**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Β΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα σήμερα, 18 Οκτωβρίου 2016, ημέρα Παρασκευή και ώρα 12.30΄, στην Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κων. Τσαλδάρη» (223)**,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία της Προέδρου αυτής, κυρίας Χαράς Καφαντάρη, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ενσωμάτωση στην Ελληνική Νομοθεσία της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Οκτωβρίου 2014 για την ανάπτυξη Υποδομών Εναλλακτικών καυσίμων, απλοποίηση διαδικασίας, αδειοδότησης και άλλες διατάξεις πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας, και λοιπές διατάξεις».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρήστος Σπίρτζης, o Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών, κ. Νικόλαος Μαυραγάνης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

 Η Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Ψυχογιός Γιώργος, Δημαράς Γιώργος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Δρίτσας Θοδωρής, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Κυρίτσης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Πάλλης Γιώργος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σηφάκης Γιάννης, Καρά Γιουσούφ Αϊχάν, Σπαρτινός Κώστας, Θηβαίος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Ανδριανός Ιωάννης, Αυγενάκης Ελευθέριος, Ασημακοπούλου Άννα - Μισέλ, Βλάχος Γεώργιος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Βούλτεψη Σοφία, Μπούρας Αθανάσιος, Δαβάκης Αθανάσιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Βρούτσης Ιωάννης, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Κωνσταντόπουλος Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Μανιάτης Ιωάννης, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Λαμπρούλης Γεώργιος, Αμυράς Γεώργιος, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος και Σαρίδης Ιωάννης.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ενσωμάτωση στην Ελληνική Νομοθεσία της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Οκτωβρίου 2014 για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, απλοποίηση διαδικασίας, αδειοδότησης και άλλες διατάξεις πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας, και λοιπές διατάξεις».

Το σχέδιο νόμου έχει χαρακτηριστεί από την Κυβέρνηση ως επείγον και η Επιτροπή πρέπει να αποφασίσει εάν αποδέχεται τον χαρακτηρισμό.

Σύμφωνα με την παρ. 1, του άρθρου 110, σε συνδυασμό με την παρ. 4, του άρθρου 89 του Κανονισμού της Βουλής, ο Πρόεδρος της Βουλής έχει ορίσει προθεσμία υποβολής της Έκθεσης της Επιτροπής του άρθρου 91, παρ. 6, μέχρι την Τρίτη 22 Νοεμβρίου 2016 και ώρα 17:00. Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός για το χαρακτηρισμό του επείγοντος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Αγαπητοί συνάδελφοι, το «επείγον» έγκειται στο ότι υπάρχουν διατάξεις για την εφαρμογή του προγράμματος από τις δεσμεύσεις που έχει η χώρα και με την ευκαιρία και για την ενσωμάτωση της Οδηγίας 94, λίγων ημερών. Γι' αυτό το λόγο, η εισήγησή μας είναι, εάν αποδέχεται η Επιτροπή και όλοι οι συνάδελφοι, να πάμε με διαδικασίες επείγοντος.

Ένα μεγάλο κομμάτι του νομοσχεδίου είναι τεχνικά θέματα. Έχει γίνει η σχετική διαβούλευση, θα το δείτε και από τους φορείς, στο Υπουργείο για αρκετό χρονικό διάστημα, πιστεύω ότι μπορούμε να αιτιολογήσουν επαρκώς αυτή τη διαδικασία. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Πριν δώσω το λόγο στους Εισηγητές, θα ήθελα να καλωσορίσω τον νέο Υπουργό κ. Μαυραγάνη. Καλή θητεία. Πηγαίνουμε στους Εισηγητές για το χαρακτηρισμό του επείγοντος.

Το λόγο έχει ο κ. Σπαρτινός, Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με βάση αυτά που είπε ο κ. Υπουργός και γνωρίζοντας ότι στη διαβούλευση υπήρχαν, ιδιαίτερα για το Κεφάλαιο 2, της απλοποίησης των διαδικασιών των πρατηρίων, περί τα 200 σχόλια, τα οποία έπρεπε να επεξεργαστεί το Υπουργείο- γιατί είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό θέμα που αλλάζει κάποιες καταστάσεις-διαδικασίες που υπήρχαν μέχρι τώρα. Νομίζω ότι είναι λογικό το αίτημα της Κυβέρνησης και υποστηρίζουμε τη διαδικασία του επείγοντος. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Καραμανλής, Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Δεν έχουμε κάποια ιδιαίτερη αντίρρηση, απλά θέλουμε να κάνουμε μια επισήμανση. Η συγκεκριμένη διάταξη ήταν γνωστή από τα τέλη Οκτωβρίου του 2014 και μάλιστα μέχρι σήμερα -σύμφωνα με το κείμενο της Οδηγίας- θα έπρεπε να έχει ενσωματωθεί η διάταξη αυτή, το νομοσχέδιο αυτό, οι Οδηγίες, στην ελληνική νομοθεσία. Καταρχήν, κάνουμε μια επισήμανση. Εδώ και δύο χρόνια γνωρίζαμε ότι θα έπρεπε να έχουμε ενσωματώσει την συγκεκριμένη Οδηγία στη νομοθεσία μας, παρόλα αυτά για να διευκολύνουμε την όλη διαδικασία και εμείς δεν έχουμε κάποια ιδιαίτερη αντίρρηση. Απλά, κάνουμε αυτή την πολύ συγκεκριμένη παρατήρηση. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σαχινίδης, Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή): Σε ό,τι αφορά στο χαρακτηρισμό του επείγοντος και τη διαδικασία του επείγοντος, διαφωνούμε απόλυτα, κυρία Πρόεδρε. Υπήρχε το περιθώριο να εφαρμοστεί η παρούσα Οδηγία έως τις 18 Νοεμβρίου από τα κράτη μέλη, αλλά κατά την προσφιλή συνήθεια της παρούσας Συγκυβέρνησης, αλλά και των προκατόχων της, η ενσωμάτωση έρχεται, κυριολεκτικά, την τελευταία στιγμή με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Ο τρόπος διακυβέρνησης, αποδεδειγμένα, είναι χαοτικός. Δεν δίνετε τη δέουσα σημασία και προσοχή, όπως οφείλετε, στα νομοθετήματά σας. Θεματικές, τις οποίες θα έπρεπε να επιστήσετε την προσοχή σας και να τις αναδείξετε, τις ξεπετάτε πολύ γρήγορα. Νομοσχέδια για τα οποία θα έπρεπε να συζητάτε με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους επαγγελματίες, τα θέτετε σε διαβούλευση για ελάχιστο χρόνο. Ακολούθως, τα φέρνετε στη Βουλή προς επεξεργασία και ψήφιση με το χαρακτηρισμό «επείγον», ή άλλες φορές «κατεπείγον». Δεν μπορούμε, λοιπόν, να συμφωνήσουμε σε αυτό.

Τόσο το, υπό συζήτηση, σχέδιο νόμου, όσο και όλα τα άλλα που έρχονται, θα πρέπει να συζητηθούν με τη τακτική διαδικασία, έτσι ώστε και ο χρόνος επεξεργασίας να υπάρχει και οι πολίτες να λάβουν ορθή και έγκαιρη ενημέρωση για τα τεκταινόμενα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Μανιάτης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Κυρία Πρόεδρε, διαφωνούμε, απολύτως, με τη διαδικασία του επείγοντος και δεν καταλαβαίνουμε, γιατί, για άλλη μία φορά, βρισκόμαστε προ μη αναμενόμενων εξελίξεων.

Από τον Οκτώβριο του 2014 ήταν γνωστή η Οδηγία και ήταν, μάλιστα, μία Οδηγία την οποία εμείς στα Συμβούλια Υπουργών είχαμε στηρίξει απολύτως, τόσο για λόγους περιβαλλοντικούς, όσο και για λόγους οικονομικούς, καθώς δίνει εναλλακτικές δυνατότητες χρήσης καυσίμων στα οχήματα. Μάλιστα, για την Πατρίδα μας έχει ιδιαίτερη σημασία, διότι, ήδη, έχουμε προχωρήσει και θα έπρεπε με άνεση χρόνου να τα συζητήσουμε.

Δεν καταλαβαίνουμε, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, γιατί δεν μπορούσαμε αυτό το νομοσχέδιο να το έχουμε είκοσι μέρες νωρίτερα, έτσι ώστε με άνεση να συζητήσουμε ένα θέμα, το οποίο, έτσι και αλλιώς, είναι, εξαιρετικά, θετικό.

Εμείς, επί της ουσίας, όχι, απλώς, στηρίζουμε την Οδηγία, αλλά την είχαμε υποστηρίξει και στο Συμβούλιο Υπουργών. Αυτή, όμως, η συζήτηση θα μπορούσε να αποτελέσει το έναυσμα και για μία ευρύτερη συζήτηση σε επίπεδο κοινωνίας, έτσι ώστε για όλους τους λόγους που θα αναλύσουμε στη συνέχεια να μπορέσουμε θετικά να το αντιμετωπίσουμε. Δεν καταλαβαίνουμε τη διαδικασία του επείγοντος, διαφωνούμε και θεωρούμε ότι υποβαθμίζεται η σημασία των νομοσχεδίων.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Συντυχάκης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας): Κυρία Πρόεδρε, εμάς ως Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας δεν μας ξαφνιάζει το γεγονός, ότι η Κυβέρνηση με διαδικασίες επείγοντος -άλλοτε κατεπείγοντος και άλλοτε με Πράξεις Νομοθετικού Περιεχομένου- φέρνει το ένα νομοσχέδιο πίσω από το άλλο.

Προφανώς, αυτό το κάνει, γιατί πρέπει να κλείσουν ζητήματα και προαπαιτούμενα της Β΄ Αξιολόγησης. Το κάνει, όμως, και για έναν, επιπλέον, λόγο. Η Κυβέρνηση βιάζεται να εφαρμόσει μέτρα και οδηγίες της Ε.Ε. σε αντιδραστική κατεύθυνση, για τα οποία θα πούμε, επί της ουσίας, στο νομοσχέδιο.

Δεν είναι, όμως μόνο η ενσωμάτωση της συγκεκριμένης Οδηγίας, την οποία η Κυβέρνηση βιάζεται να ενσωματώσει στο ελληνικό δίκαιο. Είναι και άλλα ζητήματα που προκύπτουν σε σχέση με τις αδειοδοτήσεις των μηχανικών αυτοκίνητων που συνιστά απελευθέρωση των επαγγελμάτων, που, επίσης, είναι κατεύθυνση της Ε.Ε. και πιέζει την Κυβέρνηση να νομοθετήσει τέτοιου είδους διατάξεις.

Κυρίως, είναι το άρθρο 29, που με τη διαδικασία του επείγοντος φέρνει διατάξεις που αφορούν στα επαγγελματικά δικαιώματα των πολιτικών μηχανικών, των τοπογράφων, χωρίς να δώσει τη δυνατότητα ουσιαστικού διαλόγου γύρω από αυτά τα ζητήματα και τις φέρνει σε ένα άσχετο νομοσχέδιο. Γιατί άραγε;

Νομίζω ότι πρέπει να δώσει μια απάντηση η Κυβέρνηση, γιατί σήμερα φέρνει αυτή τη διάταξη. Κατά συνέπεια, είναι φανερό ότι δεν συμφωνούμε. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού», ο κ. Αμυράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Εγώ θα σας έλεγα ότι, δυστυχώς, υπάρχει θέμα επείγουσας διαδικασίας δεδομένου ότι, όπως είπαν και οι προλαλήσαντες συνάδελφοι, η Οδηγία τέθηκε σε ισχύ στις 17 Νοεμβρίου 2014 και θα έπρεπε να ενσωματωθεί μέσα σε δύο χρόνια από τις χώρες-μέλη, δηλαδή, στις 18/11. Εάν παρέλθει αυτή η προθεσμία, τότε ακολουθείται η διαδικασία που προβλέπεται στα άρθρα 258 και 260 για τη Συνθήκη της λειτουργίας της Ε.Ε. που επισύρει ποινές, χρηματικά πρόστιμα κ.λπ.. Άρα, υπάρχει, δυστυχώς, θέμα επείγουσας διαδικασίας.

