζονται στην υπ' αρ. 28433/2448/2.7.1992 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 542) και στην υπ' αρ. 6765/511/3.3.1995 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 194) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτών, ή εφόσον δεν υπάγονται σε προδιαγραφές ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro) συμβατικής τεχνολογίας και για τα οποία δεν αποδεικνύονται οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Από την παρούσα εξαιρούνται τα επιβατικά αυτοκίνητα άνω των τριάντα (30) ετών, τα οποία προορίζονται να κυκλοφορήσουν αποκλειστικά ως αυτοκίνητα ιστορικού ενδιαφέροντος.

2. Για τα φορτηγά αυτοκίνητα των περ. β', γ', ε' της παρ. 1 του άρθρου 123 του ν. 2960/2001 και τις μεταχειρισμένες βάσεις αυτών,

α) επιβάλλεται, επιπλέον του τέλους ταξινόμησης, έκτακτο περιβαλλοντικό τέλος:

αα) ύψους τριών χιλιάδων ευρώ (3.000), εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 4, όπως αυτές ορίζονται στην υπ' αρ. 4179/346/21.1.2000 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και

Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 182) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτής,

αβ) ύψους χιλίων (1.000) ευρώ, εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 5a, όπως αυτές ορίζονται στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 715/2007 της 20ης Ιουνίου 2007 (L 171) και στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 692/2008 της 18ης Ιουλίου 2008 (L 199),

β) απαγορεύεται η ταξινόμηση, εφόσον υπάγονται εκ κατασκευής στις προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 3, 2 και 1, όπως αυτές ορίζονται στην υπ' αρ. 28433/2448/2.7.1992 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 542) και στην υπ' αρ. 6765/511/3.3.1995 κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και Μεταφορών και Επικοινωνιών (Β' 194) ή μεταγενέστερες τροποποιητικές αυτών, ή εφόσον δεν υπάγονται σε προδιαγραφές ευρωπαϊκού προτύπου εκπομπών ρύπων (Euro) συμβατικής τεχνολογίας και για τα οποία δεν αποδεικνύονται οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.

3. Το περιβαλλοντικό τέλος καταβάλλεται άπαξ και υπό την προϋπόθεση ότι υφίσταται υποχρέωση καταβολής τέλους ταξινόμησης. Ως προς τον χρόνο γένεσης της υποχρέωσης καταβολής του περιβαλλοντικού τέλους, καθώς και τον χρόνο που αυτό καθίσταται απαιτητό για τα οχήματα των παρ. 1 και 2, ισχύουν αναλογικά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 128 του ν. 2960/2001 (Α' 265) για το τέλος ταξινόμησης. Τα έσοδα από το περιβαλλοντικό τέλος αποτελούν δημόσιο έσοδο, το οποίο εισπράττεται από την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων και στη συνέχεια πιστώνεται υπέρ του Λογαριασμού Ειδικού Σκοπού στην Τράπεζα της Ελλάδος για τη χρηματοδότηση έργων και δράσεων του άρθρου 1 της υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΠΔΑ/33377/732/3.4.2020 κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας (Β' 1451), σύμφωνα με τη διαδικασία της παρ. 2 του άρθρου 2 της ανωτέρω απόφασης. Για την πλήρη ή μερική απαλλαγή από την υποχρέωση καταβολής του περιβαλλοντικού τέλους των παρ. 1 και 2 του παρόντος ισχύουν αναλογικά όσα προβλέπονται για τα τέλη ταξινόμησης.

4. Τα έσοδα από την είσπραξη του περιβαλλοντικού τέλους διατίθενται για την υλοποίηση δράσεων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των ηλεκτρικών οχημάτων ιδίως μέσω οικονομικών κινήτρων για την αγορά ή μίσθωση κάθε τύπου αμιγώς Η/Ο ή υβριδικών Η/Ο εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ, καθώς και μέσω οικονομικών κινήτρων για την προμήθεια και εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο. Φορέας Διαχείρισης των εσόδων από την είσπραξη του περιβαλλοντικού τέλους ορίζεται το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ' ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΚΙΝΗΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

Άρθρο 6

Απαλλαγές από το εισόδημα για δαπάνες ή παραχώρηση οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. - Τροποποίηση της παρ. 1 του άρθρου 14 του Κ.Φ.Ε.

Οι περ. β' και γ' της παρ. 1 του άρθρου 14 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος (Κ.Φ.Ε.) [ν. 4172/2013 (Α' 167)] αντικαθίστανται, στο τέλος της παρ. 1 του άρθρου 14 του Κ.Φ.Ε. προστίθεται νέα περ. ιστ', και η παρ. 1 του άρθρου 14 διαμορφώνεται ως εξής:

«1. Από τον υπολογισμό του εισοδήματος από μισθωτή εργασία και συντάξεις εξαιρούνται:

α) η αποζημίωση εξόδων διαμονής και σίτισης και η ημερησία αποζημίωση που έχουν καταβληθεί από τον εργαζόμενο αποκλειστικά για σκοπούς της επιχειρηματικής δραστηριότητας του εργοδότη,

β) η αποζημίωση για έξοδα κίνησης που καταβάλλονται από

τον εργοδότη για υπηρεσιακούς λόγους, συμπεριλαμβανομένης της αποζημίωσης για τη δαπάνη ηλεκτρικού ρεύματος για τη φόρτιση ατομικού ή εταιρικού οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ., εφόσον αφορούν έξοδα κίνησης που πραγματοποιήθηκαν από τον εργαζόμενο κατά την εκτέλεση της υπηρεσίας του και αποδεικνύονται από νόμιμα παραστατικά,

γ) το επίδομα αλλοδαπής που χορηγείται σε υπαλλήλους του Υπουργείου Εξωτερικών και των λοιπών δημόσιων πολιτικών υπηρεσιών,

δ) οι κρατήσεις υπέρ των ασφαλιστικών ταμείων, οι οποίες επιβάλλονται με νόμο,

ε) οι ασφαλιστικές εισφορές που καταβάλλει ο εργαζόμενος περιλαμβανομένων των εισφορών εργοδότη και εργαζομένου υπέρ των επαγγελματικών ταμείων που έχουν συσταθεί με νόμο,

στ) η εφάπαξ καταβαλλόμενη παροχή από ταμεία πρόνοιας και ασφαλιστικούς οργανισμούς του Δημοσίου, καθώς και επαγγελματικά ταμεία που έχουν συσταθεί με νόμο στους ασφαλισμένους και τα εξαρτώμενα μέλη του ασφαλισμένου,

ζ) η αξία των διατακτικών σίτισης αξίας έως έξι (6) ευρώ ανά εργάσιμη ημέρα,

η) οι παροχές ασήμαντης αξίας μέχρι του ποσού των είκοσι επτά (27) ευρώ ετησίως,

ι) τα ασφάλιστρα που καταβάλλονται από τον εργαζόμενο ή τον εργοδότη για λογαριασμό του εργαζομένου στο πλαίσιο ομαδικών ασφαλιστηρίων συνταξιοδοτικών συμβολαίων,

ια) τα ασφάλιστρα που καταβάλλονται από τον εργοδότη για την ιατροφαρμακευτική και νοσοκομειακή κάλυψη του υπαλλήλικού του προσωπικού ή για την κάλυψη του κινδύνου ζωής ή ανικανότητάς του στο πλαίσιο ασφαλιστηρίου συμβολαίου, μέχρι του ποσού των χιλίων πεντακοσίων (1.500) ευρώ ετησίως ανά εργαζόμενο,

ιβ) η αποζημίωση για αγορά μηνιαίων ή ετήσιων καρτών απεριορίστων διαδρομών μέσω μαζικής μεταφοράς,

ιγ) η αγοραία αξία της παραχώρησης ενός οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. και με Λ.Τ.Π.Φ. έως σαράντα χιλιάδες (40.000) ευρώ, προς έναν εργαζόμενο ή εταίρο ή μέτοχο από ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή νομική οντότητα, για οποιοδήποτε χρονικό διάστημα εντός του φορολογικού έτους, με το υπόλοιπο της αξίας να θεωρείται φορολογητέο εισόδημα με βάση την κλίμακα των περ. α' έως στ' της παρ. 2 του άρθρου 13,

ιδ) η παροχή σε είδος με τη μορφή μετοχών που λαμβάνει ένας εργαζόμενος ή εταίρος ή μέτοχος από νομικό πρόσωπο ή νομική οντότητα ανεξαρτήτως, εάν συνεχίζει να ισχύει η εργασιακή σχέση, εφόσον ασκηθεί το δικαίωμα προαίρεσης και οι μετοχές που αποκτώνται, μεταβιβαστούν μετά από τη συμπλήρωση είκοσι τεσσάρων (24) ή τριάντα έξι (36) μηνών από την απόκτησή τους ανάλογα με την περίπτωση κατ' αντιστοιχία με το άρθρο 42Α,

ιε) η ελεγκτική αποζημίωση των παρ. 1 και 2 του άρθρου 70 του ν. 4647/2019 (Α' 204).

ιστ) το άνευ χρηματικού ανταλλάγματος κόστος φόρτισης επιβατικού αυτοκινήτου μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. στις εγκαταστάσεις του εργοδότη.»

Άρθρο 7

Προσαυξημένη έκπτωση για συγκεκριμένες δαπάνες οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων που αφορούν στους εργαζόμενους, τις επιχειρήσεις και την προστασία του περιβάλλοντος – Τροποποίηση του άρθρου 22Β του Κ.Φ.Ε.

Οι περ. β' και γ' του άρθρου 22Β του Κ.Φ.Ε. αντικαθίστανται, στο τέλος του ίδιου άρθρου προστίθενται νέες περ. δ' και ε', και το άρθρο 22Β διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 22Β

Χορήγηση προσαυξημένης έκπτωσης για συγκεκριμένες δαπάνες που αφορούν τους εργαζόμενους και την προστασία του περιβάλλοντος

α) Για τη δαπάνη αγοράς μηνιαίων ή ετήσιων καρτών απεριο-

ρίστων διαδρομών μέσων μαζικής μεταφοράς, χορηγείται στην επιχείρηση δυνατότητα έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδά της, κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της, προσαυξημένης κατά ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%).

β) Για τη δαπάνη μίσθωσης εταιρικού επιβατικού αυτοκινήτου μηδενικών ρύπων, με μέγιστη Λ.Τ.Π.Φ. έως τις σαράντα χιλιάδες (40.000) ευρώ, χορηγείται στην επιχείρηση δυνατότητα έκπτωσης του μισθώματος από τα ακαθάριστα έσοδά της, κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της, προσαυξημένης κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) και για το υπερβάλλον ποσό κατά ποσοστό εικοσιπέντε τοις εκατό (25%). Τα αντίστοιχα ποσοστά για αυτοκίνητα χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. είναι τριάντα τοις εκατό (30%) και για το υπερβάλλον ποσό δεκαπέντε τοις εκατό (15%).

γ) Για τη δαπάνη αγοράς, εγκατάστασης και λειτουργίας δημόσια προσβάσιμων σημείων φόρτισης οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ., χορηγείται στην επιχείρηση δυνατότητα έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδά της, όπως ορίζονται κατά την κείμενη νομοθεσία, κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της, προσαυξημένης κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%).

Ειδικότερα, για επιχειρήσεις που ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα σε νησιωτικούς δήμους της Ελλάδας, το ποσοστό του προηγούμενου εδαφίου ορίζεται σε εβδομήντα τοις εκατό (70%) κατά το ποσό των δαπανών που αφορούν τη δραστηριότητα στους δήμους αυτούς.

Εάν το σύνολο της ηλεκτρικής ενέργειας που απορροφάται για την ηλεκτροδότηση των δημόσια προσβάσιμων σημείων φόρτισης προέρχεται από ΑΠΕ, όπως αυτό αποδεικνύεται αποκλειστικά με τη χρήση Εγγυήσεων Προέλευσης του άρθρου 15 του ν. 3468/2006 (Α' 129), τότε τα ποσοστά έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδα των επιχειρήσεων που περιγράφονται στα ανωτέρω εδάφια διαμορφώνονται σε 70% και 90% αντίστοιχα.

Εφόσον οι παραπάνω δαπάνες γίνονται αποκλειστικά και μόνον για τη χρήση των σημείων φόρτισης από τους εργαζόμενους της επιχείρησης (μη δημόσια προσβάσιμα σημεία φόρτισης), το ποσοστό προσαύξησης είναι τριάντα τοις εκατό (30%).

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, των κατά περίπτωση αρμόδιων Υπουργών και του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων κα-

θορίζονται η νομική βάση των ενισχύσεων της παρούσας περίπτωσης δυνάμει του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αρ. 1407/2013 της 18ης Δεκεμβρίου 2013 (L 352/1) για τις ενισχύσεις ήσσονος σημασίας (de minimis), η διαδικασία, οι όροι, η διάρκεια, οι προϋποθέσεις χορήγησης, η διαδικασία ελέγχου, οι αρμόδιες Υπηρεσίες, οι υποχρεώσεις των δικαιούχων, τυχόν περιορισμός του ύψους των ενισχύσεων, η διαδικασία και οι προϋποθέσεις ανάκτησης των ενισχύσεων σε περίπτωση εκ των υστέρων διαπίστωσης μη πλήρωσης των σχετικών προϋποθέσεων, καθώς και κάθε ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή του εν λόγω κινήτρου.

δ) Για τη δαπάνη αγοράς ελαφρού επαγγελματικού ηλεκτρικού οχήματος (κατηγορία N1 μέχρι 3,5 τόνοι μικτό βάρος) μηδενικών ρύπων χορηγείται στην επιχείρηση δυνατότητα έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδά της, κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της, προσαυξημένης κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%). Το ποσοστό προσαύξησης της έκπτωσης για τη δαπάνη αγοράς αντίστοιχων οχημάτων χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. ορίζεται σε τριάντα τοις εκατό (30%).

ε) Για τη δαπάνη αγοράς οχημάτων τύπου L, μοτοποδηλάτων και μοτοσυκλετών, καθώς και οχημάτων παντός εδάφους και άλλων μικρών οχημάτων με τρεις ή τέσσερις τροχούς, μηδενικών ρύπων ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. χορηγείται στην επιχείρηση δυνατότητα έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδά της, κατά τον χρόνο πραγματοποίησής της, προσαυξημένης κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%).»

Άρθρο 8

Φορολογικές αποσβέσεις στα μέσα μεταφοράς μηδενικών ή χαμηλών ρύπων – Τροποποίηση της παρ. 4 του άρθρου 24 του Κ.Φ.Ε.

Το πρώτο, το τρίτο και το πέμπτο εδάφιο, καθώς και ο πίνακας της παρ. 4 του άρθρου 24 του Κ.Φ.Ε. αντικαθίστανται, προστίθεται δεύτερο εδάφιο μετά τον πίνακα της παρ. 4, προστίθενται εδάφια στο τέλος της ίδιας παραγράφου και η παρ. 4 του άρθρου 24 διαμορφώνεται ως εξής:

«4. Κόστος κτήσης ή κατασκευής, περιλαμβανομένου και του κόστους βελτίωσης, ανανέωσης και ανακατασκευής καθώς και αποκατάστασης του περιβάλλοντος αποσβένονται, σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα:

Κατηγορία ενεργητικού επιχείρησης	Συντελεστής φορολογικής απόσβεσης (% ανά φορολογικό έτος)
Κτίρια, κατασκευές, εγκαταστάσεις, βιομηχανικές και ειδικές εγκαταστάσεις, μη κτιριακές εγκαταστάσεις, αποθήκες και σταθμοί, περιλαμβανομένων των παραρτημάτων τους (και ειδικών οχημάτων φορτοεκφόρτωσης)	4%
Κατασκευές και εγκαταστάσεις για τη φόρτιση οχημάτων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO ₂ /χλμ.	100%
Εδαφικές εκτάσεις που χρησιμοποιούνται σε εξόρυξη και λατομεία, εκτός αν χρησιμοποιούνται για τις υποστηρικτικές δραστηριότητες εξόρυξης	5%
Αεροσκάφη, σιδηροδρομικοί συρμοί, πλοία και σκάφη εκτός από μέσα μαζικής μεταφοράς ατόμων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO ₂ /χλμ.	5%
Μηχανήματα, εξοπλισμός εκτός Η/Υ και λογισμικού	10%
Μέσα μεταφοράς ατόμων εκτός από τα μέσα μεταφοράς μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO ₂ /χλμ.	16%
Μέσα μεταφοράς ατόμων μηδενικών ρύπων	50%
Μέσα μεταφοράς ατόμων χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO ₂ /χλμ.	25%
Μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων εκτός από μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO ₂ /χλμ.	12%
Μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων μηδενικών ρύπων	50%
Μέσα μεταφοράς εμπορευμάτων χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO ₂ /χλμ.	25%
Μέσα μαζικής μεταφοράς ατόμων μηδενικών ρύπων	50%
Μέσα μαζικής μεταφοράς ατόμων χαμηλών ρύπων έως 50 γρ. CO ₂ /χλμ.	25%
Άυλα στοιχεία και δικαιώματα, έξοδα πολυετούς απόσβεσης	10%
Εξοπλισμός Η/Υ, κύριος και περιφερειακός, και λογισμικό	20%
Λοιπά πάγια στοιχεία της επιχείρησης	10%
Εξοπλισμός και όργανα, που χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες εκτέλεσης επιστημονικής και τεχνολογικής έρευνας. Ως εξοπλισμός και όργανα που χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες εκτέλεσης της επιστημονικής και της τεχνολογικής έρευνας, θεωρείται αυτός, που περιγράφεται στο σχετικό άρθρο της κοινής υπουργικής απόφασης του άρθρου 22Α.	40%

Άρθρο 9
Εξαίρεση αγοράς αυτοκινήτου μηδενικών ρύπων
από την ετήσια αντικειμενική δαπάνη και δαπάνη
απόκτησης περιουσιακών στοιχείων –
Τροποποίηση του άρθρου 33 του Κ.Φ.Ε.

Στο άρθρο 33 του Κ.Φ.Ε. προστίθεται περ. θ' και το άρθρο 33 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 33

Μη εφαρμογή αντικειμενικών δαπανών και υπηρεσιών

Η ετήσια αντικειμενική δαπάνη και η δαπάνη απόκτησης περιουσιακών στοιχείων δεν εφαρμόζονται:

α) Προκειμένου για αντικειμενική δαπάνη, η οποία προκύπτει βάσει επιβατικού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης αναπήρου, το οποίο απαλλάσσεται από τα τέλη κυκλοφορίας.

β) Προκειμένου για αλλοδαπό προσωπικό που δεν διαμένει μόνιμα στην Ελλάδα ή ημεδαπό προσωπικό που διαμένει μόνιμα στο εξωτερικό και απασχολείται αποκλειστικά σε επιχειρήσεις που υπάγονται στις διατάξεις του α.ν. 89/1967 (Α' 132), του α.ν. 378/1968 (Α' 82) και του άρθρου 25 του ν. 27/1975 (Α' 77), για το ποσό της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης, η οποία προκύπτει βάσει του επιβατικού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης ή της κατοικίας.

γ) Προκειμένου για επιχειρήσεις μεταπώλησης αυτοκινήτων που έχουν υπαχθεί στο ειδικό καθεστώς φορολογίας του άρθρου 45 του ν. 2859/2000, για την αντικειμενική δαπάνη που προκύπτει βάσει των επιβατικών αυτοκινήτων που έχουν αγορασθεί για μεταπώληση με βάση τις διατάξεις του άρθρου 45 του ν. 2859/2000, εφόσον η άδεια και οι πινακίδες κυκλοφορίας, του μεταβιβαζόμενου αυτοκινήτου οχήματος έχουν παραμείνει στη Δ.Ο.Υ., στην οποία έγινε η μεταβίβαση του αυτοκινήτου προς την επιχείρηση μεταπώλησης μέχρι και την ημερομηνία μεταπώλησης από αυτήν σε τρίτο και το αυτοκίνητο κατά το χρονικό αυτό διάστημα δεν κυκλοφόρησε παράνομα. Οι μεταπωλήτριες επιχειρήσεις έχουν υποχρέωση μαζί με την ετήσια δήλωση φορολογίας εισοδήματος να συνυποβάλουν υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 (Α' 75), στην οποία να αναγράφουν τα πιο πάνω αυτοκίνητα που αγόρασαν ή πώλησαν στο οικείο έτος.

Προκειμένου για ατομικές επιχειρήσεις μεταπώλησης αυτοκινήτων της περίπτωσης αυτής, η ετήσια αντικειμενική δαπάνη που προκύπτει από τα προς πώληση οχήματα, όταν δεν κατατεθούν η άδεια και οι πινακίδες κυκλοφορίας τους στη Δ.Ο.Υ., σύμφωνα με τα ανωτέρω, δεν μπορεί να υπερβαίνει τη μεγαλύτερη αντικειμενική δαπάνη που προκύπτει από αυτοκίνητο της επιχείρησης.

Οι διατάξεις του προηγούμενου εδαφίου έχουν εφαρμογή για δαπάνες που προκύπτουν από 1η.1.2010 και μετά.

Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών ορίζεται κάθε άλλο θέμα για την εφαρμογή αυτής της περίπτωσης.

δ) Προκειμένου για αντικειμενική δαπάνη που προκύπτει με βάση σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, κυριότητας ή κατοχής μονίμων κατοίκων εξωτερικού.

ε) Προκειμένου για αγορά πάγιου εξοπλισμού επαγγελματικής χρήσης από πρόσωπα που ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα.

στ) Προκειμένου για αγορά επιβατικών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης, ειδικά διασκευασμένων για πρόσωπα που παρουσιάζουν κινητικές αναπηρίες που υπερβαίνουν σε ποσοστό το εξήντα επτά τοις εκατό (67%).

Ως επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης ειδικά διασκευασμένα για κινητικά αναπήρους θεωρούνται εκείνα που διασκευάστηκαν ύστερα από άδεια της αρμόδιας αρχής για να οδηγούνται από πρόσωπα που παρουσιάζουν κινητική αναπηρία με ποσοστό πάνω από εξήντα επτά τοις εκατό (67%) ή για να μεταφέρουν αυτά τα πρόσωπα μαζί με τα αντικείμενα που είναι απαραίτητα για τη μετακίνησή τους.

ζ) Οι ετήσιες αντικειμενικές δαπάνες που υπολογίζονται σύμφωνα με το άρθρο 31 προκειμένου για συνταξιούχους, οι οποίοι έχουν υπερβεί το 65ο έτος της ηλικίας τους, εφαρμόζονται μειωμένες κατά ποσοστό τριάντα τοις εκατό (30%) των όσων προκύ-

πτουν σύμφωνα με τις προηγούμενες διατάξεις.

η) Προκειμένου για αντικειμενικές δαπάνες και υπηρεσίες, του άρθρου 31, φυσικού προσώπου που έχει τη φορολογική κατοικία του στην αλλοδαπή. Προκειμένου για δαπάνες απόκτησης περιουσιακών στοιχείων, του άρθρου 32, φυσικού προσώπου που έχει τη φορολογική κατοικία του στην αλλοδαπή εφόσον δεν αποκτά εισόδημα στην Ελλάδα.

θ) Προκειμένου για αγορά επιβατικού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης, οχήματος τύπου L, μοτοποδηλάτου, μοτοσυκλέτας, καθώς και οχήματος παντός εδάφους ή άλλου μικρού οχήματος με τρεις ή τέσσερις τροχούς, μηδενικών ρύπων με Λ.Τ.Π.Φ. έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ. Για τα αυτοκίνητα του προηγούμενου εδαφίου ορίζεται μηδενική ετήσια αντικειμενική δαπάνη, ενώ για τα άνω του ορίου αυτού η ετήσια αντικειμενική δαπάνη ορίζεται σε τέσσερις χιλιάδες (4.000) ευρώ.»

Άρθρο 10

Κίνητρα σε επιχειρήσεις παραγωγής ηλεκτρικών
οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με
τα ηλεκτρικά οχήματα στην Περιφέρεια Δυτικής
Μακεδονίας και στην περιφερειακή ενότητα
Αρκαδίας της Περιφέρειας Πελοποννήσου

Μετά το άρθρο 71ΣΤ του Κ.Φ.Ε. προστίθεται νέο άρθρο 71Ζ, ως εξής:

«Άρθρο 71Ζ

Κίνητρα σε επιχειρήσεις παραγωγής ηλεκτρικών
οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα
ηλεκτρικά οχήματα στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και
στην περιφερειακή ενότητα Αρκαδίας
της Περιφέρειας Πελοποννήσου

1. Για τα φυσικά πρόσωπα που ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα, ο φορολογικός συντελεστής κάθε κλιμακίου της παρ. 1 του άρθρου 29 μειώνεται κατά πέντε (5) ποσοστιαίες μονάδες μόνο στο εισόδημα που αποκτάται από τη δραστηριότητα αυτήν, αρχής γενομένης από το φορολογικό έτος μέσα στο οποίο πραγματοποιήθηκαν για πρώτη φορά κέρδη από την παραγωγή αυτήν και έως τη συμπλήρωση πέντε (5) κερδοφόρων φορολογικών ετών.

2. Για τα νομικά πρόσωπα και τις νομικές οντότητες παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα των περ. α', β', δ', ε' και στ' του άρθρου 45, ο φορολογικός συντελεστής της παρ. 1 του άρθρου 58 μειώνεται κατά πέντε (5) ποσοστιαίες μονάδες, εφόσον τα κέρδη αφορούν στην παραγωγή αυτή, αρχής γενομένης από το φορολογικό έτος μέσα στο οποίο πραγματοποιήθηκαν για πρώτη φορά κέρδη από την παραγωγή αυτή και έως τη συμπλήρωση πέντε (5) κερδοφόρων φορολογικών ετών.

3. α) Κατά τον προσδιορισμό των κερδών από επιχειρηματική δραστηριότητα όσον αφορά στην εγκατάσταση και λειτουργία μονάδας παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα, οι φορολογικές αποσβέσεις των στοιχείων του ενεργητικού εκπίπτουν από:

αα) τον κύριο των παγίων στοιχείων του ενεργητικού της επιχείρησης σε όλες τις περιπτώσεις εκτός της υποπερ. Ββ', προσαυξημένες κατά δεκαπέντε τοις εκατό (15%).

ββ) τον μισθωτή, σε περίπτωση χρηματοδοτικής μίσθωσης κατά την έννοια του ν. 4308/2014 (Α' 251), σύμφωνα με τα οριζόμενα στο νόμο αυτόν, προσαυξημένες κατά δέκα τοις εκατό (10%).

β) Η φορολογική απόσβεση του κόστους της επένδυσης, πλην των στοιχείων ενεργητικού της παρ. 3 του άρθρου 24, για τη δημιουργία μονάδας παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα πραγματοποιείται ισόποσα σε χρονικό διάστημα τριών (3) ετών από την έναρξη λειτουργίας της μονάδας.

4. Η παρ. 1 του άρθρου 71Δ εφαρμόζεται για όλους τους εργαζόμενους, ανεξαρτήτως ηλικίας, που απασχολούνται σε μονάδες παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα έως την έναρξη της παραγωγικής τους

λειτουργίας, όπως πιστοποιείται με την έκδοση της άδειας λειτουργίας της μονάδας από την αρμόδια αρχή.

5. Τα κίνητρα του παρόντος ισχύουν μόνον για την Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και την περιφερειακή ενότητα Αρκαδίας της Περιφέρειας Πελοποννήσου.

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, των κατά περίπτωση αρμόδιων Υπουργών και του Διοικητή της Ανεξάρτητης Αρχής Δημοσίων Εσόδων καθορίζονται η νομική βάση του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αρ. 651 της Επιτροπής της 17ης Ιουνίου 2014 (L 187) για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά (Γενικός Απαλλακτικός Κανονισμός – Γ.Α.Κ.) σύμφωνα με τα όρια και τις εντάσεις ενίσχυσης αυτού δυνάμει της οποίας χορηγούνται τα κίνητρα του παρόντος, οι όροι, η διάρκεια, οι προϋποθέσεις χορήγησης των κινήτρων, οι απαιτούμενες διαδικασίες αίτησης, αξιολόγησης, υπαγωγής, ελέγχου και αρμόδιες Υπηρεσίες, οι υποχρεώσεις των δικαιούχων, τυχόν περιορισμός του ύψους της ενίσχυσης, η διαδικασία και οι προϋποθέσεις ανάκτησης των ενισχύσεων σε περίπτωση εκ των υστέρων διαπίστωσης μη πλήρωσης των σχετικών προϋποθέσεων, καθώς και κάθε ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή των κινήτρων του παρόντος.»

Άρθρο 11

Έναρξη ισχύος – Συμπλήρωση του άρθρου 72 του Κ.Φ.Ε.

Στο τέλος του άρθρου 72 του Κ.Φ.Ε. προστίθενται νέες παρ. 44, 45, 46, 47 και 48 ως εξής:

«44. Οι διατάξεις των περ. β', ιγ' και ιστ' της παρ. 1 του άρθρου 14, όπως τροποποιούνται με το παρόν, εφαρμόζονται για εισοδήματα που αποκτώνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και μετά.

45. Οι διατάξεις της περ. β', του πρώτου και τρίτου εδαφίου της περ. γ' και της περ. δ' του άρθρου 22Β, όπως τροποποιούνται με το παρόν, εφαρμόζονται για δαπάνες που πραγματοποιούνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και μετά. Ειδικά οι διατάξεις του δεύτερου εδαφίου της περ. γ' του άρθρου 22Β, όπως τροποποιούνται με το παρόν, εφαρμόζονται για πάγια που αποκτώνται στα φορολογικά έτη 2020 και 2021.

46. Οι διατάξεις για τη δεύτερη, την έβδομη, την όγδοη, τη δέκατη, την ενδέκατη, τη δωδέκατη και τη δέκατη τρίτη κατηγορία ενεργητικού επιχείρησης με τα αντίστοιχα ποσοστά φορολογικών αποσβέσεων του πίνακα της παρ. 4 του άρθρου 24, καθώς και οι διατάξεις του δεύτερου, πέμπτου και έκτου εδαφίου της παρ. 4 του άρθρου 24, όπως τροποποιούνται με το παρόν, εφαρμόζονται για δαπάνες που πραγματοποιούνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και μετά. Ειδικά οι διατάξεις του έκτου, έβδομου και όγδου εδαφίου της παρ. 4 του άρθρου 24, όπως τροποποιούνται με το παρόν, εφαρμόζονται για πάγια που αποκτώνται στα φορολογικά έτη 2020 και 2021.

47. Η διάταξη της περ. θ' του άρθρου 33 εφαρμόζεται για δαπάνες που πραγματοποιούνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 1.1.2020 και μετά.

48. Οι διατάξεις του άρθρου 71Ζ εφαρμόζονται για δαπάνες που πραγματοποιούνται και εισοδήματα που αποκτώνται στα φορολογικά έτη που αρχίζουν από 01.01.2020 και μετά.»

ΜΕΡΟΣ Β'

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΦΟΡΤΙΣΗΣ Η/Ο

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

Άρθρο 12

Οργάνωση της αγοράς φόρτισης Η/Ο - Τροποποίηση του άρθρου 134Β του ν. 4001/2011

1. Οι παρ. 1, 5 και 6 του άρθρου 134Β του ν. 4001/2011 (Α' 179) αντικαθίστανται, προστίθενται παρ. 8, 9 και 10, και το άρθρο 134Β διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 134Β

Οργάνωση της αγοράς φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (Η/Ο)

1. Ο Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. μπορεί να είναι οποιαδήποτε ατομική επιχείρηση ή νομικό πρόσωπο εγγεγραμμένο στο Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.), με σκοπό την εκμετάλλευση υποδομών φόρτισης. Ο Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. παρέχει υπηρεσίες επαναφόρτισης σε χρήστες Η/Ο και είναι υπεύθυνος για την άρτια τεχνική συντήρηση των υποδομών φόρτισης, τη διασφάλιση της διαθεσιμότητας και της λειτουργίας των σημείων επαναφόρτισης που διαχειρίζονται, την εποπτεία και τον έλεγχο αυτών, καθώς και για την παροχή των αναγκαίων στοιχείων και δεδομένων στο Μητρώο της παρ. 7. Οι Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. υποχρεούνται να λειτουργούν ηλεκτρονικές πλατφόρμες για την εποπτεία και τον έλεγχο των υποδομών επαναφόρτισης, καθώς και πληροφοριακά συστήματα διαχείρισης των συλλεγόμενων πληροφοριών.

Στα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης οι Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. έχουν την υποχρέωση να υιοθετούν συστήματα απομακρυσμένης εποπτείας και ελέγχου με τη χρήση ενός τουλάχιστον ευρωπαϊκού ή διεθνούς ανοικτού πρωτοκόλλου, το οποίο υποστηρίζει τη διαχείριση ενεργού ισχύος, προκειμένου το σημείο να έχει τη σχετική τεχνική δυνατότητα.

Για δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης, την εκμετάλλευση των σημείων επαναφόρτισης αναλαμβάνει Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. εντός ενός (1) έτους από την εγκατάστασή τους. Έως την ανάληψη της εκμετάλλευσής τους από Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., τις ανωτέρω υποχρεώσεις αναλαμβάνει ο κύριος των υποδομών.

2. Ο Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. μπορεί να είναι κύριος ή κάτοχος της Υποδομής Φόρτισης και δύναται να συνάπτει σύμβαση σύνδεσης με τον Διαχειριστή του Δικτύου Διανομής και σύμβαση προμήθειας με έναν ή περισσότερους προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας με τους οποίους συμβάλλεται ως τελικός καταναλωτής, σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 134 του ν. 4001/2011 (Α' 179).

3. Ο Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. παρέχει υπηρεσίες επαναφόρτισης επί τούτου (ad hoc) σε μη συμβεβλημένους με αυτόν χρήστες Η/Ο με άμεση τιμολόγηση αυτών, σε χρήστες Η/Ο συμβεβλημένους με τον Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., καθώς και σε χρήστες Η/Ο συμβεβλημένους με άλλους Παρόχους Υπηρεσιών Ηλεκτροκίνησης (Π.Υ.Η.). Στην τελευταία περίπτωση, η αναγκαία διαλειτουργικότητα επιτυγχάνεται μέσω Φορέων Διεκπεραίωσης Συναλλαγών (Φ.Δ.Σ.) ή μέσω διμερών συμβάσεων μεταξύ φορέων της αγοράς ηλεκτροκίνησης.

4. Δεν επιτρέπεται στους Διαχειριστές Δικτύων Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας να έχουν στην ιδιοκτησία τους, να αναπτύσσουν, να διαχειρίζονται ή να λειτουργούν σημεία φόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα, εξαιρουμένων των περιπτώσεων στις οποίες οι Διαχειριστές Δικτύων Διανομής έχουν στην ιδιοκτησία τους ιδιωτικά σημεία φόρτισης αποκλειστικά για δική τους χρήση.