Εμείς θα συναινέσουμε και για έναν πρόσθετο λόγο, γιατί υπάρχουν πολύ θετικά στοιχεία μέσα στην Οδηγία. Βέβαια, θα θέλαμε κ. Υπουργέ, να είχατε προλάβει μέσα σε αυτά τα δύο χρόνια να την ενσωματώσετε με άλλες διαδικασίες στο Εθνικό Δίκαιο, ώστε να συζητήσουμε για κάποια θετικά πράγματα, όπως για την αλλαγή του ενεργειακού ελλείμματος και όπως, εν πάση περιπτώσει, εμείς θα θέλαμε να σας προτείνουμε σε σχέση με τα πρατήρια και όχι μόνο.

Άρα, εμείς συναινούμε με την υποσημείωση ότι, κύριες και κύριοι συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, πρέπει επιτέλους να ακολουθήσετε άλλου είδους Κοινοβουλευτική νομοθετική διαδικασία. Δεν μπορεί να είμαστε συνέχεια με το «πιστόλι στον κρόταφο» για να μην υποστεί η χώρα κυρώσεις και να συναινούμε σε διαδικασίες εξπρές. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων, ο κ. Λαζαρίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Το παρόν νομοσχέδιο αποτελεί στην ουσία, ενσωμάτωση μιας Οδηγίας, η οποία υφίσταται από το 2014. Το νομοσχέδιο δεν μπορεί κανείς να αμφισβητήσει ότι είναι στη σωστή κατεύθυνση, τακτοποιεί εκκρεμότητες και εκσυγχρονίζει όλο το πλαίσιο που αφορά τα πρατήρια καυσίμων.

Επομένως, εμείς συμφωνούμε με το χαρακτηρισμό του επείγοντος. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τέλος, το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων, ο κ. Σαρίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Πράγματι, κυρία Πρόεδρε, υπάρχει θέμα επείγουσας διαδικασίας για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, αλλά γι' αυτό το θέμα υπεύθυνη, αποκλειστικά και μόνο, είναι η Κυβέρνηση. Η Ένωση Κεντρώων θα συμφωνήσει στο θέμα της επείγουσας διαδικασίας, αλλά από την άλλη πλευρά, με την προσφιλή της τακτική, η Κυβέρνηση μέσα σε κάποιες τέτοιες εναρμονίσεις Κοινοτικών Οδηγιών φέρνει και τις λοιπές διατάξεις, όπου εκεί ακριβώς όλα τα κόμματα θα έπρεπε να έχουν το χρονικό περιθώριο να τοποθετηθούν. Με τον νέο τρόπο τον οποίο λειτουργεί η Κυβέρνηση δεν δίνει τη συγκεκριμένη δυνατότητα στα κόμματα αλλά και στους φορείς.

Η Ένωση Κεντρώων, όπως είπα και στην αρχή, συμφωνεί με το θέμα της επείγουσας διαδικασίας. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε. Παρακαλώ, κ. Αμυρά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Κυρία Πρόεδρε, επί της διαδικασίας. Ξέχασα να ρωτήσω τον κ. Υπουργό, για το εάν θα κατατεθούν τροπολογίες. Μην το ξεχνάμε αυτό, γιατί συνήθως σε τέτοιου είδους διαδικασίες περνάνε διάφορες τροπολογίες και μετά έχουμε ζητήματα. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Αυτό συζητήθηκε και στη Διάσκεψη σήμερα το πρωί και βέβαια, η βούληση της Διάσκεψης είναι να μην υπάρχουν τροπολογίες όπως γενικότερα λέμε. Τώρα, εάν υπάρχουν έκτακτες καταστάσεις, ο κύριος Υπουργός μπορεί να πει για το συγκεκριμένο κάτι παραπάνω. Μετά από αυτά, η Επιτροπή αποδέχεται κατά πλειοψηφία τη διαδικασία του επείγοντος. Προχωράμε στον προγραμματισμό των συνεδριάσεων και μετά στη κλήση φορέων. Συμφωνείτε, καταρχάς, να γίνει η δεύτερη συνεδρίαση με κλήση φορέων την Τρίτη 22 Νοεμβρίου ώρα 10:00 το πρωί και η τρίτη συνεδρίαση επί των άρθρων την Τρίτη στη 13:00. Το λόγο έχει ο κ. Συντυχάκης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ: Κυρία Πρόεδρε, έθεσα ένα ερώτημα στον κ. Υπουργό σε τι συνίσταται το θέμα του επείγοντος σε σχέση με το άρθρο 29.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Υπουργέ, θέλετε να τοποθετηθείτε στο συγκεκριμένο ή μετά στη συνολική σας τοποθέτηση;

Το λόγο έχει ο κ. Σπίρτζης, Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα πω και για το άρθρο 29 και για τα υπόλοιπα. Πρώτον, να πούμε ότι εμείς πρέπει να είμαστε τυπικά εντάξει σε σχέση με τις ημερομηνίες εναρμόνισης, αλλά να μην αισθανόμαστε και τόσο άσχημα, είμαστε η 6η χώρα που εναρμονίζει την Οδηγία στις 27 γιατί η διαδικασία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι αυτή.

Το δεύτερο, το είπα και πριν, είναι ότι περιλαμβάνονται διατάξεις με σκοπό την εφαρμογή του προγράμματος διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων της χώρας. Τέτοιες διατάξεις είναι από αυτές που έχετε στο σχέδιο νόμου η απλοποίηση των αδειών ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων καυσίμων και έχει γίνει διαβούλευση με τους αντίστοιχους φορείς, έχει γίνει διαβούλευση αρκετά μεγάλη, υπήρχε συμμετοχή στη διαβούλευση, υπήρχαν πάρα πολλές προτάσεις και διορθώσεις που ενσωματώθηκαν σε σχέση με το αρχικό κείμενο της διαβούλευσης. Έκανε μία ερώτηση ο κ. Συντυχάκης. Στο άρθρο 29 ρυθμίζεται επί της ουσίας και αυτό είναι δέσμευση για τη διαδικασία μία εκκρεμότητα που υπήρχε δεκαετίες και αν θέλετε τη γνώμη μου αποτελεί και μία μεγάλη τομή για τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για τον καθορισμό της πρόσβασης σε συγκεκριμένες δεξιότητες και αντικείμενα του επαγγέλματος του διπλωματούχου μηχανικού.

Στο πρόσφατο παρελθόν είχαμε δύο τελείως διαφορετικά πλαίσια, άλλες αρχές, άλλες διαδικασίες για τρία επαγγέλματα τριών ειδικοτήτων των μηχανικών και άλλες για τις υπόλοιπες έξι. Με το συγκεκριμένο άρθρο έχει δοθεί πολύ λίγους μήνες πριν στο τεχνικό κόσμο πιστεύω ότι ενοποιεί τη διαδικασία, προβλέπεται η συμμετοχή όλων και όταν λέω όλων εννοώ και του Τεχνικού Επιμελητηρίου και των Πολυτεχνικών Σχολών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και των Επαγγελματικών Επιστημονικών Συλλόγων δεν αποκλείεται κανείς και θεσμοθετείται αυτό. Βέβαια, νομοθετείται και θεσμοθετείται ένα χρόνιο πρόβλημα 4 νέες ειδικότητες, 4 τμήματα που παράγουν μηχανικούς στα Ελληνικά Πολυτεχνεία και στις Ελληνικές Πολυτεχνικές Σχολές, επιτέλους να αναγνωριστούν ως βασικές ειδικότητες του τεχνικού κόσμου για να ξέρουν και οι άνθρωποι, ποια είναι η πρόσβαση στο επάγγελμα και τι επαγγελματικά δικαιώματα έχουν. Αυτά είναι θέματα που για δεκαετίες έχουν ταλανίσει τον τεχνικό κόσμο και ρυθμίζονται σήμερα. Θεωρώ ότι είναι σε πολύ θετική κατεύθυνση.

 ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Να ακούσουμε τώρα τις προτάσεις για τους φορείς. Ξεκινάμε από τον κ. Σπαρτινό Εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ.

 ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Κυρία Πρόεδρε, εμείς προτείνουμε τα (ΕΛΠΕ) Ελληνικά Πετρέλαια, τη ΔΕΠΑ και τη ΔΕΣΠΑ, επειδή έχει πάρα πολλά μεγάλα κομμάτια με φυσικό αέριο. Τα ΚΑΠΕ, Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας. Δύο φορείς που ξέρουμε από το χώρο των πρατηρίων, την ΠΟΠΕΚ, Πανελλήνια Ομοσπονδία Εταιριών Καυσίμου και ΚΙΝΟΒΕ, Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος. Τη ΣΕΕΠΕ, που είναι η Ένωση των Εταιριών Πετρελαιοειδών. Την Πυροσβεστική που έχει σχέση με τις ρυθμίσεις για την αδειοδότηση. Την Τροχαία, για τους παράπλευρους δρόμους στο οδικό δίκτυο. Το Τεχνικό Επιμελητήριο για το άρθρο 29, για το επάγγελμα του μηχανικού. Ευχαριστώ.

 ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κ. Καραμανλής από την ΝΔ.

 ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (Αχ.) ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε.

Θα σας δώσω και γραπτώς τις προτάσεις μας. Την Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος, Πρόεδρος της οποίας είναι ο κ. Κιούσης. Την Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων, τον Πρόεδρο τον κ. Ασμάτογλου. Για το άρθρο 28, νομίζω ότι θα ήταν σκόπιμο να καλέσουμε το Πανελλήνιο Συνδικάτο Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών, το Πρόεδρο κ. Σκουλικίδη. Και την Πανελλαδική Ομοσπονδία Ιδιοκτητών Βυτιοφόρων Φορτηγών Δημοσίας Χρήσης Μεταφοράς Υγρών Καυσίμων και Ασφάλτου, τον Πρόεδρο κ. Φάλαρη. Μια άλλη πρόταση θα ήταν και η Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδων, τον Πρόεδρο κ. Κενανίδη. Όσον αφορά το άρθρο 29, θα συμφωνήσουμε και εμείς ότι καλό είναι να έρθει ο Πρόεδρος του ΤΕΕ. Αυτές είναι οι δικές μας προτάσεις.

 ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σαχινίδης, από το λαϊκό σύνδεσμο Χρυσή Αυγή.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου Χρυσή Αυγή): Για τους φορείς που είχαμε υπόψη μας να καλέσουμε, μας καλύψαν οι προλαλήσαντες.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Μανιάτης από τη Δημοκρατική Συμπαράταξη ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ): Συμφωνούμε για την Ομοσπονδία Βενζινοπωλών, για την ΠΟΠΕΚ, το Τεχνικό Επιμελητήριο, τα ΕΛΠΕ, την ΔΕΠΑ τον ΔΕΣΠΑ. Προσθέτω την ΔΕΗ, γιατί εάν συζητήσουμε για ηλεκτρικά αυτοκίνητα, η ΔΕΗ είναι η μόνη που έχει κάνει κάποια πρωτοβουλία. Το ΚΑΠ, προφανώς συμφωνούμε. Την Ένωση Πετρελαιοειδών. Το Συνδικάτο Χερσαίων Επαγγελματικών Μεταφορών και η Τροχαία. Και προφανώς, το Τεχνικό Επιμελητήριο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΡΙΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Το Τεχνικό Επιμελητήριο μπορεί να καλύψει και τα υπόλοιπα τεχνικά αντικείμενα που εμπεριέχονται στο νομοσχέδιο, όπως με την Επιστημονική Επιτροπή της Ενέργειας, τη μόνη Επιτροπή που έχει και τις Ειδικές Επιστημονικές Επιτροπές Ηλεκτρολόγων Μηχανικών και Χημικών Μηχανικών και Μηχανολόγων που είναι στο θέμα μας και άλλων ειδικοτήτων. Δεν είναι μόνο για το άρθρο 29 που είναι τα δικαιώματα πρόσβασης, είναι και για τα υπόλοιπα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ.Συντυχάκης, από το ΚΚΕ.

 ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Δεν έχουμε να προτείνουμε κάτι άλλο.

 ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Αμυράς από το «Ποτάμι».

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Ποταμιού): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Τους περισσότερους φορείς τους έχουν καλέσει οι προηγούμενοι συνάδελφοι. Η Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος, θα μας ενδιέφερε κύριε Υπουργέ;

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΡΙΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Όσον αφορά στη χωροθέτηση των πρατηρίων και όχι μόνο, θα είχε ενδιαφέρον.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Ποταμιού): Επομένως τους προτείνουμε. Το ΚΑΠ, το πρότεινε ο κ. Σπαρτινός. Ένα από αυτό που δεν άκουσα είναι ο Σύλλογος Μηχανικών Ανακαίνισης και Αποκατάστασης Κτιρίων.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ. Απλά θα πω ότι ο Επιστημονικός Επαγγελματικός Σύλλογος Μηχανικών, Ανακαίνισης και Αποκατάστασης Κτιρίων, έχει στείλει ένα υπόμνημα, το οποίο έχει έρθει σε εμένα. Θα το δώσω στις Υπηρεσίες της Βουλής για να διανεμηθεί σε όλα τα Κόμματα. Το λόγο έχει ο κ. Λαζαρίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Τα περισσότερα τα έχουν αναφέρει οι συνάδελφοι, αλλά θα ήθελα και εγώ να αναφερθώ στον Πανελλήνιο Σύλλογο Διπλωματούχων Μηχανολόγων Ηλεκτρολόγων. Την Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος. Την ΠΟΠΕΚ, Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων και θα πρότεινα και το Σύλλογο Χημικών Μηχανικών. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Απλά, νομίζω ότι με το ΤΕΕ καλύπτονται και οι ειδικότητες. Αν πάμε σε πολύ μεγάλο αριθμό – θα το δούμε αυτό στην πορεία – να μην είναι πάνω από 13 ή 14 φορές. Το λόγο έχει ο κ. Σαρίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Δεν έχω να προσθέσω κάτι, κυρία Πρόεδρε. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σπίρτζης.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Σε σχέση με τους φορείς, προφανώς είναι καλό να δεχθούμε όσους περισσότερους φορείς μπορούμε και να συζητήσουμε μαζί τους, αλλά φορείς που να έχουν σχέση με το νομοσχέδιο. Ο Σύλλογος Μηχανικών Ανακαίνισης και Αποκατάστασης Κτιρίων δεν έχει σχέση με το σχέδιο νόμου, ούτε με το άρθρο 29. Παρότι επικαλείται, δεν έχει να κάνει με το άρθρο 29 αυτός ο Σύλλογος. Είναι απόφοιτοι ανώτατων εκπαιδευτικών τεχνολογικών ιδρυμάτων. Είναι μια άλλη κουβέντα που πρέπει να γίνει, αλλά δεν έχει σχέση με το άρθρο.

Για τους υπόλοιπους συλλόγους που εμπεριέχονται στο ΤΕΕ ως ειδικότητες, η γνώμη μου είναι ότι, είτε πρέπει να τους καλέσουμε και τους 14, είτε κανέναν. Το λέω γιατί υπάρχουν εσωτερικές διαφωνίες από ειδικότητα σε ειδικότητα, συνεπώς το να καλέσουμε έναν επιστημονικό σύλλογο και να μην καλέσουμε κάποιον άλλον είναι μια διακριτική μεταχείριση, τη στιγμή που το ΤΕΕ έχει την ωριμότητα και, απ' ό,τι ξέρω, έχει κάνει πάρα πολλή δουλειά εδώ και καιρό για να καλυφθεί αυτό το θέμα και άρα, θα καλύψει και όλες τις ειδικότητες μηχανικών.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, σε λίγο θα σας ανακοινώσουμε τη λίστα για να αρχίσει η ενημέρωση από τις υπηρεσίες της Βουλής για την Τρίτη το πρωί. Απλά θα αναφερθώ σε δύο ζητήματα. Το πρώτο είναι να υπενθυμίσω ότι τη Δευτέρα για τις 12.00΄ έχει σταλεί μια πρόσκληση που ήρθε στο Προεδρείο της Επιτροπής για το ΚΑΠΕ. Ισχύει το ραντεβού για τις 12.00΄. Είναι κάποια κόμματα που δεν έχουν δηλώσει ακόμη και απλά ήθελα να το υπενθυμίσω. Το δεύτερο είναι ότι μέσα στο σαββατοκύριακο έως τη Δευτέρα θα έχετε και κάποια υλικά από την COP22 στο Μαρακές, όπου συμμετείχα με την ιδιότητα της Προέδρου της Επιτροπής, ενημερωτικά, για τα ζητήματα, τα οποία συζητήθηκαν και στη Διακοινοβουλευτική Συνάντηση. Θα έχετε κάποια υλικά πλήρη για μια πρώτη εικόνα και μπορούμε να δούμε στην πορεία και μια θεματική συνεδρίαση για τις αποφάσεις.

Το λόγο έχει ο κ. Σπαρτινός.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ (Εισηγητής του ΣΥ.ΡΙΖ.Α.): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κύριοι Υπουργοί, το νομοσχέδιο που σήμερα συζητάμε είναι κατά βάση ρυθμιστικού χαρακτήρα και αφορά κυρίως την αγορά εναλλακτικών καυσίμων, τις διαδικασίες αδειοδότησης των πρατηρίων καυσίμων και άλλων μορφών ενέργειας, καθώς επίσης ζητήματα που αφορούν το καθεστώς διέλευσης βαρέων επαγγελματικών οχημάτων από το περιφερειακό δίκτυο και, τέλος, μια πολύ σημαντική πρωτοβουλία για τα επαγγελματικά δικαιώματα και την πρόσβαση στο επάγγελμα των διπλωματούχων μηχανικών.

Το πρώτο κεφάλαιο, δηλαδή άρθρα 1 έως 13, έχει να κάνει με την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων. Αποτελεί η ενσωμάτωση της οδηγίας 2014/94, με την οποία επιχειρείται να ελαχιστοποιηθεί η εξάρτηση από το πετρέλαιο και τα συμβατικά καύσιμα, ώστε να περιοριστούν οι επιπτώσεις στο περιβάλλον από τον τομέα των μεταφορών. Καθορίζονται, μέσω της ενσωμάτωσης στην ελληνική νομοθεσία, οι ελάχιστες προδιαγραφές για τη δημιουργία υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, περιλαμβανομένων των σημείων επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς και των σημείων ανεφοδιασμού φυσικού αερίου, LNG και CNG και υδρογόνου.

Ειδικότερα, με τα άρθρα ένα έως τρία , προχωράμε σε ένα εθνικό πλαίσιο πολιτικής για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων με βάση την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και τις μελλοντικές εξελίξεις της αγοράς, τη λήψη μέτρων για την επίτευξη εθνικών και σκοπών και στόχων, τη δημιουργία προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με συμπιεσμένο φυσικό αέριο και την αξιολόγηση και εγκατάσταση σημείων ανεφοδιασμού με υγροποιημένο φυσικό αέριο σε λιμάνια, καθώς και σε σημεία ανεφοδιασμού ηλεκτρικής ενεργείας σε αεροδρόμια.

Για τις ρυθμίσεις αυτές, προβλέπεται η δυνατότητα διαβούλευσης με άλλα κράτη-μέλη, ενώ λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες των τοπικών και περιφερειακών αρχών, καθώς και οι ανάγκες όλων των μέσων μεταφοράς για τα οποία η πρόσβαση σε εναλλακτικά καύσιμα είναι σήμερα περιορισμένη. Στα άρθρα 4 έως 6, ειδικεύονται μέτρα για τον εφοδιασμό με ηλεκτρική ενέργεια υδρογόνων και φυσικό αέριο στις μεταφορές, ενώ, καθορίζονται και χρονοδιαγράμματα ύπαρξης ικανού αριθμού σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για το 2020, το 2025, 2030, ανά περίπτωση.

Πέρα από τον ανεφοδιασμό, προσδιορίζεται και το πλαίσιο προμήθειας και αγοραπωλησίας ηλεκτρικής ενέργειας από τους διαχειριστές δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης. Στα άρθρα 7 έως 9, η Πολιτεία έχει υποχρέωση να ενημερώνει τους χρήστες για τις υπάρχουσες υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, σύμφωνα με διατάξεις επισήμανσης, πιστοποίησης, με ευρωπαϊκά ή εθνικά πρότυπα. Η ενημέρωση δεν περιορίζονται μόνο σε τεχνικές προδιαγραφές, αλλά επεκτείνεται και στη τιμή και σύγκριση των σχετικών τιμών των εναλλακτικών καυσίμων, ενώ υπάρχει μέριμνα για αναλυτική περιγραφή στα εγχειρίδια των μηχανοκίνητων οχημάτων.

Υπάρχει ακόμα πρόβλεψη για μέτρα στήριξης της εναλλακτικής αγοράς, όπως νομοθετικά, ρυθμιστικά και διοικητικά καθώς επίσης, κίνητρα οικονομικής φύσης, φορολογικά και άλλα, ενώ γίνεται αναφορά και για την ανάγκη ενσωμάτωσης στο δημόσιο προϋπολογισμό κονδυλίων για τη στήριξη της έρευνας και της ανάπτυξης, όσον αφορά στα εναλλακτικά καύσιμα. Στη συνέχεια στα άρθρα 10 έως 13, σε αυτό το τελευταίο τμήμα του πρώτου κεφαλαίου, προσαρμόζονται οι διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας, ώστε να επιτευχθεί πλήρης ενσωμάτωση της Οδηγίας στο νέο περιβάλλον για την ανάπτυξη της αγοράς εναλλακτικών καυσίμων. Ενώ μέσω ΚΥΑ και ΠΔ, θα οριστούν επιμέρους ζητήματα όπως όροι και προϋποθέσεις για τις άδειες άσκησης επαγγέλματος των τεχνιτών των καυσίμων και των οχημάτων και επέκταση στο αντικείμενο εργασιών των συνεργείων. Ορίζεται ρητά πως οι παραχωρήσεις στις χρήσεις ζωνών σε ζώνες λιμένα για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και η εκτέλεση των αναγκαίων έργων συνεχίζουν να γίνονται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία για τη αδειοδότηση έργων σε Οργανισμούς Λιμένων.

Το δεύτερο κεφάλαιο κινείται σε μια λογική απλοποίησης των αδειοδοτήσεων ίδρυσης, λειτουργίας και αλλαγής δικαιούχου για τα εντός και εκτός σχεδίου πόλεως ή κατοικημένων περιοχών πρατήρια υγρών καυσίμων, πρατήρια υγραερίου και μικτών πρατηρίων. Καθορίζονται επακριβώς τα δικαιολογητικά, τα οποία είναι απαραίτητα για την αδειοδότηση μιας τέτοιας εγκατάστασης. Επιπλέον, ορίζεται αυστηρή προθεσμία για τον έλεγχο των δικαιολογητικών από το δημόσιο 30 ημέρες και 15 μέρες επιπλέον σε περίπτωση διαπίστωσης ελλείψεων. Καθορίζονται κυρώσεις σε βάρος της διοίκησης για αδικαιολόγητες καθυστερήσεις, ταυτόχρονα καθορίζονται και οι λόγοι ανάκλησης ή αναστολής της άδειας αν για οποιοδήποτε λόγο δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες η άδεια αυτή έχει χορηγηθεί.