5. Η εκπροσώπηση του φορτίου Η/Ο στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας, με την αξιοποίηση των δυνατοτήτων διαχείρισης του φορτίου των Η/Ο μέσω συστημάτων απομακρυσμένης εποπτείας και ελέγχου των υποδομών φόρτισης, γίνεται μέσω Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο.. Οι Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο. συμπεριλαμβάνονται στην έννοια των φορέα σωρευτικής εκπροσώπησης, κατά περίπτωση, σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 5 του ν. 4425/2016 (Α' 185). Οι υποχρεώσεις και η λειτουργία των Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο. καθορίζονται στις διατάξεις των Κανονισμών Αγοράς Ηλεκτρικής Ενέργειας, όπως προβλέπονται στην παρ. 2 του άρθρου 18 του ν. 4425/2016, στο μέτρο που λειτουργούν ως φορείς σωρευτικής εκπροσώπησης. Οι Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο. διαθέτουν ή έχουν εξασφαλίσει τη δυνατότητα διαχείρισης του φορτίου Η/Ο για την παροχή των υπηρεσιών τους. Οι Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο. δύναται να συμβάλλονται με φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης, όπως Π.Υ.Η. και Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., ή και απευθείας με χρήστες Η/Ο ή κατόχους μη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών φόρτισης, ώστε να διασφαλίσουν τη δυνατότητα διαχείρισης του φορτίου των συνδεδεμένων στο δίκτυο Η/Ο, το οποίο εκπροσωπούν. Ως Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο. μπορεί να δραστηριοποιούνται φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης, οι οποίοι διαθέτουν δυνατότητα ελέγχου του φορτίου των Η/Ο συμβεβλημένων χρηστών, συμμετέχοντες στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας, όπως προμηθευτές ηλεκτρικής ενέργειας, με

εξασφαλισμένη δυνατότητα ελέγχου του φορτίου των Η/Ο συμβεβλημένων χρηστών που εκπροσωπούν, καθώς και τρίτα πρόσωπα που ικανοποιούν τις τιθέμενες προϋποθέσεις.

6. Δεν αποκλείεται το ίδιο πρόσωπο να δραστηριοποιείται συγχρόνως ως ιδιοκτήτης υποδομών φόρτισης Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., Π.Υ.Η., Φ.Δ.Σ. και Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο..

7. Για τη συστηματική καταγραφή των Υποδομών Φόρτισης και των φορέων, που δραστηριοποιούνται στην αγορά αυτή, τη βέλτιστη πληροφόρηση και εξυπηρέτηση των χρηστών Η/Ο και την υποστήριξη της ανάπτυξης των υποδομών, τηρείται ηλεκτρονικό Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

8. Ο Π.Υ.Η. διατηρεί συμβατική σχέση τόσο με συνεργαζόμενους Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. ή Φ.Δ.Σ. όσο και με χρήστες Η/Ο, βάσει της οποίας καθορίζονται ο τρόπος τιμολόγησης των υπηρεσιών επαναφόρτισης, οι τιμές χρέωσης και οι μέθοδοι ταυτοποίησης και πληρωμής. Επιπλέον, ο Π.Υ.Η. δύναται να παρέχει πρόσθετες υπηρεσίες που σχετίζονται με την επαναφόρτιση, όπως εύρεση διαθέσιμων σημείων επαναφόρτισης, καθώς και πλοήγηση και κράτηση θέσεων, με στόχο τη βέλτιστη εξυπηρέτηση των χρηστών Η/Ο.

9. Ο Φ.Δ.Σ. διευκολύνει την ανταλλαγή στοιχείων και τη διεκπεραίωση οικονομικών συναλλαγών μεταξύ φορέων της αγοράς. Για τον σκοπό αυτόν αναπτύσσει και λειτουργεί ηλεκτρονική πλατφόρμα για την ανταλλαγή δεδομένων, σε πραγματικό χρόνο ή βάσει προγραμματισμού μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων, που απαιτούνται για την υποστήριξη της απρόσκοπτης παροχής υπηρεσιών από υποδομές οποιουδήποτε Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., για λογαριασμό οποιουδήποτε Π.Υ.Η., σε συμβεβλημένους με τον τελευταίο χρήστες Η/Ο (περιαγωγή υπηρεσιών επαναφόρτισης). Τα δεδομένα δύναται να αφορούν στην ταυτοποίηση χρηστών Η/Ο, στα στοιχεία χρέωσης και κόστους ανά πράξη επαναφόρτισης, καθώς και στα στοιχεία των εμπλεκόμενων σε κάθε πράξη φόρτισης μερών (Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. και Π.Υ.Η.).

10. Ο Διαχειριστής Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε. Α.Ε.) συνεργάζεται, κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις, με κάθε επιχείρηση, η οποία έχει στην ιδιοκτησία της, αναπτύσσει, λειτουργεί ή διαχειρίζεται σημεία επαναφόρτισης για Η/Ο, «συν αφορά, μεταξύ άλλων, στη σύνδεση με το δίκτυο διανομής».

2. Το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας εποπτεύει τη λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης, καθώς και τις σχετικές διαδικασίες για την ελεύθερη και ισότιμη πρόσβαση των φορέων της αγοράς σε αυτήν, σε συνεργασία με τη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας (Ρ.Α.Ε.) για θέματα αρμοδιότητάς της που αφορούν στην αγορά ενέργειας.

3. Σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του παρόντος και των κανονιστικών πράξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότησή του, με απόφαση του προϊσταμένου της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, επιβάλλεται χρηματικό πρόστιμο στον ελεγχόμενο φορέα από χίλια (1.000) έως πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ.

4. Κάθε επιβληθείσα κύρωση καταγράφεται στο Μητρώο του άρθρου 13, τα δε επιβαλλόμενα χρηματικά πρόστιμα βεβαιώνονται και εισπράττονται σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. δ. 356/1974 (Α' 90) (Κώδικας Είσπραξης Δημοσίων Εσόδων - Κ.Ε.Δ.Ε.).

Άρθρο 13 **Μητρώο Υποδομών και Φορέων Αγοράς** **Ηλεκτροκίνησης (Μ.Υ.Φ.Α.Η.)**

1. Το Μητρώο Υποδομών Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης (Μ.Υ.Φ.Α.Η.), που προβλέπεται στο άρθρο 134Β του ν. 4001/2011 (Α' 179), καταρτίζεται με τη μορφή ηλεκτρονικής βάσης δεδομένων.

2. Καθένας από τους φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης κατά την έναρξη λειτουργίας του υποχρεούται να εγγράφεται στο Μ.Υ.Φ.Α.Η., όπως και οι δημοσίως προσβάσιμες υποδομές φόρτισης από τους φορείς που τα διαχειρίζονται. Κατά την εγγραφή του ο φορέας δηλώνει τον Αριθμό Φορολογικού Μητρώου (Α.Φ.Μ.) και την έδρα του και λαμβάνει μοναδικό κωδικό ταυτο-

ποίησης. Τα νομικά πρόσωπα δηλώνουν επιπλέον την επωνυμία της εταιρείας, καθώς και το ονοματεπώνυμο και στοιχεία επικοινωνίας του νόμιμου εκπροσώπου τους. Επιπλέον, οι Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. υποχρεούνται να δηλώνουν όλα τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης που διαχειρίζονται και τις συμβατικές τους σχέσεις με άλλους φορείς της αγοράς ηλεκτροκίνησης. Όλες οι συμβάσεις μεταξύ των φορέων της αγοράς ηλεκτροκίνησης γνωστοποιούνται στο Μ.Υ.Φ.Α.Η. με επιμέλεια των συμβαλλομένων.

3. Με την αίτηση εγγραφής συνυποβάλλονται ηλεκτρονικά τα ακόλουθα δικαιολογητικά:

(α) Για φυσικά πρόσωπα: αα) φωτοαντίγραφο του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας ή διαβατηρίου τους, αβ) αποδεικτικό, στο οποίο αναφέρεται ο Κωδικός Αριθμός Δραστηριότητάς (Κ.Α.Δ.) τους, αγ) υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 (Α' 75), για την ακρίβεια των στοιχείων που υποβάλλονται.

(β) Για νομικά πρόσωπα: βα) το καταστατικό της εταιρείας, ββ) αποδεικτικό, στο οποίο αναφέρεται ο Κωδικός Αριθμός Δραστηριότητάς (Κ.Α.Δ.) τους, βγ) υπεύθυνη δήλωση του ν. 1599/1986 του νόμιμου εκπροσώπου τους για την ακρίβεια των στοιχείων που υποβάλλονται.

4. Σε περίπτωση μεταβολής των δηλωθέντων στοιχείων φυσικού ή νομικού προσώπου, που έχει εγγραφεί στο Μ.Υ.Φ.Α.Η., ή μεταβολής της σχέσης του με τα διαχειριζόμενα σημεία, εφόσον πρόκειται για Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., ο υπόχρεος οφείλει εντός προθεσμίας δέκα (10) ημερών από την ημερομηνία μεταβολής να τη δηλώνει στο Μ.Υ.Φ.Α.Η..

5. Οι ήδη λειτουργούντες φορείς αναλαμβάνουν την υποχρέωση εγγραφής στο ως άνω Μητρώο εντός διαστήματος τριών (3) μηνών από την έναρξη λειτουργίας του Μ.Υ.Φ.Α.Η. για να λάβουν μοναδικό κωδικό ταυτοποίησης. Τα σημεία επαναφόρτισης που ήδη λειτουργούν οφείλουν, με ευθύνη των οικείων Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. ή των ιδιοκτητών τους κατά περίπτωση, να καταγραφούν στο μητρώο και να προσαρμοστούν στις τιθέμενες τεχνικές και άλλες απαιτήσεις εντός διαστήματος ενός (1) έτους από την έναρξη λειτουργίας του Μ.Υ.Φ.Α.Η.. Μέχρι την έναρξη λειτουργίας του Μ.Υ.Φ.Α.Η., τα απαιτούμενα δικαιολογητικά των παρ. 4 και 7 μαζί με τα στοιχεία επικοινωνίας των ενδιαφερομένων αποστέλλονται ηλεκτρονικά στη Διεύθυνση Τεχνικού Ελέγχου και Εγκαταστάσεων Εξυπηρέτησης Οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

6. Κατά την αρχική εγγραφή των φορέων της αγοράς στο Μ.Υ.Φ.Α.Η. καταβάλλεται εφάπαξ παράβολο εγγραφής και ετησίως παράβολο διατήρησης. Η εγγραφή στο Μ.Υ.Φ.Α.Η. δεν πραγματοποιείται χωρίς την προηγούμενη καταβολή του παραβόλου εγγραφής από τον φορέα. Η μη καταβολή του παραβόλου διατήρησης συνεπάγεται τη διαγραφή του φορέα από το Μ.Υ.Φ.Α.Η..

7. Η τήρηση και η διαχείριση του Μ.Υ.Φ.Α.Η. υπάγεται στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Για τη διεκόνιση του έργου εποπτείας και ελέγχου της αγοράς ηλεκτροκίνησης από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας και τη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας (Ρ.Α.Ε.), στο μέτρο των αρμοδιοτήτων της τελευταίας, το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και η Ρ.Α.Ε., έχουν πρόσβαση στα δεδομένα του Μ.Υ.Φ.Α.Η..

8. Αν διαπιστωθεί η μη εγγραφή των Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., Π.Υ.Η., Φ.Ο.Σ.Ε.Φ.Η.Ο. και Φ.Δ.Σ. στο Μ.Υ.Φ.Α.Η., επιβάλλεται χρηματικό πρόστιμο κατά τις παρ. 3 και 4 του άρθρου 12 με απόφαση του προϊσταμένου της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

Άρθρο 14 **Υποχρεώσεις γνωστοποίησης στοιχείων** **μέσω του Μ.Υ.Φ.Α.Η.**

1. Οι Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. ενημερώνουν το Μ.Υ.Φ.Α.Η., σχετικά με δεδομένα των σημείων επαναφόρτισης, τη σχέση τους με τα διαχειριζόμενα σημεία (ιδιοκτήτες ή διαχειριστές) και τις συμβατικές τους σχέσεις με τους άλλους φορείς της αγοράς.

2. Τα συλλεγόμενα στοιχεία για κάθε δημοσίως προσβάσιμο σημείο επαναφόρτισης Η/Ο κατηγοριοποιούνται σε στατικά, δυ-

ναμικά και απολογιστικά/λειτουργικά, ως εξής:

α) Στατικά δεδομένα:

αα) Ο μοναδικός κωδικός ταυτοποίησης σημείου,

αβ) ο μοναδικός κωδικός ταυτοποίησης σταθμού φόρτισης,

αγ) η τοποθεσία, ήτοι συντεταγμένες, Χώρα και πλήρης διεύθυνση,

αδ) ο τύπος εγκαταστάσεων επαναφόρτισης Η/Ο, ήτοι ο κατασκευαστής και το μοντέλο φορτιστή, ο τύπος και ο αριθμός ρευματοδοτών, καθώς και η ονομαστική ισχύς επαναφόρτισης,

αε) η μέθοδος φόρτισης,

αστ) η φωτογραφία σημείου,

αζ) ο ιδιοκτήτης σημείου,

αη) το ωράριο λειτουργίας σημείου και η ώρα ζώνης στην οποία βρίσκεται,

αθ) τα στοιχεία επικοινωνίας με διαχειριστή σημείου (Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο.),

αι) οι μέθοδοι ταυτοποίησης χρηστών Η/Ο,

αια) οι αποδεκτοί τρόποι πληρωμής,

αιβ) η δυνατότητα κράτησης θέσης φόρτισης και

αιγ) η υποστήριξη περιαγωγής χρηστών συμβολαίου, που είναι συμβεβλημένοι με άλλους Π.Υ.Η. ή Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., για να διευκολύνεται η διαλειτουργικότητα των υποδομών φόρτισης.

Η διάθεση των στατικών δεδομένων είναι ελεύθερη. Η αποστολή των στατικών δεδομένων στο Μ.Υ.Φ.Α.Η., πραγματοποιείται τόσο κατά την αρχική εγγραφή όσο και σε περίπτωση τροποποίησής τους.

β) Δυναμικά δεδομένα:

βα) Η διαθεσιμότητα σημείου (εντός ή εκτός λειτουργίας),

ββ) η τρέχουσα κατάσταση σημείου επαναφόρτισης (ελεύθερο ή κατειλημμένο, ανά ρευματοδότη) και

βγ) οι κατά περίπτωση τιμές.

Τα στοιχεία αυτά διατίθενται δημόσια, τόσο απευθείας σε χρήστες Η/Ο όσο και στους φορείς που παρέχουν υπηρεσίες ηλεκτροκίνησης, προς ανάπτυξη και βελτίωση των υπηρεσιών που προσφέρουν στους χρήστες Η/Ο, όπως πιλοτήρηση σε διαθέσιμο σημείο φόρτισης, κράτηση θέσης και σύγκριση τιμών. Τα δυναμικά δεδομένα συλλέγονται, καταγράφονται και αποστέλλονται στο Μ.Υ.Φ.Α.Η. σε πραγματικό χρόνο.

γ) Απολογιστικά/λειτουργικά δεδομένα:

γα) Το πλήθος εξυπηρετούμενων Η/Ο,

γβ) το πλήθος πράξεων φόρτισης ανά τύπο σημείου επαναφόρτισης,

γγ) ο μέσος χρόνος φόρτισης οχημάτων στο σημείο,

γδ) η μέση κατανάλωση ενέργειας ανά φόρτιση,

γε) η ολική καταναλωθείσα ενέργεια,

γστ) η καταναλωθείσα ενέργεια διακριτά για κατά περίπτωση φορτίσεις και για φορτίσεις μέσω Π.Υ.Η., ξεχωριστά για τον κάθε έναν.

Τα απολογιστικά ή λειτουργικά δεδομένα των σημείων αποτελούν εμπορικά δεδομένα των Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο., στα οποία έχουν πρόσβαση μόνο η Διεύθυνση Τεχνικού Ελέγχου και Εγκαταστάσεων Εξυπηρέτησης Οχημάτων του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και η Ρ.Α.Ε.. Τα απολογιστικά ή λειτουργικά δεδομένα συλλέγονται, καταγράφονται και αποστέλλονται στο Μ.Υ.Φ.Α.Η. σε ετήσια βάση.

3. Οι Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. υποχρεούνται να ακολουθούν την τυποποίηση του Μητρώου αναφορικά με τα ανταλλάσσόμενα δεδομένα, διασφαλίζοντας τη συμβατότητα της πλατφόρμας τους με αυτήν του Μητρώου για την ανταλλαγή δυναμικών δεδομένων.

Άρθρο 15

Τιμολόγηση υπηρεσιών επαναφόρτισης

1. Η μέθοδος τιμολόγησης, οι σχετικές τιμές και οι όροι χρέωσης των χρηστών Η/Ο αναφορικά με την παροχή υπηρεσιών επαναφόρτισης ή ηλεκτροκίνησης διαμορφώνονται ελεύθερα.

2. Η εφαρμοζόμενη τιμολόγηση για την κατά περίπτωση φόρτιση επιλέγεται από τον Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. και πρέπει να γνωστοποιείται στον χρήστη Η/Ο πριν από την έναρξη της διαδικασίας επαναφόρτισης, με ευκρινή σήμανση επί του σημείου επαναφόρ-

τισης ή σε παρακείμενο χώρο του σημείου επαναφόρτισης ή στην είσοδο του χώρου εγκατάστασής του, σε περίπτωση χώρων με ελεγχόμενη πρόσβαση.

3. Στην τελική χρέωση του χρήστη Η/Ο συνυπολογίζονται όλες οι παράμετροι της φόρτισης που διαμορφώνουν την τελική τιμή, όπως καταναλωθείσα ενέργεια ή χρονική διάρκεια συνεδρίας και ισχύς ή τύπος φόρτισης, καθώς και άλλες χρεώσεις. Τα δεδομένα φόρτισης και επιπρόσθετες χρεώσεις που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό της τελικής χρέωσης πρέπει να διατίθενται προς ενημέρωση του χρήστη Η/Ο, όσο αυτός βρίσκεται ακόμη στον χώρο του σημείου με έναν ή περισσότερους τρόπους, όπως εμφάνιση στην οθόνη του σταθμού φόρτισης, αναγραφή σε απόδειξη ή τιμολόγιο που εκδίδεται στον ίδιο χώρο και αποστολή μέσω κατάλληλης ηλεκτρονικής εφαρμογής και να αποστέλλονται άμεσα στον συμβεβλημένο με αυτόν Π.Υ.Η., εφόσον πρόκειται για χρήστες συμβολαίου.

4. Τα δεδομένα ταυτοποίησης Η/Ο, φόρτισης και χρέωσης ανά φόρτιση αποθηκεύονται και διατηρούνται από τον Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. και από τον Π.Υ.Η..

Άρθρο 16

Ανάπτυξη δημοσίων προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο

1. Η ανάπτυξη των δημοσίων προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο πραγματοποιείται κατά προτεραιότητα ελεύθερα, μετά από πρωτοβουλία όσων ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην αγορά. Δύνανται επίσης, να πραγματοποιείται μέσω διαφανών και χωρίς διακρίσεις διαγωνισμών παραχώρησης του δικαιώματος ανάπτυξης, διαχείρισης και λειτουργίας τέτοιων υποδομών, σύμφωνα με τις παρ. 2 και 4. Η ανάπτυξη των υποδομών γίνεται βάσει του Εθνικού Σχεδίου για την Ηλεκτροκίνηση που εκπονείται, σύμφωνα με την υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΑΠΕΕΚ/95823/3190/21.10.2019 κοινή υπουργική απόφαση και εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών, Εσωτερικών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού και βάσει των σχεδίων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων του άρθρου 17. Κατά την εκπόνηση του Εθνικού Σχεδίου για την Ηλεκτροκίνηση λαμβάνεται υπόψη η κοινή υπουργική απόφαση της παρ. 2 του άρθρου 8 του ν. 4439/2016 (Α' 222).

2. Για την ανάπτυξη, διαχείριση και λειτουργία των δημοσίων προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, βάσει των σχεδίων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων του άρθρου 17, οι δήμοι δύνανται να διενεργούν ανοιχτούς διαγωνισμούς παραχώρησης του δικαιώματος αυτού σε δημόσιους ή ιδιωτικούς χώρους, που προβλέπονται στην κατά περίπτωση πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του άρθρου 40 καταρτίζει ενδεικτικές προδιαγραφές για την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για τους διαγωνισμούς παραχώρησης του προηγούμενου εδαφίου. Μεταξύ των κριτηρίων αξιολόγησης των προσφορών περιλαμβάνονται υποχρεωτικά το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, ο χρόνος υλοποίησης, η λειτουργική διαθεσιμότητα των υποδομών και η εν γένει ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και, δυνητικά, ιδίως το πλήθος, η γεωγραφική κατανομή των σημείων επαναφόρτισης και τα βασικά ποιοτικά χαρακτηριστικά των υποδομών.

3. Το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του άρθρου 40 προβαίνει ετησίως σε αξιολόγηση της ανάπτυξης των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο, προκειμένου να διαπιστώσει το επίπεδο ανάπτυξης στην αγορά ηλεκτροκίνησης, καθώς και την επάρκεια των υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, την αναλογία δημοσίων προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, σε σχέση με το πλήθος των Η/Ο που κυκλοφορούν στην Ελληνική Επικράτεια και ανά γεωγραφική περιοχή. Στην ετήσια αξιολόγηση επισημαίνονται και τα προβλήματα που έχουν παρουσιαστεί στην ανάπτυξη των υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε σχέση με τα προβλεπόμενα στο Εθνικό Σχέδιο για την Ηλεκτροκίνηση και στα Σχέδια Φόρτισης Η/Ο των δήμων της Χώρας και προτείνονται σχετικές παρεμβάσεις, λαμβανομένων υπόψη των ιδιαιτεροτήτων που παρουσιάζονται ανά γεωγραφική περιοχή.

4. Αν, λαμβάνοντας υπόψη τους στόχους του Εθνικού Σχεδίου για την Ηλεκτροκίνηση, ιδίως για το πλήθος, τη γεωγραφική κατανομή και τον χρόνο υλοποίησης, δεν καταστεί εφικτή η ανάπτυξη επαρκούς δικτύου δημοσίων προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, μέσω του ανταγωνιστικού μοντέλου αγοράς και των διαγωνιστικών διαδικασιών της παρ. 2, το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας κατά το άρθρο 37 του ν. 4622/2019 (Α' 133) δύναται, μετά από συμφωνία με τον κατά περίπτωση κύριο ή έχοντα το δικαίωμα χρήσης των χώρων να διενεργεί διαφανή και χωρίς διακρίσεις διαδικασία με πρόσκληση υποβολής προσφορών, για τη χορήγηση δικαιώματος ανάπτυξης, διαχείρισης και λειτουργίας σημείων επαναφόρτισης για Η/Ο σε γεωγραφικές ενότητες ή σε τομείς ανάπτυξης των υποδομών, όπου παρατηρείται υστέρηση. Για την αξιολόγηση των προσφορών λαμβάνονται υπόψη τα κριτήρια της παρ. 2 και δύναται να γίνεται χρήση των προδιαγραφών πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος της ίδιας παραγράφου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' **ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ** **ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΦΟΡΤΙΣΗΣ**

Άρθρο 17 **Χωροθέτηση σημείων στάθμευσης** **και επαναφόρτισης Η/Ο από Ο.Τ.Α.**

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος και έως την 31η.3.2021, οι δήμοι μητροπολιτικών κέντρων, οι μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί δήμοι, οι δήμοι πρωτευουσών περιφερειακών ενότητων, καθώς και οι μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί δήμοι, σύμφωνα με το άρθρο 2Α του ν. 3852/2010 εκπονούν υποχρεωτικά Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.), με το οποίο προγραμματίζουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων.

Το Σ.Φ.Η.Ο. λαμβάνει υπόψη του ιδίως, τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της περιοχής και την υφιστάμενη ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών και μπορεί να ενταχθεί ως μέτρο παρέμβασης σε εκπονούμενα στρατηγικά σχέδια των οικείων Ο.Τ.Α., όπως στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ, τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις - ΟΧΕ, τα σχέδια για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη - ΒΑΑ, καθώς και σε ευρύτερες μελέτες και προγράμματα αστικών αναπλάσεων. Το Σ.Φ.Η.Ο. περιέχει υποχρεωτικά κατ' ελάχιστον τα εξής:

α) τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο κατά μήκος των διοικητικών τους ορίων, στους χώρους στάσης και στάθμευσης του άρθρου 34 του ν. 2696/1999 (Α' 57), καθώς και σε ελεγχόμενους από τους δήμους χώρους στάθμευσης και δημοτικούς χώρους στάθμευσης, ώστε να προβλέπεται υποχρεωτικά η χωροθέτηση ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο ανά χιλίους (1.000) κατοίκους του δήμου, και ειδικότερα σε:

αα) υφιστάμενους υπαίθριους δημοτικούς χώρους στάθμευσης,
αβ) υφιστάμενους στεγασμένους δημοτικούς χώρους στάθμευσης,
αγ) υφιστάμενες παρόδιες θέσεις στάθμευσης, ελεύθερες και ελεγχόμενης στάθμευσης, ιδίως στα πολεοδομικά κέντρα των δήμων και σε περιοχές αυξημένης επίσκεψης και σε πυκνοδομημένες αστικές περιοχές,
αδ) νέους υπαίθριους/στεγασμένους χώρους στάθμευσης ή παρόδιες θέσεις στάθμευσης που χωροθετούνται με σκοπό την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο,

β) τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε τερματικούς σταθμούς και επιλεγμένα σημεία των δημοτικών και αστικών συγκοινωνιών, ώστε να καθίσταται δυνατή η ανωτέρω εγκατάσταση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο υψηλής ισχύος και συγχρόνως να διασφαλίζεται η ελάχιστη απαιτούμενη αναμονή επαναφόρτισης για την ομαλή λειτουργία των λεωφορειακών γραμμών προς εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού,

γ) τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση τουριστικών λεωφορείων, ώστε οι προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων να εξοπλίζονται με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο σε ποσοστό δέκα τοις εκατό (10%) τουλάχιστον επί του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων ή ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο,

δ) τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο για την εξυπηρέτηση Η/Ο τροφοδοσίας, ώστε οι προβλεπόμενες θέσεις στάθμευσης οχημάτων τροφοδοσίας να εξοπλίζονται με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο για το δέκα τοις εκατό (10%) τουλάχιστον του συνόλου των υφιστάμενων θέσεων ή ενός (1) κατ' ελάχιστον σημείου επαναφόρτισης Η/Ο.

Στις ανωτέρω θέσεις επιτρέπεται και η στάθμευση και η επαναφόρτιση Η/Ο που δεν εξυπηρετούν ανάγκες τροφοδοσίας μετά από τη λήξη του ωραρίου τροφοδοσίας και έως την επόμενη έναρξη.

Σε εμπορικές περιοχές και ιστορικά κέντρα πόλεων, χωροθετούνται παρόδιες θέσεις στάθμευσης – επαναφόρτισης για ηλεκτρικά ποδήλατα και μοτοποδήλατα τροφοδοσίας, τα οποία επιτρέπεται να κινούνται πέραν των ωραρίων τροφοδοσίας που ισχύουν για τα υπόλοιπα οχήματα.

ε) τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα και νόμιμα καθορισμένα σημεία στάσης ή στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ, όπως αυτή περιγράφεται στο άρθρο 18.

Στα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που ορίζονται με την παρούσα απαγορεύεται να φορτίζονται Η/Ο, εκτός από Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ,

στ) τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε χώρους στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ, σύμφωνα με το άρθρο 19.

2. Οι δήμοι που δεν ανήκουν στις κατηγορίες της παρ. 1 υποχρεούνται να εκπονήσουν Σ.Φ.Η.Ο. για τις δημοσίως προσβάσιμες υποδομές φόρτισης εντός των διοικητικών τους ορίων, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην παρ. 1, έως την 31η.03.2022.

3. Για τις περιοχές ευθύνης των δημοσίων αστικών συγκοινωνιών και του συγκοινωνιακού έργου που παρέχεται από τους Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και αποκλειστικά για τις περ. β' και ε' της παρ. 1, οι ανωτέρω Οργανισμοί υποχρεούνται να υποβάλουν, εντός του οριζόμενου χρονικού πλαισίου, δεσμευτική πρόταση για τους χώρους αρμοδιότητας αυτών στον κατά περίπτωση δήμο, ώστε να συμπεριληφθεί στο υπό εκπόνηση Σ.Φ.Η.Ο..

4. Για τις δημοσίως προσβάσιμες υποδομές που δεν εμπίπτουν σε Σ.Φ.Η.Ο. ή έως την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. για τις δημοσίως προσβάσιμες υποδομές που εμπίπτουν σε αυτό, η εγκατάσταση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο διενεργείται, σύμφωνα με την κοινή υπουργική απόφαση που προβλέπεται στην περ. β' της παρ. 7 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012 (Α' 82). Τα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο που έχουν ήδη εγκατασταθεί ή εγκαθίστανται έως την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. της παρ. 1, λαμβάνονται υπόψη και συμπεριλαμβάνονται σε αυτό.

5. Το Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας του άρθρου 40 παρακολουθεί την εφαρμογή των Σ.Φ.Η.Ο..

6. Τα Σ.Φ.Η.Ο. επικαιροποιούνται από τους δήμους ανά τακτά χρονικά διαστήματα και ανά πέντε (5) κατ' ελάχιστον έτη, με στόχο την επανεξέταση των συνθηκών ανάπτυξης και εφαρμογής της χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο.

7. Τα Σ.Φ.Η.Ο. δύναται να χρηματοδοτούνται από τους πόρους του Πράσινου Ταμείου, σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν. 3889/2010 (Α' 182).

8. Οι θέσεις στάθμευσης Η/Ο και επαναφόρτισης Η/Ο, όπως υπολογίζονται στα Σ.Φ.Η.Ο. που εκπονούνται από τους Ο.Τ.Α., αυξάνουν αντιστοίχως τις ελάχιστες απαιτούμενες θέσεις στάθμευσης, κατά την εκπόνηση οποιωνδήποτε σχετικών μελετών από τους Ο.Τ.Α..

Άρθρο 18 **Χωροθέτηση χώρων στάσης / στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ.** **– ΤΑΞΙ οχημάτων με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο**

1. Στις έδρες - διοικητικές μονάδες, όπου κυκλοφορούν αμι-

γώς ηλεκτρικά ή υβριδικά ηλεκτρικά επιβατικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ) με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ., δύνανται να καθορίζονται χώροι στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) με τις απαιτούμενες υποδομές επαναφόρτισης Η/Ο για χρήση αποκλειστικά από αυτά, απαγορευμένης της χρησιμοποίησής τους από Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ με άλλη πηγή ενέργειας.

2. Στους χώρους στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ οχημάτων που προορίζονται για μικτή χρήση, ήτοι χρησιμοποιούνται και από Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ με άλλη πηγή ενέργειας, τα αμιγώς ηλεκτρικά ή υβριδικά ηλεκτρικά Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ οχήματα εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. παίρνουν θέση σύμφωνα με τη σειρά προσέλευσής τους. Για την φόρτιση των ανωτέρω οχημάτων, στους χώρους αυτούς καθορίζεται υποχρεωτικά τουλάχιστον μία (1) θέση αποκλειστικής χρήσης από αμιγώς ηλεκτρικά ή υβριδικά ηλεκτρικά Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ οχήματα εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ., με σημείο επαναφόρτισης Η/Ο για κάθε πέντε (5) θέσεις Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ οχημάτων και στο τέλος των συνολικών θέσεων, η οποία οριοθετείται με κατάλληλη σήμανση και διαγράμμιση. Εφόσον στους εν λόγω χώρους στάθμευσης υπάρχουν λιγότερες των πέντε (5) θέσεων, η χωροθέτηση γίνεται με κριτήριο την εν γένει χωρητικότητά τους.

3. Στα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο, που ορίζονται με το παρόν απαγορεύεται ρητά να φορτίζουν άλλα Η/Ο εκτός από Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ.

Άρθρο 19

Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης Η/Ο για ΑμεΑ

1. Σε ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) κατ' ελάχιστον επί του συνόλου των προβλεπόμενων δημόσιων θέσεων στάθμευσης οχημάτων για άτομα με αναπηρία (ΑμεΑ), χωροθετούνται θέσεις στάθμευσης με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο για ΑμεΑ. Οι συγκεκριμένες θέσεις φέρουν ειδική σήμανση, σύμφωνα με το άρθρο 4 του ν. 2696/1999 (Α' 57).

2. Σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης οχημάτων, το ανωτέρω ελάχιστο ποσοστό θέσεων για Η/Ο ΑμεΑ, ορίζεται σε ένα τοις εκατό (1%) επί του συνόλου των θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ.

3. Για τα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο για οχήματα ΑμεΑ του παρόντος, εφαρμόζεται η υπ' αρ. 42863/ 438/2019 κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Οικονομίας και Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Τουρισμού (Β' 2040).

Άρθρο 20

Σήμανση θέσεων στάθμευσης και σημείων επαναφόρτισης Η/Ο

1. Οι θέσεις στάθμευσης, που εξοπλίζονται με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο σημαίνονται με τη ρυθμιστική πινακίδα Ρ-40 με την ένδειξη «Απαγορεύονται η στάση και η στάθμευση», σε συνδυασμό με την πρόσθετη πινακίδα Ρ-19β με την ένδειξη «Εξαίρουται τα Ηλεκτροκίνητα Οχήματα», σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.) (ν. 2696/1999, Α' 57).

2. Οι θέσεις στάθμευσης Η/Ο σημαίνονται με την πινακίδα Ρ-35α με την ένδειξη «Θέση/Σημείο Επαναφόρτισης Ηλεκτροκίνητου Οχήματος». Προκειμένου να σημειωθεί ο χώρος στάθμευσης Η/Ο, μπορεί να χρησιμοποιηθεί και η ρυθμιστική πινακίδα Ρ-70 με την ένδειξη «Χώρος στάθμευσης ορισμένης κατηγορίας οχημάτων», σε συνδυασμό με την πρόσθετη πινακίδα Ρ-19α με την ένδειξη «Ηλεκτροκίνητα Οχήματα».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΦΟΡΤΙΣΗΣ Η/Ο

ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΜΕ ΤΙΣ ΠΑΡ. 2 ΕΩΣ 7 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 8 ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2010/31/ΕΕ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 19ΗΣ ΜΑΪΟΥ 2010 ΓΙΑ

ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΑΠΟΔΟΣΗ ΤΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ (L 153), ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡ. 5 ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 1 ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ (ΕΕ) 2018/844 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 30ΗΣ ΜΑΪΟΥ 2018 (L 156)

Άρθρο 21

Εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε νέα κτίρια

(παρ. 2, 5 και 6 του άρθρου 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844)

1. Στην ηλεκτρολογική μελέτη των νέων κτιρίων περιλαμβάνεται η εγκατάσταση υποδομής καλωδίωσης, δηλαδή σωληνώσεων, σχετών, καναλιών για τη διέλευση ηλεκτρικών καλωδίων, ώστε στις θέσεις στάθμευσης, όπως αυτές προκύπτουν από την οικοδομική άδεια, να μπορούν να εγκατασταθούν σημεία επαναφόρτισης Η/Ο, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο παρόν. Η ηλεκτρολογική μελέτη, αποτελεί μέρος της συνολικής ηλεκτρομηχανολογικής μελέτης και της μελέτης πυρασφάλειας του κτιρίου και υποβάλλεται μαζί με τις υπόλοιπες μελέτες του άρθρου 40 του ν. 4495/2017 (Α' 167) στην αρμόδια Υπηρεσία Δόμησης του Δήμου για την έκδοση οικοδομικής άδειας.

2. Σε νέα κτίρια με αποκλειστική χρήση κατοικίας και με περισσότερες από δέκα (10) θέσεις στάθμευσης, εγκαθίσταται υποχρεωτικά υποδομή καλωδίωσης, ώστε να καθίσταται δυνατή σε μεταγενέστερο στάδιο η εγκατάσταση σημείου επαναφόρτισης Η/Ο σε κάθε θέση στάθμευσης οχημάτων.