Ειδικότερα, η απλοποίηση των διαδικασιών επιτυγχάνεται με την αντικατάσταση της αυτοψίας για την καταλληλόλητα της θέσης οικοπέδου ή γηπέδου, καθώς και της απόφασης έγκρισης κυκλοφοριακής σύνδεσης των εκτός ρυμοτομικού σχεδίου πρατηρίων από υποβολή υπεύθυνης δήλωσης ιδιώτη μελετητή μηχανικού, ο οποίος βαρύνετε και με τη σχετική ευθύνη. Επιπρόσθετα, καταργείται η υποβολή προϋπολογισμού δαπάνης έργου, καθώς και των λοιπών προβλεπόμενων παραστατικών, σχετικά με την αμοιβή μελέτης των μηχανικών και των εισφορών τους προς τα δημόσια ταμεία, μεταξύ των αιτούμενων δικαιολογητικών για την έκδοση των αδειών ίδρυσης και λειτουργίας.

Μέρος της συνολικής επικαιροποίησης των απαραίτητων παραστατικών αποτελεί και η μέριμνα για την περίπτωση ύπαρξης αρχαιολογικών χώρων εντός οριζόμενης ακτίνας 100 μέτρων από τα πρατήρια. Επιπλέον, επιχειρείται η περαιτέρω απεμπλοκή από συχνά αχρείαστες γραφειοκρατικές διαδικασίες με τη μετατροπή της ισχύος μιας άδειας λειτουργίας πρατηρίου υγραερίου ή μικτού πρατηρίου από 10ετή σε αορίστου χρόνου, χωρίς αυτός να σημαίνει ότι οι έλεγχοι δεν θα λαμβάνουν χώρα.

 Τέλος, με το άρθρο 21 αυτού του κεφαλαίου δημιουργείται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, για πρώτη φορά, μια πολύ σημαντική ενέργεια, ένα ψηφιακό μητρώο των λειτουργούντων πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας, στο οποίο θα περιλαμβάνονται κάθε είδους πρατήρια παροχής καυσίμων, δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης για τον καλύτερο έλεγχο και την εποπτεία της αγοράς.

Το 3ο κεφάλαιο περιέχει επιμέρους ρυθμίσεις για τα πρατήρια καυσίμων και ενέργειας γενικότερα, επιχειρώντας να τα συνοψίσουμε αυτά όλα, δεδομένης και της εξέλιξης της τεχνολογίας και του εξοπλισμού που χρησιμοποιείται σήμερα.

Επαναπροσδιορίζονται οι προδιαγραφές των βαλβίδων εξαερισμού πίεσης - υποπίεσης των υπόγειων δεξαμενών υγρών καυσίμων, σύμφωνα με διεθνή πρότυπα και καθορίζεται ο έλεγχός τους σε ετήσια βάση. Τα όρια πίεσης βοηθούν στη μεγαλύτερη ακρίβεια του συστήματος εισροών – εκροών με αποτέλεσμα θετικό στην εξάλειψη της λαθρεμπορίας καυσίμων, πέρα από το θέματα ασφάλειας που καλύπτονται.

Επιτρέπεται η εγκατάσταση μικτού διανομέα υγραερίου και υγρών καυσίμων σε μικτά πρατήρια, από το ίδιο σημείο εξυπηρέτησης, σύμφωνα με τα σχετικά ευρωπαϊκά πρότυπα, ενώ καταργείται η υποχρέωση απόστασης 5 μέτρων ανάμεσα στις δεξαμενές διανομής υγραερίου και αντλιών βενζίνης - πετρελαίου.

Ως υπεύθυνος λειτουργίας του πρατηρίου ορίζεται ο εκμεταλλευτής ή φυσικό πρόσωπο που ορίζεται απ’ αυτόν, με βάση ορισμένες προϋποθέσεις που πρέπει να πληροί, όπως εμπειρία, επιμορφωτικά σεμινάρια, πιστοποίηση, σχετικές σπουδές.

Δίνεται η δυνατότητα, στη συνέχεια, άρθρα 25 - 27, να συνεχίσουν τη λειτουργία τους στα πρατήρια υγρών καυσίμων που λειτουργούν στα ισόγεια κτιρίων με ορόφους, εφόσον προβούν σε αλλαγές, ώστε να καλύψουν συγκεκριμένες αυστηρές προϋποθέσεις ασφάλειας. Υπενθυμίζουμε πως, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, οι επιχειρήσεις αυτές θα έπρεπε να κλείσουν το Δεκέμβριο του 2017. Οι πρόσθετες προδιαγραφές που θα πρέπει να καλύπτονται είναι αυστηρές, ιδιαίτερα απαιτητικές, προς το συμφέρον της δημόσιας ασφάλειας, τη διατήρηση θέσεων εργασίας, την προστασία του περιβάλλοντος.

Επίσης, η εσωτερική απόσταση ασφαλείας των δεξαμενών και αντλιών των πρατηρίων από κτίρια, φρεάτια, σχάρες κ.λπ., μπορεί να μειωθεί στα 2 μέτρα, εφόσον και πάλι τηρούνται αυστηρές πρόσθετες προϋποθέσεις, με βάση διεθνή ή εθνικά πρότυπα ασφαλείας, στα επίπεδα που η σημερινή τεχνολογία το επιτρέπει. Όταν δεν πληρούνται αυτές οι προϋποθέσεις γίνεται ανάκληση της άδειας λειτουργίας, προσωρινά ή οριστικά.

Τέλος, το 4o κεφάλαιο περιέχει δύο σημαντικά άρθρα με ιδιαίτερα σημαντικές ρυθμίσεις.

Το πρώτο απ' αυτά, το άρθρο 28, αφορά την απαγόρευση διέλευσης βαρέων οχημάτων άνω των 3.5 τόνων στο οδικό δίκτυο που χρησιμοποιείται παραπλεύρως των αυτοκινητοδρόμων. Αποσαφηνίζονται με τον τρόπο αυτό οι διατάξεις του νόμου 4388/2016, ενώ παράλληλα ορίζονται οι εξαιρέσεις από την απαγόρευση, ώστε αυτή να λειτουργεί ουσιαστικά για τους λόγους για τους οποίους θεσπίζεται, της οδικής ασφάλειας, δηλαδή, της αποτροπής της επιβάρυνσης και υποβάθμισης του οικιστικού περιβάλλοντος, της έντονης καταπόνησης και φθοράς του οδοστρώματος κ.λπ. Οι διατάξεις αυτές είχαν εισαχθεί με τον νόμο 4388.

Ειδικά για το ζήτημα της οδικής ασφάλειας αξίζει να σημειώσουμε πως τα ατυχήματα τα τελευταία χρόνια ανέρχονται σε 12.054 το 2013, 11.676 το 2014, 11.517 το 2015, με θανάσιμα ατυχήματα από 750 έως 800 περίπου. Από τα ατυχήματα αυτά, μόλις το 9% έχει λάβει χώρα στους αυτοκινητόδρομους. Σε μεγάλο ποσοστό οφείλονται στην ταυτόχρονη διέλευση μεγάλου αριθμού βαρέων και ιδιωτικής χρήσης οχημάτων από τα οδικά δίκτυα και τις προδιαγραφές παρελθόντων δεκαετιών.

Προβλέπονται, επίσης, πρόστιμα για αντικανονική χρήση του δικτύου που θα καθορισθούν με Προεδρικό Διάταγμα. Έως την έκδοση Προεδρικού Διατάγματος, το πρόστιμο καθορίζεται στα 1.000 € με ταυτόχρονη ακινητοποίηση του οχήματος. Τα πρόστιμα θα κατευθυνθούν σε ΚΑΕ του προϋπολογισμού και προορίζονται για την κάλυψη των δαπανών για τη βελτίωση του οδικού δικτύου, την υλικοτεχνική υποδομή της υπηρεσίας οδικών τελών και της ελληνικής αστυνομίας.

Τέλος, το τελευταίο άρθρο 29 στο νομοσχέδιο αυτό είναι μια νομοθετική πρωτοβουλία που έρχεται, επιτέλους, για την οργανωμένη και μετά από διάλογο ρύθμιση των επαγγελματικών δικαιωμάτων για την πρόσβαση στο επάγγελμα όλων των διπλωματούχων μηχανικών. Είναι παραδοχή όλου του τεχνικού κόσμου πως πολλοί απόφοιτοι πολυτεχνικών σχολών και, ιδιαίτερα, αυτοί που λέγονται των «νέων ειδικοτήτων», βρίσκονταν υπό καθεστώς ομηρίας από τις προηγούμενες κυβερνήσεις. Σπουδές χωρίς αντίκρισμα, επαγγελματίες χωρίς δικαιώματα.

Για πρώτη φορά, λοιπόν, στο ίδιο τραπέζι, θα βρεθούν οι μηχανικοί, οι σύλλογοι των 13 επιμέρους ειδικοτήτων από τις 9 που ίσχυαν μέχρι τώρα, το ΤΕΕ, πολυτεχνικές σχολές, τα συναρμόδια Υπουργεία, ώστε μακριά από συντεχνιασμούς και στεγανά, να συζητηθεί ένα κρίσιμο ζήτημα, το οποίο θα κρίνει και το μέλλον του επαγγέλματος του μηχανικού μέσω της επιτροπής που θα συσταθεί και ανάλογα την κάθε ειδικότητα, οι υποεπιτροπές που θα συμμετέχουν σε αυτήν. Άλλωστε, με τον επανακαθορισμό των δικαιωμάτων, την οριοθέτηση τους, τις επιστημονικές περιοχές και δραστηριότητες, οι οποίες με δίκαιο και λογικό τρόπο πρέπει να καταρτιστούν, θα μπορέσει να ανοίξει ένας άλλος κύκλος στο επάγγελμα του μηχανικού, με συνεργατικά σχήματα, με σύγχρονες μορφές σύμπραξης μηχανικών διαφόρων ειδικοτήτων, σχήματα που ως κυβέρνηση και πιστεύουμε και στηρίζουμε. Όμως σ’ αυτό το μοντέλο δεν θα μπορέσουμε να προχωρήσουμε ποτέ με το σημερινό αποσπασματικό και πεπαλαιωμένο καθεστώς. Είναι ένα κρίσιμο θέμα, ευαίσθητο, που όμως επιζητεί τη λύση του. Δεν θα στρουθοκαμηλίσουμε μπροστά σε αυτό, αλλά θα προσπαθήσουμε να δώσουμε μια ουσιαστική και δίκαιη λύση.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Καταρχήν, να πούμε μερικά πράγματα για τη διαδικασία του επείγοντος. Όπως σας είπαμε και στην αρχή, η Ν.Δ. παρά τις αρχικές παρατηρήσεις που έχει να κάνει, τίθεται υπέρ του επείγοντος χαρακτήρα, αλλά πρέπει να σημειώσουμε ότι σύμφωνα με το άρθρο 11 της υπό ενσωμάτωση οδηγίας, η εθνική μας έννομη τάξη θα πρέπει να είχε εναρμονιστεί με το κείμενο της οδηγίας 94, το αργότερο μέχρι σήμερα, δηλαδή μέχρι τις 18 Νοεμβρίου 2016. Η συγκεκριμένη διάταξη ήταν άλλωστε γνωστή από τα τέλη του Οκτωβρίου 2014, με λίγα λόγια ήταν γνωστή καθόλη τη διάρκεια της διακυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ.