3. Σε νέα κτίρια που δεν προορίζονται αποκλειστικά για κατοικία και τα οποία διαθέτουν περισσότερες από δέκα (10) θέσεις στάθμευσης, εγκαθίσταται υποχρεωτικά υποδομή καλωδίωσης, ώστε μία (1) κατ' ελάχιστο σε κάθε πέντε (5) θέσεις στάθμευσης για τις θέσεις που δεν εξυπηρετούν την κατοικία να μπορεί σε μεταγενέστερο στάδιο να εφοδιαστεί με σημείο επαναφόρτισης Η/Ο. Για τις θέσεις που εξυπηρετούν κατοικίες ισχύει η παρ. 2. Στα κτίρια της παρούσας εγκαθίσταται υποχρεωτικά από την αρχή της κατασκευής ένα (1) κατ' ελάχιστον σημείο επαναφόρτισης Η/Ο.

4. Σε όλα τα νέα κτίρια, δύνανται να προβλεφθεί εγκατάσταση υποδομής καλωδίωσης για την τοποθέτηση κοινόχρηστου σημείου επαναφόρτισης Η/Ο σε ξεχωριστή κοινόχρηστη θέση στάθμευσης, επιπλέον όσων σημείων προβλέπονται στο παρόν. Στην περίπτωση αυτή, το σημείο επαναφόρτισης μπορεί να συνδέεται με ξεχωριστή παροχή ηλεκτρικού ρεύματος. Η χωροθέτηση και η λειτουργία του σημείου αυτού αναφέρονται στον κανονισμό του κτιρίου. Οι δαπάνες που προκύπτουν επιμερίζονται αναλόγως στους ιδιοκτήτες ή στους ενοίκους, που κάνουν χρήση του σημείου επαναφόρτισης. Η κοινόχρηστη θέση στάθμευσης για φόρτιση επισημαίνεται με σχετική διαγράμμιση και δεν πρέπει να παρεμποδίζει τους ελιγμούς και τη στάθμευση των οχημάτων ή την κίνηση των χρηστών και των πεζών.

Άρθρο 22

Εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα κτίρια

(παρ. 2, 3, 5 και 6 του άρθρου 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844)

1. Σε υφιστάμενα κτίρια, τα οποία είχαν υποχρέωση πρόβλεψης θέσεων στάθμευσης, δύνανται να εγκαθίσταται νέα υποδομή καλωδίωσης σε κοινόχρηστους ή και κοινόκτητους χώρους, για την τοποθέτηση ξεχωριστής κοινόχρηστης παροχής, η οποία επιτρέπει την τοποθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο. Σε περιπτώσεις κτιρίων με πολλαπλές ιδιοκτησίες, για την ανωτέρω εγκατάσταση απαιτείται η σύμφωνη γνώμη της απόλυτης πλειοψηφίας των συνιδιοκτητών [τουλάχιστον πεντακάσια ένα χιλιοστά (501/1000)]. Η λειτουργία και ο τρόπος χρήσης του συνόλου της εγκατάστασης συμπεριλαμβάνονται σε τεχνική έκθεση ηλεκτρολόγου ή ηλεκτρολόγου μηχανικού, η οποία προσαρτάται στον κανονισμό του κτιρίου.

2. Σε υφιστάμενα κτίρια επιτρέπεται στον ιδιοκτήτη ή δικαιούχο αποκλειστικής χρήσης χώρου στάθμευσης, με αποκλει-

στική δαπάνη, ευθύνη και επιμέλειά του, η εγκατάσταση υποδομής καλωδίωσης στη δική του θέση στάθμευσης και η εγκατάσταση και λειτουργία σημείου επαναφόρτισης Η/Ο, το οποίο τροφοδοτείται απευθείας μέσω της υφιστάμενης παροχής ρεύματος ιδιοκτήτητου χώρου εντός της ίδιας οικοδομής ή μέσω νέας ιδιόκτητης παροχής ρεύματος. Για την εφαρμογή του παρόντος ορίζονται τα εξής:

α) Ο ιδιοκτήτης ή ο δικαιούχος αποκλειστικής χρήσης χώρου στάθμευσης υποχρεούται να προβεί σε προηγούμενη έγγραφη γνωστοποίηση προς τον διαχειριστή του κτιρίου επί αποδείξει παραλαβής της, ο οποίος οφείλει να ενημερώσει αμελλητί τους λοιπούς συνιδιοκτήτες του κτιρίου. Μετά την πάροδο τριάντα (30) ημερολογιακών ημερών από τη γνωστοποίηση προς τον διαχειριστή, ο ως άνω ιδιοκτήτης ή δικαιούχος χρήσης δικαιούται να προβεί στην εγκατάσταση.

β) Η υπεύθυνη δήλωση εγκαταστάτη (Υ.Δ.Ε.) που προβλέπεται στο άρθρο 2 του ν. 4483/1965 (Α' 118), το αντίγραφο της έγγραφης γνωστοποίησης προς τον διαχειριστή του κτιρίου και η απόδειξη παραλαβής της διατηρούνται στο αρχείο του ιδιοκτήτη ή του δικαιούχου χρήσης του χώρου στάθμευσης και είναι διαθέσιμα για έλεγχο.

γ) Η γενική συνέλευση των συνιδιοκτητών του κτιρίου δικαιούται, με απόφαση της απόλυτης πλειοψηφίας των συνιδιοκτητών [τουλάχιστον πεντακάσια ένα χιλιοστά (501/1000)] να εναντιωθεί στην πραγματοποίηση της εγκατάστασης, λόγω ουσιώδους παρεμπόδισης της χρήσης των υπόλοιπων χώρων στάθμευσης ή κοινόχρηστων χώρων του κτιρίου, προσκομίζοντας τεχνική έκθεση αρμόδιου ηλεκτρολόγου μηχανικού στην αρμόδια Υπηρεσία Δόμησης, με κοινοποίηση στον ενδιαφερόμενο. Με την ίδια διαδικασία, δύναται να ζητήσει οποτεδήποτε τη διακοπή λειτουργίας της εγκατάστασης αυτής, λόγω μη τήρησης των προδιαγραφών ασφαλούς κατασκευής και λειτουργίας της ή ουσιώδους παρεμπόδισης της χρήσης των υπόλοιπων χώρων στάθμευσης ή κοινόχρηστων χώρων του κτιρίου.

3. Σε υφιστάμενα κτίρια, στα οποία γίνονται εργασίες ανακαίνισης με οικοδομική άδεια, που περιλαμβάνουν τον χώρο στάθμευσης, εντός του κτιρίου ή σε παρακείμενο χώρο, ή την ηλεκτρολογική υποδομή του κτιρίου, ισχύουν οι υποχρεώσεις των παρ. 1 έως 4 του άρθρου 21, εκτός αν ο υπεύθυνος μηχανικός δηλώσει, με υπεύθυνη δήλωσή του στην αρμόδια Υπηρεσία Δόμησης, ότι το συνολικό κόστος εγκατάστασης των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και υποδομής καλωδίωσης, σύμφωνα με τις ανωτέρω διατάξεις, υπερβαίνει το επτά τοις εκατό (7%) του συνολικού κόστους της ανακαίνισης του κτιρίου.

4. Σε υφιστάμενα κτίρια που δεν προορίζονται για κατοικία και διαθέτουν περισσότερες των είκοσι (20) θέσεων στάθμευσης οχημάτων, εγκαθίσταται υποχρεωτικά μία (1) κατ' ελάχιστον θέση στάθμευσης με σημείο επαναφόρτισης Η/Ο ανά είκοσι (20) θέσεις στάθμευσης έως την 1η.1.2023.

Άρθρο 23

Εγκατάσταση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε χώρους όπου στεγάζονται φορείς της Γενικής Κυβέρνησης (παρ. 2, 3, 5 και 6 του άρθρου 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844)

1. Το Δημόσιο και οι φορείς της Γενικής Κυβέρνησης, που προβλέπονται στην παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014 (Α' 143), υποχρεούνται έως την 1η.1.2022, να προβλέψουν τη χωροθέτηση, να εγκαταστήσουν και να λειτουργήσουν αριθμό υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, σύμφωνα με όσα ορίζονται στα άρθρα 21 και 22, όπου στεγάζονται οι υπηρεσίες τους και προβλέπεται ή έχει προβλεφθεί η λειτουργία ή κατασκευή χώρων στάθμευσης κοινής χρήσης, κλειστών ή ανοιχτών. Για τα κτίρια του Δημοσίου και των φορέων της Γενικής Κυβέρνησης, κατά την παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014, τα οποία βρίσκονται υπό καθεστώς μίσθωσης, ισχύει η υποχρέωση του πρώτου εδαφίου της παρούσας, κατόπιν γνωστοποίησης της πρόθεσης εγκατάστασης στον ιδιοκτήτη του κτιρίου. Στην περίπτωση αυτή, ο ιδιοκτήτης έχει δικαίωμα εναντίωσης με τους όρους της περ. γ' της παρ. 2 του άρθρου 22.

2. Το Δημόσιο και οι φορείς της Γενικής Κυβέρνησης, κατά την παρ. 1 του άρθρου 14 του ν. 4270/2014, υποχρεούνται έως την 1η.1.2022 να εγκαταστήσουν θέσεις στάθμευσης με σημείο επαναφόρτισης Η/Ο, σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στην παρ. 4 του άρθρου 22, και σε κάθε περίπτωση ένα (1) κατ' ελάχιστον σημείο επαναφόρτισης Η/Ο, στα υφιστάμενα κτίρια τους που διαθέτουν περισσότερες των είκοσι (20) θέσεων στάθμευσης οχημάτων.

Άρθρο 24

Προϋποθέσεις εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε κτίρια (παρ. 7 του άρθρου 8 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/844)

1. Για κατασκευές σε υφιστάμενα κτίρια με σκοπό την εγκατάσταση της υποδομής και την τοποθέτηση συσκευών φόρτισης Η/Ο, για τη σύνδεση των οποίων δεν απαιτείται η εγκατάσταση νέου μετασχηματιστή (Μ/Σ) μέσης τάσης/χαμηλής τάσης (ΜΤ/ΧΤ) στην εσωτερική ηλεκτρική εγκατάσταση, δεν απαιτείται οικοδομική άδεια, ούτε έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας του άρθρου 30 του ν. 4495/2017 (Α' 167).

Η περαίωση των εργασιών εγκατάστασης πιστοποιείται με τη συμπλήρωση του εντύπου της αίτησης/ενημέρωσης προς τον Διαχειριστή Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε. Α.Ε.), η οποία κοινοποιείται στον διαχειριστή του κτιρίου. Μετά από την έναρξη λειτουργίας της ηλεκτρονικής ταυτότητας του κτιρίου, σύμφωνα με το άρθρο 52 του ν. 4495/2017 (Α' 167), η αίτηση προς τον Διαχειριστή με τα συνημμένα σε αυτήν έγγραφα αποστέλλονται μέσω του πληροφοριακού συστήματος e-adeies και καταχωρίζονται στον φάκελο ηλεκτρονικής ταυτότητας του κτιρίου.

2. Για την εγκατάσταση της υποδομής και την τοποθέτηση συσκευών φόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενα κτίρια, για τη σύνδεση των οποίων απαιτείται η εγκατάσταση νέου μετασχηματιστή (Μ/Σ) ΜΤ/ΧΤ στην εσωτερική ηλεκτρική εγκατάσταση, απαιτείται έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας, σύμφωνα με το άρθρο 29 του ν. 4495/2017 (Α' 167).

Οι μελέτες, οι τεχνικές περιγραφές, οι τεχνικές εκθέσεις, τα σχέδια, η Υ.Δ.Ε. και αντίγραφο της έγγραφης γνωστοποίησης προς τον διαχειριστή του κτιρίου, στην περίπτωση έγκρισης εργασιών δόμησης μικρής κλίμακας, υποβάλλονται στο πληροφοριακό σύστημα e-adeies, από τον εξουσιοδοτημένο μηχανικό. Μετά από την έναρξη λειτουργίας της ηλεκτρονικής ταυτότητας του κτιρίου, τα ανωτέρω στοιχεία ενσωματώνονται στον φάκελο της ηλεκτρονικής ταυτότητας του κτιρίου.

3. Η σύνδεση υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο σε υφιστάμενη παροχή, με επαύξηση αυτής ή μέσω νέας παροχής, διενεργείται σύμφωνα με τις διαδικασίες ηλεκτροδοτήσεων.

4. Στους στεγασμένους κλειστούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων που διαθέτουν σημεία επαναφόρτισης Η/Ο λαμβάνονται μέτρα πυροπροστασίας, σύμφωνα με το άρθρο 26.

Άρθρο 25

Εξαίρεση από την έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας – Τροποποίηση του άρθρου 30 του ν. 4495/2017

Στην παρ. 1 του άρθρου 30 του ν. 4495/2017 (Α' 167), προστίθεται περ. κβ' και το άρθρο 30 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 30

Εργασίες για τις οποίες δεν απαιτείται οικοδομική άδεια ή έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας

1. Δεν απαιτείται οικοδομική άδεια ούτε έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας, με την επιφύλαξη των ειδικών διατάξεων που αφορούν στην περιοχή ή στο κτίριο, για τις εξής εργασίες:

α) εργασίες εσωτερικών χρωματισμών, μικρών επισκευών θυρών και παραθύρων ή μεμονωμένων επισκευών για λόγους χρήσης και υγιεινής,

β) μικρής έκτασης εσωτερικές επισκευές ή διασκευές που δεν μεταβάλλουν τη φέρουσα κατασκευή του κτιρίου, καθώς και κατασκευές που απαιτούνται για τη μετακίνηση ή την κάθε μορφής εξυπηρέτηση των ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.

Δεν συμπεριλαμβάνεται η κατασκευή ανελκυστήρα της παρ. 2 του άρθρου 27 του ν. 4067/2012,

γ) εξωτερικοί χρωματισμοί ή αντικατάσταση κιγκλιδωμάτων ή επισκευή επιχρισμάτων ή επισκευή όψεων χωρίς χρήση ικριωμάτων,

δ) συντήρηση, επισκευή, διασκευή ή και τμηματική αντικατάσταση εγκαταστάσεων και αγωγών κτιρίων,

ε) αντικατάσταση εσωτερικών ή εξωτερικών κουφωμάτων και υαλοπινάκων στο ίδιο άνοιγμα,

στ) συντήρηση και επισκευή στεγών ή δωμάτων χωρίς χρήση ικριωμάτων,

ζ) μικρές διαμορφώσεις του εδάφους μέχρι συν/πλην 0,80 μ. από το φυσικό έδαφος,

η) τοποθέτηση κλιματιστικών και επιτοίχιων λεβήτων αερίου για θέρμανση και παραγωγή ζεστού νερού χρήσης σε υφιστάμενα κτίρια, σύμφωνα με την παρ. 10 του άρθρου 16 του ν. 4067/2012, εγκατάσταση συστοιχίας επιτοίχιων λεβήτων αερίου για θέρμανση ή παραγωγή ζεστού νερού χρήσης σε ισόγειους υπαίθριους χώρους κατοικιών, εγκατάσταση συστημάτων τροφοδοσίας, ρύθμισης και μέτρησης φυσικού αερίου, όπως ρυθμιστές, μετρητές και παροχετευτικοί αγωγοί, εγκατάσταση συστημάτων Συμπαραγωγής Ηλεκτρισμού και Θερμότητας Υψηλής Αποδοτικότητας (Σ.Η.Θ.Υ.Α.), υπέργειων σταθμών διανομής ή μέτρησης και ρύθμισης φυσικού αερίου, σύμφωνα με το άρθρο 17 του ν. 4067/2012,

θ) τοποθέτηση ηλιακών θερμοσιφώνων, σύμφωνα με τις παρ. 2β και 2γ του άρθρου 19 του ν. 4067/2012,

ι) εργασίες τοποθέτησης παθητικών ηλιακών συστημάτων ή αντικατάστασης εξωτερικών κουφωμάτων ή τοποθέτησης ή αντικατάστασης καμινάδων στις εξωτερικές όψεις υφιστάμενων κτιρίων, χωρίς χρήση ικριωμάτων, στο πλαίσιο του προγράμματος «Εξοικονόμηση κατ' οίκον», καθώς και εργασίες τοποθέτησης παθητικών ηλιακών συστημάτων ή αντικατάστασης εξωτερικών κουφωμάτων ή τοποθέτησης ή αντικατάστασης καμινάδων στις εξωτερικές όψεις υφιστάμενων κτιρίων χωρίς χρήση ικριωμάτων,

ια) τοποθέτηση ή εγκατάσταση εξοπλισμού σε κτίρια, όπως ντουλάπες και γλάστρες, αλλαγή, τοποθέτηση ή και αφαίρεση διαχωριστικών στοιχείων εξωστών, καθώς και τοποθέτηση μικρής έκτασης μόνιμων διακοσμητικών και χρηστικών στοιχείων, όπως αγάλματα, σιντριβάνια, εικονοστάσια, πάγκοι και τραπέζια, ή πρόχειρων καταλυμάτων ζώων επιφάνειας έως τρία (3) τ.μ. σε ακάλυπτους χώρους οικοπέδων και γηπέδων,

ιβ) κατασκευή εστιών, φούρνων και τζακιών με τις καπνοδόχους τους σε ακάλυπτους χώρους οικοπέδων ή γηπέδων, με την προϋπόθεση ότι υπάρχει κτίριο με χρήση κατοικίας, καθώς και σε κτίριο που διαθέτει οικοδομική άδεια ή υφίσταται νόμιμα, εφόσον δεν θίγονται τα φέροντα στοιχεία του κτιρίου με χρήση κατοικίας και με την προϋπόθεση, ότι αποτελούν ανεξάρτητες, μεμονωμένες κατοικίες με αυτοτελή φέροντα οργανισμό,

ιγ) κατασκευή πέργκολας με ή χωρίς προσωρινά σκίαστρα επιφάνειας έως πενήντα (50) τ.μ., σε ακάλυπτους χώρους, προκρίπια και βεράντες ισόγειων, εφόσον δεν απαγορεύεται από ειδικές διατάξεις που ισχύουν στην περιοχή,

ιδ) κατασκευές, όπως σκάλες, κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες), αντηρίδες και πεζούλια σε ακάλυπτους χώρους οικοπέδων και γηπέδων,

ιε) τοποθέτηση προσωρινών σκίαστρων, περσίδων, προστεγασμάτων και τεντών,

ιστ) διάστρωση δαπέδου ακάλυπτου χώρου με την προϋπόθεση, ότι αυτή δεν υπερβαίνει το ένα τρίτο (1/3) του ακάλυπτου χώρου,

ιζ) διαμόρφωση εδάφους έως 0,80 μ. από το φυσικό έδαφος για λόγους βελτίωσης του φυσικού του ανάγλυφου, με χρήση φυσικών ασύνδετων υλικών, όπως χώμα και λιθοδομή χωρίς κοινά, χωρίς αλλοίωση της γενικής φυσικής γεωμορφολογίας του, της φυσικής κλίσης απορροής των ομβρίων υδάτων και των σταθμών αφετηρίας μέτρησης των υψομέτρων,

ιη) κατασκευές εντός οικοπέδου-γηπέδου για τη δημιουργία χώρων εισόδου στα οικόπεδα και γήπεδα, ύψους έως δύομισι (2,50) μ., πλάτους έως δύομισι (2,50) μ. βάθους έως ένα (1,00) μ.,

ιθ) κατασκευές για την τοποθέτηση μετρητών ηλεκτρικού ρεύματος στα όρια των οικοπέδων γηπέδων ή εντός ακάλυπτων χώρων αυτών, σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές,

κ) φωτοβολταϊκά συστήματα πάνω σε κτίρια και για ισχύ συστημάτων έως και 100kW,

κα) κατασκευές υπόγειων βάσεων από οπλισμένο σκυρόδεμα για την έδραση ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού κάθε είδους, η εγκατάσταση επ' αυτών του αντίστοιχου ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού, καθώς και οι κατασκευές των συνοδών έργων εντός κάθε τύπου και κατηγορίας υπαίθριων Υποσταθμών του Συστήματος Μεταφοράς και του Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας, υφισταμένων ή νέων, που σε κανένα σημείο δεν υπερβαίνουν τα 0,50 μ. από την τελικά διαμορφωμένη στάθμη εδάφους και για τις οποίες διατίθεται στατική μελέτη εγκεκριμένη από τον φορέα υλοποίησης,

κβ) κατασκευές για την εγκατάσταση υποδομής και τοποθέτηση συσκευών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, χωρίς να απαιτείται η εγκατάσταση νέου μετασχηματιστή (Μ/Σ) ΜΤ/ΧΤ στην εσωτερική ηλεκτρική εγκατάσταση.

2. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, μπορεί να συμπληρώνονται ή να τροποποιούνται οι εργασίες για τις οποίες δεν απαιτείται η έκδοση άδειας ή η έγκριση εργασιών δόμησης μικρής κλίμακας.»

Άρθρο 26

Μέτρα πυροπροστασίας – Τροποποίηση του άρθρου 6 του π.δ. 41/2018

1. Στις περιπτώσεις εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σε κλειστούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων ανεξαρτήτως επιφάνειας, επιπροσθέτως όσων ορίζονται στο π.δ. 41/2018 (Α' 80) περί πυροπροστασίας για τη χρήση κτιρίου, επιβάλλεται η τοποθέτηση ενός (1) κατ' ελάχιστον πυροσβεστήρα διοξειδίου του άνθρακα (CO₂), κατασβεστικής ικανότητας 55Β τουλάχιστον ανά τρία (3) σημεία επαναφόρτισης Η/Ο.

2. Το τέταρτο εδάφιο της περ. ΙΙ της παρ. 6.7 του άρθρου 6 του π.δ. 41/2018, αντικαθίσταται και το άρθρο 6 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 6

Δομική πυροπροστασία

6.1. Γενικά

Οι διατάξεις του άρθρου αυτού αποσκοπούν στον περιορισμό των κινδύνων μερικής ή ολικής κατάρρευσης του κτιρίου εξαιτίας πυρκαγιάς, εξάπλωσης της φωτιάς μέσα στο κτίριο, αλλά και μετάδοσης της πυρκαγιάς σε γειτονικά κτίρια ή άλλες κατασκευές. Ειδικότερα ορίζονται:

- ο ελάχιστος δείκτης πυραντίστασης των φερόντων δομικών στοιχείων, των πυροπροστατευμένων οδεύσεων διαφυγής και των πυροδιαμερισμάτων των κτιρίων, ανάλογα με τη χρήση τους και το μέγεθός τους,

- το μέγιστο επιτρεπόμενο εμβαδόν και όγκος, όπως τυχόν ορίζεται στις ειδικές διατάξεις χρήσεων του Κεφαλαίου Β', πυράντοχου διαχωρισμού των κτιρίων ανάλογα με τη χρήση τους και τυχόν επικινδυνότητα των περιεχομένων τους (πυροδιαμερισματοποίησης),

- οι χώροι αυξημένης επικινδυνότητας (επικίνδυνοι χώροι), οι οποίοι πρέπει να αποτελούν ξεχωριστό πυροδιαμέρισμα,

- οι απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά των εσωτερικών τελειωμάτων των χώρων, ανάλογα με τη χρήση τους,

- μέτρα για την προστασία των εσωτερικών και εξωτερικών κατακόρυφων οδεύσεων διαφυγής,

- οι απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά και πυραντίστασης των εξωτερικών δομικών στοιχείων των όψεων των κτιρίων, σε συνάρτηση με τα όμορα κτίρια.

Οι προδιαγραφές πυροπροστασίας των δομικών προϊόντων και δομικών στοιχείων διαχωρίζονται σε δυο βασικές κατηγορίες, ανάλογα με τις εκάστοτε απαιτήσεις:

1. Η συμπεριφορά ως προς την «αντίδραση στη φωτιά» (reaction to fire) αφορά δομικά προϊόντα, όπως εσωτερικά τελειώματα,

τα οποία αναμένεται να εκτεθούν άμεσα στη φωτιά, κατά τα αρχικά της στάδια. Στην περίπτωση αυτήν, ο βασικός στόχος πυροπροστασίας είναι ο περιορισμός της εξάπλωσης της φωτιάς και του καπνού, καθώς και η αποτροπή ή καθυστέρηση της εμφάνισης του φαινομένου της καθολικής ανάφλεξης (flashover). Επιπρόσθετα στοιχεία για τον τρόπο ταξινόμησης των δομικών προϊόντων στο σύστημα των Ευρωπαϊκών κλάσεων και τις δοκιμές αντίδρασης στη φωτιά δίνονται στο Παράρτημα Δ'.

2. Η συμπεριφορά ως προς την «πυραντίσταση» (fire resistance) αφορά φέροντα και μη-φέροντα δομικά στοιχεία, καθώς και διαχωριστικά στοιχεία πυροδιαμερισμάτων, τα οποία αναμένεται να εκτεθούν στη φωτιά, κατά το στάδιο της πλήρως ανεπτυγμένης φωτιάς, το οποίο έπεται του φαινομένου της καθολικής ανάφλεξης. Στην περίπτωση αυτήν, ο βασικός στόχος πυροπροστασίας είναι ο περιορισμός της φωτιάς στον χώρο (ή το κτίριο) από το οποίο αυτή ξεκίνησε, καθώς επίσης και η αποτροπή φαινομένων δομικής αστοχίας. Για τις κατηγορίες επιδόσεων αντίστασης στη φωτιά (πυραντίστασης), εφαρμόζεται το σύστημα κατάταξης του παραρτήματος της αριθμ. 2000/367/ΕΚ

απόφασης της Επιτροπής της 3ης Μαΐου 2000 «για την εφαρμογή της Οδηγίας 89/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου όσον αφορά την κατάταξη των δομικών προϊόντων των δομικών έργων και μερών τους ανάλογα με τις επιδόσεις αντίστασης στη φωτιά». Επιπρόσθετα στοιχεία για τον τρόπο προσδιορισμού του δείκτη πυραντίστασης των δομικών στοιχείων και τις δοκιμές πυραντίστασης, δίνονται στο Παράρτημα Γ'.

6.2. Απαιτήσεις Δείκτη Πυραντίστασης

Οι απαιτήσεις πυραντίστασης αφορούν τα φέροντα δομικά στοιχεία του κτιρίου για την εξασφάλιση της μη κατάρρευσής του, τις πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής για την ασφαλή εκκένωση των χρηστών του κτιρίου και τα περιβλήματα των πυροδιαμερισμάτων στα οποία υποδιαιρείται το κτίριο, για την ανάσχεση της εξάπλωσης της φωτιάς εντός αυτού (βλ. Παράρτημα Γ').

Ο ελάχιστος δείκτης πυραντίστασης για κάθε χρήση κτιρίου και σε συνάρτηση με το ύψος αυτού, αναγράφεται στον Πίνακα 7.

Πίνακας 7: Απαιτήσεις δείκτη πυραντίστασης ανά χρήση κτιρίου

Πίνακας 7: Απαιτήσεις δείκτη πυραντίστασης ανά χρήση κτιρίου

ΕΛΑΧΙΣΤΟΙ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ ΠΥΡΑΝΤΙΣΤΑΣΗΣ								
Κατ/ρία	Χρήση	Υποκ/ρία	Ελάχιστος δείκτης πυραντίστασης (λεπτά της ώρας)					
			Υπόγειοι όροφοι		Υπέργειοι όροφοι			
			ύψους > 10 μ. [1]	ύψους ≤ 10 μ. *	έως 2 ορόφ. και ≤ 5 μ. (ανώτατη στάθμη δαπέδου)	από 3 έως 6 ορόφ. και ≤ 15 μ. *	από 7 έως 10 ορόφ. και ≤ 27 μ. *	> 27 μ.
A	Κατοικία		90	60	30	60	90	120
B	Προσωρινή Διαμονή		90	60	30	60	90	120
Γ	Χώροι Συνάθροισης Κοινού		120	90	60	90	120	180
Δ	Εκπαίδευση		90	60	30	60	90	120
E	Υγεία και Κοινωνική Πρόνοια		120	90	60	90	120	180
Z	Σωφρονισμός		120	90	60	90	120	180
H	Εμπόριο		120	90	60	90	120	180
Θ	Γραφεία		90	60	30	60	90	120
I	Βιομηχανία - Βιοτεχνία[2]	Z1	120	90	60	90	120	
		Z2	180	120	90	120	180	
		Z3	240	180	90	180	240	
K	Αποθήκευση**	Z1	120	90	90	120	180	
		Z2	240	180	120	180	240	
		Z3	240		180	240		
Λ	Στάθμευση και υπγρών πρατήρια καυσίμων[3]	Λ1, Λ2 ανοικτά	-	-	30	60	90	
		Λ1, Λ2, Λ3, κλειστά και Λ4	120	90	60	90	120	180

* Αφορά στη στάθμη δαπέδου του κατώτατου ορόφου για τα υπόγεια, ή του ανώτατου ορόφου για τα υπέργεια τμήματα από τον όροφο εκκένωσης.

** Η κατηγοριοποίηση Z1, Z2 και Z3 αναλύεται στα άρθρα 9 και 10 του Κεφαλαίου Β'.

*** Η κατηγοριοποίηση Λ1, Λ2, Λ3 και Λ4 αναλύεται στο άρθρο 11 του Κεφαλαίου Β'.

Στην περίπτωση εγκατάστασης αυτόματου συστήματος πυρόσβεσης με νερό (καταιονισμού ύδατος) στο πυροδιαμέρισμα, επιτρέπεται ο δείκτης πυραντίστασης να μειώνεται κατά 60 λεπτά, σε καμία περίπτωση όμως δεν μπορεί να υπολείπεται των 60 λεπτών.

Ο δείκτης πυραντίστασης ενός δομικού στοιχείου καθορίζεται, σύμφωνα με τις δοκιμές πυραντίστασης, κατά το Πρότυπο EN 13501 και αφορά πληθώρα κριτηρίων - επιδόσεων τα οποία απεικονίζονται στο Παράρτημα Γ'. Συνήθως όμως, με τον όρο πυραντίσταση εννοείται η ικανοποίηση των εξής τριών κριτηρίων: της ευστάθειας (R), της ακεραιότητας (E) και της αντίστασης στη δίοδο της θερμότητας (I).

Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα δομικά στοιχεία των κτιρίων,

αναλόγως της θέσης που τοποθετούνται σε αυτά, αλλά και της χρήσης του κτιρίου, του μεγέθους αυτού και της εκτιμώμενης επικινδυνότητάς του, δεν υποχρεούνται στην ικανοποίηση και των τριών αυτών κριτηρίων - επιδόσεων, αντίθετα δύναται να πληρούν ένα ή περισσότερα εξ αυτών ή και επιπρόσθετα κάποιο ή κάποια από τα υπόλοιπα κριτήρια.

Τα απαιτούμενα κριτήρια - επιδόσεις πυραντίστασης που πρέπει να τηρούν τα δομικά στοιχεία κατά περίπτωση, καθορίζονται στον Πίνακα 8.

Πίνακας 8: Ελάχιστα απαιτούμενα κριτήρια επιδόσεων δεικτών πυραντίστασης δομικών στοιχείων

Πίνακας 8: Ελάχιστα απαιτούμενα κριτήρια επιδόσεων δεικτών πυραντίστασης δομικών στοιχείων

Δομικά στοιχεία	Ελάχιστα κριτήρια επιδόσεων
Φέρουσα Τοιχοποιία (εξωτερική και εσωτερική)	REI
Εξωτερική μη φέρουσα τοιχοποιία	EI
Φέροντα κατακόρυφα στοιχεία (υποστυλώματα, τοιχεία, συστήματα πλαισίων κλπ)	R
Πυράντοχες πόρτες, παράθυρα και παραθ/φύλλα	EI
Εξωτερική μη φέρουσα τοιχοποιία, τοίχοι πυροπροστατευμένων οδεύσεων και τοίχοι πυροδιαμερισμάτων	EI
Διαχωριστικά δομικά στοιχεία ορόφων - πυροφραγμοί (Πλάκες και δοκοί)	REI
Τοίχοι κλιμακοστασίων	EI
Φέροντα στοιχεία κλιμακοστασίων	R
Αυτοφερόμενες επικαλύψεις στέγης (πάνελ κλπ)	REI

6.3. Φέροντα δομικά στοιχεία

Ο φέρων οργανισμός των κτιρίων πρέπει, σε περίπτωση πυρκαγιάς, να είναι ικανός να φέρει τα φορτία για τα οποία προορίζεται, για ένα χρονικό διάστημα που καθορίζεται από τον δείκτη πυραντίστασης για κάθε χρήση κτιρίου. Η απαίτηση αυτή, εφαρμόζεται στο σύνολο του φέροντος οργανισμού και στα επί μέρους δομικά στοιχεία που τον απαρτίζουν.

Για τον σχεδιασμό των φερόντων δομικών στοιχείων έναντι πυρκαγιάς, οι μελετητές επιτρέπεται να χρησιμοποιούν τους Ευρωκώδικες (σειρά προτύπων ΕΛΟΤ EN 1990 έως 1999), όπως αυτοί εφαρμόζονται στην Ελλάδα, σε συνδυασμό με τα αντίστοιχα Εθνικά Προσαρτήματα

(ΕΛΟΤ EN 199X/NA), λαμβάνοντας υπόψη τους προβλεπόμενους στον παρόντα κανονισμό ελάχιστους απαιτούμενους δείκτες πυραντίστασης (Πίνακας 7), καθώς και άλλες προσηκούσες σχετικές απαιτήσεις. Ο σχεδιασμός θα γίνεται σύμφωνα με τις υπολογιστικές μεθόδους, που αναφέρονται στους αντίστοιχους Ευρωκώδικες ή με βάση τους σχετικούς Πίνακες των Ευρωκωδίκων, εφόσον συντρέχουν οι προϋποθέσεις χρήσης τους που ορίζονται στους αντίστοιχους Ευρωκώδικες. Σε εξαιρετικές περιπτώσεις, εφόσον απαιτείται και συντρέχουν οι απαραίτητες προϋποθέσεις, μπορεί να γίνεται χρήση προηγμένων μεθόδων και προσομοιωμάτων υπολογισμού και γενικών αρχών πυρομηχανικής.

Για τον προσδιορισμό του απαιτούμενου δείκτη πυραντίστασης κάθε δομικού στοιχείου, ανεξαρτήτως του είδους του υλικού από το οποίο αποτελείται, απαιτούνται να διατίθενται τα προβλεπόμενα, από τα κατά περίπτωση πρότυπα, πιστοποιητικά.

Σε ειδικές περιπτώσεις ή αν δεν διατίθενται τα απαιτούμενα πιστοποιητικά, ο δείκτης πυραντίστασης ή και άλλες ιδιότητες πυροπροστασίας θα προσδιορίζονται με βάση τις ανάλογες πρότυπες δοκιμές εκτελούμενες από διαπιστευμένα για τις συγκεκριμένες δοκιμές Εργαστήρια.

Τα ανωτέρω εφαρμόζονται και για μη φέροντα δομικά στοιχεία και υλικά.

Από την απαίτηση πυραντίστασης για τη φέρουσα κατασκευή, εξαιρούνται αυτοτελή και λειτουργικά ανεξάρτητα μονώροφα κτίρια βοηθητικής χρήσης, στα οποία συντρέχουν σωρευτικά οι εξής προϋποθέσεις:

- δεν έχουν υπόγειο, ούτε πρόβλεψη μελλοντικών ορόφων,
- έχουν μικτό ύψος που δεν υπερβαίνει τα 4,50 μ.,
- έχουν μικτό εμβαδόν που δεν υπερβαίνει τα 100 τ.μ.,
- δεν περιλαμβάνουν επικίνδυνους χώρους, ούτε χώρους υψηλού βαθμού κινδύνου,
- στα κτίρια αυτά οι λοιπές απαιτήσεις δομικής πυροπροστασίας διατηρούνται σε ισχύ.

6.4. Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής

Τα δομικά στοιχεία του περιβλήματος πυροπροστατευμένων οδεύσεων διαφυγής, δηλαδή οι τοίχοι, τα δάπεδα, οι οροφές και τα κουφώματα, καθώς και τυχόν πυροπροστατευμένοι προθάλαμοι, πρέπει να έχουν τον ελάχιστο δείκτη πυραντίστασης, όπως αυτός καθορίζεται για κάθε κατηγορία κτιρίου ανάλογα με τη χρήση του (Πίνακας 7).

Τα πυράντοχα κουφώματα των πυροπροστατευμένων οδεύσεων πρέπει γενικά να είναι αυτοκλειόμενα και ο δείκτης πυραντίστασής τους επιτρέπεται να υπολείπεται του απαιτούμενου για το πυροδιαμέρισμα κατά 30 λεπτά, αλλά όχι μικρότερο των 30 λεπτών.

6.5. Πυροδιαμερισματοποίηση

Ο διαχωρισμός ενός κτιρίου σε πυροδιαμερίσματα έχει στόχο να περιορίσει την πυρκαγιά μέσα στον χώρο που εκδηλώθηκε και να ανασχέσει την οριζόντια ή/και κατακόρυφη εξάπλωσή της στο υπόλοιπο κτίριο. Για κάθε κατηγορία κτιρίου καθορίζεται ένα μέγιστο όριο εμβαδού (Πίνακας 9) και σε κάποιες ειδικές χρήσεις και ένας μέγιστος όγκος, πέρα από τα οποία απαιτείται υποδιαίρεση του κτιρίου σε πυροδιαμερίσματα (Σχήμα 15).

Σχήμα 15: Πυροδιαμερισματοποίηση

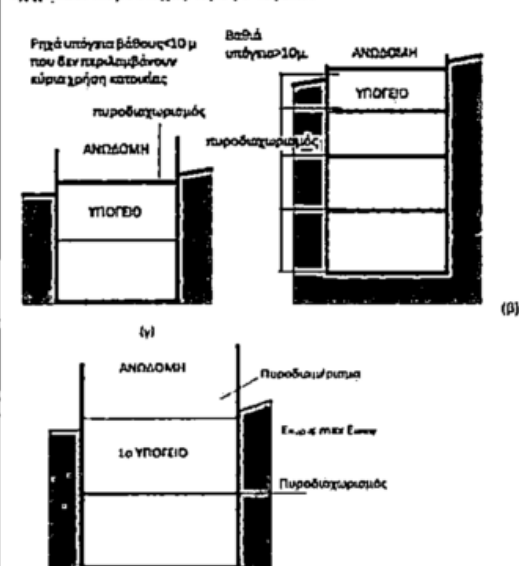


Επικίνδυνοι χώροι πρέπει υποχρεωτικά να αποτελούν πυροδιαμέρισμα, με δείκτη πυραντίστασης τον απαιτούμενο για το υπόλοιπο κτίριο και όχι μικρότερο των 60 λεπτών.

Σε υπόγεια κτιρίων που εκτείνονται σε βάθος μεγαλύτερου των 10 μ. υπό τη στάθμη του εδάφους, κάθε υπόγειος όροφος πρέπει να αποτελεί ξεχωριστό πυροδιαμέρισμα και να διαχωρίζεται πυράντοχα από τους υπόλοιπους υπόγειους ορόφους.

Στις λοιπές περιπτώσεις υπογείων χώρων κτιρίων που δεν εκτείνονται σε βάθος μεγαλύτερο των 10 μ. δεν απαιτείται πυράντοχος διαχωρισμός μεταξύ των υπόγειων ορόφων παρά μόνον πυράντοχος διαχωρισμός μεταξύ της οροφής του Α' υπογείου με την ανωδομή (Σχήμα 16). Κατ' εξαίρεση, στα κτίρια όλων των χρήσεων πλην των κατηγοριών Ε μόνο για την υποκατηγορία Ε3, Ζ, Η μόνο για καταστήματα υψηλού βαθμού κινδύνου, Ι μόνο για την υποκατηγορία Ζ3, Κ και Λ, επιτρέπεται ο μη πυράντοχος διαχωρισμός του πρώτου υπογείου από την ανωδομή, εφ' όσον συνδέεται λειτουργικά με τη χρήση αυτής και το συνολικό εμβαδόν του πυροδιαμερίσματος που δημιουργείται δεν υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο εμβαδόν πυροδιαμερίσματος υπογείου για την εκάστοτε χρήση, όπως ορίζεται στον πίνακα 9 του παρόντος άρθρου (Σχήμα 16 γ).

Σχήμα 16: Πυροδιαχωρισμός υπογείων



Τα δομικά στοιχεία του περιβλήματος ενός πυροδιαμερίσματος, δηλαδή οι τοίχοι, το δάπεδο, η οροφή και τα κουφώματα πρέπει να έχουν τον ελάχιστο δείκτη πυραντίστασης που καθορίζεται για κάθε κατηγορία κτιρίου ανάλογα με τη χρήση του (Πίνακας 7).

Όλα τα κουφώματα (εκτός των εξωτερικών) σε τοίχους πυροδιαμερισμάτων πρέπει να είναι πυράντοχα, με δείκτη πυραντίστασης τον απαιτούμενο για τον αντίστοιχο τοίχο μειούμενο κατά 30 λεπτά, αλλά όχι μικρότερο των 30 λεπτών.

Σε ορισμένες χρήσεις κτιρίων, είναι δυνατόν κατά την πυροδιαμερισματοποίησή τους, αντί σταθερών δομικών στοιχείων να γίνεται χρήση πυράντοχων ρολών ή πυροκουρτίνων ισοδύναμης ακεραιότητας και θερμομονωτικής ικανότητας, σύμφωνα με τις κατά περίπτωση προϋποθέσεις των ειδικών διατάξεων του Κεφαλαίου Β'. Σε κάθε περίπτωση τα πυράντοχα ρολά δεν επιτρέπεται να υποκαθιστούν τοίχους υπόγειων πυροδιαμερισμάτων και επικίνδυνων χώρων.

Τα μηχανοστάσια ανελκυστήρων τοποθετούνται κατά προτίμηση (ιδιαίτερα σε πολυόροφα κτίρια) στην κορυφή των φρεατίων και πρέπει να έχουν περίβλημα με δομικά στοιχεία δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον 60 λεπτών.

Σε κτίρια πολλαπλών χρήσεων με εμπλεκόμενες χρήσεις λαμβάνεται ο κατά περίπτωση δυσμενέστερος δείκτης πυραντίστασης του Πίνακα 7.

Σε κτίρια με συμπληρωματικές χρήσεις, που δεν έχουν πληρότητα λαμβάνεται ο δείκτης πυραντίστασης της κυριαρχούσας χρήσης σύμφωνα με τον Πίνακα 7. Στην περίπτωση που οι συμπληρωματικές χρήσεις έχουν πληρότητα, κάθε χρήση ακολουθεί τον αντίστοιχο για τη χρήση της δείκτη πυραντίστασης, ενώ τα φέροντα δομικά στοιχεία και οι πυροπροστατευμένες οδεύσεις

διαφυγής πληρούν το δείκτη πυραντίστασης της δυσμενέστερης χρήσης, με δεδομένο ότι σε κάθε περίπτωση ο δείκτης δεν μπορεί να μειώνεται προς τον όροφο εκκένωσης του κτιρίου.

Σε κτίρια πολλαπλών χρήσεων με διαχωρισμένες χρήσεις:

- τα δομικά στοιχεία του περιβλήματος κάθε πυροδιαχωρισμένης χρήσης πληρούν τις απαιτήσεις του πίνακα 7 της κάθε χρήσης,

- τα φέροντα δομικά στοιχεία και οι πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής πληρούν το δείκτη πυραντίστασης της δυσμενέστερης χρήσης, με δεδομένο ότι σε κάθε περίπτωση ο δείκτης δεν μπορεί να μειώνεται προς τον όροφο εκκένωσης του κτιρίου,

- τα δομικά στοιχεία στα κοινά τους όρια (κάθετα ή και οριζόντια) πρέπει να πληρούν το δείκτη πυραντίστασης του Πίνακα 10 που προκύπτει από τον συνδυασμό των χρήσεων που διαχωρίζονται.

Σε κάθε περίπτωση, κάθε αυτοτελής κατοικία πρέπει να διαχωρίζεται πυράντοχα από τις όμορες ιδιοκτησίες ή χρήσεις.

Επιπρόσθετα σε όλα τα κτίρια πλην των κατηγοριών Ε1 και Ε3 της χρήσης Υγείας και Κοινωνικής Πρόνοιας, καθώς και των κτιρίων της κατηγορίας Αποθήκευσης, όπου υφίστανται στεγασμένα αίθρια επιτρέπεται η απαιτούμενη πυροδιαμερισματοποίηση των χώρων που γειτνιάζουν με το αίθριο, αντί σταθερών δομικών στοιχείων να γίνεται χρήση πυράντοχων ρολών ή πυροκουρτίνων ισοδύναμης ακεραιότητας και θερμομονωτικής ικανότητας διασυνδεδεμένων με το σύστημα πυρανίχνευσης που κλείνουν σε χρόνο μικρότερο του 1 min. Τα εν λόγω στοιχεία δεν πρέπει να επηρεάζουν τον σχεδιασμό των οδεύσεων διαφυγής και πρέπει επιπροσθέτως να διαθέτουν εφεδρική πηγή ισχύος.

Πίνακας 9: Μέγιστο εμβαδόν πυροδιαμερισμάτων

ΜΕΓΙΣΤΟ ΕΜΒΑΔΟΝ ΠΥΡΟΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑΤΩΝ						
Κατ/ρία	Χρήση		Μέγιστο εμβαδόν πυροδιαμερισμάτων (τ.μ.)			
			Υπόγεια	Μονώροφο κτίριο	Πολυόροφο κτίριο	Προσαύξηση λόγω εγκατάστασης αυτόματου συστήματος πυρόσβεσης με νερό (καταιονισμού ύδατος)
A	Κατοικία		500	χωρίς απαίτηση	1000	2
B	Προσωρινή Διαμονή		500	2000	1000	2
Γ	Χώροι Κοινού Συνάθροισης	Γενικά	500	4000	2000	2
		Αεροδρόμια	500	4000		
		Χώροι αγωνιστικοί και θεατών σε Αθλητικές Εγκαταστάσεις	500	10000		

Δ	Εκπαίδευση		500	2000	1000	2
Ε	Υγεία		500	2000	1000	2
	Κοινωνική Πρόνοια		500	2000	1000	2
Ζ	Σωφρονισμός		500	1500	750	2
Η	Εμπόριο	Γενικά	500	2000	1000	2
		Αίθρια εμπορικών κέντρων	500	4000	2000	2
Θ	Γραφεία		500	2000	1000	2
Ι	Βιομηχανία - Βιοτεχνία	Z1	1000	10000	3000	2
		Z2	1000	5000	2000	2
		Z3	1000	4000	1500	2
Κ	Αποθήκευση	Z1	1000	5000	2000	2
		Z2	750	4000	1500	2
		Z3	500	3000	1000	2
Λ	Στάθμευση - Πλυντήρια αυτοκινήτων		500	2000	1000	2

Πίνακας 10: Απαιτούμενος δείκτης πυραντίστασης μεταξύ διαφορετικών χρήσεων

Ελάχιστοι δείκτες πυραντίστασης (min) διαχωριστικών δομικών στοιχείων περίπτωση διαχωρισμένων χρήσεων

ΧΡΗΣΗ	ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ	ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΔΙΑΜΟΝΗ	ΧΩΡΟΙ ΣΥΝΑΘΡΟΙΣΗΣ ΚΟΙΝΟΥ	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ	ΣΩΦΡΟΝΙΣΜΟΣ	ΕΜΠΟΡΙΟ	ΓΡΑΦΕΙΑ	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ (Z1-Z2)	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ(Z3)	ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ (Z1-Z2)	ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ (Z3)	ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ
ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ	-	60	120	90	120	120	120	90	120	180	120	180	120
ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΔΙΑΜΟΝΗ		-	120	120	120	120	120	90	120	180	120	180	120
ΧΩΡΟΙ ΣΥΝΑΘΡΟΙΣΗΣ ΚΟΙΝΟΥ			-	120	120	120	120	60	120	180	120	180	120
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ				-	120	120	120	90	180	180	180	180	120
ΥΓΕΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ					-	120	120	60	120	120	120	120	120

ΣΩΦΡΟΝΙΣΜΟΣ							-	120	120	120	120	120	120	120
ΕΜΠΟΡΙΟ							-	90	120	180	120	180	120	120
ΓΡΑΦΕΙΑ								-	120	180	120	180	120	120
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ (Z1-Z2)									-	90	60	90	90	90
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ (Z3)										-	90	60	90	90
ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ (Z1-Z2)											-	90	90	90
ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ (Z3)												-	90	90
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ													-	90

1. Στην περίπτωση εγκατάστασης αυτόματου συστήματος καταιονισμού ύδατος σε όλο το κτίριο οι ανωτέρω τιμές μειώνονται κατά 60min με ελάχιστο τα 60min.

2. Εφαρμόζονται οι δείκτες του πίνακα 7 στην περίπτωση που για κάποιες χρήσεις οι τιμές είναι μεγαλύτερες από τις ανωτέρω οριζόμενες.

6.1. Μετάδοση φωτιάς εντός του κτιρίου

6.6.1. Γενικές απαιτήσεις

Για τον περιορισμό της εξάπλωσης της φωτιάς από κάποιο πυροδιαμερίσμα προς άλλο, οι τοίχοι των πυροδιαμερισμάτων πρέπει να επεκτείνονται καθ' ύψος, δια μέσου των κενών οροφής - στέγης ή οικοδομικού διακένου, πάνω από την επικάλυψη της στέγης τουλάχιστον κατά 0,50 του μ. (Σχήμα 17).

Σε περίπτωση δώματος, όπου δεν είναι δυνατή αυτή η προεξοχή, πρέπει να προβλέπεται από τη μία και την άλλη μεριά του τοίχου, σε απόσταση τουλάχιστον 1,50 μ., κατάλληλη προστασία επικάλυψης από άκαυστα υλικά.

Ανοίγματα πατωμάτων που δημιουργούνται αναγκαστικά μεταξύ των ορόφων, από το πέρασμα σκάλας, ράμπας, ανελκυστήρα, φωταγωγού, αεραγωγού κ.λπ. πρέπει να περικλείονται από κατακόρυφα πυροπροστατευμένα φρέατα, με τα ανάλογα πυράντοχα κουφώματα. Εξαιρούνται από την ανωτέρω απαίτηση ανοίγματα που βρίσκονται εντός των ορίων του ίδιου πυροδιαμερίσματος, ανεξάρτητα αν αυτό επεκτείνεται σε δύο ή περισσότερους ορόφους.

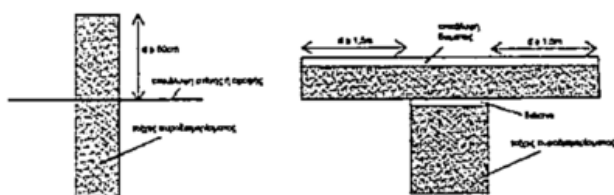
Σωληνώσεις και καλώδια επιτρέπεται να διαπερνούν το κέλυφος του πυροδιαμερίσματος ή των πυροπροστατευμένων φρεάτων, εφόσον η εσωτερική διάμετρός τους δεν υπερβαίνει τα 40 χιλιοστά. Αν είναι κατασκευασμένοι από άκαυστα υλικά, με σημείο τήξης πάνω από 800°C, επιτρέπεται η διέλευσή τους και για εσωτερικές διαμέτρους μέχρι 160 χιλ. Σωληνώσεις από διάφορα υλικά (μόλυβδος, PVC, αλουμίνιο κ.λπ.) με εσωτερική διάμετρο μέχρι 160 χιλ. επιτρέπεται να διαπερνούν δομικά στοιχεία πυροδιαμερίσματος εφόσον, σε μήκος τουλάχιστον ενός μέτρου και από τις δύο πλευρές, περιβάλλονται από άκαυστο περιβλήμα. Το διάκενο που δημιουργείται μεταξύ σωλήνα και δομικού στοιχείου πρέπει να είναι όσο το δυνατό μικρότερο και να φράζεται με κατάλληλο πυροφραγμό (Σχήμα 18).

Καπνοδόχοι ή καπναγωγοί ή αεραγωγοί που διαπερνούν στοιχεία πυροδιαμερίσματος (Σχήμα 19) ή αποτελούν τμήμα τοίχου πυροδιαμερίσματος (Σχήμα 20) περιβάλλονται με κατάλληλους πυροφραγμούς, ή σε μήκος 1 μ. από τη μια και την άλλη πλευρά στην πρώτη περίπτωση, ή σε όλο το ύψος στη δεύτερη περίπτωση. Ισχύουν τα αντίστοιχα Ευρωπαϊκά πρότυπα για πυροφραγμούς, αγωγούς κ.λπ..

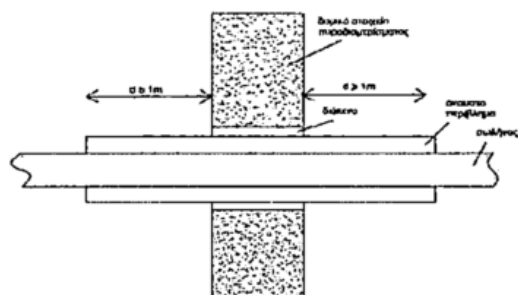
Τα συστήματα κεντρικού κλιματισμού εκτός των απαιτήσεων πυροπροστασίας που επιβάλλουν οι Κανονισμοί και οι προδιαγραφές τους, θα πρέπει να διαθέτουν κατάλληλους πυροφραγμούς (dampers), όταν διαπερνούν δομικά στοιχεία περιβλήματος πυροδιαμερισμάτων, και κατάλληλους αυτοματισμούς που να εμποδίζουν την αντίστροφη πορεία του καπνικού μίγματος προς τον χώρο της πυρκαγιάς (Σχήμα 21).

Σωληνώσεις που μεταφέρουν υγρά ή αέρια αναφλέξιμα απαγορεύεται να περνούν μέσα από πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής, εκτός αν προστατεύονται από πυράντοχα υλικά ή είναι εγκιβωτισμένες σε ειδικά πυράντοχα φρεάτια με δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον ίσο με αυτόν της πυροπροστατευμένης οδεύσης.

Σχήμα 17:



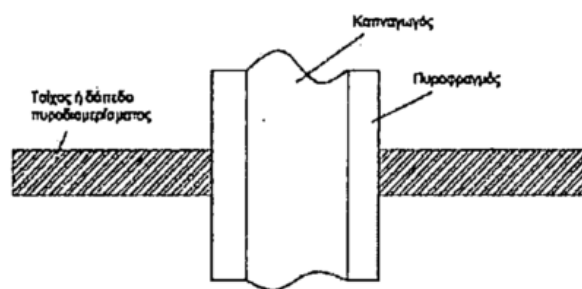
Σχήμα 18: Σωλήνωση που διαπερνά δομικό στοιχείο πυροδιαμερίσματος



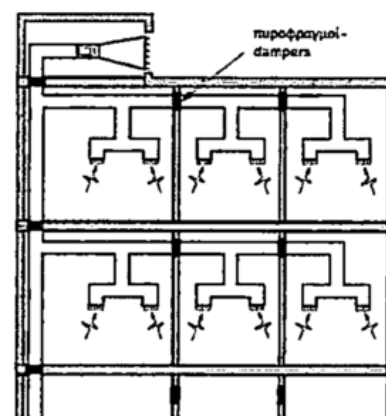
Σχήμα 20:



Σχήμα 19:



Σχήμα 21: Τυπική διάταξη πυράντοχων διαφραγμάτων (damper)



6.6.2. Απαιτήσεις για εσωτερικά κλιμακοστάσια

Όλα τα εσωτερικά κλιμακοστάσια που αποτελούν πυροπροστατευμένη όδευση διαφυγής πρέπει να είναι μόνιμης κατασκευής και να περιβάλλονται από δομικά στοιχεία με δείκτη πυραντίστασης ως εξής:

α) όταν η πυροπροστατευμένη όδευση εξυπηρετεί 4 ή λιγότερους ορόφους, τουλάχιστον 60 λεπτών,

β) όταν η πυροπροστατευμένη όδευση εξυπηρετεί περισσότερους από 4 ορόφους, τουλάχιστον 120 λεπτών.

Σε κτίρια με 4 ή περισσότερους ορόφους τα σκαλοπάτια και τα πλατύσκαλα υποχρεωτικά πρέπει να κατασκευάζονται από άκαυστα υλικά (A1FL ή A2 – s1).

Για κτίρια με περισσότερους από έξι (6) ορόφους και πληθυσμό πάνω από 50 άτομα ανά όροφο απαιτείται ειδικός προθάλαμος (lobby) σε κάθε όροφο, με δύο πυράντοχες και καπνοστεγείς πόρτες, επίδοσης Sm σύμφωνα με το EN13501-2, στην είσοδο του κλιμακοστασίου, έτσι ώστε να προστατεύεται από την είσοδο καπνού. Τα δομικά στοιχεία του περιβλήματος αυτού του προ-

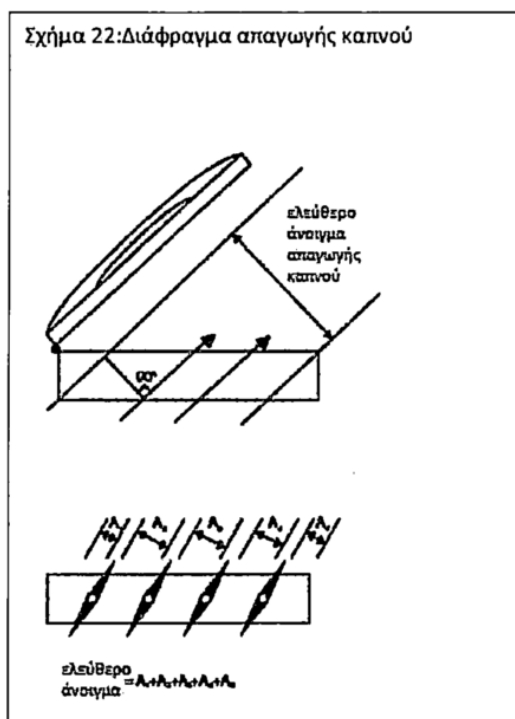
θαλάμου πρέπει να έχουν τον απαιτούμενο δείκτη πυραντίστασης για το κλιμακοστάσιο ενώ η πόρτα που οδηγεί από τον προθάλαμο προς το κλιμακοστάσιο πρέπει να έχει δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον 30 λεπτών. Η απαίτηση κατασκευής πυροπροστατευμένου προθαλάμου ανά κατηγορία χρήσης κτιρίου επιπρόσθετα της ανωτέρω γενικής απαίτησης απεικονίζεται στον Πίνακα 11.

Σε κάθε κτίριο με έξι ή περισσότερους υπέργειους ορόφους προσμετρουμένου του ισογείου και εφόσον απαιτείται η εγκατάσταση αυτόματου συστήματος πυρανίχνευσης, επιβάλλεται η εγκατάσταση ενός ή περισσότερων διαφραγμάτων απαγωγής καπνού (Σχήμα 22) τοποθετημένων υπέρ του δαπέδου του υψηλότερου ορόφου κλιμακοστασίου στο τοίχωμα - σε κατά το δυνατόν μεγαλύτερο ύψος ή την οροφή του ορόφου απόληξης, με απευθείας εκβολή στο ύπαιθρο. Κάθε τέτοιο διάφραγμα πρέπει να έχει ελάχιστη ελεύθερη επιφάνεια 1,5 τ.μ. και να ενεργοποιείται αυτόματα από το σύστημα της πυρανίχνευσης.

Πίνακας 11: Απαίτηση κατασκευής πυροπροστατευμένου θαλάμου

ΓΕΝΙΚΗ ΑΠΑΙΤΗΣΗ		
Κτίρια με περισσότερους από 6 ορόφους και πληθυσμό πάνω από 50 άτομα ανά όροφο		
ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ		
	ΧΡΗΣΗ ΚΤΙΡΙΟΥ	Υποχρέωση κατασκευής πυροπροστατευμένου προθαλάμου (lobby) με 2 πυράντοχες πόρτες
B	Προσωρινή διαμονή	Ξενοδοχεία > 2 ορόφων και συνολικό αριθμό κλινών >100
E	Υγεία και κοινωνική πρόνοια	Κάθε υπόγειος όροφος του κτιρίου
H	Εμπόριο	κτίρια >3 ορόφων
Θ	Γραφεία	Κτίρια >6 υπέργειων ορόφων ανεξαρτήτως πληθυσμού
I	Βιομηχανία- βιοτεχνία	Κτίρια Z3
		Κτίρια >3 ορόφων
K	Αποθήκευση	Κτίρια Z3
		Κτίρια >3 ορόφων
Λ	Στάθμευση - Πρατήρια υγρών	Κτίρια με >1 υπόγειους ορόφους
	καυσίμων	Κτίρια με >2 υπέργειους ορόφους

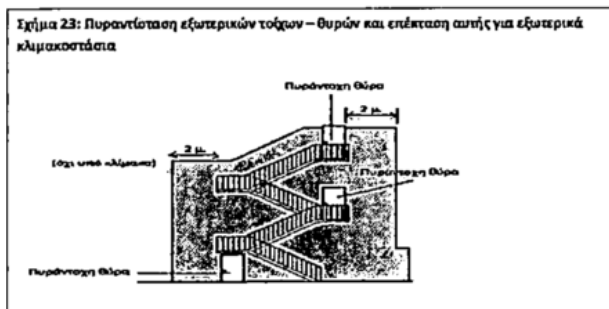
Σχήμα 22: Διάφραγμα απαγωγής καπνού



6.6.3. Απαιτήσεις για εξωτερικά κλιμακοστάσια

Εξωτερικό κλιμακοστάσιο μόνιμης κατασκευής μπορεί να αποτελεί πυροπροστατευμένη οδευση διαφυγής εφόσον διαχωρίζεται από το κτίριο με δομικά στοιχεία με δείκτη πυραντίστασης τον απαιτούμενο για την πυροπροστατευμένη οδευση διαφυγής του κτιρίου. Τα σκαλοπάτια και τα πλατύσκαλα του εξωτερικού κλιμακοστασίου πρέπει να κατασκευάζονται από άκαυστα υλικά (A1FL ή A2FL – s1). Η πυραντίσταση των εξωτερικών τοίχων πρέπει να επεκτείνεται εκατέρωθεν του κλιμακοστασίου κατά τουλάχιστον 2 μ. (Σχήμα 23).

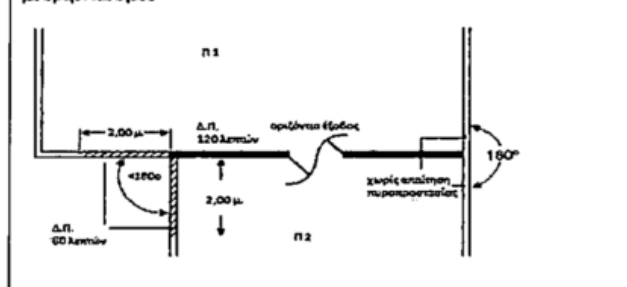
Σχήμα 23: Πυραντίσταση εξωτερικών τοίχων – θυρών και επέκταση αυτής για εξωτερικά κλιμακοστάσια



6.6.4. Απαιτήσεις για τοίχους με οριζόντιες εξόδους

Στην περίπτωση πυροδιαμερισμάτων που επικοινωνούν με οριζόντια έξοδο, ο δείκτης πυραντίστασης του διαχωριστικού τοίχου επί του οποίου βρίσκεται η οριζόντια έξοδος πρέπει να είναι τουλάχιστον 120 λεπτών χωρίς δυνατότητα μείωσης λόγω εγκατάστασης αυτόματου συστήματος πυρόσβεσης με νερό (καταιονισμού ύδατος). Επιπρόσθετα, εφόσον υπάρχουν τοίχοι

Σχήμα 24: Επέκταση πυραντίστασης τοίχων πυροδιαμερισμάτων που επικοινωνούν με οριζόντια έξοδο



στο όριο των πυροδιαμερισμάτων που σχηματίζουν γωνία μικρότερη των 180°, θα πρέπει σε μήκος τουλάχιστον δύο μέτρων από τον κοινό τοίχο όπου βρίσκεται η οριζόντια έξοδος, να εξασφαλίζουν δείκτη πυραντίστασης 60 λεπτών (Σχήμα 24).

6.6.5. Απαιτήσεις για ανελκυστήρες

Το περίβλημα των φρεατίων των ανελκυστήρων πρέπει να έχει δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον 60 λεπτών, εκτός εάν αυτοί περιέχονται σε ένα πυροπροστατευμένο κλιμακοστάσιο. Στην κορυφή του φρεατίου πρέπει να προβλέπεται άνοιγμα απαγωγής καπνού εμβαδού τουλάχιστον 0,10 τ.μ..

6.6.6. Απαιτήσεις για εξωτερικές οδεύσεις διαφυγής

Οι εξωτερικές οριζόντιες και κατακόρυφες οδεύσεις διαφυγής θεωρούνται ως πυροπροστατευμένες, εφόσον είναι μόνιμης πυράντοχης κατασκευής χωρίς να περιλαμβάνουν καυστά υλικά και διαχωρίζονται από το κτίριο με δομικά στοιχεία με δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον ίσο με τον καθορισμένο στον Πίνακα 7.

6.6.7. Απαιτήσεις για ράμπες

Για τις ράμπες εσωτερικές ή εξωτερικές ισχύουν οι ίδιες διατάξεις που αναφέρονται στα κλιμακοστάσια. Οι ράμπες πρέπει να διαμορφώνονται (κλίση, πλατύσκαλα κ.λπ.) σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες κτιριοδομικές απαιτήσεις.

6.6.8. Απαιτήσεις απαγωγής καυσαερίων-θερμότητας

Επιβάλλεται η εγκατάσταση συστήματος απαγωγής καυσαερίων-θερμότητας σύμφωνα με τις κατά περίπτωση απαιτήσεις του EN-12101, στις εξής περιπτώσεις:

- Υπόγεια τμήματα κτιρίων εμβαδού άνω των 200 τ.μ..
- Κτίρια ύψους άνω των 23 μ..
- Στεγασμένα αίθρια άνω των 2 ορόφων προσμετρουμένων των υπογείων ή ισογείων.

δ. Επικίνδυνοι χώροι κατηγορίας Β' (βλ. 6.7)

Ειδικά για τους υπόγειους χώρους, ο εξαερισμός πρέπει να είναι κατά προτίμηση φυσικός, αλλά όταν υπάρχει αντικειμενική αδυναμία τοποθέτησης των εξαεριστήρων εκτός του κτιρίου,

τότε αυτοί, τοποθετούνται εσωτερικά στην περίμετρο του υπογείου με κατάλληλη κατασκευαστική διευθέτηση.

Απαλλάσσονται από την υποχρέωση της ανωτέρω περ. α, υπόγεια μονοκατοικιών, καθώς και υπόγεια τμήματα που διαθέτουν εξωτερικές πόρτες ή/και παράθυρα εμβαδού τουλάχιστον 2,5% του εμβαδού του τμήματος που εξυπηρετούν εφόσον επικοινωνούν απευθείας με τον περιβάλλοντα χώρο.

Ειδικά για τους υπόγειους χώρους της περ. α' ισχύουν επιπροσθέτως οι εξής απαιτήσεις:

I. Φυσικός εξαερισμός

Ο εξαερισμός πρέπει κατά προτίμηση να είναι φυσικός. Το απαιτούμενο ελάχιστο εμβαδόν των ανοιγμάτων εξαερισμού να είναι 2,5% του εμβαδού του υπογείου τμήματος που εξυπηρετούν.

Τα ανοίγματα εξαερισμού τοποθετούνται κατά ομοιόμοφο τρόπο σε υψηλά σημεία του χώρου.

Κάθε επικίνδυνος χώρος κατηγορίας Β' πρέπει να διαθέτει ξεχωριστό άνοιγμα.

Ομοίως στις περιπτώσεις διαχωρισμού υπόγειων χώρων, κάθε τμήμα πρέπει να διαθέτει ξεχωριστό άνοιγμα, ήτοι να μην απαιτείται το άνοιγμα εσωτερικών (ενδιάμεσων) ανοιγμάτων κουφωμάτων όπως θυρών ή/και παραθύρων.

Δεν επιτρέπεται η θέση των ανοιγμάτων εξαερισμού να παρεμποδίζει κάθε όδευση διαφυγής και κάθε τελική έξοδο.

Κάθε τέτοιο άνοιγμα πρέπει να εκβάλει πλησίον της στάθμης του εδάφους.

Πρέπει να λαμβάνονται επιπρόσθετα προστατευτικά μέτρα όπως αποφυγής φραγής των ανοιγμάτων με χρήση άκαυστων πλεγμάτων και κατάλληλων ενδείξεων.

II. Μηχανικός εξαερισμός

Εναλλακτικά αντί του συστήματος φυσικού εξαερισμού επιτρέπεται η εγκατάσταση συστήματος μηχανικού εξαερισμού, που ενεργοποιείται από το σύστημα πυρανίχνευσης ή καταιονισμού ύδατος, το οποίο πρέπει να παρέχει ανανέωση αέρα 10 φορές ανά ώρα και να είναι ικανό να συγκρατήσει τη θερμοκρασία των καυσαερίων κάτω από τους 300° για τουλάχιστον για μία ώρα.

III. Καπναγωγοί

Στις περιπτώσεις χρήσης καπναγωγών η πυραντίσταση του περιβλήματος αυτών δεν πρέπει να υπολείπεται εκείνης των τμημάτων που διαπερνούν.

Σε στεγασμένα αίθρια ύψους έως 18 μ. επιβάλλεται η εγκατάσταση συστήματος φυσικού αερισμού στην οροφή. Η συνολική επιφάνεια των ανοιγμάτων εξαερισμού πρέπει να είναι τουλάχιστον ίση με το 10% της μέγιστης επιφάνειας κάτοψης του αιθρίου.

Επιπροσθέτως σε όλα τα στεγασμένα αίθρια επιβάλλεται η εγκατάσταση συστήματος μηχανικού εξαερισμού προκειμένου να

διασφαλίζονται τουλάχιστον 5 εναλλαγές αέρα του συνολικού όγκου ανά ώρα.

6.7. Επικίνδυνοι χώροι

Οι επικίνδυνοι χώροι πρέπει να αποτελούν αυτοτελές πυροδιαμέρισμα με πυράντοχο περίβλημα με δείκτη πυραντίστασης ίσο με τον απαιτούμενο για τα πυροδιαμερίσματα του κτιρίου και όχι μικρότερο των 60 λεπτών και δεν πρέπει να τοποθετούνται κάτω από ή σε άμεση γειτνίαση με τις τελικές εξόδους των κτιρίων.

Στην περίπτωση επικίνδυνων χώρων θα πρέπει να υπάρχει ειδική μέριμνα για την αποφυγή διάδοσης του καπνικού μίγματος (κατάλληλος εξαερισμός, αυτοκλειόμενες πόρτες, φραγή αρμών κ.ά.).

Οι επικίνδυνοι χώροι διακρίνονται στις ακόλουθες δύο κατηγορίες από τις οποίες προκύπτουν τα απαιτούμενα μέσα ενεργητικής πυροπροστασίας τους.