Παρόλα αυτά, η κυβέρνηση για μια ακόμη φορά, επιλέγει να φέρει κείμενα ευρωπαϊκών οδηγιών για ενσωμάτωση την τελευταία στιγμή, ακολουθώντας τη διαδικασία του επείγοντος ή σε ορισμένες περιπτώσεις τη διαδικασία του κατεπείγοντος. Θα πρέπει κάποια στιγμή, όλοι να αντιληφθούμε ότι αυτή η τακτική δεν είναι η πρέπουσα και με δεδομένο ότι στην ουσία η καταληκτική ημερομηνία είναι σήμερα, δεν αντιλαμβανόμαστε ποια θα ήταν η ουσιαστική διαφορά με το αν ακολουθηθεί η προβλεπόμενη διαδικασία.

Κύρια Πρόεδρε, πριν αναφερθώ σε αυτό καθαυτό το νομοσχέδιο, επιτρέψτε μου να κάνουμε κάποιες επισημάνσεις. Στην εισαγωγή και επί του θέματος του επείγοντος, υπογραμμίσαμε το γεγονός, ότι η Κυβέρνηση ακολουθεί μια προβληματική διαδικασία, παρά το γεγονός ότι η ημερομηνία ήταν ήδη γνωστή από τα τέλη του 2014. Τώρα όμως, ας αναφερθούμε σε τρία θετικά σημεία του νομοσχεδίου.

Πρώτον, φέρνει η κυβέρνηση σχεδόν αυτούσια προς ενσωμάτωση την ευρωπαϊκή οδηγία, χωρίς να έχει προβεί σε σημαντικές αλλοιώσεις επί του αρχικού κειμένου. Δεύτερον, το μέρος του νομοσχεδίου, δηλαδή τα κεφάλαια 2 και 3 που αφορούν την απλοποίηση των διαδικασιών αδειοδότησης των πρατηρίων καυσίμων είναι αντίστοιχο με αυτό που είχε ανέβει στη διαβούλευση. Έχει, απλώς, υποστεί ορισμένες προσαρμογές, σύμφωνα και με τις επισημάνσεις και παρατηρήσεις που κατατέθηκαν από τους φορείς. Έχοντας την αρνητική εμπειρία του Αυγούστου με το νομοσχέδιο των δημοσίων συμβάσεων, όταν άλλο κείμενο είχε ανέβει στη διαβούλευση και άλλο τελικά κατατέθηκε στην Ολομέλεια, ήμασταν αρχικά ολίγον επιφυλακτικοί. Τρίτον, το αρμόδιο Υπουργείο, πριν καταθέσει το τελικό νομοσχέδιο, συνομίλησε όπως διαπιστώσαμε, με τους φορείς και μάλιστα, απεδέχθη και τις παρατηρήσεις τους, όπως για παράδειγμα την ένστασή τους στο ζήτημα της συναίνεσης του ιδρυτή για μεταβίβαση της άδειας πρατηρίου. Η αλήθεια είναι ότι η Κυβέρνηση δεν μας έχει συνηθίσει σε τέτοιες πρακτικές, να ακολουθεί δηλαδή διαδικασίες ορθής νομοθέτησης και οφείλουμε να πούμε, ότι έστω και αργά, ξαφνιαζόμαστε ευχάριστα και εκφράζουμε την ελπίδα, κάτι τέτοιο να συνεχιστεί και στο μέλλον.

Επί του νομοσχεδίου τώρα, η συζήτηση σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την ανάγκη χρησιμοποίησης εναλλακτικών καυσίμων, όπως η ηλεκτρική ενέργεια, υδρογόνο, βιοκαύσιμα, φυσικό αέριο, όπως ειπώθηκε και από άλλους Βουλευτές, δεν είναι καινούργια. Έχει τόσο κατατεθεί στη στρατηγική για την Ευρώπη του 2020, όσο και πιο εξειδικευμένα με την λευκή βίβλο της Κομισιόν για χάρτη πορείας μια ένα ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών για ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών του 2011.

Το πρόβλημα, όμως, εντοπίζεται στην έλλειψη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και κοινών τεχνικών προδιαγραφών, το οποίο και θεωρείται σημαντικό εμπόδιο για την εισαγωγή των εναλλακτικών καυσίμων στην αγορά και την αποδοχή τους από τους καταναλωτές.

Η υπό ενσωμάτωση Οδηγία έρχεται να επιλύσει αυτό το ζήτημα, να διασφαλίσει με απλά λόγια, την λειτουργία υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και την εφαρμογή κοινών τεχνικών προδιαγραφών για τις υποδομές αυτές στην Ε.Ε.. Στόχος είναι, να διευκολυνθεί το έργο των δυνάμεων της αγοράς και να ευνοηθεί με την παρούσα πρωτοβουλία η οικονομική ανάπτυξη στον τομέα των μεταφορών στην Ευρώπη.

Σε ό,τι αφορά τις προσθήκες του Υπουργείου Μεταφορών, θα πούμε ότι οι διατάξεις στα άρθρα 14 έως 27 είναι θετικές. Είναι θετικό που το αρμόδιο Υπουργείο λαμβάνει υπόψη του στην τεχνολογία και καταθέτει μια συνολική προσπάθεια επαναπροσδιορισμού των προϋποθέσεων λειτουργίας των πρατηρίων υγρών καυσίμων και των σταθμών αυτοκινήτων. Είναι επίσης, θετικό, το γεγονός ότι αυστηροποιούνται οι κανόνες ασφαλούς λειτουργίας, παρά το γεγονός ότι αυξάνει το κόστος λειτουργίας των πρατηρίων αυτών.

Υπό αυτή τη λογική, λοιπόν, θεωρούμε ότι είναι επίσης θετικό το γεγονός ότι υπάρχει η πρόβλεψη για τη συνέχιση της λειτουργίας των υφιστάμενων πρατηρίων σε ισόγεια κτιρίων με ορόφους με την υποχρέωση, βεβαίως, της εγκατάστασης του συστήματος STAGE II.

Αυτό, όμως, το οποίο χρήζει περαιτέρω συζήτηση εδώ αφορά την προσθήκη των δύο τελευταίων διατάξεων, δηλαδή των άρθρων 28 και 29.

Για πού μεν 28, δηλαδή την «απαγόρευση κίνησης φορτηγών άνω των 3,5 τόνων στο παράπλευρο οδικό δίκτυο», αυτό ήταν ήδη γνωστό με απόφαση του Υπουργού από την 11η  Αυγούστου. Ακόμα όμως, αν κάποιος είναι θετικός ή προβληματίζεται σε κάτι τέτοιο, ο τρόπος με τον οποίο γίνεται αυτή η διαδικασία δείχνει κάποια σημάδια προχειρότητας και γεννά αρκετά ερωτήματα, όπως, με ποιο τρόπο θα εισπράττεται επιτόπου το διοικητικό πρόστιμο; Σε ποιες ζώνες θα ακινητοποιούνται τα οχήματα; Με ποιο τρόπο θα φυλάσσονται τόσο τα ακινητοποιημένα οχήματα όσο και οι διερχόμενοι οδηγοί; Τι θα συμβεί, αν τα ακινητοποιημένα φορτηγά οχήματα φέρουν επικίνδυνα ή ευπαθή εμπορεύματα;

Όσον αφορά, τώρα το άρθρο 29. Νομίζω, ότι αυτό το οποίο θα έπρεπε να πούμε, είναι ότι τα επαγγελματικά δικαιώματα των μηχανικών, όπως όλοι γνωρίζουμε, έχουν καθοριστεί με το νόμο ν.4663/1930. Έκτοτε έχουν γίνει πολλές αλλαγές στην επιστήμη του επαγγέλματος του μηχανικού και αρκετές φορές έγινε προσπάθεια επανακαθορισμού τον επαγγελματικών δικαιωμάτων του μηχανικού. Μια τέτοια προσπάθεια, ήταν άλλωστε και ο ν.4254/2014, στην υποπαράγραφο 1(γ), όπου η προηγούμενη κυβέρνηση έκανε ακολούθως τις αναγκαίες ρυθμίσεις για το επάγγελμα ποσό του Πολιτικού Μηχανικού, του Αρχιτέκτονα και του Τοπογράφου.

Με την παρούσα αλλαγή, η κυβέρνηση καθορίζει από ποιους πλέον θα επιτρέπεται η άσκηση επαγγέλματος μηχανικού και εισάγει κάποιους συγκεκριμένους ορισμούς που εδώ θα πρέπει να τις συζητήσουμε. Για παράδειγμα, δραστηριότητες μηχανικής, επιστημονική περιοχή και επαγγελματικό περίγραμμα. Παράλληλα, από ό,τι βλέπουμε συγκροτείται εννεαμελής Επιτροπή για την εκπόνηση σχεδίου πρότασης για την έκδοση π.δ.. Καλό θα ήταν να διευκρινιστεί ποιες θα είναι οι κατευθύνσεις σε αυτές τις περιοχές.

Επίσης, κλείνοντας, θα ήθελα να πω για το άρθρο 29, ότι σήμερα, επειδή όπως όλοι γνωρίζουμε ο κλάδος των μηχανικών έχει υποστεί τη μεγαλύτερη ίσως κρίση στην ιστορία του, και έχουμε το φαινόμενο εκατοντάδων μηχανικών να φεύγουν στο εξωτερικό και να διαγράφονται από το ΤΕΕ, καλό είναι να συμβουλευτούμε το Τεχνικό Επιμελητήριο για τα ζητήματα αυτά, έτσι ώστε να χαρτογραφηθούν καλύτερα οι σύγχρονες ανάγκες του επαγγέλματος. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σαχινίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου- Χρυσή Αυγή): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Στόχος του παρόντος σχεδίου νόμου, όπως αναφέρεται και στην Αιτιολογική Έκθεση, είναι η ελαχιστοποίηση της εξάρτησης από το πετρέλαιο από τα υγρά καύσιμα με παράλληλο περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στον τομέα των μεταφορών.

Πρακτικά, μέσω αυτού δρομολογείται η επίτευξη των στόχων της αναπτυξιακής στρατηγικής της Ε.Ε. (Ευρώπης 2020) που σχετίζεται με την κλιματική αλλαγή για την ενέργεια.

Επιπρόσθετα, μπορούμε να πούμε ότι συνάδει και συμπληρώνει την κύρωση της Συμφωνίας του Παρισιού, για την κλιματική αλλαγή που συνήφθη πριν από λίγο καιρό.

Αν και στο σύνολό του, το παρόν σχέδιο νόμου, κινείται σε θετική κατεύθυνση, δηλώνουμε επιφύλαξη, ως Λαϊκός Σύνδεσμος – Χρυσή Αυγή, διότι δεν ξέρουμε μέχρι την ολοκλήρωσή του, τι άλλο θα μας φέρετε στην Ολομέλεια.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τις αρχές της Οδηγίας, οι νομοθέτες φαίνεται ότι επιδιώκουν να αποφύγουν τον κατακερματισμό της εσωτερικής αγοράς, λόγω της ασυντόνιστης εισαγωγής εναλλακτικών καυσίμων στην αγορά. Μια τέτοια πρόθεση θα μπορούσε να χαρακτηρισθεί ως θετική, αλλά δεν μπορούμε να παραβλέψουμε το γεγονός, ότι είμαστε, ως χώρα, υποχρεωμένοι να θεσπίσουμε εθνική πολιτική, σύμφωνη προς την ενωσιακή νομοθεσία.

Το ενωσιακό δίκαιο, για άλλη μια φορά, υπερτερεί έναντι του εθνικού, όσο μάλιστα περνάει ο καιρός φαίνεται ξεκάθαρα και η πρόθεση των κυβερνώντων να νομοθετούν, σύμφωνα με τις επιταγές των ευρωπαίων, αλλά και να είναι υποτακτικοί τους, μέσω του συνεχούς και κατ' επανάληψη ελέγχου εφαρμογής της υποτιθέμενης εθνικής πολιτικής από τα ευρωπαϊκά όργανα. Είναι πασιφανές, ότι έχουμε παραδοθεί, άνευ όρων, στα ξένα κέντρα αποφάσεων.

Εδώ, όμως, προκύπτει κάτι παράδοξο. Καλούμαστε να επεξεργαστούμε ένα νομοσχέδιο, για το οποίο, αν ανατρέξουμε στην έκθεση του Εθνικού Λογιστηρίου του Κράτους, θα δούμε ότι πουθενά δεν προσδιορίζεται ύψος δαπανών επί του Κρατικού Προϋπολογισμού, λόγω έλλειψης στοιχείων.

Το ότι μπαίνουμε κάθε φορά στη διαδικασία να ερχόμαστε σε μια επιτροπή για επεξεργασία νομοσχεδίου, είναι περιττό. Εδώ, δεν νομοθετούμε, απλώς συζητάμε επί ενός κειμένου και δίνουμε αφειδώς εξουσιοδοτήσεις στους Υπουργούς - στο παρόν νομοσχέδιο υπάρχει σωρεία τέτοιων αποφάσεων - για να εκδώσουν αποφάσεις, οι οποίες θα καθορίζουν τα σημεία-κλειδιά του εκάστοτε νόμου, κατά το δοκούν.

Πρέπει, λοιπόν, να υπάρχει έλεγχος από την κεντρική εξουσία, αλλά δεν θα συναινέσουμε στην έκδοση φωτογραφικών αποφάσεων, προκειμένου να δημιουργήσετε κομματικό στρατό και να «βολέψετε» τα δικά σας παιδιά, επιβαρύνοντας και εξαθλιώνοντας έναν ολόκληρο λαό.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το άρθρο 29, όπου συγκροτείται εννεαμελής επιτροπή με παράλληλη συγκρότηση 13 τριμελών ομάδων εργασίας για την υποβοήθηση του έργου της επιτροπής.

Σε ό,τι αφορά στη σημαντική ενίσχυση της δραστηριότητας του κλάδου εμπορίας καυσίμων, η οποία αναμένεται να επέλθει με την εφαρμογή του παρόντος, ήδη από το 2009 έχουν κλείσει πάνω από 3.000 και πλέον πρατήρια ή έχουν αναστείλει τη λειτουργία τους, ενώ οι πωλήσεις στην εγχώρια αγορά καυσίμων σημείωσαν κατακόρυφη πτώση. Μια τέτοια κατάσταση είναι δύσκολο να ανατραπεί και χρειάζεται ειδικός σχεδιασμός για την αντιμετώπιση της. Σίγουρα πάντως η υπέρμετρη αύξηση της φορολογίας, οι ειδικοί φόροι, οι οποίοι έχουν επιβληθεί και οι κεφαλαιακοί έλεγχοι συντείνουν προς την αντίθετη κατεύθυνση. Θα κάνω ορισμένες σύντομες παρατηρήσεις.

Στο άρθρο 3 αναφέρεται η δυνατότητα διενέργειας διαβούλευσης με άλλα κράτη - μέλη, ώστε να διασφαλιστεί ο καλύτερος δυνατός συντονισμός και η συνοχή των μέτρων, που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων του παρόντος νόμου. Με ποια κράτη - μέλη και σε ποιο πλαίσιο θα γίνει αυτή η διαβούλευση;

Θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε ότι θα γίνει στη βάση ανταλλαγής τεχνογνωσίας και παροχής συμβουλών, αλλά πάντα έχοντας υπόψη τη διαφύλαξη των εθνικών συμφερόντων. Επίσης, θα μπορούσαν να ευδοκιμήσει συνεργασίες και με άλλες χώρες εκτός Ε.Ε., που έχουν άριστη τεχνογνωσία και εμπειρία σε αυτούς τους τομείς, μέσω των οποίων θα αναδεικνύονταν η χώρα μας στο γεωπολιτικό σκηνικό.

Στο άρθρο 4, γίνεται αναφορά στην ηλεκτροκίνηση, η οποία, όμως, σε παγκόσμιο επίπεδο αναπτύσσεται ραγδαία. Στην Ελλάδα τα στοιχεία δεν είναι και τόσο ενθαρρυντικά. Μόλις το 2011 εγκαταστάθηκαν οι πρώτοι φορτιστές ηλεκτρικών αυτοκινήτων, ενώ το 2013 ξεκίνησαν οι πωλήσεις των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, ωστόσο ακόμα δεν είναι ευρέως γνωστό, ποιοι από τους σταθμούς φόρτισης είναι δημόσια προσβάσιμοι ή είναι ιδιωτικής χρήσης, ούτε τα τεχνικά χαρακτηριστικά τους, η εγκατεστημένη ισχύς, ο χρόνος φόρτισης κ.λπ..

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

Στο άρθρο 7, θα πρέπει να σημειώσουμε ότι θεωρούμε αυτονόητη την υποχρέωση της πολιτείας να ενημερώνει τους χρήστες, σχετικά με τις τιμές, τη γεωγραφική τοποθεσία των δημοσίως προσβάσιμων σημείων ανεφοδιασμού και επαναφόρτισης εναλλακτικών καυσίμων.

Στο κεφάλαιο β΄, το οποίο περιλαμβάνει την απλοποίηση της διαδικασίας χορήγησης αδείας, ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίου υγρών καυσίμων και πρατηρίου υγραερίου ή μικτού πρατηρίου, καθώς και τη διαδικασία αλλαγής δικαιούχου αδείας λειτουργίας των παραπάνω πρατηρίων, σύμφωνα, λοιπόν, με τις διατάξεις από τα άρθρα 14 – 20 που εμπεριέχονται σε αυτό. Εδώ κύριε Υπουργέ, θα θέλαμε μια διευκρίνιση, κάτι το οποίο δεν αναφέρεται ρητά στο άρθρο 19 σε ό,τι αφορά την κατάργηση της ανανέωσης αδείας λειτουργίας πρατηρίων υγρών καυσίμων, υγραερίου ή μικτού πρατηρίου. Δεν διευκρινίζετε εάν η ανανέωση άδειας σχετίζονταν με τον επανέλεγχο θεμάτων ασφαλείας για τα πρατήρια. Αφού καταργείται η ανανέωση και γίνεται αορίστου, θα ήθελα να μας ενημερώσετε, εάν υπάρχει και προβλέπεται κάποιος τακτικός έλεγχος από υπηρεσία σε ό,τι αφορά θέματα ασφαλείας.

Θεσπίζεται, λοιπόν, μέγιστος χρόνος αδειοδότησης 30 εργάσιμων ημερών για τη χορήγηση αδείας, ίδρυσης υπό την επιβολή πλήρους φακέλου δικαιολογητικών. Θεσπίζεται σιωπηρή έγκριση σύμφωνα με την οποία, εάν παρέλθει το διάστημα των 30 ημερών χωρίς η αδειοδοτούσα υπηρεσία να εγκρίνει ή να απορρίψει το αίτημα, ο ενδιαφερόμενος θεωρείται ότι νομίμως έχει ιδρύσει την επιχείρηση του πρατηρίου, χωρίς κανένα πρόσθετο προσδιορισμό. Καταργείται η αυτοψία καταλληλόλητας θέσης οικοπέδου που διενεργείται από τις αρμόδιες υπηρεσίες μεταφορών και επικοινωνιών και αντικαθίσταται με την υποβολή υπεύθυνης δήλωσης του ιδιώτη μελετητή μηχανικού του υπό αδειοδότηση πρατηρίου.

Η κατάργηση της αυτοψίας δεν είναι θέμα διοικητικού βάρους. Κατ’ αυτόν τον τρόπο, διασφαλίζονταν η αντικειμενικότητα και περιοριζόταν η αυθαιρεσία όσο αυτό φυσικά ήταν δυνατόν. Είναι δυνατόν να αντικαθίσταται από μια απλή βεβαίωση μηχανικού; Και αν υπάρξουν αυθαιρεσίες; Εάν δεν τηρείται το γράμμα του νόμου; Δεν καταλαβαίνετε ότι θα ξαναδούμε φαινόμενα χρηματισμού και μαύρης αγοράς προκειμένου να λαμβάνουν οι εν δυνάμει πρατηριούχοι τις βεβαιώσεις και οι μηχανικοί μετά από τόσα χρόνια ύφεσης και δεδομένης της κατάστασης στην οποία έχει περιέλθει ο κλάδος, να ρισκάρουν; Μέχρι τώρα αντιμετωπίζαμε την παθογένεια του υπέρμετρα γραφειοκρατικού συστήματος, αλλά από δω και πέρα, περνάμε στο άλλο άκρο όπου θα δίνονται σωρηδόν εγκρίσεις και άδειες λειτουργίας χωρίς ουσιαστικό έλεγχο.

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

Ένα άλλο θέμα που χρήζει ιδιαίτερης επισήμανσης, είναι η αδειοδότηση νέων πρατηρίων σε ισόγεια πολυκατοικιών και κυρίως η συνέχιση λειτουργίας των υφιστάμενων πρατηρίων υγρών καυσίμων πέραν της 10ης Δεκεμβρίου 2017.

Για το άρθρο 25, στην τελευταία κατηγορία ανήκουν τα πρατήρια «βόμβες», όπως έχουν χαρακτηριστεί, τα οποία εγκυμονούν σοβαρούς κινδύνους σε περίπτωση πυρκαγιάς. Είχε δοθεί προθεσμία 7 ετών για να απομακρυνθούν από τις υφιστάμενες θέσεις και τώρα η λειτουργία επεκτείνεται επ’ αόριστον, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη το γεγονός ότι σε αυτά είχαν εκδηλωθεί πυρκαγιές και άλλα ατυχήματα, θέτοντας σε κίνδυνο τις ζωές των ενοίκων. Τα παραδείγματα της Αγγλίας και της Βαλλωνίας δεν είναι αρκετά για να μας πείσουν για την ενδεχόμενη θετική έκβαση της εφαρμογής της παρούσας διάταξης, εξαιτίας των κινδύνων που ελλοχεύουν. Εδώ μας κάνει εντύπωση γιατί όποτε σας βολεύει επικαλείστε τους νόμους του Ηνωμένου Βασιλείου, ενώ προχθές που έφερα ένα παράδειγμα για το τι ισχύει στο Ηνωμένο Βασίλειο σε σχέση με τη διάκριση των φύλων, βλέπω να «ίδρωσε το αυτί σας».

Με τις διατάξεις, λοιπόν, του άρθρου 27 μειώνονται οι αποστάσεις ασφαλείας, ώστε να χωρέσουν δεξαμενές στα μικτά πρατήρια βενζίνης και υγραερίου. Είναι ένα ζήτημα που επίσης πρέπει να εξεταστεί καθώς στην πράξη, αποδεικνύεται πως η τοποθέτηση ανιχνευτών δεν είναι αρκετή για να αποφευχθεί ένα ατύχημα και οι αποστάσεις έχουν οριστεί για συγκεκριμένους λόγους.