I. Κατηγορία Α'

- Γενικές Αποθήκες
- Κεντρικές Λινοθήκες
- Ψυχοστάσια, Αντλιοστάσια, Μηχανοστάσια.
- Χώροι Καυστήρων Θέρμανσης και/ή λεβήτων με θερμική ισχύ 50 kW

• Χώροι, που λόγω της φύσης των περιεχομένων τους παρουσιάζουν επικινδυνότητα και έχουν πυκνότητα πυροθερμικού φορτίου μικρότερη ή ίση των 2000 MJ/m²

II. Κατηγορία Β'

- Χώροι Καυστήρων θέρμανσης και λεβήτων θερμικής ισχύος >50 kW

• Χώροι Συλλογής Απορριμμάτων ή/και Αποτεφρωτηρίων

• Χώροι υγραερίων και φυσικού αερίου όπως αναφέρονται στους οικείους κανονισμούς

- Χώροι Μετασχηματιστών (M/T και Y/T), H/Z, ηλεκτροστάσια
- Αποθήκες εύφλεκτων υλικών και αντικειμένων γενικά
- Χώροι, που λόγω της φύσης των περιεχομένων τους παρουσιάζουν επικινδυνότητα και έχουν πυκνότητα πυροθερμικού φορτίου μεγαλύτερη των 2000 MJ/m²

Στον Πίνακα 12 απεικονίζονται τυχόν πρόσθετοι επικίνδυνοι χώροι ειδικών χρήσεων κτιρίων, καθώς και η κατάταξή τους στην κατηγορία Α' ή Β'.

Σε κάθε περίπτωση, εφ' όσον κατά τον σχεδιασμό του κτιρίου διαπιστωθεί από τον αρμόδιο μελετητή μηχανικό ότι μεμονωμένοι χώροι, οι οποίοι δεν αναγράφονται ρητά στον παρόντα κανονισμό, ενδέχεται να παρουσιάσουν αυξημένο κίνδυνο έναρξης φωτιάς, λόγω της φύσης των περιεχομένων τους ή της αυξημένης εγκατεστημένης ισχύος τους, αντιμετωπίζονται με τις διατάξεις που εφαρμόζονται για τους επικίνδυνους χώρους.

Πίνακας 12: Πρόσθετοι επικίνδυνοι χώροι ανά χρήση κτιρίου

ΧΡΗΣΗ ΚΤΙΡΙΟΥ		Επικίνδυνοι χώροι κατηγορίας Α	Επικίνδυνοι χώροι κατηγορίας Β
A	Κατοικία	Γενικές απαιτήσεις	Γενικές απαιτήσεις
B	Προσωρινή Διαμονή	Γενικές απαιτήσεις	Γενικές απαιτήσεις
Γ	Χώροι Συνάθροισης Κοινού	Χώροι συντήρησης-επισκευής περιλαμβανομένων χώρων ξυλουργικών εργασιών ή βαφής	Γενικές απαιτήσεις
		Θάλαμοι προβολής ταινιών	
Δ	Εκπαίδευση	Χώροι αποθήκευσης εύφλεκτων υγρών που χρησιμοποιούνται κατά τις εργαστηριακές δοκιμές	Γενικές απαιτήσεις
		Χώροι συντήρησης-επισκευής περιλαμβανομένων χώρων ξυλουργικών εργασιών ή βαφής	
		Εργαστήρια	Λεβητοστάσιο
		Χώροι συντήρησης-επισκευής περιλαμβανομένων χώρων ξυλουργικών εργασιών ή βαφής	Χώροι φύλαξης ή εφαρμογής χρωμάτων, Κεντρικές αποθήκες
		Ιματιοθήκες αποδυτηρίων και χώροι ιματισμού	Κεντρικό μαγειρείο
		Χώροι συγκέντρωσης ακάθαρτου ιματισμού	Πλυντήρια
Ε	Υγεία και Κοινωνική Πρόνοια	Χώροι εμβαδού έως 50 τ.μ: • τμήμα πυρηνικής ιατρικής • συγκρότημα μικροβιολογικού βιοχημικού-αιματολογικού-παθολογοανατομικού και συναφών εργαστηρίων • συγκρότημα πλυντηρίου - κεντρικής λινόθηκης • κεντρικό φαρμακείο • συγκρότημα συγκέντρωσης αποτέφρωσης-αποκομιδής απορριμμάτων • κεντρικό μαγειρείο • κεντρικές αποθήκες • εργαστήρια συνεργείων συντήρησης • κεντρική αποστείρωση	Χώροι εμβαδού >50 τ.μ: • τμήμα πυρηνικής ιατρικής • συγκρότημα μικροβιολογικού βιοχημικού-αιματολογικού-παθολογοανατομικού και συναφών εργαστηρίων • συγκρότημα πλυντηρίου - κεντρικής λινόθηκης • κεντρικό φαρμακείο • συγκρότημα συγκέντρωσης αποτέφρωσης-αποκομιδής απορριμμάτων • κεντρικό μαγειρείο • κεντρικές αποθήκες • εργαστήρια συνεργείων συντήρησης • κεντρική αποστείρωση
		Χώροι φύλαξης προϊόντων καθαρισμού	Κεντρική λινόθηκη
		Χώροι λουτρών παραφίνης	

		Καταστήματα άνω των 15 τ.μ. και αποθήκες καταστημάτων με εμβαδόν αποθήκης άνω των 50 τ.μ.	
		Θάλαμοι διανυκτέρευσης και χώροι διημέ- ρευσης σε μονάδες διαμονής μη αυτοεξυ- πηρετούμενων ατόμων και σε ψυχιατρικές νοσηλευτικές μονάδες	Χώροι αποθήκευσης καυστών ή εύφλεκτων υγρών που χρησιμοποιούνται κατά τις εργαστηριακές δοκιμές καθώς και αερίων
		Χώροι εργασιοθεραπείας	
		Βιβλιοθήκες	
		Χώροι αρχείων	
		Χώροι φύλαξης ακτινογραφιών	
Z	Σωφρονισμός	Γενικές απαιτήσεις	Γενικές απαιτήσεις
H	Εμπόριο	Γενικές απαιτήσεις	Γενικές απαιτήσεις
Θ	Γραφεία	Χώροι κεντρικών αρχείων	Γενικές απαιτήσεις
I	Βιομηχανία - Βιοτεχνία	Χώροι αποθήκευσης εύφλεκτων υλικών	Γενικές απαιτήσεις
K	Αποθήκευσης	Χώροι αποθήκευσης εύφλεκτων υλικών	Γενικές απαιτήσεις
Λ	Στάθμευση και πρατήρια υγρών καυσίμων	Χώροι αποθήκευσης εύφλεκτων υλικών	Γενικές απαιτήσεις

6.8. Απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά

Οι απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά εφαρμόζονται στα δομικά προϊόντα (εσωτερικά τελειώματα, επικαλύψεις δαπέδων, θερμομονώσεις σωληνώσεων, ηλεκτρικά καλώδια) τα οποία είναι δυνατόν να εκτεθούν άμεσα σε φωτιά και αποσκοπούν στη μείωση του ρυθμού εξάπλωσης της φωτιάς και του ρυθμού παραγωγής καπνού και φλεγόμενων σωματιδίων ή σταγονιδίων (βλ. Παράρτημα Δ').

Οι ελάχιστες απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά για εσωτερικά τελειώματα, ανά κατηγορία χρήσης κτιρίου, απεικονίζονται στον Πίνακα 13, ενώ οι ελάχιστες απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά για ηλεκτρικά καλώδια παρατίθενται στον Πίνακα 14.

Οι ελάχιστες απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά για γραμμικά προϊόντα θερμομόνωσης σωληνώσεων είναι αντίστοιχες με εκείνες που ισχύουν για τα εσωτερικά τελειώματα των χώρων τους οποίους διατρέχουν, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Πρότυπο ΕΛΟΤ EN 13501, με δείκτη L (A2L-s1,d0, BL-s1, d0, κ.λπ.).

Πίνακας 13: Ελάχιστες απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά για εσωτερικά τελειώματα και δάπεδα ανά κατηγορία χρήσης κτιρίου

Κατηγορία χρήσης κτιρίων		Τοίχοι και Οροφές				Οικοδομικά διάκενα σε τοιχούς και οροφές	Δάπεδα		
		Πυρ/μένες οδεύσεις διαφυγής - Επικίνδυνοι χώροι	Απροστάτευτες οδεύσεις διαφυγής	ΓΕΝΙΚΑ			Πυρ/μένες οδεύσεις διαφυγής - επικίνδυνοι χώροι	Απρ/τευτες Οδεύσεις διαφυγής	
A	Κατοικίες	A2-s1,d1	C-s1,d1	Χώροι >10 τ.μ. C-s2,d2	Χώροι ≤10 τ.μ. D-s2,d2	C-s1,d0	B _{fl} -s2	D _{fl} -s2	
B	Προσωρινή Διαμονή	A2-s1,d1	C-s1,d1	Δωμάτια ≤15 τ.μ. D-s2,d2	Δωμάτια >15 τ.μ. C-s2,d2	C-s1,d0	B _{fl} -s2	C _{fl} -s2	
Γ	Χώροι Συνάθροισης Κοινού	A2-s1,d1	C-s1,d1	Χώροι ≤30 τ.μ. D-s2,d2	Χώροι >30 τ.μ. C-s1,d1	C-s1,d0	B _{fl} -s2	C _{fl} -s2	
Δ	Εκπαίδευση	A2-s1,d1	C-s1,d1	Αίθουσες ≤40 τ.μ. D-s2,d2	Αίθουσες >40 τ.μ. C-s1,d1	C-s1,d0	B _{fl} -s2	C _{fl} -s2	
E	Υγεία και Κοινωνική Πρόνοια	A2-s1,d1	C-s1,d1			B-s1,d0,	B _{fl} -s1	C _{fl} -s1	
Z	Σωφρονισμός	A2-s1,d1	C-s1,d1			C-s1,d0	B _{fl} -s2	C _{fl} -s2	
H	Εμπόριο	A2-s1,d1	C-s1,d1	Χώροι >10 τ.μ. C-s1,d1	Χώροι ≤10 τ.μ. D-s1,d1	C-s1,d0	B _{fl} -s2	C _{fl} -s2	
Θ	Γραφεία	A2-s1,d1	C-s1,d1	Χώροι ≤30 τ.μ. D-s2,d1	Χώροι >30 τ.μ. C-s2,d1	C-s1,d0	B _{fl} -s2	C _{fl} -s2	
I	Βιομηχανία - Βιοτεχνία	Z1-Z2	A2-s1,d1	C-s1,d1	Χώροι >10 τ.μ. C-s1,d1	Χώροι ≤10 τ.μ. D-s1,d1	C-s1,d0	B _{fl} -s2	C _{fl} -s2
		Z3	A2-s1,d1	B-s1,d1	Χώροι >10 τ.μ. B-s1,d1	Χώροι ≤10 τ.μ. C-s1,d1		A2 _{fl} -s2	B _{fl} -s2
Κ	Αποθήκευση	Z1-Z2	A2-s1,d1	C-s1,d1	Χώροι >10 τ.μ. C-s1,d1	Χώροι ≤10 τ.μ. D-s1,d1	C-s1,d0	B _{fl} -s2	C _{fl} -s2
		Z3	A2-s1,d1	B-s1,d1	Χώροι >10 τ.μ. B-s1,d1	Χώροι ≤10 τ.μ. C-s1,d1		A2 _{fl} -s2	B _{fl} -s2
Λ	Στάθμευση και Πρατήρια υγρών καυσίμων	A2-s1,d1	C-s1,d1	Χώροι >10 τ.μ. C-s1,d1	Χώροι ≤10 τ.μ. D-s1,d1	C-s1,d0	B _{fl} -s2	CFL-s2	

Πίνακας 14: Ελάχιστες απαιτήσεις αντίδρασης στη φωτιά για ηλεκτρικά καλώδια ανά κατηγορία χρήσης κτιρίου

Κατ/ρία	Χρήση		Ευρωκλάσεις
Α	Κατοικία	Ιδιωτικοί και δημόσιοι Χώροι (κτίρια έως και 20 ορόφων)	E
		Κτίρια άνω των 20 ορόφων	$D_{ca}-s_p d_p a_1$
		Γενικά	$B2_{ca}-s_p d_p a_1$
		Κτίρια άνω των 20 ορόφων Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca}-s_p d_p a_1$
Β	Προσωρινή Διαμονή	Γενικά	$D_{ca}-s_p d_p a_1$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca}-s_p d_p a_1$
Γ	Χώροι Συνάθροισης Κοινού	Γενικά	$D_{ca}-s_p d_p a_1$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca}-s_p d_p a_1$
Δ	Εκπαίδευση	Γενικά	$D_{ca}-s_p d_p a_1$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca}-s_p d_p a_1$
Ε	Υγεία και Κοινωνική Πρόνοια	Γενικά	$D_{ca}-s_p d_p a_1$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca}-s_p d_p a_1$
Ζ	Σωφρονισμός	Γενικά	$D_{ca}-s_p d_p a_1$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca}-s_p d_p a_1$
Η	Εμπόριο	Γενικά	$D_{ca}-s_p d_p a_1$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca}-s_p d_p a_1$
Θ	Γραφεία	Ιδιωτικοί και δημόσιοι Χώροι (κτίρια έως και 20 ορόφων)	E
		Κτίρια άνω των 20 ορόφων	$D_{ca}-s_p d_p a_1$
		Γενικά	$B2_{ca}-s_p d_p a_1$
		Κτίρια άνω των 20 ορόφων Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca}-s_p d_p a_1$
Ι	Βιομηχανία - Βιοτεχνία	Γενικά	$D_{ca}-s_p d_p a_1$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca}-s_p d_p a_1$
Κ	Αποθήκευση	Γενικά	$D_{ca}-s_p d_p a_1$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca}-s_p d_p a_1$
Λ	Στάθμευση αυτοκινήτων και πρατήρια υγρών καυσίμων	Γενικά	$D_{ca}-s_p d_p a_1$
		Πυροπροστατευμένες οδεύσεις διαφυγής	$B2_{ca}-s_p d_p a_1$

6.9. Μετάδοση της φωτιάς εκτός του κτιρίου - Απαιτήσεις εξωτερικών δομικών στοιχείων.

Η πυρκαγιά μπορεί να μεταδοθεί από ένα κτίριο στο γειτονικό, που βρίσκεται σε επαφή, δια μέσου του διαχωριστικού τοίχου, ή σ' ένα κοντινό άλλο κτίριο με ακτινοβολία από τον αντίστοιχο εξωτερικό τοίχο, ή και από τη στέγη ή προς τη στέγη γειτονικού κτιρίου.

Καθένας από τους δύο σε επαφή τοίχους όμορων κτιρίων πρέπει να έχει δείκτη πυραντίστασης τον απαιτούμενο για το πυροδιαμέρισμα του κτιρίου στο οποίο ανήκει.

Οι εξωτερικοί τοίχοι από τη μια και την άλλη μεριά ενός διαχωριστικού τοίχου όμορων κτιρίων και σε μήκος 0,70 μ. (συμπεριλαμβανομένου και του πάχους του διαχωριστικού τοίχου) πρέπει να μην έχουν κανένα άνοιγμα και να διασφαλίζουν δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον ίσο προς τον απαιτούμενο για τον αντίστοιχο διαχωριστικό τοίχο.

Στην περίπτωση που η γωνία των εξωτερικών τοίχων όμορων σε επαφή κτιρίων είναι μικρότερη των 180°, το μήκος τόξου κύ-

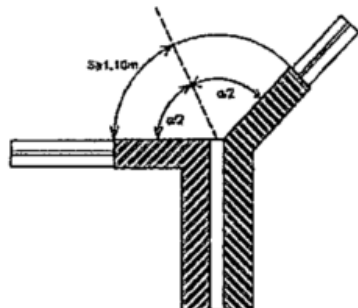
κλου με κέντρο την κορυφή της γωνίας και ακτίνα οριζόμενη από το πλησιέστερο σημείο κουφώματος μέχρι τη διχοτόμο της γωνίας πρέπει να μην είναι μικρότερο του 1,10 μ. (Σχήμα 25).

Για τους εξωτερικούς τοίχους κτιρίων από και προς τους οποίους υπάρχει κίνδυνος μετάδοσης της φωτιάς ισχύουν οι απαιτήσεις του Πίνακα 15.

Οι επιστεγάσεις (στέγες και δώματα) αποτελούν στοιχεία του εξωτερικού κελύφους του κτιρίου και αντιμετωπίζονται από πλευράς πυροπροστασίας ως οριζόντιοι εξωτερικοί τοίχοι. Επομένως, ισχύει ο Πίνακας 15 όσον αφορά τη μετάδοση της φωτιάς από κτίριο σε κτίριο, ιδιαιτέρως στην περίπτωση που το ένα κτίριο είναι υψηλότερο από το όμορό του.

Ο πίνακας 15 δεν ισχύει για ψηλά κτίρια ως προς την κατηγορία αντίδρασης στη φωτιά εξωτερικής επένδυσης, για τα οποία η ελάχιστη απαίτηση ορίζεται σε A2-s1d0 ανεξαρτήτως χρήσης και απόστασης από τα όρια του οικοπέδου ή από άλλο κτίριο.

Σχήμα 25: Ελάχιστες απαιτήσεις αποστάσεων μεταξύ ανοιγμάτων διαφορετικών πυροδιαμερισμάτων



Πίνακας 15: Ελάχιστες απαιτήσεις ελέγχου εξωτερικής μετάδοσης της φωτιάς

Απαιτήσεις ελέγχου εξωτερικής μετάδοσης της φωτιάς (1)

Απαιτήσεις ελέγχου εξωτερικής μετάδοσης της φωτιάς ⁽¹⁾				
Απαίτηση	Απόσταση τοίχου από το όριο οικοπέδου ή από άλλο κτίριο			
	< 3 μ.	3 - 5 μ.	5 - 10 μ.	> 10 μ.
α) Δείκτης πυραντίστασης εξωτερικού τοίχου	πλήρης ⁽²⁾	Πλήρης	μισή	χωρίς απαίτηση
β) Κατηγορία αντίδρασης στη φωτιά εξωτερικής επένδυσης	B-s1,d1	B-s1,d2	C-s2,d2	D-s2,d2
	A2-s1,d0 ⁽⁴⁾	A2-s1,d1 ⁽⁴⁾	B-s2,d2 ⁽⁴⁾	C-s2,d2 ⁽⁴⁾
γ) Ποσοστό ανοιγμάτων ⁽⁴⁾	≤15%	≤25%	≤50%	≤80%

(1) Για χώρους υψηλού βαθμού κινδύνου η απόσταση διπλασιάζεται.

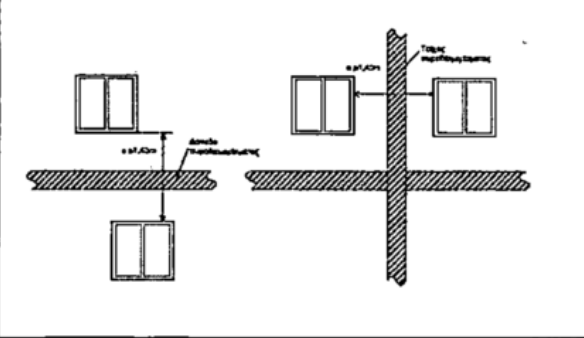
(2) Η απαιτούμενη για τοίχο πυροδιαμερίσματος σύμφωνα με τη δοκιμασία επιφανειακής εξάπλωσης της φλόγας.

(3) Το επιτρεπόμενο μέγιστο ποσοστό ανοιγμάτων στη συνολική επιφάνεια του εξωτερικού τοίχου διπλασιάζεται, εάν τα κουφώματα έχουν δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον 30 λεπτών (EI 30).

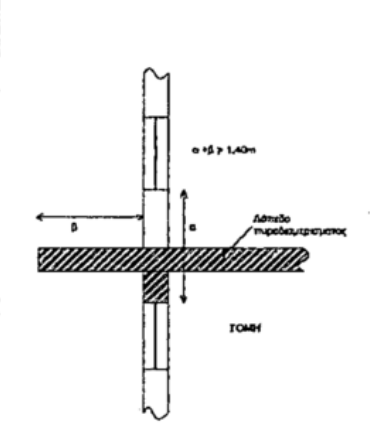
(4) Απαίτηση για κτίρια υποκατηγορίας E1 και E3 της χρήσης υγείας και κοινωνικής πρόνοιας ή κτίρια με θεωρητικό πληθυσμό άνω των 1000 ατόμων ή κτίρια που στεγάζουν δημόσια και ιδιωτικά σχολεία.

Η απόσταση (α) ανοιγμάτων σε εξωτερικές τοιχοποιίες, που ανήκουν σε διαφορετικά πυροδιαμερίσματα, πρέπει να είναι τουλάχιστον 1,40 μ., εφόσον τα ανοίγματα δεν έχουν τον απαιτούμενο δείκτη πυραντίστασης. Η ίδια ελάχιστη απόσταση ισχύει και για την περίπτωση υπερκειμένων πυροδιαμερισμάτων μεταξύ του ανώτερου σημείου του κάτω ανοίγματος και του κατώτερου σημείου του επάνω ανοίγματος, προσμετρούμενης και της προεξοχής που παρεμβάλλεται (Σχήμα 26) και πάντοτε υπό την προϋπόθεση, ότι τα ανοίγματα δεν έχουν τον απαιτούμενο δείκτη πυραντίστασης για το πυροδιαμέρισμα. Στην τελευταία περίπτωση ο τοίχος που παρεμβάλλεται, καθώς και η προεξοχή πρέπει να έχουν δείκτη πυραντίστασης τουλάχιστον ίσο με τον απαιτούμενο για το δάπεδο του πυροδιαμερίσματος (Σχήμα 27).

Σχήμα 26: Απόσταση αναρτήσεων σε εξωτερικές τοιχοποιίες



Σχήμα 27:

**Άρθρο 27****Προδιαγραφές ηλεκτρικής εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο - Σύνδεση στο δίκτυο διανομής ηλεκτρικής ενέργειας**

1. Οι ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο σχεδιάζονται, κατασκευάζονται, λειτουργούν και ελέγχονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις και προδιαγραφές που ορίζονται στο Ελληνικό Πρότυπο ΕΛΟΤ 60364 «Απαιτήσεις για ηλεκτρικές εγκαταστάσεις», ή στα αντίστοιχα ισοδύναμα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα.

2. Προϋπόθεση για την έναρξη της διαδικασίας για τη σύνδεση και λειτουργία υποδομών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων είναι η συμπλήρωση από τον ιδιοκτήτη ή τον Φ.Ε.Υ.Φ.Η.Ο. των στοιχείων σε ειδικό προς αυτόν τον σκοπό έντυπο σύνδεσης/ενημέρωσης, το οποίο αναρτάται στην ιστοσελίδα της ΔΕΔΔΗΕ ΑΕ. Το συμπληρωμένο έντυπο σύνδεσης/ενημέρωσης υποβάλλεται στην αρμόδια Μονάδα του ΔΕΔΔΗΕ, όπου ανήκει η παροχή στην οποία θα συνδεθεί το σημείο επαναφόρτισης Η/Ο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ'**ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΑΘΜΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ, ΣΥΝΕΡΓΕΙΩΝ, ΤΕΧΝΙΣΜΩΝ Η/Ο ΚΑΙ ΚΤΕΟ****Άρθρο 28****Όροι λειτουργίας σταθμών αυτοκινήτων - Τροποποίηση άρθρων 21 και 28 του π.δ. 455/1976**

α1. Η παρ. 2 του άρθρου 21 του π.δ. 455/1976 (Α' 169) αντικαθίσταται και το άρθρο 21 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 21**Πυρασφάλεια σταθμών αυτοκινήτων**

1. Κάθε χρήση πυρός εντός του χώρου του σταθμού αυτοκινήτων απαγορεύεται.

2. Η εντός σταθμών αυτοκινήτων, κειμένων εντός κατοικημένων περιοχών, εγκατάσταση και λειτουργία πάσης φύσεως συνεργείου επισκευής αυτοκινήτων και ηλεκτρολογικών εργασιών απαγορεύεται.

3. Σε κατάλληλες θέσεις του σταθμού, τοποθετούνται αυτόματα φορητοί πυροσβεστήρες κατασβεστικού υλικού, κατάλληλου για πυρκαγιές που προκαλούνται σε αυτοκίνητα, ανάλογου βάρους γομώσεως και αριθμού, ώστε έκαστος εξ αυτών να αντιστοιχεί σε πενήντα (50) τ.μ. ωφέλιμης επιφάνειας του σταθμού.

4. Σε κατάλληλες θέσεις του σταθμού και σε όλους τους ορόφους τοποθετούνται κάδοι γεμάτοι άμμο, συνοδευόμενοι από ανάλογο αριθμό φτυαριών και σκαπτικών εργαλείων.

5. Σε κάθε σταθμό τοποθετείται δίκτυο διανομής ύδατος υπό πίεση, συνδεδεμένο με ανάλογο αριθμό κρουστών παροχής ύδατος, διαστάσεων ανάλογων με αυτές των στοιχείων πυροσβεστικής που χρησιμοποιούνται από τις οικείες πυροσβεστικές αρχές.

Οι θέσεις τοποθέτησης των κρουστών αυτών και των προβλεπόμενων στην παρ. 3 πυροσβεστήρων, καθώς και οι διατομές του δικτύου διανομής ύδατος υπό πίεση, καθορίζονται από την οικεία πυροσβεστική αρχή, η οποία έχει και την ευθύνη της παρακολούθησης της καλής λειτουργίας των μέσων πυρασφάλειας του σταθμού.

6. Σε πολυώροφους σταθμούς αυτοκινήτων μέσου και μεγάλου μεγέθους είναι υποχρεωτική η τοποθέτηση δύο τροχήλατων πυροσβεστήρων κατασβεστικού υλικού, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 3 και βάρους γομώσεως καθοριζόμενου, ανάλογα με το κατασβεστικό υλικό, από την οικεία πυροσβεστική υπηρεσία.

7. Σε εμφανείς θέσεις του σταθμού υπάρχουν αναρτημένες πινακίδες με τους αριθμούς τηλεφώνου της πυροσβεστικής υπηρεσίας και του σταθμού Α' Βοηθειών.

8. Η ηλεκτρική εγκατάσταση των σταθμών και των υπαγόμενων σε αυτούς πλυντηρίων - λιπαντηρίων, είναι εξ ολοκλήρου στεγανή, σύμφωνα δε πάντως προς τους ισχύοντες κανονισμούς του κράτους. Στοιχεία της ηλεκτρικής εγκατάστασης εν γένει, στα οποία δύναται να προκληθούν σπινθήρες (πίνακες διανομής, ασφάλειες, διακόπτες κ.λπ.), εφόσον αυτά δεν είναι στεγανά, δεν τοποθετούνται στον χώρο στάθμευσης και εν γένει σε χώρους επικίνδυνους για ανάφλεξη, λόγω ύπαρξης εύφλεκτων αερίων ή άλλων εύφλεκτων υλών.

9. Σε σταθμούς μέσου και μεγάλου μεγέθους:

α) Που γειτνιάζουν άμεσα με νοσοκομείο ή κλινική και

β) Κάτωθι πολυκατοικιών, ξενοδοχείων και πολυώροφων κτιρίων που χρησιμοποιούνται ως γραφεία ή βιοτεχνικά εργαστήρια, εκτός των λοιπών ως ανωτέρω μέτρων πυρασφάλειας, εγκαθίσταται στον σταθμό σύστημα αυτόματης ανίχνευσης εστίας πυρός, καθώς και σύστημα καταιονισμού ύδατος υπό πίεση στην οροφή όλων των αιθουσών στάθμευσης, στο τμήμα που αυτές βρίσκονται κάτωθι των ανωτέρω αναφερομένων κτισμάτων, για άμεση καταστολή πυρκαγιάς.

Στις ανωτέρω περιπτώσεις κατά τις οποίες είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση συστήματος καταιονισμού ύδατος, αυτό δύναται να αντικατασταθεί με άλλο σύστημα το οποίο να λειτουργεί με άλλο κατασβεστικό υλικό, αναγνωρισμένο διεθνώς και κατάλληλο για τέτοιου είδους εφαρμογές.

Η καταλληλότητα των συστημάτων αυτόματης ανίχνευσης και κατάσβεσης θα ελέγχεται από την οικεία πυροσβεστική υπηρεσία, η οποία και θεωρεί τις σχετικές μελέτες πριν υποβληθούν στην αρμόδια Υπηρεσία Συγκοινωνιών, κατ' εφαρμογή του άρθρου 23 παρ. 5 για τη χορήγηση της, σύμφωνα με τον νόμο άδειας ιδρύσεως του σταθμού. Σε όσους από τους παραπάνω σταθμούς αυτοκινήτων υπάρχει σύστημα καταιονισμού ύδατος, με το οποίο παρέχεται το αποτέλεσμα συναγερμού του ανιχνευτικού συστήματος, δεν εγκαθίσταται η εγκατάσταση συστήματος ανίχνευσης πυρός.

10. Η τήρηση των ως άνω μέτρων ελέγχεται μία φορά το έτος από την πυροσβεστική υπηρεσία, με μέριμνα των υπεύθυνων των σταθμών και προσκομίζεται από αυτούς στην αρμόδια για τη χορήγηση της άδειας λειτουργίας υπηρεσία, βεβαίωση, ότι τα μέτρα πυρασφάλειας είναι σύμφωνα με τους όρους του παρόν-

τος, διαφορετικά δεν χορηγείται η άδεια λειτουργίας του σταθμού ή αφαιρείται προσωρινά η άδεια λειτουργίας του, εφόσον πρόκειται για σταθμό αυτοκινήτων σε λειτουργία.»

2. Η παρ. 4 του άρθρου 28 του π.δ. 455/1976 (Α' 169) αντικαθίσταται, στην παρ. 7 του ιδίου άρθρου προστίθεται περ. ζ' και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 28

Προϋποθέσεις, όροι ίδρυσης και λειτουργίας

1. Η θέση των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων είναι τέτοια, ώστε η λειτουργία τους να μην επηρεάζει δυσμενώς την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή της κυκλοφορίας και τα τυχόν υφιστάμενα, σε άμεση γειτνίαση ή παρακείμενα εκπαιδευτήρια, γηροκομεία και άσυλα εν γένει ή την εμφάνιση της περιοχής.

2. Σε κάθε περίπτωση απαγορεύεται η ίδρυση υπαίθριου σταθμού αυτοκινήτων σε άμεση γειτνίαση κατά την έννοια της περ. γ' της παρ. 2 του άρθρου 3 του παρόντος, με νοσηλευτικά ιδρύματα εν γένει και αποθήκες εύφλεκτων ή εκρηκτικών υλών ή πάνω από υφιστάμενους υπόγειους χώρους.

3. Ειδικά για την πόλη των Αθηνών απαγορεύεται η ίδρυση υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων εντός της περιοχής, όπως αυτή ορίζεται στην παρ. 3 του άρθρου 3 του παρόντος. Κατ' εξαίρεση, επιτρέπεται η ίδρυση τέτοιων σταθμών στην παραπάνω περιοχή υπό τις προϋποθέσεις που ορίζονται στην παρ. 3 του άρθρου 3 του παρόντος.

4. Εντός των υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων απαγορεύεται κάθε χρήση φλόγας. Επίσης, εντός των σταθμών απαγορεύεται η λειτουργία κάθε είδους συνεργείου ή ηλεκτρολογικού εργαστηρίου ή πλυντηρίου – λιπαντηρίου αυτοκινήτων ή αντλίας καυσίμων.

5. Σε κατάλληλες θέσεις εντός των σταθμών τοποθετούνται αυτόματοι πυροσβεστήρες ξηράς σκόνης γόμωσης έξι (6) κλών τουλάχιστον, αριθμού αντίστοιχου προς έναν πυροσβεστήρα ανά δέκα (10) αυτοκίνητα χωρητικότητας του σταθμού.

6. Αν η λειτουργία του υπαίθριου σταθμού παρατείνεται μετά τις 18:00, ο υπαίθριος σταθμός υποχρεούται να διαθέτει κατάλληλη ηλεκτρική εγκατάσταση φωτισμού, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ο έλεγχός της κατά τη διάρκεια των απογευματινών και νυχτερινών ωρών φύλαξης και διακίνησης των αυτοκινήτων που εισέρχονται και εξέρχονται του σταθμού, με παροχή είτε από τη Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού είτε από άλλον επίσημο πάροχο. Εναλλακτικά, η ηλεκτρική εγκατάσταση φωτισμού ενός υπαίθριου σταθμού μπορεί να επιτυγχάνεται και με αυτόνομα φωτιστικά σώματα, τα οποία λειτουργούν με φωτοβολταϊκά πάνελ.

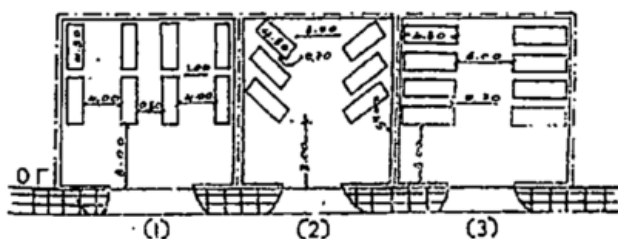
7. Κάθε υπαίθριος σταθμός:

α) διαθέτει περιτοίχιση ή περίφραξη από άκαυστο υλικό, ώστε να μην είναι δυνατή η διενέργεια ελιγμών στα πεζοδρόμια ή η κατάρληψη αυτών από αυτοκίνητα,

β) έχει την ωφέλιμη επιφάνεια του κατάλληλα επιστρωμένη είτε από ασφαλτικό τάπητα είτε από άλλο κατάλληλο υλικό (π.χ. βιομηχανικό δάπεδο) και διαθέτει κατάλληλη υπόβαση ανθεκτική στο βάρος όλων των προς στάθμευση αυτοκινήτων,

γ) διαθέτει επί του δαπέδου διαγράμμιση της διάταξης των προς στάθμευση αυτοκινήτων,

δ) διαθέτει είσοδο – έξοδο πλάτους τριών (3) έως έξι (6) μ., κατά την κρίση της υπηρεσίας, ανάλογα με το μέγεθος του σταθμού, μπροστά δε από κάθε σειρά αυτοκινήτων υπάρχει διάδρομος πλάτους από τρία (3) μ. έως έξι (6) μ. τουλάχιστον, ανάλογα με τη διάταξη στάθμευσης των αυτοκινήτων, σύμφωνα με τα παρακάτω ενδεικτικά σκαριφήματα,



ε) διαθέτει γραφείο κίνησης κατασκευασμένο από άκαυστο υλικό. Για την τοποθέτηση και χρήση του γραφείου κίνησης δεν απαιτείται η έκδοση οικοδομικής άδειας, εφόσον έχει εμβαδόν έως και δεκαπέντε (15) τ.μ. και είναι προσωρινή κατασκευή, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 2 του ν. 4067/2010,

στ) διαθέτει αναρτημένη πινακίδα στην οποία φαίνεται ο αριθμός και η διάταξη των θέσεων στάθμευσης,

ζ) επιτρέπεται να φέρει προσωρινά σκίαστρα κατάλληλης μηχανικής αντοχής.

8. Σταθμοί αυτοκινήτων που πληρούν όλους τους παραπάνω όρους μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως υπαίθριοι χώροι προβολής ταινιών υπό τις ακόλουθες πρόσθετες προϋποθέσεις:

α) η περίφραξη ή περιτοίχιση του χώρου αυτών γίνεται από τέτοιο υλικό ώστε να είναι δυνατή η εύκολη διάνοιξή του από τα σταθμευμένα αυτοκίνητα σε περίπτωση ανάγκης,

β) να υφίσταται ξεχωριστή είσοδος και έξοδος πλάτους πέντε (5) μέτρων τουλάχιστον,

γ) για την εγκατάσταση και λειτουργία των μηχανημάτων προβολής υποβάλλεται άδεια που εκδίδεται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων.

9. Κατ' εξαίρεση των διατάξεων του άρθρου αυτού, επιτρέπεται σε συγκοινωνιακούς φορείς του ν. 588/1977 (Α' 148) να ιδρύουν και να λειτουργούν υπαίθριους σταθμούς για τη στέγαση ηλεκτροκινήτων ή θερμικών λεωφορείων αυτοκινήτων οχημάτων και μέσα στους χώρους στάθμευσης των οχημάτων αυτών να εγκαθιστούν πάσης φύσεως συνεργεία επιθεωρήσεως, συντηρήσεως και επισκευής τέτοιων οχημάτων, καθώς και αντλίες παροχής πετρελαίου υπό τους εξής όρους και προϋποθέσεις:

α) αν στα παραπάνω συνεργεία γίνεται χρήση ανοικτής φλόγας (όπως οξυγονοκόλληση, ηλεκτροσυγκόλληση), η χρήση της περιορίζεται μέσα σε κλειστό χώρο, του οποίου το πλησιέστερο άνοιγμα απέχει απόσταση τουλάχιστον δεκαπέντε (15) μέτρα από το κέντρο των αντλιών, φρεατίων δεξαμενών και της προβολής των στομιών εξαερώσεως,

β) τα συνεργεία επιθεωρήσεως, επισκευής και συντήρησης του υπαίθριου σταθμού είναι εφοδιασμένα με την κατά νόμο άδεια λειτουργίας,

γ) για την εγκατάσταση των αντλιών παροχής πετρελαίου των δεξαμενών τηρούνται οι ισχύουσες διατάξεις,

δ) οι αντλίες παροχής πετρελαίου εγκαθίστανται σε τέτοια θέση, ώστε από τη λειτουργία τους να μην εμποδίζεται η ομαλή λειτουργία του σταθμού,

ε) η μέγιστη επιτρεπόμενη χωρητικότητα κάθε υπόγειας δεξαμενής ορίζεται σε τριάντα (30) κυβικά μέτρα, μη συμπεριλαμβανομένου του απαραίτητου κενού πέντε τοις εκατό (5%).»

Άρθρο 29

Λειτουργία των συνεργείων επισκευής και συντήρησης οχημάτων υψηλής τάσης

1. Για τη λειτουργία των συνεργείων οχημάτων υψηλής τάσης, πέραν των διατάξεων του π.δ. 78/1988 (Α' 34), ισχύουν οι διατάξεις του παρόντος άρθρου.

2. Τα συνεργεία οχημάτων υψηλής τάσης μπορούν να λειτουργούν εντός των εγκαταστάσεων άλλου συνεργείου ή αυτοτελώς. Οι εγκαταστάσεις, εντός των οποίων λειτουργούν, πρέπει να διαθέτουν επαρκείς χώρους για την επισκευή και συντήρηση των οχημάτων υψηλής τάσης. Όλοι οι χώροι πρέπει να διαθέτουν την απαραίτητη σήμανση, όπως αναγνωριστικές πινακίδες επί του οχήματος και περίφραξη του χώρου με εμφανή σήμανση υψηλής τάσης, ώστε να πληρούνται οι όροι και οι προϋποθέσεις για την εκτέλεση όλων των απαραίτητων εργασιών επί των οχημάτων υψηλής τάσης με ασφάλεια, τόσο για το όχημα όσο και για τους εργαζομένους του συνεργείου.

3. Το συνεργείο οχημάτων υψηλής τάσης οφείλει να διαθέτει, πέραν των εργαλείων και μηχανημάτων που προβλέπονται στο π.δ. 78/1988, ειδικό εξοπλισμό για οχήματα υψηλής τάσης, προκειμένου οι εργασίες επισκευής και συντήρησης στα οχήματα αυτά να πραγματοποιούνται με ασφάλεια.

Άρθρο 30**Άσκηση του επαγγέλματος του τεχνίτη για τη συντήρηση και επισκευή οχημάτων υψηλής τάσης**

1. Ο τεχνίτης οχημάτων υψηλής τάσης αναλαμβάνει την επι-σκευή και συντήρηση των οχημάτων υψηλής τάσης. Ανάλογα με την εκπαίδευση και τη θέση εργασίας του μέσα στο συνεργείο οχημάτων υψηλής τάσης, διακρίνονται οι ακόλουθες κατηγορίες τεχνιτών υψηλής τάσης:

α) «Τεχνίτης οχημάτων υψηλής τάσης Κατηγορίας 1», είναι ο τεχνίτης που, υπό την καθοδήγηση του τεχνίτη οχημάτων υψηλής τάσης κατηγορίας 2, εκτελεί εργασίες που αφορούν στη βασική συντήρηση του οχήματος, οι οποίες δεν έχουν σχέση με το σύστημα υψηλής τάσης. Γνωρίζει τη γενική δομή του συστήματος υψηλής τάσης και τους κινδύνους που πηγάζουν από αυτό.

β) «Τεχνίτης οχημάτων υψηλής τάσης Κατηγορίας 2», είναι ο τεχνίτης που γνωρίζει και ελέγχει τη διακοπή της τροφοδοσίας τάσης σε συστήματα υψηλής τάσης και ασφαρίζει το σύστημα υψηλής τάσης έναντι επανενεργοποίησης. Ο τεχνίτης οχημάτων υψηλής τάσης κατηγορίας 2 γνωρίζει να αφαιρεί και να επανατοποθετεί την μπαταρία σε ένα όχημα υψηλής τάσης, αναλαμβάνει την επιδιόρθωση ή τη διαδικασία ανακύκλωσης της μπαταρίας και διαθέτει τη γνώση και την ικανότητα να θέτει το σύστημα υψηλής τάσης εκ νέου σε λειτουργία με ασφάλεια. Έχει την ευθύνη για όλες τις εργασίες σε συστήματα υψηλής τάσης και διενεργεί αυτόνομα εργασίες σε αυτά, είτε φέρουν είτε δεν φέρουν τάση.

2. Οι τεχνίτες οχημάτων υψηλής τάσης κατηγοριών 1 και 2 χρησιμοποιούν, όπου απαιτείται, τον ειδικό εξοπλισμό, που καθορίζεται με την απόφαση της παρ. 3 του άρθρου 29 κατά τη διάρκεια της επισκευής και συντήρησης οχημάτων υψηλής τάσης.

3. Σε κάθε συνεργείο οχημάτων υψηλής τάσης απασχολείται ένας (1) τουλάχιστον τεχνίτης οχημάτων υψηλής τάσης Κατηγορίας 2, ως υπεύθυνος για την ορθή εκτέλεση των εργασιών. Αν το συνεργείο απασχολεί περισσότερους από έναν τεχνίτες οχημάτων υψηλής τάσης Κατηγορίας 2, υποχρεούται να ορίσει έναν από αυτούς ως υπεύθυνο για την ορθή εκτέλεση των εργασιών επί των οχημάτων υψηλής τάσης στον χώρο του συνεργείου.

Άρθρο 31**Τεχνικός έλεγχος Η/Ο**

Τα Δημόσια και Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου (Κ.Τ.Ε.Ο.) διενεργούν τεχνικό έλεγχο των Η/Ο (περιοδικό, έκτακτο και εκούσιο).

Άρθρο 32**Διαχείριση συσσωρευτών Η/Ο**

Η διαχείριση των αποβλήτων συσσωρευτών Η/Ο πραγματοποιείται σύμφωνα με τον ν. 2939/2001 (Α' 179) και την υπ' αρ. 41624/2057/Ε103/2010 κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Β' 1625).

ΜΕΡΟΣ Γ'

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΤΕΤΑΡΤΟΥ ΜΕΡΟΥΣ ΤΟΥ Ν. 3982/2011 (Α' 143) ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ (ΕΕ) 2019/1161 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ 20ης ΙΟΥΝΙΟΥ 2019 «ΓΙΑ ΤΗΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 2009/33/ΕΚ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΚΑΘΑΡΩΝ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΩΣ ΑΠΟΔΟΤΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ» (L188) ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 33

Αντικείμενο και στόχοι - Τροποποίηση του άρθρου 65 του ν. 3982/2011 (Α' 143)
(παρ. 2 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

Το άρθρο 65 του ν. 3982/2011 (Α' 143) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 65**Αντικείμενο και στόχοι**

Οι αναθέτουσες αρχές και οι αναθέτοντες φορείς υποχρεούνται να λαμβάνουν υπόψη τις επιπτώσεις που αφορούν στην κατανάλωση ενέργειας και το περιβάλλον, καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του οχήματος, συμπεριλαμβανομένης της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO₂ και ορισμένων ρύπων, όταν προμηθεύονται ορισμένα οχήματα οδικών μεταφορών, με σκοπό την προώθηση και την τόνωση της αγοράς του τομέα των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων και τη βελτίωση της συμβολής του τομέα των μεταφορών στις πολιτικές της Ένωσης για το περιβάλλον, το κλίμα και την ενέργεια.»

Άρθρο 34

Πεδίο εφαρμογής - Τροποποίηση του άρθρου 66 του ν. 3982/2011 (Α' 143)
(παρ. 4 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

Το άρθρο 66 του ν. 3982/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 66**Πεδίο εφαρμογής**

Το παρόν μέρος εφαρμόζεται στις προμήθειες μέσω:

α) συμβάσεων αγοράς, χρηματοδοτικής μίσθωσης, ενοικίασης ή αγοράς με δόσεις που συνάπτονται από αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς, εφόσον υπόκεινται στην υποχρέωση να εφαρμόζουν τις διαδικασίες για τις προμήθειες που προβλέπονται στον ν. 4412/2016 (Α' 147) για τις συμβάσεις που υπερβαίνουν τα όρια των άρθρων 5 και 235 του νόμου αυτού,

β) συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την έννοια του Κανονισμού (ΕΚ) υπ' αρ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 (L 315), που έχουν ως αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών οδικών επιβατικών μεταφορών, καθ' υπέρβαση του κατώτατου ορίου που καθορίζουν τα κράτη-μέλη, αλλά όχι των εφαρμοστέων κατώτατων ορίων που καθορίζονται στην παρ. 4 του άρθρου 5 του εν λόγω Κανονισμού,

γ) συμβάσεων παροχής υπηρεσιών που καθορίζονται στον πίνακα 1 του άρθρου 71 του παρόντος, εφόσον οι αναθέτουσες αρχές ή αναθέτοντες φορείς υπόκεινται στην υποχρέωση να εφαρμόζουν τις διαδικασίες για τις προμήθειες που προβλέπονται στον ν. 4412/2016.»

Άρθρο 35

Ορισμοί - Τροποποίηση του άρθρου 67 του ν. 3982/2011 (Α' 143)
(παρ. 5 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

Το άρθρο 67 του ν. 3982/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 67**Ορισμοί**

Για τους σκοπούς του παρόντος νόμου νοούνται ως:

1. «αναθέτουσες αρχές»: οι αναθέτουσες αρχές, όπως ορίζονται στα σημεία 1 έως 4 της παρ. 1 του άρθρου 2 και στο άρθρο 223 του ν. 4412/2016 (Α' 147),

2. «αναθέτοντες φορείς»: οι αναθέτοντες φορείς, όπως ορίζονται στο άρθρο 224 του ν. 4412/2016,

3. «όχημα οδικών μεταφορών»: το όχημα κατηγορίας M ή N, όπως ορίζεται στις περ. α) και β) της παρ. 1 του άρθρου 4 του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Μαΐου 2018 (L 151),

4. «καθαρό όχημα»:

α) το όχημα της κατηγορίας M1, M2 ή N1 με μέγιστες εκπομπές καυσαερίων εκφρασμένες σε CO₂ γρ./χλμ. και εκπομπές ρύπων υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης κάτω από ποσοστό των εφαρμοστέων ορίων εκπομπών, όπως καθορίζεται στον πίνακα 2 του παραρτήματος του άρθρου 71 ή

β) το όχημα της κατηγορίας M3, N2 ή N3, που χρησιμοποιεί εναλλακτικά καύσιμα, όπως ορίζονται στις παρ. 1 και 2 του άρθρου 2 του ν. 4439/2016 (Α' 222), εξαιρουμένων των καυσίμων που παράγονται από πρώτες ύλες που ενέχουν υψηλό κίνδυνο έμμε-

σης αλλαγής της χρήσης της γης, σχετικά με τις οποίες παρατηρείται σημαντική επέκταση της περιοχής παραγωγής σε εκτάσεις με υψηλά αποθέματα άνθρακα σύμφωνα με το άρθρο 26 της Οδηγίας (ΕΕ) 2018/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 11ης Δεκεμβρίου 2018 (L 328). Στην περίπτωση οχημάτων που χρησιμοποιούν υγρά βιοκαύσιμα, συνθετικά και παραφινικά καύσιμα, τα εν λόγω καύσιμα δεν αναμειγνύονται με συμβατικά ορυκτά καύσιμα,

5. «βαρύ όχημα μηδενικών εκπομπών»: το καθαρό όχημα, όπως ορίζεται στην περ. β' της παρ. 4, χωρίς κινητήρα εσωτερικής καύσης ή με κινητήρα εσωτερικής καύσης που εκπέμπει λιγότερο από 1 γρ. CO₂/KWh, μετρούμενο σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 595/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 18ης Ιουνίου 2009 (L 188) και τα μέτρα εφαρμογής του, ή που εκπέμπει λιγότερο από 1 γρ. CO₂/χλμ., μετρούμενο σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ης Ιουνίου 2007 (L 171) και τα μέτρα εφαρμογής του.»

Άρθρο 36

Εξαιρέσεις - Τροποποίηση του άρθρου 68 του ν. 3982/2011

(παρ. 3 και 4 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

Το άρθρο 68 του ν. 3982/2011 (Α' 143) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 68
Εξαιρέσεις

Εξαιρούνται από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο παρόν μέρος:

α) τα οχήματα που αναφέρονται στις περ. α', β', γ' και δ' της παρ. 2 και στις περ. α', β' και γ' της παρ. 3 του άρθρου 2, καθώς και στα σημεία 5.2. έως 5.5. και 5.7. του Μέρους Α' του παραρτήματος Ι του Κανονισμού (ΕΕ) υπ' αρ. 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, και

β) τα οχήματα της κατηγορίας M3 πέραν των οχημάτων κλάσης Ι και κλάσης Α, όπως ορίζονται στα σημεία 2 και 3 του άρθρου 3 του Κανονισμού (ΕΚ) υπ' αρ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 13ης Ιουλίου 2009 (L 200).»

Άρθρο 37

Ελάχιστοι στόχοι προμηθειών - Τροποποίηση του άρθρου 69 του ν. 3982/2011

(παρ. 6 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

Το άρθρο 69 του ν. 3982/2011 (Α' 143) αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 69
Ελάχιστοι στόχοι προμηθειών

1. Οι συμβάσεις προμήθειας οχημάτων και παροχής υπηρεσιών, όπως αναφέρονται στο άρθρο 66, πρέπει να συμμορφώνονται με τους ελάχιστους στόχους προμηθειών καθαρών ελαφρών οχημάτων που καθορίζονται στον πίνακα 4 του παραρτήματος του άρθρου 71. Οι εν λόγω στόχοι εκφράζονται ως ελάχιστα ποσοστά καθαρών οχημάτων επί του συνολικού αριθμού οχημάτων οδικών μεταφορών, που καλύπτονται από το σύνολο όλων των συμβά-

σεων που αναφέρονται στο άρθρο 66, οι οποίες έχουν ανατεθεί μεταξύ της 2ας.8.2021 και της 31ης.12.2025, για την πρώτη περίοδο αναφοράς, και μεταξύ της 1ης.12.2026 και της 31ης.12.2030, για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς.

2. Για τον υπολογισμό των ελάχιστων στόχων προμηθειών, η ημερομηνία της δημόσιας σύμβασης που λαμβάνεται υπόψη, είναι η ημερομηνία ολοκλήρωσης της διαδικασίας δημόσιας προμήθειας, με την ανάθεση της σύμβασης.

3. Τα οχήματα που ανταποκρίνονται στον ορισμό των καθαρών οχημάτων βάσει του σημείου 4 του άρθρου 67 ή των βαρέων οχημάτων μηδενικών εκπομπών βάσει του σημείου 5 του άρθρου 67 ως αποτέλεσμα μετασκευής, μπορούν να προσμετρώνται ως καθαρά οχήματα ή βαρέα οχήματα μηδενικών εκπομπών, αντίστοιχα, για σκοπούς συμμόρφωσης με τους ελάχιστους στόχους προμηθειών.

4. Στις συμβάσεις που αναφέρονται στην περ. α' του άρθρου 66, λαμβάνεται υπόψη, για σκοπούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης με τους ελάχιστους στόχους προμηθειών, ο αριθμός των οχημάτων οδικών μεταφορών, που αποτελούν αντικείμενο αγοράς, χρηματοδοτικής μίσθωσης, ενοικίασης ή αγοράς με δόσεις βάσει κάθε σύμβασης.

5. Στην περίπτωση των συμβάσεων που αναφέρονται στις περ. β) και γ) του άρθρου 66, λαμβάνεται υπόψη, για σκοπούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης με τους ελάχιστους στόχους προμηθειών, ο αριθμός των οχημάτων οδικών μεταφορών που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν για την παροχή των υπηρεσιών που καλύπτονται από κάθε σύμβαση.

6. Εάν δεν εγκριθούν νέοι στόχοι για την περίοδο μετά από την 1η.1.2030, εξακολουθούν να ισχύουν οι στόχοι που έχουν τεθεί για τη δεύτερη περίοδο αναφοράς και υπολογίζονται σύμφωνα με τις παρ. 1 έως 5, για τις επόμενες πενταετίες περιόδους.

7. Οι αναθέτουσες αρχές ή οι αναθέτοντες φορείς δύνανται να εφαρμόζουν υψηλότερους εθνικούς στόχους ή αυστηρότερες απαιτήσεις, εκτός από τις αναφερόμενες στον πίνακα 4 του παραρτήματος του άρθρου 71.»

Άρθρο 38

Παράρτημα - Τροποποίηση του άρθρου 71 του ν. 3982/2011

(παρ. 11 του άρθρου 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

Το άρθρο 71 του ν. 3982/2011 αντικαθίσταται ως εξής:

«Άρθρο 71

Προσαρτάται και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του παρόντος το ακόλουθο Παράρτημα:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ
ΕΛΑΧΙΣΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΠΡΟΜΗΘΕΙΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΚΑΘΑΡΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗ ΣΤΗΡΙΞΗ ΤΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ-ΜΕΛΗ

Πίνακας 1: Κωδικοί κοινού λεξιλογίου για τις δημόσιες συμβάσεις (CPV) για υπηρεσίες που αναφέρονται στο άρθρο 66 παρ. 1 στοιχείο γ)

Κωδικός CPV	Περιγραφή
60112000-6	Υπηρεσίες δημόσιων οδικών μεταφορών
60130000-8	Υπηρεσίες ειδικών οδικών μεταφορών επιβατών
60140000-1	Υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων
90511000-2	Οδική μεταφορά αλληλογραφίας
60160000-7	Υπηρεσίες μεταφοράς δεμάτων
60161000-4	Υπηρεσίες παράδοσης αλληλογραφίας
64121100-1	Μη προγραμματισμένες μεταφορές επιβατών
64121200-2	Υπηρεσίες παράδοσης δεμάτων

Πίνακας 2: Όρια εκπομπών για καθαρά ελαφρά οχήματα

Κατηγορίες οχημάτων	Έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025		Από την 1η Ιανουαρίου 2026	
	CO2 γρ./χλμ.	RDE εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων (1) ως ποσοστό των ορίων εκπομπών (2)	CO2 γρ./χλμ.	RDE εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων (1) ως ποσοστό των ορίων εκπομπών (2)
M1	50	80 %	0	α.α.
M2	50	80 %	0	α.α.
N1	50	80 %	0	α.α.

(1) Δηλωθείσες μέγιστες τιμές εκπομπών υπό πραγματικές συνθήκες οδήγησης (RDE) σωματιδίων σε αριθμό σωματιδίων (PN) ανά χιλιόμετρο και οξειδίων του αζώτου (NOx) σε mg/km, όπως αναφέρονται στο σημείο 48.2 του πιστοποιητικού συμμόρφωσης, όπως περιγράφεται στο παράρτημα ΙΧ της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Σεπτεμβρίου 2007 (L 263), τόσο για πλήρεις όσο και για αστικές διαδρομές RDE.

(2) Τα ισχύοντα όρια εκπομπών προβλέπονται στο παράρτημα Ι του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 ή στους κανονισμούς που τον διαδέχθηκαν.

Πίνακας 3: Ελάχιστος στόχος προμηθειών όσον αφορά στο ποσοστό καθαρών ελαφρών οχημάτων, σύμφωνα με τον πίνακα 2 ως προς τον συνολικό αριθμό ελαφρών οχημάτων που καλύπτονται από συμβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 66 σε επίπεδο κράτους μέλους

	Από τις 2 Αυγούστου 2021 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025	Από την 1η Ιανουαρίου 2026 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030
Ελλάδα	25,3 %	25,3 %

Πίνακας 4: Ελάχιστος στόχος προμηθειών όσον αφορά στο ποσοστό καθαρών βαρέων οχημάτων επί του συνολικού αριθμού βαρέων οχημάτων τα οποία καλύπτονται από συμβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 66 σε επίπεδο κράτους μέλους (1)

	Φορτηγά (κατηγορία οχήματος N2 και N3)		Λεωφορεία (κατηγορία οχήματος M3) (*)	
	Από τις 2 Αυγούστου 2021 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025	Από την 1η Ιανουαρίου 2026 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030	Από τις 2 Αυγούστου 2021 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025	Από την 1η Ιανουαρίου 2026 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2030
Ελλάδα	8 %	10 %	33 %	47 %

¹ Το ήμισυ του ελάχιστου στόχου για το ποσοστό καθαρών λεωφορείων πρέπει να καλυφθεί με την προμήθεια λεωφορείων μηδενικών εκπομπών, όπως ορίζονται στο άρθρο 67 περ. 5. Η απαίτηση αυτή μειώνεται στο ένα τέταρτο (1/4) του ελάχιστου στόχου για την πρώτη περίοδο αναφοράς εάν πάνω από το ογδόντα τοις εκατό (80 %) των λεωφορείων που καλύπτονται από το σύνολο όλων των συμβάσεων που αναφέρονται στο άρθρο 66, οι οποίες ανατέθηκαν κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής σε ένα κράτος μέλος, είναι διώροφα λεωφορεία.»

Άρθρο 39
Μέτρα εφαρμογής της Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161 και
υποβολή εκθέσεων - Προσθήκη άρθρου 71Α
στον ν. 3982/2011
(παρ. 10 άρθρου 1 Οδηγίας (ΕΕ) 2019/1161)

1. Οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών υποβάλλουν προτάσεις στην Επιτροπή της παρ. 2 του άρθρου 18 του ν. 3855/2010 (Α' 95) για την εκπόνηση δράσεων και τη λήψη μέτρων προς τον σκοπό της προώθησης των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων στις δημόσιες συμβάσεις, όπως τίθεται με το παρόν, προκειμένου αυτά να συμπεριληφθούν στο Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Προώθηση των Πράσινων Δημόσιων Συμβάσεων του ίδιου άρθρου.

2. Για την εφαρμογή του παρόντος, στις διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων κατά την έννοια του ν. 4412/2016 (Α' 147) για την προμήθεια οχημάτων υποχρεωτικά συνεκτιμάται κατά την αξιολόγηση των προσφορών η ύπαρξη ελάχιστης ποσότητας επί του συνόλου του προσφερόμενου στόλου των υποψηφίων ύψους πέντε τοις εκατό (5%) για αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα ή υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ. Αντίστοιχα, στις διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων κατά την έννοια του ν. 4412/2016 για την προμήθεια υπηρεσιών, η παροχή των οποίων απαιτεί τη χρήση στόλου οχημάτων, δύναται να τεθεί ως κριτήριο ποιοτικής επιλογής η υποχρέωση ελάχιστης ποσότητας επί του συνόλου του στόλου των υποψηφίων ύψους πέντε τοις εκατό (5%) για αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα ή υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 γρ. CO₂/χλμ και σε κάθε περίπτωση τίθεται η υποχρέωση ύπαρξης ενός (1) κατ' ελάχιστον αμιγούς Η/Ο στον στόλο των υποψηφίων.

Οι αναθέτοντες φορείς και οι αναθέτουσες αρχές, κατά την έννοια των διατάξεων του ν. 4412/2016, οφείλουν να αιτούνται από τους οικονομικούς φορείς που συμμετέχουν στις σχετικές διαδικασίες ανάθεσης σύμβασης να προσκομίζουν κατάλληλα αποδεικτικά έγγραφα, με τα οποία βεβαιώνεται η ελάχιστη ποσότητα Η/Ο στο σύνολο των οχημάτων του στόλου τους.

Οι διατάξεις του παρόντος δεν εφαρμόζονται στις διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων προμηθειών και υπηρεσιών, οι οποίες έχουν εκτιμηθεί αξία κάτω των ορίων της παρ. 1 του άρθρου 118 και της παρ. 1 του άρθρου 328 του ν. 4412/2016.

Οι διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται στις διαδικασίες ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων προμηθειών και υπηρεσιών, η έναρξη των οποίων λαμβάνει χώρα, σύμφωνα με τα άρθρα 61 και 290 του ν. 4412/2016, μετά από την 2α.8.2021.

3. Στον ν. 3982/2011 προστίθεται άρθρο 71Α, ως εξής:

«Άρθρο 71Α
Υποβολή εκθέσεων και επανεξέταση

1. Έως τις 2.8.2022, οι αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών αποστέλλουν στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκθεση σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνονται για την εφαρμογή των άρθρων 65 έως 71, τις μελλοντικές ενέργειες εφαρμογής, συμπεριλαμβανομένων του χρονοδιαγράμματος και του πιθανού επιμερισμού προσπάθειών μεταξύ διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης, καθώς και κάθε άλλη συναφή πληροφορία.

2. Έως τις 18. 4.2026 και εν συνεχεία ανά τρία (3) έτη, η Ενιαία Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων, έπειτα από εισήγηση των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, υποβάλλει έκθεση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με την εφαρμογή των άρθρων 65 έως 71. Οι εν λόγω εκθέσεις συνοδεύουν τις εκθέσεις που υποβάλλονται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 340 του ν. 4412/2016 (Α' 147) και περιέχουν πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνονται για την εφαρμογή των άρθρων 65 έως 71, τις μελλοντικές ενέργειες εφαρμογής, καθώς και κάθε άλλη συναφή πληροφορία. Οι εν λόγω εκθέσεις περιλαμβάνουν επίσης τον αριθμό και τις κατηγορίες οχημάτων που καλύπτονται από τις συμβάσεις που αναφέρονται στο άρθρο 66. Οι πληροφορίες παρουσιάζονται με βάση τις κατηγορίες που ορίζονται στον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αρ.

2195/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5ης Νοεμβρίου 2002 (L 340).»

ΜΕΡΟΣ Δ'
ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ
ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α'
ΣΥΣΤΑΣΗ ΑΥΤΟΤΕΛΟΥΣ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 40
Σύσταση Αυτοτελούς Τμήματος Ηλεκτροκίνησης
στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας
– Τροποποίηση Οργανισμού Υπουργείου
Περιβάλλοντος και Ενέργειας

1. Συστήνεται στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης, το οποίο υπάγεται στη Γενική Διεύθυνση Ενέργειας.

2. Στο π.δ. 132/2017 (Α' 160) επέρχονται οι εξής τροποποιήσεις:

α) Στο τέλος της παρ. 2 του άρθρου 43 του π.δ. 132/2017 προστίθεται νέα περίπτωση ε) και το άρθρο 43 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 43
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ
ΣΚΟΠΟΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

1. Στρατηγικοί σκοποί της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας είναι ιδίως:

α) ο ενεργειακός σχεδιασμός της Χώρας με βάση την ενεργειακή κατάσταση, τις ενεργειακές πηγές της, τις τεχνολογίες και τις διεθνείς δεσμεύσεις,

β) η μέριμνα για τη διασφάλιση του ενεργειακού εφοδιασμού της Χώρας, η διαμόρφωση του νομοθετικού και κανονιστικού πλαισίου της αγοράς ενέργειας,

γ) η εποπτεία της και η εν γένει προώθηση της ανάπτυξης του ενεργειακού τομέα.

2. Η Γενική Διεύθυνση Ενέργειας συγκροτείται από τα ακόλουθα:

α) Διεύθυνση Υδρογονανθράκων
 β) Διεύθυνση Ηλεκτρικής Ενέργειας
 γ) Διεύθυνση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας και Εναλλακτικών Καυσίμων

δ) Διεύθυνση Ενεργειακών Πολιτικών και Ενεργειακής Αποδοτικότητας

ε) Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης»

β) Μετά το άρθρο 47 του π.δ. 132/2017 προστίθεται νέο άρθρο 47Α, ως εξής:

«Άρθρο 47Α
Τμήμα Ηλεκτροκίνησης

Στο Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης ανήκουν οι ακόλουθες αρμοδιότητες:

α) η εισήγηση της εθνικής πολιτικής για την ηλεκτροκίνηση λαμβάνοντας υπόψη το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (Ε.Σ.Ε.Κ.), που κυρώθηκε με την υπ' αρ. 4/23.12.2019 απόφαση του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής (Β' 4893) και τη Μακροχρόνια Στρατηγική για το έτος 2050, η εκπόνηση του Εθνικού Σχεδίου Ηλεκτροκίνησης σε συνεργασία με τα συναρμόδια υπουργεία, η περαιτέρω παρακολούθηση και επικαιροποίηση του Εθνικού Σχεδίου για την Ηλεκτροκίνηση και η παρακολούθηση της εφαρμογής των Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων,

β) η εισήγηση για εκπόνηση έργων, μελετών, προγραμμάτων και δράσεων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στο πλαίσιο του εθνικού στόχου μείωσης των εκπομπών αερίων, όπως αυτή περιγράφεται στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα

και η υλοποίηση τέτοιων δράσεων,

γ) η εισήγηση νομοθετικών και κανονιστικών ρυθμίσεων για την προώθηση και ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης,

δ) η εισήγηση για την προσαρμογή του σχετικού εθνικού δικαίου στο ενωσιακό δίκαιο στον τομέα αρμοδιότητάς του,

ε) η αποτίμηση της αποτελεσματικότητας των εφαρμοζόμενων μέτρων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και η μέριμνα για τη συγκέντρωση, αξιολόγηση, επεξεργασία, τήρηση και παροχή στατιστικών στοιχείων σχετικά με την ηλεκτροκίνηση, καθώς και η ετήσια αξιολόγηση της ανάπτυξης των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο,

στ) η διατύπωση προτάσεων για την αποτελεσματική αντιμετώπιση διοικητικών δυσχερειών, τα οποία προκύπτουν κατά την αδειοδοτική ή άλλη συναφή διαδικασία που αφορά στον τομέα της ηλεκτροκίνησης,

ζ) η εποπτεία των φορέων της αγοράς ηλεκτροκίνησης, σε συνεργασία με τη Ρ.Α.Ε., για θέματα αρμοδιότητάς της που αφορούν στην αγορά ενέργειας, ιδίως μέσω του Μ.Υ.Φ.Α.Η.,

η) η εισήγηση για την επιβολή προστίμων για παραβάσεις που άπτονται των αρμοδιοτήτων του τμήματος,

θ) η εκπροσώπηση της ελληνικής πολιτείας σε διεθνή fora, συνέδρια, οργανισμούς, επιτροπές κ.λπ., για τα θέματα που άπτονται των αρμοδιοτήτων του τμήματος,

ι) η ενημέρωση και πληροφόρηση του κοινού και των επιχειρήσεων για το θεσμικό, νομοθετικό, φορολογικό και χρηματοοικονομικό πλαίσιο του τομέα της ηλεκτροκίνησης, καθώς και για τις σχετικές διαδικασίες αδειοδότησης και ένταξης σε υφιστάμενα προγράμματα ή σχέδια ενίσχυσης,

ια) η μέριμνα για τη σύνταξη και αποστολή απόψεων και στοιχείων της Διοίκησης στο Συμβούλιο της Επικρατείας και στα τακτικά διοικητικά δικαστήρια για υποθέσεις που συζητούνται σε αυτά και είναι σχετικές με τις αρμοδιότητες του τμήματος.

γ) Στο άρθρο 73 του π.δ. 132/2017 προστίθεται παρ. 12Α και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 73

Προϊστάμενοι Τμημάτων

1. α) Στα Τμήματα της Διεύθυνσης Διοικητικών Υπηρεσιών προϊστάται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων και ειδικοτήτων ή του κλάδου ΤΕ όλων των κλάδων και ειδικοτήτων.

β) Στα Τμήματα της Διεύθυνσης Νομοθετικού Έργου και Πρωτοβουλίας προϊστάται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού, κατά προτίμηση κάτοχος πτυχίου Νομικής.

γ) Στο αυτοτελές Τμήμα ΠΣΕΑ, προϊστάται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων ή, υπάλληλος κατηγορίας ΤΕ όλων των κλάδων.

2. α) Στα Τμήματα της Διεύθυνσης Προϋπολογισμού και Δημοσιονομικών Αναφορών προϊστάται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΤΕ Διοικητικού - Λογιστικού.

β) Στα Τμήματα της Διεύθυνσης Οικονομικής Διαχείρισης προϊστάται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΤΕ Διοικητικού - Λογιστικού.

γ) Στα Τμήματα της Διεύθυνσης Προμηθειών, Υποδομών και Διαχείρισης Υλικού προϊστάται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων και ειδικοτήτων ή του κλάδου ΤΕ όλων των κλάδων και ειδικοτήτων.

3. α) Στα τμήματα της Διεύθυνσης Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης προϊστάται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων ή του κλάδου ΤΕ Πληροφορικής ή ΤΕ Μηχανικών.

β) Στα τμήματα της Διεύθυνσης Γεωχωρικών Πληροφοριών προϊστάται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Πληροφορικής ή ΠΕ Γεωτεχνικών με εμπειρία σχετική με τις αρμοδιότητες της εν θέματι Διεύθυνσης.

4. α) Στο Τμήμα Ευρωπαϊκών και Διεθνών Υποθέσεων Περιβάλλοντος της Διεύθυνσης Διεθνών και Ευρωπαϊκών Δραστηριοτήτων, προϊστάται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων με προαπαιτούμενο την άριστη γνώση μιας ξένης γλώσσας.

β) Στο Τμήμα Ευρωπαϊκών και Διεθνών Υποθέσεων Ενέργειας και Ορυκτών Πρώτων Υλών της Διεύθυνσης Διεθνών και Ευρωπαϊκών Δραστηριοτήτων, προϊστάται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ

όλων των κλάδων με προαπαιτούμενο την άριστη γνώση μιας ξένης γλώσσας.

5. α) Στα Τμήματα των Διευθύνσεων που απαρτίζουν τη Γενική Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Πολιτικής προϊστάται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Γεωτεχνικών με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περ. β'.

β) Στο Τμήμα Περιβαλλοντικών Πιστοποιήσεων προϊστάται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων.