Για το άρθρο 28, ορίζεται η κινητοποίηση και η υποβολή προστίμου ύψους 1.000 ευρώ σε οδηγούς μηχανοκίνητων οχημάτων, βάρους άνω των 3.5 τόνων, οι οποίοι παραβαίνουν την απαγόρευση διέλευσης οδικού δικτύου παραπλεύρως των αυτοκινητοδρόμων και των οδών ταχείας κυκλοφορίας. Τα έσοδα από τα οριζόμενα διοικητικά πρόστιμα, θα αποδίδονται μεταξύ άλλων για τη βελτίωση του οδικού δικτύου. Εν τούτοις, η χρήση των παράπλευρων οδών δεν θα αποτραπεί μόνο από την επιβολή κάποιων κυρώσεων, δεδομένου ότι ακόμη και έτσι, οι οδηγοί αποφεύγουν τις υπέρογκες χρεώσεις των σταθμών διοδίων, τους οποίους και συναντούν κατά μήκος όλου του κεντρικού οδικού δικτύου της χώρας.

Πιστεύω να έχετε κάποια εικόνα για τις χρεώσεις στα διόδια, για το πόσο στοιχίζει μια διέλευση ενός επαγγελματικού φορτηγού από τη μια άκρη της Ελλάδος στην άλλη.

Σχετικά λοιπόν με τις διατάξεις που αφορούν τον εφοδιασμό των πλωτών μέσων με εναλλακτικά καύσιμα, θα ήθελα να αναφέρω, ότι τα έργα υποδομής φυσικού αερίου που έχουν υλοποιηθεί τα τελευταία χρόνια, έχουν θέσει τις βάσεις μετατροπής της χώρας μας σε ενεργειακό κόμβο της Ν.Α. Μεσογείου, αναφορικά με τον ενεργειακό εφοδιασμό και τη δημιουργία μιας περιφερειακής αγοράς αέριου, στην Ελλάδα και την Ν.Α. Ευρώπη. Τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης μπορούν να διαδραματίσουν πρωτεύοντα ρόλο, ιδιαίτερα αν εκμεταλλευτούμε την εκπεφρασμένη πρόθεση των Ρώσων, να καταστήσουν πλωτή δεξαμενή αποθήκευσης φυσικού αερίου.

Στις επόμενες συνεδριάσεις θα αναφερθώ πιο διεξοδικά στα άρθρα, όπως και σε συγκεκριμένες παραγράφους που απαιτείται.

Στο σημείο αυτό γίνεται η β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής.

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Ψυχογιός Γιώργος, Δημαράς Γιώργος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Δρίτσας Θοδωρής, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Κυρίτσης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Πάλλης Γιώργος, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σηφάκης Γιάννης, Καρά Γιουσούφ Αϊχάν, Σπαρτινός Κώστας, Θηβαίος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Ανδριανός Ιωάννης, Αυγενάκης Ελευθέριος, Ασημακοπούλου Άννα - Μισέλ, Βλάχος Γεώργιος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Βούλτεψη Σοφία, Μπούρας Αθανάσιος, Δαβάκης Αθανάσιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Βρούτσης Ιωάννης, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Κωνσταντόπουλος Δημήτριος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Μανιάτης Ιωάννης, Καραθανασόπουλος Νικόλαος, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Λαμπρούλης Γεώργιος, Αμυράς Γεώργιος, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος και Μεγαλομύστακας Αναστάσιος.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Μανιάτης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ( Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.- ΔΗΜ.ΑΡ.): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Για άλλη μια φορά ενσωματώνουμε μια οδηγία με τον - πολύ γνωστό - μίζερο τρόπο που κάνει η Κυβέρνηση, ακόμα και όταν πρόκειται να ενσωματώσουμε ένα κείμενο, το οποίο, και επί της αρχής και σχεδόν στο σύνολό του, είναι εξαιρετικά θετικό και εμείς το έχουμε στηρίξει, όπως προ είπα, στη διάρκεια της επεξεργασίας του στα Συμβούλια Υπουργών.

Μιλώ για «μίζερο τρόπο» διότι κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ενσωμάτωση της συγκεκριμένης οδηγίας θα μπορούσε να είναι μια καλή ευκαιρία, με αφορμή ακριβώς τη δυνατότητα χρήσης εναλλακτικών καυσίμων από τα οχήματα που κυκλοφορούν στην ελληνική Επικράτεια, μαζί με αυτό να δοθεί η ευκαιρία σε ελληνικά Πανεπιστήμια, ελληνικές επιχειρήσεις και φορείς της πατρίδας μας να συμμετάσχουν στην μεταβολή- στο «γίγνεσθαι»- της μετατροπής στόλων που χρησιμοποιούν παραδοσιακά καύσιμα, σε στόλους που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα.

Εδώ λοιπόν για άλλη μια φορά έχουμε μια πλήρη ενσωμάτωση – mot a mot σχεδόν- ενός κειμένου, το οποίο δεν αξιοποιεί σε καμιά περίπτωση, τις δυνατότητες της οικονομίας που μπορεί να υπάρξουν.

Επιπλέον, με τη χρονοκαθυστέρηση των 2 ετών για άλλη μια φορά, αποδεικνύεται ότι η κοινωνία και η αγορά είναι πολύ «πιο μπροστά» από την Κυβέρνηση. Φτάνει να αναφέρω μόνο, ότι το πρόγραμμα «FYSIKON» της ΔΕΠ που προβλέπει τη χρήση CNG (συμπιεσμένου φυσικού αερίου) από οχήματα ιδιωτικής χρήσης, ήδη βρίσκεται σε εξέλιξη και έχουν αρχίσει και αναπτύσσονται πρατήρια, δίκτυο πρατηρίων της ΔΕΠΑ σε όλη την Περιφέρεια. Ερχόμαστε τώρα βέβαια, εκ των υστέρων, να θεσμοθετήσουμε κάποιες προδιαγραφές.

Επίσης, θεωρώ πως έχει μεγάλη σημασία να μας ξεκαθαρίσει η Κυβέρνηση την πολιτική της επιλογή για το κατά πόσο πραγματικά θα στηρίξει τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων που είναι η μόνη διέξοδος για να υλοποιήσουμε στον τομέα των μεταφορών τις αρχές και τους στόχους της Συμφωνίας του Παρισιού και να μη μπλέξουμε σε αυτά, που ο κ.Donald Trump θέλει να εφαρμόσει και στις Ηνωμένες πολιτείες.

Εάν λοιπόν, για παράδειγμα, προτίθεται το Υπουργείο να στηρίξει φορολογικές ελαφρύνσεις, αντί για φορολογικές επιβαρύνσεις, σε όσους θέλουν να χρησιμοποιήσουν φιλικά προς το περιβάλλον, εναλλακτικά καύσιμα. Και εδώ βεβαίως, πρέπει να υπάρξουν συγκεκριμένα κίνητρα, ώστε η ενσωμάτωση αυτής της οδηγίας να μην είναι ένα «γράμμα κενό περιεχομένου» που απλώς θα ικανοποιεί μια τυπική υποχρέωση της χώρας.

Αναφέρθηκα, κυρία Πρόεδρε, στη συμμετοχή των ελληνικών επιχειρήσεων, στη μετεξέλιξη του στόλου των οχημάτων, σε οχήματα που χρησιμοποιούν είτε υδρογόνο, είτε ηλεκτρική ενέργεια, είτε CNG, είτε LNG. Είναι σε μια εξέλιξη, τουλάχιστον πανευρωπαϊκά, όλη αυτή η ιστορία και αναρωτιέμαι αν το Υπουργείο έχει έρθει σε επαφή με ερευνητικά ιδρύματα της χώρας και με επιχειρήσεις της χώρας που μπορούν να συμμετάσχουν σε αυτή την εξέλιξη και αν θα μπορούσε να μας ενημερώσει ο Υπουργός.

Μας απασχολεί ιδιαίτερα το γεγονός ότι ορθά προβλέπονται αυστηρές διαδικασίες για την εγκατάσταση πρατηρίων - παραδοσιακών, αλλά και σύγχρονων - εκεί όπου προβλέπεται, όμως μας ανησυχεί το γεγονός, ότι με βάση τα στοιχεία των ομοσπονδιών των πρατηριούχων, προβλέπεται ένα κόστος της τάξης των 20.000 € έως 30.000 € κατά περίπτωση, προκειμένου να γίνει η προσαρμογή των πρατηρίων που λειτουργούν με τον σημερινό τρόπο.

Η ερώτηση λοιπόν είναι κατά πόσον έχει σκεφθεί το αρμόδιο Υπουργείο μαζί με την ενσωμάτωση να βρει και διαδικασίες έμμεσης ή άμεσης χρηματοδότησης των πρατηριούχων, προκειμένου να μπορέσουν να αντέξουν αυτή την επιπλέον οικονομική επιβάρυνση, με γνωστό πια σε όλους μας ότι έχουμε χιλιάδες πρατήρια, τα οποία έχουν κλείσει, λόγω της οικονομικής κρίσης το τελευταίο χρονικό διάστημα.

Για το ζήτημα των μηχανικών δεν έχω να κάνω πολλά σχόλια, είναι ζήτημα που τον κλάδο των μηχανικών μας έχει ταλαιπωρήσει πολλές δεκαετίες. Προφανώς, εδώ γίνεται μια απολύτως τυπική διαδικασία, συγκροτείται μια Επιτροπή ή πολλές Επιτροπές προκειμένου να καταλήξουν κάποια στιγμή σε Προεδρικά Διατάγματα που θα ενσωματώνουν τα δικαιώματα, την εμπειρογνωμοσύνη και τις δυνατότητες άσκησης επαγγέλματος και για τις 13 κατηγορίες μηχανικών. Επιφυλασσόμαστε να δούμε μέχρι το τέλος πώς θα εξελιχθεί αυτή η ιστορία.

Θα μου επιτρέψετε κ. Πρόεδρε να κάνω κάποια σχόλια , όχι για αυτό καθαυτό το τεχνικό αντικείμενο της Οδηγίας, το οποίο είναι απολύτως τεχνικό και πολύ λίγα θα μπορούσε κανείς να προσθέσει, αλλά κυρίως για τις μεγάλες προοπτικές που διανοίγονται στη χώρα από τη χρήση φυσικού αερίου, υδρογόνου και ηλεκτρικού ρεύματος στην κίνηση οχημάτων τόσο ιδιωτικών (Ι.Χ.) όσο και δημοσίας χρήσεως (Δ.Χ.).

Εδώ θέλω να ξεκινήσω από το LNG (LIQUEFIED NATURAL GAS -Υγροποιημένο Φυσικό Αέριο): Το LNG αποτελεί μια τεράστια ευκαιρία για την εθνική οικονομία και μια τεράστια ευκαιρία χρήσης του ως καυσίμου, όχι μόνον για τη λειτουργία εργοστασίων παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, αλλά και για τη χρήση του τόσο από σύγχρονα φορτηγά οδικών μεταφορών όσο και- και το τονίζω αυτό- από καράβια, από πλοία, τα οποία αντί να καίνε μαζούτ ή άλλα καύσιμα μπορούν να καίνε LNG.Και τυχαίνει να βρισκόμαστε σε μια χρονική συγκυρία όπου εξαιτίας της πτώσης των διεθνών τιμών πετρελαίου και φυσικού αερίου το LNG είναι μια εξαιρετικά ελκυστική εναλλακτική λύση και γι' αυτό ήδη κυκλοφορούν σήμερα σε παγκόσμιο επίπεδο πάνω από 60 πλοία που έχουν κτιστεί και κτίζονται άλλα 80 πλοία με μεγάλη συμμετοχή εδώ του ελληνικού ναυτιλιακού κόσμου.