6. α) Στα Τμήματα των Διευθύνσεων που απαρτίζουν τη Γενική Διεύθυνση Δασών και Δασικού Περιβάλλοντος προϊστάται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Γεωτεχνικών ή υπάλληλος του κλάδου ΤΕ Δασοπόνων, με την επιφύλαξη των διατάξεων των παρακάτω περ. β', γ' και δ'.

β) Στο Τμήμα Ελέγχου της Εμπορίας και Διακίνησης Άγριας Ζωής και Ειδών CITES της Διεύθυνσης Προγραμματισμού και Δασικής Πολιτικής της ως άνω Γενικής Διεύθυνσης, προϊστάται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος.

γ) Στο Τμήμα Εμπραγμάτων Δικαιωμάτων της Διεύθυνσης Προστασίας Δασών της ως άνω Γενικής Διεύθυνσης, προϊστάται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

δ) Στο Τμήμα Δασικών Προστατευόμενων Περιοχών και Δασικής Αναψυχής της Διεύθυνσης Προστασίας Δασών της ως άνω Γενικής Διεύθυνσης, προϊστάται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος.

7. Στα Τμήματα των Διευθύνσεων που απαρτίζουν τη Γενική Διεύθυνση Χωρικού Σχεδιασμού προϊστάται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

8. Στα Τμήματα των Διευθύνσεων που απαρτίζουν τη Γενική Διεύθυνση Πολεοδομίας προϊστάται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

9. α) Στα Τμήματα που απαρτίζουν τη Διεύθυνση Υδρογονανθράκων της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας προϊστάται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περ. β'.

β) Στο Τμήμα Εγκαταστάσεων της Διεύθυνσης Υδρογονανθράκων, προϊστάται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών.

10. α) Στα Τμήματα που απαρτίζουν τη Διεύθυνση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας και Εναλλακτικών Καυσίμων της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας προϊστάται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περ. β'.

β) Στο Τμήμα Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) Ηλεκτρικής και Θερμικής/Ψυκτικής Ενέργειας της Διεύθυνσης Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) και Εναλλακτικών Καυσίμων της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας, προϊστάται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

11. α) Στα Τμήματα που απαρτίζουν τη Διεύθυνση Ηλεκτρικής Ενέργειας της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας προϊστάται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περ. β'.

β) Στο Τμήμα Παραγωγής, Μεταφοράς και Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας της Διεύθυνσης Ηλεκτρικής Ενέργειας, προϊστάται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

12. α) Στα Τμήματα που απαρτίζουν τη Διεύθυνση Ενεργειακών Πολιτικών και Ενεργειακής Αποδοτικότητας της Γενικής Διεύθυνσης Ενέργειας, προϊστάται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περ. β'.

β) Στο Τμήμα Ενεργειακής Αποδοτικότητας της Διεύθυνσης Ενεργειακών Πολιτικών και Ενεργειακής Αποδοτικότητας, προϊστάται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

12. Α. Στο Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης προϊστάται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Διοικητικού-Οικονομικού.

13. α) Στα Τμήματα που απαρτίζουν τη Διεύθυνση Ανάπτυξης και Πολιτικής της Γενικής Διεύθυνσης Ορυκτών Πρώτων Υλών προϊστάται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού με την επιφύλαξη των δια-

τάξεων της παρακάτω περ. β'.

β) Στο Τμήμα Τεκμηρίωσης - Παρατηρητήριο Μεταλλευτικών και Λατομικών Δραστηριοτήτων της Διεύθυνσης Ανάπτυξης και Πολιτικής, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΠΕ Πληροφορικής.

14. α) Στα Τμήματα που απαρτίζουν τη Διεύθυνση Μεταλλευτικών, Ενεργειακών και Βιομηχανικών Ορυκτών της Γενικής Διεύθυνσης Ορυκτών Πρώτων Υλών, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Γεωτεχνικών με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περ. β'.

β) Στο Τμήμα Διαχείρισης Μεταλλευτικών Δικαιωμάτων της Διεύθυνσης Μεταλλευτικών, Ενεργειακών και Βιομηχανικών Ορυκτών, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού ή ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Γεωτεχνικών.

15. α) Στα Τμήματα που απαρτίζουν τη Διεύθυνση Λατομείων Μαρμάρων και Αδρανών Υλικών της Γενικής Διεύθυνσης Ορυκτών Πρώτων Υλών, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Γεωτεχνικών με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περ. β'.

β) Στο Τμήμα Διαχείρισης και Εποπτείας της Διεύθυνσης Λατομείων Μαρμάρων και Αδρανών Υλικών, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

16. Στο Αυτοτελές Τμήμα Πολιτικής Έρευνας και Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων της Γενικής Γραμματείας Ενέργειας και Ορυκτών Πρώτων Υλών προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος, ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

17. α) Στα Τμήματα των Διευθύνσεων που απαρτίζουν την Ειδική Γραμματεία Υδάτων προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Γεωτεχνικών με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρακάτω περ. β'.

β) Στο Τμήμα Κοστολόγησης και Τιμολόγησης Υπηρεσιών Υδάτος και στο Τμήμα Παρακολούθησης, Διαχείρισης και Αξιολόγησης Υπηρεσιών Υδάτος προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Γεωτεχνικών ή ΠΕ Διοικητικού-Οικονομικού.

18. α) Στα Τμήματα Επιθεώρησης Περιβάλλοντος (Βορείου και Νοτίου Ελλάδος) προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Γεωτεχνικών.

β) Στα Τμήματα Επιθεώρησης Δόμησης και Κατεδαφίσεων (Βορείου και Νοτίου Ελλάδος) προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

γ) Στα Τμήματα Επιθεώρησης Ενέργειας (Βορείου και Νοτίου Ελλάδος) προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών.

δ) Στα Τμήματα Επιθεώρησης Μεταλλείων (Βορείου και Νοτίου Ελλάδος) της Ειδικής Γραμματείας Σώματος Επιθεωρητών και Ελεγκτών του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Μηχανικών, σύμφωνα με το άρθρο 3 ΚΜΛΕ.

19. α) Στα Τμήματα της Διεύθυνσης Ελέγχου Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων της Ειδικής Γραμματείας Σώματος Επιθεωρητών και Ελεγκτών του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού με την επιφύλαξη των διατάξεων των παρακάτω περ. β' και γ'.

β) Στο Τμήμα Τεχνικής Υποστήριξης Ηλεκτρονικών Συστημάτων και Τεκμηρίωσης της Διεύθυνσης Ελέγχου Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

γ) Στο Τμήμα Εποπτείας και Δικαστικών Υποθέσεων της Διεύθυνσης Ελέγχου Διακίνησης και Αποθήκευσης Καυσίμων, προΐσταται υπάλληλος του κλάδου ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού.

20. Στο αυτοτελές Τμήμα Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων.

21. Στο αυτοτελές Τμήμα Εσωτερικού Ελέγχου, προΐσταται υπάλληλος κατηγορίας ΠΕ όλων των κλάδων.

22. Στο Συντονιστικό γραφείο Αντιμετώπισης Περιβαλλοντικών Ζημιών της Ειδικής Γραμματείας Σώματος Επιθεωρητών και

Ελεγκτών του Υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, προΐσταται υπάλληλος των κλάδων ΠΕ Μηχανικών ή ΠΕ Περιβάλλοντος ή ΠΕ Γεωτεχνικών.

23. Στα Τμήματα μπορεί να προΐσταται υπάλληλος της ειδικότητας ΠΕ Ειδικού Επιστημονικού Προσωπικού με ομώνυμο ή ταυτόσημο κατά περιεχόμενο πτυχίο με αυτό που απαιτείται για την αντίστοιχη θέση ευθύνης.

δ) Στους ήδη υπάρχοντες κλάδους του άρθρου 62 του π.δ. 132/2017 προστίθενται πέντε (5) θέσεις για τη στελέχωση του Αυτοτελούς Τμήματος Ηλεκτροκίνησης ως ακολούθως: Δύο (2) θέσεις ΠΕ Μηχανικών, μία (1) θέση ΠΕ Πληροφορικής, μία (1) θέση ΠΕ Διοικητικού - Οικονομικού και μία (1) θέση ΔΕ Διοικητικών Γραμματέων, και το άρθρο διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 62

1. Οι οργανικές θέσεις του μόνιμου προσωπικού ανέρχονται σε οκτακόσιες σαράντα επτά (847) και κατανομούνται κατά κατηγορία και κλάδο, ως εξής:

Κατηγορία – Κλάδος	Σύνολο
--------------------	--------

Κατηγορία Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης (ΠΕ)

ΠΕ Γεωτεχνικών	105
ΠΕ Διοικητικού – Οικονομικού	141
ΠΕ Μηχανικών	292
ΠΕ Περιβάλλοντος	65
ΠΕ Πληροφορικής	21

Κατηγορία Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (ΤΕ)

ΤΕ Δασοπόνων	20
ΤΕ Διοικητικού – Λογιστικού	8
ΤΕ Μηχανικών	40
ΤΕ Τεχνολόγων Γεωπόνων	1
ΤΕ Πληροφορικής	2

Κατηγορία Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης (ΔΕ)

ΔΕ Διοικητικών Γραμματέων	111
ΔΕ Προσωπικού Η/Υ	11
ΔΕ Τεχνικών	19

Κατηγορία Υποχρεωτικής Εκπαίδευσης (ΥΕ)

ΥΕ Προσωπικό Καθαριότητας	1
ΥΕ Επιμελητών	5
ΥΕ Φυλάκων – Νυχτοφυλάκων	5

Σύνολο	847
--------	-----

3. Οι θέσεις του Αυτοτελούς Τμήματος Ηλεκτροκίνησης πληρούνται με διορισμό ή μετάταξη ή απόσπαση ή μετακίνηση προσωπικού. Κατ' εξαίρεση και εντός (1) μηνός από την έναρξη ισχύος του παρόντος, ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας δύναται να εκδώσει ανακοίνωση – πρόσκληση για απόσπαση ή μετάταξη προσωπικού με ανάλογη εφαρμογή των άρθρων 2, 3, 4, 7, 12, 13 και 15 του ν. 4440/2016 (Α' 224).

Άρθρο 41

Αυτοτελές Τμήμα Πολιτικής Έρευνας και Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων –

Τροποποίηση του άρθρου 44 του π.δ. 132/2017 (Α' 160)

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, το Αυτοτελές Τμήμα Πολιτικής Έρευνας και Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων υπάγεται στην Διεύθυνση Υδρογονανθράκων.

2. Στο τέλος της παρ. 2 του άρθρου 44 του π.δ. 132/2017 προστίθεται περ. ε), ως εξής:

«ε) Τμήμα Πολιτικής Έρευνας και Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων.»

3. Όπου στις κείμενες διατάξεις αναφέρεται το «Αυτοτελές Τμήμα Πολιτικής Έρευνας και Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων» στο εξής νοείται το «Τμήμα Πολιτικής Έρευνας και Εκμετάλλευσης Υδρογονανθράκων» της Διεύθυνσης Υδρογονανθράκων.

Άρθρο 42
Σύσταση Γνωμοδοτικού Συμβουλίου
για την ηλεκτροκίνηση

1. Στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας συστήνεται Γνωμοδοτικό Συμβούλιο για την ηλεκτροκίνηση, το οποίο υποβάλλει προτάσεις στον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας για θέματα που αφορούν στον σχεδιασμό της μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου μέσω της αύξησης του αριθμού των Η/Ο και στην αποτελεσματική εφαρμογή των σχετικών δράσεων και πολιτικών.

2. Στην αρμοδιότητα του Συμβουλίου ανήκουν ιδίως:

α) η εισήγηση για τη διαμόρφωση γενικών κατευθύνσεων των πολιτικών και η επεξεργασία θέσεων και προτάσεων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, όπως για διοικητικά μέτρα, χρηματοδοτικά προγράμματα και οικονομικά κίνητρα και για τη διαμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου για τη λειτουργία της αγοράς της ηλεκτροκίνησης,

β) η διατύπωση γνώμης επί θεμάτων σχετικών με την εκτίμηση, ανάλυση και υλοποίηση των μέτρων προώθησης της ηλεκτροκίνησης, και εν γένει η παροχή συμβουλευτικής υποστήριξης προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας για κάθε θέμα που συναρτάται με την ηλεκτροκίνηση,

γ) η εκτίμηση αντικτύπου, η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας και η επικαιροποίηση των μέτρων αύξησης στη χώρα του αριθμού των Η/Ο, καθώς και η εισήγηση για τη λήψη διορθωτικών μέτρων σε περίπτωση κατά την οποία διαπιστώνονται αποκλίσεις από τους προβλεπόμενους στόχους,

δ) η παρακολούθηση των διεθνών τεχνολογικών και οικονομικών εξελίξεων στον τομέα της ηλεκτροκίνησης και η διατύπωση προτάσεων προς τον Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας για την αξιοποίηση των σχετικών συμπερασμάτων.

ε) η συνεργασία με αντίστοιχα όργανα άλλων κρατών και διεθνών οργανισμών που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ηλεκτροκίνησης,

στ) η παροχή, κατόπιν αποφάσεως του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, επιτελικής και εκτελεστικής τεχνοκρατικής υποστήριξης προς το Υπουργείο για την προώθηση και υλοποίηση των μέτρων, πολιτικών και δράσεων υπέρ της ηλεκτροκίνησης.

3. Το Συμβούλιο αποτελείται από εννέα (9) μέλη με τριετή θητεία και ειδικότερα από έναν (1) εκπρόσωπο του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, έναν (1) εκπρόσωπο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, έναν (1) εκπρόσωπο της Ρ.Α.Ε., έναν (1) εκπρόσωπο της Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε. Α.Ε., έναν (1) εκπρόσωπο της αγοράς ηλεκτροκίνησης, έναν (1) εκπρόσωπο της ακαδημαϊκής κοινότητας, δύο (2) εμπειρογνώμονες που διακρίνονται για την επιστημονική τους κατάρτιση και διαθέτουν ειδικές γνώσεις ή εξειδικευμένη επαγγελματική εμπειρία σε θέματα ηλεκτροκίνησης και ένα (1) μέλος που επιλέγεται μεταξύ κοινωνικών φορέων που δραστηριοποιούνται στο πεδίο της ηλεκτροκίνησης, όπως Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων (Μ.Κ.Ο.), σωματείων και μη κερδοσκοπικών εταιρειών. Πρόεδρος του Συμβουλίου ορίζεται πρόσωπο εγνωσμένου κύρους και υψηλής επιστημονικής κατάρτισης στο πεδίο της έρευνας και καινοτομίας στην καθαρή ενέργεια.

4. Το Συμβούλιο συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με την οποία καθορίζονται και ο τρόπος οργάνωσης και λειτουργίας του, ο τρόπος σύγκλησης των συνεδριάσεων και λήψης αποφάσεων, η υλικοτεχνική και διοικητική του υποστήριξη, τυχόν εξειδίκευση των εργασιών του Συμβουλίου και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εκτέλεση του έργου του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'
ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Άρθρο 43
Αξιολόγηση εφαρμογής - Εθνικό Σχέδιο για
την Ηλεκτροκίνηση

1. Για την παρακολούθηση της υλοποίησης των σκοπών του παρόντος εκπονείται Εθνικό Σχέδιο για την Ηλεκτροκίνηση, το

οποίο εγκρίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας Υποδομών και Μεταφορών, Εσωτερικών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού.

2. Το Εθνικό Σχέδιο για την Ηλεκτροκίνηση εκπονείται και παρακολουθείται από την Επιτροπή που συστήθηκε με την υπ' αρ. ΥΠΕΝ/ΔΑΠΕΕΚ/95823/3190/21.10.2019 κοινή υπουργική απόφαση (ΑΔΑ: ΨΞΒ94653Π8-Σ01), της οποίας βασική αποστολή είναι η κοινή διαχείριση των δράσεων, ο συντονισμός των ενεργειών και η επανεξέταση των μέτρων που αφορούν στην προώθηση της ηλεκτροκίνησης στη χώρα.

ΜΕΡΟΣ Ε'
ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 44
Διαδικαστικά ζητήματα της διαιτησίας του άρθρου 21 του ν.
4664/2020

1. Κατά την καταβολή της αμοιβής και των εξόδων διαιτησίας της περ. ε' της παρ. 7 του άρθρου 21 του ν. 4664/2020 (Α' 32), δεν έχει εφαρμογή το άρθρο 882Α του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας.

2. Η προθεσμία των τριών (3) μηνών της περ. στ' της παρ. 7 του άρθρου 21 του ν. 4664/2020 παρατείνεται κατά δύο (2) μήνες. Η ισχύς της παρούσας αρχίζει από την 1η.7.2020.

Άρθρο 45
Χρηματοδότηση αντικατάστασης θέρμανσης από
φυσικό αέριο - Τροποποίηση του
άρθρου 28 του ν. 4304/2014

Στο άρθρο 28 του ν. 4304/2014 (Α' 234) επέρχονται οι ακόλουθες τροποποιήσεις:

1. Η παρ. 1 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας δύναται με απόφασή του να προκηρύσσει δράσεις χρηματοδοτούμενες από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ), που αφορούν στην αντικατάσταση συστημάτων θέρμανσης με καύσιμο πετρέλαιο από συστήματα θέρμανσης φυσικού αερίου στον οικιακό τομέα, με στόχο τη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης και τον περιορισμό των αερίων εκπομπών ρύπων. Φορέας χρηματοδότησης των δράσεων ορίζεται κατά περίπτωση το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας ή άλλος φορέας, ανάλογα με την πηγή χρηματοδότησης. Στην απόφαση καθορίζεται το αντικείμενο των δράσεων, οι ωφελούμενοι, οι διαδικασίες υλοποίησης και πιστοποίησης, καθώς και οποιοδήποτε άλλο ειδικότερο, τεχνικό ή λεπτομερειακό ζήτημα σχετικό με την εφαρμογή τους.»

2. Η παρ. 2 αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Στο πλαίσιο εφαρμογής των ως άνω δράσεων δύναται να ορίζονται στην απόφαση της παρ. 1 ως φορείς υποδοχής των αιτήσεων για ένταξη στις δράσεις, 1 ως φορείς πιστοποίησης της αντικατάστασης του συστήματος θέρμανσης ή/και ως φορείς της καταβολής της χρηματοδότησης, τα πρόσωπα στα οποία έχει χορηγηθεί άδεια διαχείρισης δικτύου διανομής φυσικού αερίου, στις περιοχές ευθύνης τους, με την ιδιότητά τους ως διαχειριστών του δικτύου διανομής φυσικού αερίου. Στην περίπτωση αυτήν, στην ίδια απόφαση προβλέπεται και ο φορέας ελέγχου για την πιστοποίηση της τήρησης των όρων και προϋποθέσεων των δράσεων από τα πρόσωπα αυτά.»

2. Η παρ. 4 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Για τους σκοπούς εφαρμογής των παρ. 1 και 2, δύναται να καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων και Περιβάλλοντος και Ενέργειας, οι αναγκαίες λεπτομέρειες όσον αφορά στη χρηματοδότηση των ανωτέρω φορέων από το ΠΔΕ για την υλοποίηση των δράσεων. Με την ίδια απόφαση είναι δυνατόν να ορίζεται αποζημίωση προς τους ανωτέρω φορείς, ως ποσοστό του προϋπολογισμού των δράσεων που διαχειρίζονται, το οποίο δεν δύναται να ξεπερνά το δύο τοις εκατό (2%) του προϋπολογισμού των δράσεων για την κάλυψη των εξόδων τους, ανάλογα με το εύρος των εργασιών που αναλαμβάνουν.»

Άρθρο 46**Όριο Ενεργειακών Κοινοτήτων σε κορεσμένα δίκτυα - Τροποποίηση του άρθρου 60 του ν. 4546/2018**

Προστίθενται δύο εδάφια στο τέλος της παρ. 2 του άρθρου 60 του ν. 4546/2018 (Α' 101) και η παρ. 2 διαμορφώνεται ως εξής:

«2. Κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης, χορηγούνται προσφορές σύνδεσης στο δίκτυο ή το Σύστημα σε σταθμούς από Α.Π.Ε. και Σ.Η.Θ.Υ.Α. που πρόκειται να λειτουργήσουν από Ενεργειακές Κοινότητες του ν. 4513/2018 (Α'9) και σε σταθμούς από Α.Π.Ε. και Σ.Η.Θ.Υ.Α. οι οποίοι εμπίπτουν στην παρ. 1 του άρθρου 14Α του ν. 3468/2006 (Α'129) στις παρακάτω περιπτώσεις:

α) σε περιοχές όπου το δίκτυο έχει χαρακτηριστεί ως κορεσμένο με βάση την υπ' αριθμ. 699/2012 απόφαση της Ρ.Α.Ε., από την έναρξη ισχύος του παρόντος και μέχρι την έκδοση απόφασης άρσης κορεσμού, για συνολική ισχύ μέχρι πενήντα (50) MW και

β) στην περιοχή της Εύβοιας, όπου το δίκτυο έχει χαρακτηριστεί ως κορεσμένο με βάση τις υπ' αριθμ. 136/2006 και 96/2007 αποφάσεις της Ρ.Α.Ε., από την έναρξη ισχύος του παρόντος και μέχρι την έκδοση απόφασης άρσης κορεσμού, για συνολική ισχύ μέχρι είκοσι (20) MW. Ειδικά για φωτοβολταϊκούς σταθμούς που χωροθετούνται στις ανωτέρω περιοχές, κάθε Ενεργειακή Κοινότητα μπορεί να κάνει αποδεκτές οριστικές προσφορές σύνδεσης μέχρι του ορίου συνολικής ισχύος πέντε (5) MW στην περ. α' και τρία (3) MW στην περ. β' και υπό την απαραίτητη προϋπόθεση ότι δεν θα έχουν ήδη εξαντληθεί τα όρια των ανωτέρω περ. α' και β' αντιστοίχως.

Μετά από την αποδοχή οριστικών προσφορών σύνδεσης με τις οποίες εξαντλούνται τα όρια των περ. α' και β', τυχόν αιτήματα για χορήγηση προσφορών σύνδεσης που έχουν υποβληθεί στον αρμόδιο Διαχειριστή απορρίπτονται.»

Άρθρο 47**Συμμετοχή των σταθμών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από Α.Π.Ε. και Σ.Η.Θ.Υ.Α. που έχουν συνάψει Σ.Ε.Δ.Π. στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας - Τροποποίηση του άρθρου 5 του ν. 4414/2016**

Το δεύτερο εδάφιο της παρ. 7 του άρθρου 5 του ν. 4414/2016 (Α' 149) τροποποιείται και η παρ. 7 διαμορφώνεται ως εξής:

«7. Οι κάτοχοι σταθμών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από Α.Π.Ε. και Σ.Η.Θ.Υ.Α., οι οποίοι συνάπτουν Σ.Ε.Δ.Π. και εγγράφονται στο Μητρώο Συμμετεχόντων ή οι Φο.Σ.Ε. που τους εκπροσωπούν, με την επιφύλαξη όσων ορίζονται με την απόφαση της παρ. 5, αποκτούν υποχρεώσεις εξισορρόπησης στο πλαίσιο εφαρμογής του υποδείγματος - στόχου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εγχώρια αγορά ηλεκτρικής ενέργειας κατά τα προβλεπόμενα στο υποκεφάλαιο «Ενέργεια», του κεφαλαίου 4.3 της παρ. Γ του άρθρου 3 του ν. 4336/2015 (Α' 94) και κατά τους ειδικότερους όρους που καθορίζονται από τους οικείους Κώδικες. Η υποχρέωση αυτή αρχίζει με την ανάπτυξη και λειτουργία συνεχούς ενδοημερησίας αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας στο πλαίσιο της λειτουργίας του εν λόγω υποδείγματος-στόχου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εγχώρια αγορά ηλεκτρικής ενέργειας.»

Άρθρο 48**Επαναφορά ισχύος άδειας παραγωγής Α.Π.Ε. σε κορεσμένο δίκτυο - Τροποποίηση του άρθρου 125 του ν. 4685/2020**

Στο τέλος της παρ. 2 του άρθρου 125 του ν. 4685/2020 (Α' 92) προστίθεται εδάφιο, προστίθεται παρ. 3 και το άρθρο 125 διαμορφώνεται ως εξής:

«Άρθρο 125

Επαναφορά ισχύος άδειας παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας σταθμού Α.Π.Ε. σε κορεσμένο δίκτυο

1. Κατά παρέκκλιση των κείμενων διατάξεων περί κορεσμένου

δικτύου, κάτοχοι σταθμών Α.Π.Ε. που είναι εγκατεστημένοι σε κορεσμένο δίκτυο, η ισχύς των αρχικών αδειών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από Α.Π.Ε. και Σ.Η.Θ.Υ.Α. των οποίων είχε μειωθεί κατόπιν αιτήματός τους από την 1η.1.2016 και έπειτα και είχαν εκδοθεί προς τούτο σχετικές αποφάσεις ή βεβαιώσεις της Ρ.Α.Ε., δύνανται να υποβάλουν εκτός κύκλου αίτημα για αύξηση της ισχύος των υφιστάμενων Αδειών Παραγωγής τους μέχρι την ισχύ της αρχικής Άδειας Παραγωγής ή αίτημα για έκδοση νέας, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος για τη συνολική ισχύ που μειώθηκε κατά τα ανωτέρω. Οι σχετικές αιτήσεις υποβάλλονται παραδεκτως εφόσον, πλέον των οριζομένων στις σχετικές διατάξεις: α) αιτών φορέας παραμένει ο ίδιος με εκείνον της αρχικής άδειας παραγωγής ή έχει την ίδια μετοχική σύνθεση και β) δεν έχει εκδοθεί άδεια παραγωγής και δεν εκκρεμεί αίτημα για έκδοση άδειας παραγωγής για την ίδια θέση εγκατάστασης κατά τη θέση σε ισχύ του παρόντος. Οι αιτήσεις του προηγούμενου εδαφίου αξιολογούνται από τη Ρ.Α.Ε. κατά προτεραιότητα.

2. Η διάταξη της παρ. 1 δεν απαλλάσσει τον φορέα από την τήρηση της περιβαλλοντικής διαδικασίας σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν. 4014/2011 (Α' 209), ώστε αυτή να εναρμονιστεί με την περιβαλλοντική αδειοδότηση που είχε χορηγηθεί στην αρχική άδεια παραγωγής πριν τη μείωση ισχύος αυτής, καθώς και από την υποχρέωση έκδοσης οριστικής προσφοράς σύνδεσης από τον αρμόδιο διαχειριστή κατά προτεραιότητα και κατά παρέκκλιση των κείμενων διατάξεων περί κορεσμένου δικτύου, με πρόβλεψη διασύνδεσης στο ίδιο σημείο σύνδεσης με την αρχική εκδοθείσα οριστική προσφορά σύνδεσης. Για τις περιπτώσεις σταθμών Α.Π.Ε. του παρόντος όπου δεν υφίστανται μεταβολές στη θέση και στα τεχνικά χαρακτηριστικά των κύριων και συνοδών έργων αυτού, ή διαφοροποιήσεις οι οποίες συνεπάγονται ουσιαστική μεταβολή των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη λειτουργία του έργου ή της δραστηριότητας σε σχέση με τον περιβαλλοντικά αδειοδοτημένο σχεδιασμό προ της μείωσης ισχύος τους, ακολουθείται η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης της υποπερ. αα' της περ. β' της παρ. 2 του άρθρου 6 του ν. 4014/2011 (Α' 209).

3. Οι κάτοχοι έργων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από Α.Π.Ε., τα οποία εμπίπτουν στις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος, οι οποίοι είχαν ήδη συνάψει Σύμβαση Πώλησης Ηλεκτρικής Ενέργειας ή Σύμβαση Λειτουργικής Ενίσχυσης για τη συνολική ισχύ των έργων τους πριν από την υποβολή στη Ρ.Α.Ε. αιτήματος για μείωση ισχύος, δικαιούνται να συνάπτουν Σύμβαση Λειτουργικής Ενίσχυσης, είτε για την επιπλέον ισχύ των Αδειών Παραγωγής τους ή Βεβαιώσεων Παραγωγού, που τροποποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, είτε για την ισχύ των νέων Βεβαιώσεων Παραγωγού, που εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος, και να λαμβάνουν τιμή αναφοράς σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 4 του ν. 4414/2016 (Α'149). Για τα ως άνω έργα, οι τιμές αναφοράς του Πίνακα Β' της υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΑΠΕΕΚ/25511/882/20.03.2019 απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας (Β' 1021) ισχύουν εφόσον τα έργα αυτά τεθούν σε λειτουργία (κανονική ή δοκιμαστική) μετά την 1η.3.2022.»

Άρθρο 49**Επιβολή κυρώσεων σε Ενεργειακούς Επιθεωρητές - Τροποποίηση του άρθρου 56 του ν. 4409/2016**

Η παρ. 4 του άρθρου 56 του ν. 4409/2016 (Α' 136) καταργείται και η παρ. 11 του ίδιου άρθρου αντικαθίσταται ως εξής:

«11. Η μεθοδολογία υπολογισμού και η διαδικασία επιβολής κυρώσεων στους Ενεργειακούς Επιθεωρητές ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας.»

Άρθρο 50**Ρυθμίσεις για την κατασκευή σταθμών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από Α.Π.Ε. της περ. γ' του άρθρου 7 του ν. 3468/2006**

Για την εκτέλεση έργων εγκατάστασης σταθμών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας

(Α.Π.Ε.) της περ. γ' του άρθρου 7 του ν. 3468/2006 (Α' 129) σε χώρο, για τον οποίο κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος έχει παραχωρηθεί το δικαίωμα χρήσης σύμφωνα με το άρθρο 14 του ν. 2971/2001 (Α' 285), εφαρμόζονται τα ακόλουθα κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης της πολεοδομικής νομοθεσίας:

1. Μετά από τη χορήγηση άδειας εγκατάστασης, υποβάλλεται από τον φορέα του έργου στην αρχή η οποία χορήγησε την άδεια εγκατάστασης (αδειοδοτούσα αρχή) φάκελος οικοδομικών εργασιών, ο οποίος περιλαμβάνει τεχνική έκθεση με τις αιτούμενες οικοδομικές εργασίες, τοπογραφικό διάγραμμα, διάγραμμα κάλυψης, τομές, όψεις, τις απαιτούμενες εγκρίσεις άλλων φορέων, καθώς και μελέτες και σχέδια για το σύνολο των εργασιών και των εγκαταστάσεων υπογεγραμμένα από μηχανικό.

2. Η αδειοδοτούσα αρχή εντός τριάντα (30) ημερών από την υποβολή του φακέλου ελέγχει τη συμβατότητα των υποβληθέντων στοιχείων με τα στοιχεία που ελήφθησαν υπόψη για τη χορήγηση της άδειας εγκατάστασης του έργου. Η αδειοδοτούσα αρχή δύναται εντός του ανωτέρω διαστήματος να ζητήσει την υποβολή συμπληρωματικών στοιχείων ή/και αναγκαίες διορθώσεις από τον φορέα του έργου. Εφόσον υποβληθούν επαρκή στοιχεία και γίνουν οι αναγκαίες διορθώσεις διαβιβάζει με θετική εισήγησή της τον φάκελο στη Διεύθυνση Αρχιτεκτονικής, Οικοδομικών Κανονισμών και Αδειοδοτήσεων (Δ.Α.Ο.Κ.Α.) του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

3. Η Δ.Α.Ο.Κ.Α. δύναται να αιτείται εισήγηση του Κεντρικού Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής (ΚΕ.Σ.Α.) επί της μορφολογικής ένταξης των κτιρίων στην ευρύτερη περιοχή. Η εισήγηση υποβάλλεται στη Δ.Α.Ο.Κ.Α. εντός τριάντα (30) ημερών και γνωστοποιείται εγγράφως στον φορέα του έργου.

4. Η Δ.Α.Ο.Κ.Α. εντός τριάντα (30) ημερών από τη διαβίβαση της εισήγησης της αδειοδοτούσας αρχής ελέγχει τα στοιχεία του φακέλου που δεν έχουν ελεγχθεί από την αδειοδοτούσα αρχή, όπως αυτά προκύπτουν από την εισήγηση της παρ. 2, καθώς και τοπογραφικά διαγράμματα, διαγράμματα κάλυψης και απαιτούμενες εγκρίσεις άλλων φορέων. Η Δ.Α.Ο.Κ.Α. δύναται εντός του ανωτέρω διαστήματος να ζητήσει την υποβολή συμπληρωματικών στοιχείων και αναγκαίες διορθώσεις από τον φορέα του έργου.

5. Μετά από την τήρηση της διαδικασίας των ανωτέρω παραγράφων και εφόσον υποβληθούν επαρκή συμπληρωματικά στοιχεία, γίνουν οι αναγκαίες διορθώσεις που έχουν ζητηθεί και προσκομισθεί, κατά περίπτωση, η θετική εισήγηση του Κεντρικού Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής, με απόφαση του προϊστάμενου της Γενικής Διεύθυνσης Πολεοδομίας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, διαπιστώνεται η πληρότητα του φακέλου του έργου. Η απόφαση αυτή παράγει όλα τα έννομα αποτελέσματα της οικοδομικής άδειας του άρθρου 28 του ν. 4495/2017 (Α' 167).

6. Ο ορισθείς ως υπεύθυνος επιβλέπων μηχανικός ευθύνεται για τη συμβατότητα των οικοδομικών εργασιών που εκτελέστηκαν με τα στοιχεία που εμπεριέχονται στον φάκελο του έργου. Ο έλεγχος της συμβατότητας διενεργείται κατά τον έλεγχο του κλιμακίου της παρ. 11 του άρθρου 8 του ν. 3468/2006 (Α' 129). Αν οι οικοδομικές εργασίες δεν εκτελέστηκαν σύμφωνα με τα στοιχεία που εμπεριέχονται στον φάκελο του έργου, επιβάλλονται με απόφαση του προϊστάμενου της Γενικής Διεύθυνσης Πολεοδομίας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας οι κυρώσεις της περ. β' της παρ. 1 του άρθρου 48 του ν. 4495/2017 (Α' 167) και ακολουθείται αναλογικά η διαδικασία του άρθρου 48 του ιδίου νόμου.

Άρθρο 51

Παρατάσεις προθεσμιών τακτοποίησης αυθαιρέτων και υποβολής δικαιολογητικών

1. Η παρ. 1 του άρθρου 102 του ν. 4495/2017 (Α' 167) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Για τις αυθαίρετες κατασκευές και χρήσεις του άρθρου 96 που υπάγονται στις διατάξεις για την αναστολή επιβολής κυρώσεων σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 97, η αίτηση υπαγωγής

μπορεί να υποβληθεί στο πληροφοριακό σύστημα μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2020. Εντός της προθεσμίας αυτής ισχύουν οι εκπώσεις που προβλέπονται στο άρθρο 101. Μετά από την παρέλευση της προθεσμίας αυτής και μέχρι τις 31 Μαρτίου 2026 επιτρέπεται η υπαγωγή στις διατάξεις του παρόντος μόνο για αυθαίρετες κατασκευές και αλλαγές χρήσης των κατηγοριών 1 έως και 4 του άρθρου 9 του ν. 4178/2013 (Α' 174) και των κατηγοριών 1 έως και 4 του άρθρου 96 του παρόντος που είναι προγενέστερες της 28ης Ιουλίου 2011. Για τις υπαγωγές που θα γίνουν από την 1η Οκτωβρίου 2020 και μέχρι τις 31 Μαρτίου 2026 το ενιαίο ειδικό πρόστιμο θα καταβάλλεται προσαυξημένο κατά τα οριζόμενα στις περ. β' έως στ' της παρ. 3. Στις περιπτώσεις αυτές, η καταχώριση της ταυτότητας του κτιρίου ή της διηρημένης ιδιοκτησίας στο ηλεκτρονικό μητρώο του άρθρου 62 του παρόντος αποτελεί όρο για την επέλευση των συνεπειών της υπαγωγής.»

2. Η παρ. 3 του άρθρου 102 του ν. 4495/2017 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Το ενιαίο ειδικό πρόστιμο αυξάνεται:

α) κατά δέκα τοις εκατό (10%), αν η αυθαίρετη κατασκευή ή χρήση ευρίσκεται σε περιοχές προστασίας για τις οποίες έχουν εκδοθεί και ισχύουν προεδρικά διατάγματα καθορισμού όρων δόμησης,

β) κατά είκοσι τοις εκατό (20%), αν η αυθαίρετη κατασκευή ή χρήση υπαχθεί στις διατάξεις του παρόντος από την 1η Οκτωβρίου 2020 μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2021,

γ) κατά είκοσι πέντε τοις εκατό (25%), αν η αυθαίρετη κατασκευή ή χρήση υπαχθεί στις διατάξεις του παρόντος από την 1η Οκτωβρίου 2021 μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2022,

δ) κατά τριάντα τοις εκατό (30%), αν η αυθαίρετη κατασκευή ή χρήση υπαχθεί στις διατάξεις του παρόντος από την 1η Οκτωβρίου 2022 μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2023,

ε) κατά τριάντα πέντε τοις εκατό (35%), αν η αυθαίρετη κατασκευή ή χρήση υπαχθεί στις διατάξεις του παρόντος από την 1η Οκτωβρίου 2023 μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2024,

στ) κατά σαράντα τοις εκατό (40%), αν η αυθαίρετη κατασκευή ή χρήση υπαχθεί στις διατάξεις του παρόντος από την 1η Οκτωβρίου 2024 μέχρι τις 31 Μαρτίου 2026.»

3. Η παρ. 11 του άρθρου 51 του ν. 4643/2019 (Α' 193) αντικαθίσταται ως εξής:

«11. Για τις περιπτώσεις υπαγωγής στον ν. 4178/2013, οι οποίες δεν μεταφέρονται στον ν. 4495/2017 και τις περιπτώσεις υπαγωγής στον ν. 4014/2011 που έχουν μεταφερθεί στον ν. 4178/2013, ο μηχανικός υποχρεούται να ολοκληρώσει την ηλεκτρονική υποβολή των απαραίτητων δικαιολογητικών μέχρι:

α) 8.11.2020 για δηλώσεις με ημερομηνία μεταφοράς από τον ν. 4014/2011 (Α' 209) στον ν. 4178/2013 (Α' 174) ή εξόφλησης του παραβόλου έως την 31η Δεκεμβρίου 2013,

β) 8.11.2020 για δηλώσεις με ημερομηνία μεταφοράς από τον ν. 4014/2011 στον ν. 4178/2013 ή εξόφλησης του παραβόλου από 1.1.2014 έως 31.12.2014,

γ) 8.2.2021 για δηλώσεις με ημερομηνία μεταφοράς από τον ν. 4014/2011 στον ν. 4178/2013 ή εξόφλησης του παραβόλου από 1.1.2015 έως 31.12.2015,

δ) 8.5.2021 για δηλώσεις με ημερομηνία μεταφοράς από τον ν. 4014/2011 στον ν. 4178/2013 ή εξόφλησης του παραβόλου από 1.1.2016 έως 31.12.2016,

ε) 8.8.2021 για δηλώσεις με ημερομηνία μεταφοράς από τον ν. 4014/2011 στον ν. 4178/2013 ή εξόφλησης του παραβόλου από 1.1.2017 έως 3.11.2017.

Σε κάθε περίπτωση, δεν επιτρέπεται η ολοκλήρωση της διαδικασίας υπαγωγής για ακίνητα της κατηγορίας 5 του άρθρου 9 του ν. 4178/2013 μετά τις 30 Σεπτεμβρίου 2020.»

4. Για τις περιπτώσεις υπαγωγής του ν. 3843/2010 (Α' 62), για τις οποίες δεν έχει ολοκληρωθεί η πληρωμή του συνολικού ποσού προστίμου, το υπολειπόμενο ποσό καταβάλλεται εφάπαξ, με χρήση του κωδικού πληρωμής σε τράπεζα που αντιστοιχούσε στην υπαγωγή, μέχρι τις 30.9.2020.

5. Η ισχύς του παρόντος άρθρου εκκινεί από 1.7.2020.

Άρθρο 52 **Παρατάσεις οικοδομικών αδειών**

Η ισχύς των οικοδομικών αδειών, των αδειών δόμησης και των τυχόν αναθεωρήσεων αυτών που προβλέπονται στις παρ. 5 και 6 του άρθρου 50 του ν. 4495/2017, καθώς και όσων εκδόθηκαν σύμφωνα με τον ν. 4495/2017 έως τις 30.12.2018, παρατείνεται έως τις 31.12.2022.

Άρθρο 53 **Αγροτικές χρήσεις**

Μετά το πρώτο εδάφιο της παρ. 7 του άρθρου 3 του ν. 998/1979 (Α' 289), προστίθεται δεύτερο εδάφιο ως εξής:

«Ως διατηρούμενη σήμερα αγροτική χρήση νοείται οποιαδήποτε από τις αποδοθείσες στο παρελθόν χρήσεις: γεωργική, κτηνοτροφική ή μικτή (γεωργοκτηνοτροφική).»

Άρθρο 54 **Διαχείριση προγραμμάτων περιβαλλοντικού χαρακτήρα**

Στο άρθρο 6 του ν. 3889/2010 (Α' 182) προστίθεται παρ. 5 ως εξής:

«5. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας μετά από εισήγηση του Διοικητικού Συμβουλίου του Πράσινου Ταμείου, είναι δυνατή η εκχώρηση καθηκόντων αυτού σε Ενδιάμεσο Φορέα για την, υπό τον έλεγχο και ευθύνη του Πράσινου Ταμείου, διαχείριση προγραμμάτων περιβαλλοντικού χαρακτήρα που εμπίπτουν στους σκοπούς του.

Με την απόφαση αυτή καθορίζονται η πηγή και το ύψος των πόρων των προγραμμάτων που αποτελούν το αντικείμενο της διαχείρισης, το είδος και η έκταση των καθηκόντων που δύνανται να εκχωρηθούν στον Ενδιάμεσο Φορέα, καθώς και το είδος και το ύψος των διαχειριστικών δαπανών που προκαλούνται κατά την άσκηση των εκχωρούμενων καθηκόντων.

Το ύψος των διαχειριστικών δαπανών που προκαλούνται κατά την άσκηση των εκχωρούμενων καθηκόντων δεν δύναται να υπερβαίνει ποσοστό τέσσερα τοις εκατό (4%) επί του συνολικού προϋπολογισμού των χρηματοδοτικών προγραμμάτων που ο Ενδιάμεσος Φορέας διαχειρίζεται κάθε φορά. Για τον υπολογισμό του ύψους τους εφαρμόζεται αναλογικά η παρ. 3 του άρθρου 33 του ν. 4538/2018 (Α' 85). Οι ειδικές ρυθμίσεις της εκχώρησης προβλέπονται σε επιχειρησιακή συμφωνία μεταξύ του εκάστοτε Ενδιάμεσου Φορέα και του Πράσινου Ταμείου.

Με την ανωτέρω απόφαση και υπό τη διαδικασία και τους όρους που περιγράφονται ανωτέρω, Ενδιάμεσος Φορέας χρηματοδοτικών προγραμμάτων ή αξόνων προτεραιότητας χρηματοδοτικών προγραμμάτων του Πράσινου Ταμείου είναι δυνατό να οριστεί ο Ενδιάμεσος Φορέας Επιχειρησιακών Προγραμμάτων Ανταγωνιστικότητα και Επιχειρηματικότητα (ΕΦΕΠΑΕ). Στην περίπτωση αυτή, εφαρμόζεται αναλογικά η παρ. 3 του άρθρου 33 του ν. 4538/2018.»

Άρθρο 55 **Αποκατάσταση ανενεργών λατομείων**

1. Οι παρ. 1 έως 3 του άρθρου 40 του ν. 4030/2011 (Α'249), όπως ισχύει, αντικαθίστανται ως εξής:

«1. Επιτρέπεται η εγκατάσταση μονάδων επεξεργασίας αποβλήτων από εκσκαφές, κατασκευές και κατεδαφίσεις (ΑΕΚΚ) σε ανενεργά λατομεία με σκοπό την αποκατάσταση του φυσικού τοπίου και περιβάλλοντος αυτών, ανεξαρτήτως του ιδιοκτησιακού καθεστώτος τους, υπό τους όρους της ισχύουσας νομοθεσίας και με τη συνδρομή των προϋποθέσεων του παρόντος. Στα λατομεία αυτά συμπεριλαμβάνονται και τα οριζόμενα στο άρθρο 33 του ν. 3164/2003 (Α' 176) ως θέσεις κατάλληλες για εγκαταστάσεις ολοκληρωμένης διαχείρισης αποβλήτων (ΟΕΔΑ). Η λειτουργία των εγκαταστάσεων επεξεργασίας των ΑΕΚΚ σε λατομεία δεν πρέπει να παρατείνεται πέραν του χρόνου αποκατάστασης του λατομείου που ορίζεται με τη σύμβαση ανάθεσης

του αναδόχου.

2. Για την αποκατάσταση των ανενεργών λατομείων επιτρέπεται η χρήση της περίσσειας εκσκαφών που προέρχονται από την κατασκευή ιδιωτικών και δημοσίων έργων, συμπεριλαμβανομένων και αυτών που έχουν ανατεθεί με σύμβαση παραχώρησης, καθώς και των αδρανών καταλοίπων που προέρχονται από την κατασκευαστική δραστηριότητα δημοσίων και ιδιωτικών έργων και προκύπτουν από τις μονάδες επεξεργασίας των ΑΕΚΚ υπό τους ακόλουθους όρους και προϋποθέσεις:

α. Η αποκατάσταση των ανενεργών λατομείων που ανήκουν στο Δημόσιο, στους Ο.Τ.Α. και στα Ν.Π.Δ.Δ. γίνεται με μέριμνα των εγκεκριμένων συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης ΑΕΚΚ, κατόπιν ανάθεσης από την αρμόδια Αποκεντρωμένη Διοίκηση ή Ο.Τ.Α. ή Ν.Π.Δ.Δ.. Στην περίπτωση που στα διοικητικά όρια των ανωτέρω αρχών λειτουργούν περισσότερα από ένα εγκεκριμένα συστήματα, τα ενδιαφερόμενα εγκεκριμένα συστήματα συμπράττουν υποχρεωτικά μεταξύ τους. Οι δαπάνες μελετών και εργασιών αποκατάστασης βαρύνουν τα προαναφερόμενα συστήματα ΑΕΚΚ.

β. Μετά από τη σύναψη της σύμβασης παραχώρησης το εγκεκριμένο σύστημα εναλλακτικής διαχείρισης ΑΕΚΚ υποβάλλει αίτημα για περιβαλλοντική αδειοδότηση.

γ. Ειδικά για την εγκατάσταση σε δάση, δασικές εκτάσεις και σε δημόσιες εκτάσεις των περ. α' και β' της παρ. 5 του άρθρου 3 του ν. 998/1979, όπως ισχύει, απαιτείται και έγκριση επέμβασης, χορηγούμενη από τον Συντονιστή της οικείας Αποκεντρωμένης Διοίκησης.

δ. Εντός τριών μηνών από την περιβαλλοντική αδειοδότηση, τα εγκατεστημένα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης ΑΕΚΚ οφείλουν να υποβάλουν ειδική μελέτη μορφολογικής αποκατάστασης προς έγκριση στην Ελληνική Αρχή Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών (ΕΑΓΜΕ). Όλες οι απαιτούμενες από την εγκεκριμένη μελέτη εργασίες για τη μορφολογική αποκατάσταση των ανενεργών λατομείων διενεργούνται με μέριμνα των εγκεκριμένων συστημάτων εναλλακτικής διαχείρισης ΑΕΚΚ και με επίβλεψη και ευθύνη του επιβλέποντος μηχανικού ή γεωλόγου ή δασολόγου των συστημάτων. Η ΕΑΓΜΕ ασκεί την εποπτεία των εργασιών και ελέγχει την ορθή εφαρμογή της εγκεκριμένης μορφολογικής μελέτης.

ε. Μετά από την υλοποίηση της εγκεκριμένης μορφολογικής μελέτης υποβάλλεται προς έγκριση στην αρμόδια Διεύθυνση Δασών ειδική μελέτη βλαστητικής αποκατάστασης, ως τελικό στάδιο αποκατάστασης του ανενεργού λατομείου, η οποία εκτελείται από τα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης ΑΕΚΚ με την επίβλεψη της οικείας δασικής αρχής.

Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας δύνανται να καθορίζεται κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος. Η έκδοση της απόφασης του προηγούμενου εδαφίου δεν αποτελεί προϋπόθεση για την εφαρμογή του παρόντος.

3. Τα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης ΑΕΚΚ υποχρεούνται να καταβάλουν τέλος υπέρ του Πράσινου Ταμείου, το οποίο διατίθεται αποκλειστικά για την αποκατάσταση του φυσικού τοπίου και περιβάλλοντος των ανενεργών λατομείων, τα οποία δεν έχουν παραχωρηθεί σε συστήματα. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθορίζονται το ύψος, η διαδικασία και ο τρόπος καταβολής του τέλους και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια.»

2. Για αιτήσεις που έχουν υποβληθεί και εκκρεμείς διαδικασίες που έχουν εκκινήσει πριν την έναρξη ισχύος του παρόντος, ο φορέας του έργου ή της δραστηριότητας, υποχρεούται εντός προθεσμίας εξήντα (60) ημερών από την έναρξη ισχύος αυτού να δηλώσει προς την Αποκεντρωμένη Διοίκηση αν επιθυμεί να υπαχθεί στο προϊσχύον πλαίσιο, άλλως εφαρμόζονται οι διατάξεις του παρόντος.

Άρθρο 56 **Δαπάνες προς Η.ΔΙ.Κ.Α. ΑΕ**

Η προβλεπόμενη αμοιβή της Ανώνυμης Εταιρείας «Η.ΔΙ.Κ.Α. ΑΕ» στην κοινή υπουργική απόφαση υπ' αριθμ. Φ.16/24721/870/28.6.2019 (Β' 2758) για μηχανογραφικές υπηρε-

σιές που παρασχέθηκαν στο πλαίσιο της υλοποίησης του Κοινωνικού Οικιακού Τιμολογίου για το έτος 2019, όπως αυτές εξειδικεύονται στην υπ' αριθμ. 108/2019 Σύμβαση που συνάφθηκε μεταξύ του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας και της Η.ΔΙ.Κ.Α. ΑΕ, καταβάλλεται από τον τακτικό προϋπολογισμό του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, ύστερα από εγγραφή της σχετικής πίστωσης από τη Διεύθυνση Προϋπολογισμού Γενικής Κυβέρνησης του Υπουργείου Οικονομικών, κατά παρέκκλιση των γενικών και ειδικών διατάξεων περί ανάληψης υποχρεώσεων και εκκαθάρισης δαπανών. Η καταβολή πραγματοποιείται μέχρι τις 31.12.2020.

Άρθρο 57

Παράταση αναστολής εξέτασης των ενστάσεων του άρθρου 7 του ν. 308/1995

Η αναστολή εξέτασης των ενστάσεων από τις Επιτροπές του άρθρου 7 του ν. 2308/1995 (Α' 114), όπως ορίστηκε με το άρθρο 10 του ν. 4650/2019 (Α' 207) και παρατάθηκε με το άρθρο τριακοστό δεύτερο της από 1.5.2020 Πράξης Νομοθετικού Περιεχομένου (Α' 90), η οποία κυρώθηκε με τον ν. 4690/2020 (Α' 104), παρατείνεται εκ νέου έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2020.

Άρθρο 58

Παράταση της προθεσμίας υποβολής δηλώσεων του άρθρου 2 του ν. 2308/1995 για τις Περιφερειακές Ενότητες Λέσβου και Λήμνου

Για τις Περιφερειακές Ενότητες Λέσβου και Λήμνου, η υποβολή δηλώσεων του άρθρου 2 του ν. 2308/1995 (Α' 114), όπως ισχύει, παρατείνεται έως τις 4.10.2020. Η ισχύς της παρούσας διάταξης εκκινεί από την 1η.6.2020.

Άρθρο 59

Ανέγερση Ιερών Ναών

Η παρ. 7 του άρθρου 10 του ν. 4315/2014, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«7. Εντός οικισμών προ του 1923 και εντός οικισμών μέχρι 2.000 κατοίκους, επιτρέπεται: α. για την ανέγερση νέων ιερών ναών του ν. 590/1977, του ν. 4149/1961 και των Ιερών Μητροπόλεων της Δωδεκανήσου (Ιερά Μητρόπολη Ρόδου, Ιερά Μητρόπολη Κώου και Νισύρου, Ιερά Μητρόπολη Καρπάθου και Κάσου, Ιερά Μητρόπολη Λέρου, Κάλυμνου και Αστυπάλαιας, Ιερά Μητρόπολη Σύμης και Πατριαρχική Εξαρχεία Πάτμου), η καθ' ύψος υπέρβαση αυτών με ανώτατο όριο τα 15 μέτρα, κατά παρέκκλιση των οριζόμενων όρων και περιορισμών δόμησης της περιοχής, β. για την επισκευή και την προσθήκη κωδωνοστασίων επί υφιστάμενων ιερών ναών του ν. 590/1977, του ν. 4149/1961, των Ιερών Μητροπόλεων της Δωδεκανήσου (Ιερά Μητρόπολη Ρόδου, Ιερά Μητρόπολη Κώου και Νισύρου, Ιερά Μητρόπολη Καρπάθου και Κάσου, Ιερά Μητρόπολη Λέρου, Κάλυμνου και Αστυπάλαιας, Ιερά Μητρόπολη Σύμης και Πατριαρχική Εξαρχεία Πάτμου), η καθ' ύψος υπέρβαση αυτών με ανώτατο όριο εκείνο των ήδη υπαρχόντων κωδωνοστασίων επί του υφιστάμενου ιερού ναού, κατά παρέκκλιση των οριζόμενων όρων και περιορισμών δόμησης της περιοχής.

Η παρέκκλιση των περιπτώσεων α' ή β' εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, έπειτα από γνώμη του αρμόδιου οργάνου.»

Άρθρο 60

Δυνατότητα αδειοδότησης ενδεικτικών πινακίδων σε πολυϊατρεία και διαγνωστικά εργαστήρια από το οικείο Δημοτικό Συμβούλιο

Το εδάφιο 2 της περ. β' της παρ. 2 του άρθρου 2 του ν. 2946/2001 τροποποιείται ως εξής:

«Σε ειδικές περιπτώσεις, όταν πρόκειται για καταστήματα που πωλούν είδη ή παρέχουν υπηρεσίες άμεσης ανάγκης, ιδίως φαρμακεία, κέντρα υγείας, διαγνωστικά εργαστήρια, πολυϊατρεία και

νοσοκομεία, η τοποθέτηση ενδεικτικών πινακίδων μπορεί να επιτραπεί, μετά από προηγούμενη άδεια του Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 7.»

Άρθρο 61

Η ισχύς βεβαιώσεων απαλλαγής από περιβαλλοντική αδειοδότηση σταθμών ηλεκτροπαραγωγής από φωτοβολταϊκά ή ηλιοθερμικά εγκατεστημένης ηλεκτρικής ισχύος μεγαλύτερης από 0,5MW και μικρότερης ή ίσης του 1MW, οι οποίες εκδόθηκαν από την έναρξη ισχύος του ν. 4685/2020 (Α' 92) και μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος, αναστέλλεται μέχρι τη δημοσίευση της τροποποίησης της απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας του άρθρου 1 παρ. 4 του ν. 4014/ 2011 (Α' 209), ως προς την αύξηση του ορίου απαλλαγής από περιβαλλοντική αδειοδότηση.

ΜΕΡΟΣ ΣΤ' ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 62

Εξουσιοδοτικές διατάξεις

1. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού δύνανται να προκηρύσσονται δράσεις για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των Η/Ο μέσω οικονομικών κινήτρων για την αγορά ή μίσθωση κάθε τύπου αμιγώς Η/Ο ή υβριδικών Η/Ο εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50gr CO₂/χλμ, καθώς και για την προμήθεια και εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο. Με την ανωτέρω απόφαση καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις για τη λήψη των οικονομικών κινήτρων, οι δικαιούχοι, η διάρκεια και οι διαδικασίες αίτησης, ένταξης, υλοποίησης και ολοκλήρωσης των δράσεων αυτών, ο φορέας και η πηγή χρηματοδότησης, ο υπεύθυνος φορέας υλοποίησης της δράσης καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή τους.

Με ίδια απόφαση δύνανται να καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις, οι διαδικασίες και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τη λήψη οικονομικού κινήτρου με σκοπό:

α) την αντικατάσταση οχημάτων με καινούργια αμιγώς Η/Ο ή με υβριδικά Η/Ο εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50 grCO₂/χλμ.,

β) την αντικατάσταση των Επιβατηγών Δημόσιας Χρήσης Οχημάτων (Ε.Δ.Χ.) - ΤΑΞΙ με καινούργια αμιγώς ηλεκτροκίνητα Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ ή με υβριδικά Η/Ο Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50grCO₂/χλμ.,

γ) την αντικατάσταση οχημάτων μικτού βάρους έως 3,5 τόνων με καινούργια αμιγώς Η/Ο ή υβριδικά Η/Ο εξωτερικής φόρτισης με εκπομπές ρύπων έως 50grCO₂/χλμ. μικτού βάρους έως 3,5 τόνων,

δ) την απόσυρση των παλαιών αυτών οχημάτων από την κυκλοφορία κατά τις περ. Α' και Β' της παρ. 5 του άρθρου 89 του ν. 4070/2012 (Α' 82) και της παρ. 5 του άρθρου 14 του ν. 4530/2018 (Α' 59) και την παράδοσή τους σε συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης ή σε σημεία συλλογής κατά την έννοια του άρθρου 2 του π.δ. 116/2004 (Α' 81). Ειδικά για τα Ε.Δ.Χ. - ΤΑΞΙ και τα οχήματα μικτού βάρους έως 3,5 τόνων δεν τίθεται ηλικιακό όριο απόσυρσης. Αυτά δεν αποχαρκτηρίζονται ούτε αντικαθίστανται από οχήματα με άλλη πηγή ενέργειας και ίδιες ή μικρότερες εκπομπές ρύπων από 50grCO₂/χλμ. πριν από την παρέλευση επτά (7) τουλάχιστον ετών από το έτος θέσης τους σε κυκλοφορία, χωρίς να συνυπολογίζεται το έτος αυτό. Φορέας διαχείρισης των δράσεων της παρούσας ορίζεται η Επιτελική Δομή ΕΣΠΑ Τομέα Ενέργειας του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας («Επιτελική Δομή»). Οι πόροι πιστώνονται από το αρμόδιο όργανο του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας του άρθρου 37 του ν. 4622/2019 (Α' 133) στον λογαριασμό του έργου και η Επιτελική Δομή διαχειρίζεται τους πόρους αυτούς προς τον σκοπό της

υλοποίησης των δράσεων της παρούσας. Με την κοινή απόφαση του πρώτου εδαφίου προβλέπονται οι αρμοδιότητες της Επιτελικής Δομής, τα καθήκοντα και οι όροι διαχείρισης των δράσεων, καθώς και κάθε άλλο ειδικό θέμα σχετικό με την ανάληψη, εκπλήρωση και εποπτεία της άσκησης των καθηκόντων που απορρέουν από αυτήν. Ειδικά για τον ορισμό της ως άνω υπηρεσίας ως ενδιαμέσου φορέα για δράσεις που συγχρηματοδοτούνται από τα προγράμματα του ΕΣΠΑ 2014-2020 εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 13 του ν. 4314/2014 (Α' 265).

2. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης ρυθμίζεται η διαδικασία εφοδιασμού των δικαιούχων με το ειδικό σήμα του άρθρου 3, οι τεχνικές προδιαγραφές του σήματος και της ηλεκτρονικής εφαρμογής μέσω της οποίας εκδίδεται αυτό και κάθε τεχνικό ή ειδικότερο θέμα σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 3.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών δύναται να καθορίζονται ο τρόπος και η διαδικασία καταβολής, είσπραξης και απόδοσης του περιβαλλοντικού τέλους του άρθρου 5, οι δράσεις ανταποδοτικού χαρακτήρα που χρηματοδοτούνται από τα περιβαλλοντικά τέλη, οι έλεγχοι και οι κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης, να ρυθμίζεται κάθε άλλο θέμα για την εφαρμογή του παρόντος, όπως ο τρόπος παρακολούθησης και αξιολόγησης της εφαρμογής των μέτρων, και να καθορίζεται η λήξη ισχύος της υποχρέωσης καταβολής του περιβαλλοντικού τέλους, σε συνάρτηση με τα επιστημονικά δεδομένα σχετικά με την επίδραση στο περιβαλλοντικό ισοζύγιο και με τη δημόσια υγεία.

4. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού δύναται να ρυθμίζονται ειδικά θέματα σχετικά με την εποπτεία της αγοράς ηλεκτροκίνησης, τα αρμόδια όργανα, τις υποχρεώσεις των φορέων της αγοράς, τις σχετικές παραβάσεις και κυρώσεις, τα κριτήρια επιβολής τους, τις διαδικασίες διεξαγωγής των ελέγχων, το ύψος του κατά περίπτωση προστίμου του άρθρου 12, καθώς και κάθε άλλο σχετικό θέμα. Ως κριτήρια για το είδος των κυρώσεων και το ύψος του προστίμου λαμβάνονται υπόψη ιδίως το είδος και η βαρύτητα της παράβασης, οι συνέπειες που προκύπτουν από αυτή, ο βαθμός υπαιτιότητας και η υποτροπή του παραβάτη.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών, Οικονομικών και Ψηφιακής Διακυβέρνησης καθορίζεται κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 13, ιδίως για το είδος και το ύψος της τιμής του παραβόλου και την αναπροσαρμογή του, καθώς και τον τρόπο και τη διαδικασία καταβολής, είσπραξης και απόδοσής του, τη διασύνδεση με άλλα μητρώα και εφαρμογές του δημοσίου τομέα και τις τεχνικές λεπτομέρειες λειτουργίας του Μ.Υ.Φ.Α.Η..

6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών ρυθμίζεται κάθε θέμα σχετικό με τη διαχείριση και αποστολή των δεδομένων που αφορούν στη λειτουργία των φορέων της αγοράς και στα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο, στα δικαιώματα πρόσβασης στο Μ.Υ.Φ.Α.Η. των ενδιαφερομένων μερών, και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 14 και μπορεί να αναπροσαρμόζονται το είδος, η μορφή και η ποιότητα των δεδομένων του άρθρου 14, προκειμένου να εναρμονίζονται με τις ευρωπαϊκές οδηγίες και κανονισμούς.

7. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού δύναται να λαμβάνονται μέτρα και να ορίζονται δράσεις για την ενίσχυση της επάρκειας των υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, συμπεριλαμβανομένων υποχρεώσεων για την ανάπτυξη δημόσια προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο, ιδίως εφόσον αυτό κριθεί αναγκαίο σε συνέχεια της ετήσιας αξιολόγησης του άρθρου 16. Σε αυτήν καθορίζονται τα μέτρα και οι δράσεις, η διάρκεια αυτών, οι διαδικασίες υλοποίησης και ολοκλήρωσής τους, οι όροι, οι προϋποθέσεις, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή τους.

8. Με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθορίζονται οι προδιαγραφές, οι όροι και οι τεχνικές οδηγίες

για την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο., καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 17.

9. Με διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Πολιτισμού και Αθλητισμού, καθορίζονται οι όροι, οι τεχνικές προδιαγραφές και η διαδικασία για τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης Η/Ο και την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο: α) σε παραδοσιακούς οικισμούς και σε διατηρητέα κτίρια, β) σε ιστορικούς τόπους, αρχαιολογικούς χώρους ή στο άμεσο περιβάλλον μνημείων που προστατεύονται με τις διατάξεις του ν. 3028/2002 (Α' 153), γ) σε μνημεία παγκόσμιας κληρονομιάς ή σε τμήματα πόλεων ή οικισμών, που έχουν χαρακτηριστεί ως ιστορικά διατηρητέα μνημεία και σε άλλες προστατευόμενες περιοχές αρμοδιότητας του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού, καθώς και κάθε άλλο συναφές ειδικότερο θέμα.

10. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται: α) οι όροι και οι προϋποθέσεις για την επέκταση του αντικειμένου εργασιών των συνεργείων των παρ. 1 και 2 του άρθρου 13 του π.δ. 78/1988, προκειμένου τα εν λόγω συνεργεία να δύναται να αναλαμβάνουν τη συντήρηση και την επισκευή οχημάτων υψηλής τάσης, β) ο χώρος, η εσωτερική διάταξη, ο μηχανολογικός εξοπλισμός, ο αριθμός και το είδος των εγκατεστημένων μηχανημάτων και οργάνων και γ) οι απαγορευτικές γεωτμητικές και οι αποστάσεις ασφαλείας της παρ. 2 του άρθρου 1 του π.δ. 78/1988, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εγκατάσταση και λειτουργία συνεργείων οχημάτων υψηλής τάσης.

11. Με διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση των Υπουργών Παιδείας και Θρησκευμάτων και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο χρόνος εκπαίδευσης, το περιεχόμενο, η διδακτέα ύλη, η πιστοποιημένη εκπαιδευτική δομή, η διαδικασία, οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την επέκταση του αντικειμένου της άδειας ασκήσεως επαγγέλματος και της βεβαίωσης έναρξης άσκησης επαγγέλματος των τεχνιτών που αναφέρονται στις περ. α' (μηχανοτεχνίτης) και β' (ηλεκτροτεχνίτης) της παρ. 2 του άρθρου 2 και στις περ. α' (διπλωματούχος μηχανικός οχημάτων) και β' (τεχνολόγος μηχανικός οχημάτων) της παρ. 4 του άρθρου 4 του ν. 1575/1985 (Α' 207), προκειμένου οι τεχνίτες αυτοί να δύναται να αναλαμβάνουν τη συντήρηση και την επισκευή οχημάτων υψηλής τάσης ως τεχνίτες οχημάτων υψηλής τάσης Κατηγορίας 1 και Κατηγορίας 2.

12. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται ο τρόπος, η διαδικασία και η πιστοποίηση διενέργειας του τεχνικού ελέγχου των Η/Ο (περιοδικού, έκτακτου, εκούσιου) στα Δημόσια και Ιδιωτικά Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΚΤΕΟ), που προβλέπεται στο άρθρο 31 καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τον έλεγχο αυτών.

13. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και του κατά περίπτωση αρμόδιου Υπουργού δύναται να εξειδικεύονται τα μέτρα, οι όροι και το πρόγραμμα για την εναλλακτική διαχείριση των αποβλήτων συσσωρευτών Η/Ο και να ρυθμίζεται κάθε ειδικότερο θέμα σχετικό με το άρθρο 32.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 63 Μεταβατικές διατάξεις

1. Έως την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. για τις δημοσίες προσβάσιμες υποδομές που εμπίπτουν σε αυτό, η εγκατάσταση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο διενεργείται σύμφωνα με την κοινή υπουργική απόφαση που προβλέπεται στην περ. β' της παρ. 7 του άρθρου 114 του ν. 4070/2012 (Α' 82).

2. Δεν καταλαμβάνονται από την υποχρέωση καταβολής του περιβαλλοντικού τέλους των παρ. 1 και 2 του άρθρου 5 τα επιβατικά αυτοκίνητα, για τα οποία έχουν υποβληθεί κατά τη δημοσίευση του παρόντος δήλωση άφιξης οχήματος (Δ.Α.Ο.) ή δηλωτικά εισαγωγής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ'
ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 64
Καταργούμενες διατάξεις

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται:

- α) Το άρθρο 70 του ν. 3982/2011 (Α' 143).
β) Το δεύτερο και τρίτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 134 του ν. 4001/2011 (Α' 179).

Άρθρο 65
Έναρξη ισχύος

1. Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.
2. Ειδικά η απαλλαγή από την καταβολή τέλους στάθμευσης του άρθρου 3 αρχίζει από την 1η.1.2021.
3. Ειδικά η ισχύς του άρθρου 14 αρχίζει ένα (1) μήνα μετά την έναρξη λειτουργίας του Μ.Υ.Φ.Α.Η. κατά το άρθρο 13.4.
Η υποχρέωση της παρ. 4 του άρθρου 22 αρχίζει από την 1η.1.2023.
5. Η υποχρέωση του άρθρου 23 αρχίζει από την 1η.1.2022.
6. Τα άρθρα 65 έως 71 του ν. 3982/2011 (Α' 143), όπως αντικαθίστανται με τα άρθρα 33-38 του παρόντος, καταλαμβάνουν τις συμβάσεις για τις οποίες η προκήρυξη διαγωνισμού θα αποσταλεί μετά την 2α.8.2021 ή, αν δεν προβλέπεται προκήρυξη διαγωνισμού, για τις οποίες η αναθέτουσα αρχή ή ο αναθέτων φορέας θα κινηθεί τη διαδικασία προμήθειας μετά την εν λόγω ημερομηνία.

Αθήνα,.....2020

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

- | | |
|--|-----------------------------------|
| 1. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ | 2. ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ |
| 3. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ | 4. ΠΑΙΔΕΙΑΣ
ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ |
| 5. ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ
ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ | 6. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ |

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

7. ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
ΚΑΙ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ

8. ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

9. ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ

10. ΥΠΟΔΟΜΩΝ
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

11. ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

12. ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

13. ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ».

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): 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 (Απόστολος Αβδελάς): Συνεπώς το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Μάλιστα, μάλιστα.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Απόστολος Αβδελάς): Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 21.36' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Τετάρτη 22 Ιουλίου 2020 και ώρα 9.00', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος κοινοβουλευτικό έλεγχο: συζήτηση επί του διανεμηθέντος πορίσματος της «Ειδικής Κοινοβουλευτικής Επιτροπής προς διενέργεια προκαταρκτικής εξέτασης σχετικά με τη διερεύνηση αδικημάτων που τυχόν έχουν τελεσθεί από τον πρώην Αναπληρωτή Υπουργό Δικαιοσύνης κ. Δημήτριο Παπαγγελόπουλο κατά την άσκηση των καθηκόντων του», περί αποδοχής ή μη της πρότασης για την άσκηση δίωξης, κατά του ως άνω πρώην Αναπληρωτή Υπουργού Δικαιοσύνης, και λήψη απόφασης, με μυστική ψηφοφορία, επί της προτάσεως της Επιτροπής και χωριστά για κάθε καταγγελλόμενη πράξη ή παράλειψη, για την οποία ζητείται άσκηση δίωξης, όπως αυτές καθορίζονται και εξειδικεύονται στο πόρισμά της, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 86 του Συντάγματος (ιδίως της παρ. 3), 153 επ. του Κανονισμού της Βουλής (ιδίως των παρ. 2 και 3 του άρθρου 157) και του ν. 3126/2003 «Ποινική Ευθύνη των Υπουργών» (ιδίως των παρ. 1, 2 και 3 του άρθρου 6), όπως ισχύουν.

ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