 Για να γίνουν όμως όλα αυτά πράξη απαιτείται η χώρα μας να έχει υποδομές. Και τις υποδομές αυτές με σοβαρή χρηματοδότηση και από την Ευρωπαϊκή Ένωση τις έχουμε ξεκινήσει ως Ελλάδα εδώ και πάνω από τέσσερα χρόνια, γι' αυτό και η Ρεβυθούσα μετεξελίσσεται σε έναν σταθμό τροφοδοσίας με υγροποιημένο φυσικό αέριο, με LNG όχι μόνο του ήδη κυκλοφορούντος στόλου των εκατοντάδων αστικών λεωφορείων που έχουμε στην Αθήνα και των πολλών δεκάδων απορριμματοφόρων που επίσης κυκλοφορούν- μιλώ τώρα για το CNG( COMPRESSED NATURAL GAS-Συμπιεσμένο Φυσικό Αέριο)-, αλλά επιπλέον για το LNG έχουμε τη δυνατότητα πλέον να τροφοδοτήσουμε και καράβια, τα οποία θα μετεξελίξουν μέσω αυτής της υποδομής τον Πειραιά σε μια μεγάλη βάση χρήσης φιλικού προς το περιβάλλον καυσίμου για όλη τη ναυτιλία που διενεργείται στην Μεσόγειο, έτσι ώστε αυτό να μας βοηθήσει και από πλευράς γεωπολιτικής.

Για το CNG γνωρίζουμε όλοι όσοι κυκλοφορούμε με αστικά λεωφορεία στην Αθήνα ότι η χρήση του λίγο πριν από τους ολυμπιακούς αγώνες ήταν μια μεγάλη κατάκτηση της πατρίδας μας και είχαμε τον μεγαλύτερο στόλο πανευρωπαϊκά αστικών λεωφορείων που χρησιμοποιεί CNG, με τους γνωστούς σταθμούς ανεφοδιασμού στην Ανθούσα και αλλού.

Εδώ έχει μεγάλη σημασία να στηρίξουμε την ΔΕΠΑ ( Δημόσια Επιχείρηση Αερίου Α.Ε.) στην προσπάθεια της να έρθει το CNG, το συμπιεσμένο φυσικό αέριο ως καύσιμο και στα Ι.Χ. (Ιδιωτικής Χρήσης) αυτοκίνητα. Οι τιμές συμφέρουν. Το φυσικό αέριο, έτσι όπως έρχεται συμφέρει και πράγματι μπορεί να βοηθήσει επιπλέον και στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Αναφορικά με το ζήτημα της ηλεκτροκίνησης: Τον Αύγουστο του 2014 στο νομοσχέδιο για το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας κάναμε μια μεγάλη τομή και δώσαμε τη δυνατότητα να συγκροτούνται, δηλαδή, να οργανωθούν σταθμοί επαναφόρτισης-και μάλιστα, ένας από αυτούς τους σταθμούς ανήκε στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής- έτσι ώστε να χρησιμοποιούνται από τα πολύ λίγα προς το παρόν κυκλοφορούντα ηλεκτρικά αυτοκίνητα.

Χαιρόμαστε που έρχεται πια η ενσωμάτωση της Οδηγίας για τη χρήση και του ηλεκτρικού αυτοκινήτου, γιατί πράγματι πρέπει να στηρίξουμε τη ΔΕΗ σε αυτή την πρωτοβουλία, διότι η χρήση του ηλεκτρισμού από αυτοκίνητα θα βοηθήσει και καθαρότερη ατμόσφαιρα να έχουμε, αλλά και να έχουμε από πλευράς κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας μια βελτίωση του ενεργειακού μας ισοζυγίου.

Δεν έχω να προσθέσω πάρα πολλά από τα υπόλοιπα, όμως θα ήθελα τελειώνοντας να σημειώσω ότι είναι πολύ σημαντικό μαζί με την ενσωμάτωση της συγκεκριμένης Οδηγίας να τοποθετηθεί ο Υπουργός στο πως αντιλαμβάνεται την οικονομική και αναπτυξιακή συμβολή της συγκεκριμένης Οδηγίας σε μια χώρα που προσπαθεί να ξεφύγει από τη δημοσιονομική στενότητα και από τα μνημόνια και ταυτόχρονα, πως μέσα και από τις δυνατότητες που θα δοθούν από τη μετεξέλιξη των δικαιωμάτων των μηχανικών να μπορέσουμε μέσα από μητρώα πιστοποιημένων μηχανικών να στηρίξουμε τη λειτουργία υπηρεσιών που έχει ανάγκη η αγορά και η κοινωνία χωρίς να χρειάζεται να προσλαμβάνουμε δημοσίους υπαλλήλους.

Με τις σκέψεις αυτές, κυρία Πρόεδρε, πρέπει να σας πω ότι εμείς ως Δημοκρατική Συμπαράταξη στηρίζουμε επί της αρχής το βασικό, κύριο Σώμα του νομοσχεδίου. Προφανώς, επιφυλασσόμαστε για όλα τα άλλα και ακόμη περισσότερο για τις πιθανές τροπολογίες που θα μας φέρει η κυβέρνηση. Ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Συντυχάκης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Είπε ο Υπουργός απαντώντας στην ερώτησή μας σε σχέση με το επείγον ότι αυτό όντως αποτελεί μια δέσμευση της κυβέρνησης με καταληκτική ημερομηνία, άρα θα πρέπει να κυρώσουμε, να ενσωματώσουμε αυτή την Οδηγία στην ελληνική νομοθεσία. Είναι μια δέσμευση απέναντι σε ποιον; Απέναντι στην Ε.Ε., είναι φανερό. Η Ε.Ε. δεν είναι μια «ωραία οικογένεια», δεν είναι μια οικογένεια των λαών που κατ’ απαίτηση των λαών απαιτούν από μια κυβέρνηση ή τις κυβερνήσεις της Ε.Ε. να ενσωματώσουν τέτοιου είδους Οδηγίες. Προφανώς, πρόκειται κατ’ εντολή μονοπωλιακών ομίλων, εφοπλιστών, βιομηχάνων που ενδιαφέρονται στα πλαίσια αυτής της αξιοποίησης των εναλλακτικών μορφών ενέργειας, στα πλαίσια της πράσινης οικονομίας κλπ, να επενδύσουν και να αυξήσουν την κερδοφορία τους.

Κατά συνέπεια, το παρόν νομοσχέδιο, ως προς το πρώτο κεφάλαιο προσαρμόζει αυτή την Οδηγία 2014/94 της Ε.Ε. με την οποία όπως αναφέρει η αιτιολογική έκθεση «προωθείται η ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων σε όλα τα κράτη μέλη της Ε.Ε.» με πρόσχημα τον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και η Οδηγία προβλέπει την υποχρεωτική θέσπιση εθνικού πλαισίου στρατηγικής, η οποία κωδικοποιείται σε κίνητρα, όπως ενισχύσεις και φοροαπαλλαγές για τους μονοπωλιακούς ομίλους για την παραγωγή νέων πράσινων εμπορευμάτων λιγότερο ρυπογόνων πράσινων αυτοκινήτων, ενώ σε μια σειρά άρθρα που αφορούν βέβαια το δεύτερο κεφάλαιο του νομοσχεδίου προβλέπονται πληθώρα διευκολύνσεων και απλοποιήσεων για τη fast track αδειοδότηση των επενδύσεων που αφορούν τη δημιουργία και τη διαμόρφωση των κατάλληλων υποδομών.

Αυτές λοιπόν οι ευρωπαϊκές οδηγίες δεν πηγάζουν από κάποιο όψιμο ενδιαφέρον για το περιβάλλον, τις συνέπειες των κλιματικών αλλαγών και άλλα ηχηρά παρόμοια. Θα μου πείτε δεν πλήττεται το περιβάλλον; Δεν έχει υποστεί κλιματικές ζημιές; Βεβαίως και καλούνται αυτοί που δημιούργησαν αυτά τα προβλήματα, επιβάρυναν το περιβάλλον, να δώσουν σήμερα τη λύση. Ποιος είναι αυτός που μπορεί πράγματι να το πιστέψει; Απλά αυτές οι επιδιώξεις εκπορεύονται από τον ανελέητο ανταγωνισμό ιμπεριαλιστικών κέντρων και μονοπωλιακών ομίλων για τον έλεγχο δρόμων και αγορών του φυσικού αερίου.

Η Κυβέρνηση με τον τρόπο αυτόν προδιαγράφει αυτές τις μεγάλες επιχειρηματικές δράσεις στα εναλλακτικά καύσιμα, τις επιδιώξεις της για γεωστρατηγική αναβάθμιση στην περιοχή. Υπηρετεί τις επιδιώξεις της ελληνικής αστικής τάξης, να αναδειχθεί η Ελλάδα ενεργειακός κόμβος στην νοτιοανατολική Μεσόγειο και στην προάσπιση της ενεργειακής ασφάλειας της Ε.Ε.. Οι επιδιώξεις αυτές θα μεταφέρουν τα βάρη της κρίσης στις πλάτες των εργαζομένων, δεν υπάρχει περίπτωση να πληρώσει τη νύφη κάποιος άλλος, πέραν των εργαζομένων. Οι συνθήκες εργασίας και εργασιακής σχέσης για την παραγωγή αυτών των εμπορευμάτων, δεν πρόκειται να αλλάξουν προς το καλύτερο, θα παραμείνουν οι μαύρες εργασιακές σχέσεις της προσωρινής και μερικής απασχόλησης, του ελαστικού ωραρίου, της αύξησης του βαθμού εκμετάλλευσης των εργαζομένων.

Η εν λόγο Οδηγία προβλέπει ως εναλλακτικά καύσιμα της Ε.Ε., το υγραέριο, το LPG, το πεπιεσμένο φυσικό αέριο CNG και το υγροποιημένου φυσικό αέριο LNG. Προβλέπεται η εγκατάσταση τέτοιον υποδομών σε λιμάνια, μαρίνες, αλλά και στη ξηρά, μετασκευές σε κινητήρες και μηχανές όλων των μέσων μεταφοράς. Στην Οδηγία ορίζεται και συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για παράδειγμα όσον αφορά το LNG ορίζεται ότι θα πρέπει να υπάρχει ικανός αριθμός ανεφοδιασμού σε λιμάνια για την κίνηση πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή που κινούνται στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών έως την 31/12/2025. Στη δίνη λοιπόν αυτών των ανταγωνισμών ακονίζουν τα μαχαίρια τους και οι Έλληνες εφοπλιστές για τη διεκδίκηση από το ψητό των θαλάσσιων διαδρόμων του φυσικού αερίου που ισοδυναμεί με δισεκατομμύρια ευρώ.

Οι εφοπλιστές βλέπουν προοπτικές ανάπτυξης που παρουσιάζει τα LNG Carriers και μάλιστα, σε μια περίοδο από τα ναύλα των φορτηγών πλοίων ή των απλών δεξαμενόπλοιων, έχουν μειωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια λόγω της οικονομικής κρίσης. Μάλιστα, εκτιμάται ότι τα έσοδα ενός μόνο LNG Carrier αναμένεται να αυξηθούν κατά 70 χιλιάδες δολάρια ημερησίως. Η κινητικότητα λοιπόν στις μπίζνες αυτές, συνδέεται άμεσα με τις επιδιώξεις της Ε.Ε. και των μονοπωλιακών ομίλων που λειτουργούν στο έδαφος της, να απεξαρτηθούν σταδιακά από το ρωσικό φυσικό αέριο και πετρέλαιο, να αναζητήσουν νέες πηγές προμήθειας ενεργειακών προϊόντων, να μειώσουν γενικά τη μεγάλη ενεργειακή τους εξάρτηση από τις εισαγωγές, η οποία συνιστά και τεράστια εκροή οικονομικών πόρων. Στις μπίζνες αυτές, δηλαδή, στην αγορά του LNG, παίζει και η χώρα μας, η ελληνική αστική τάξη, όπως σας είπα, καθώς προβλέπει ενίσχυση της σημασίας της στην παγκόσμια αγορά.

Στο άμεσο μέλλον η Ε.Ε. θα χρειαστεί πολύ μεγαλύτερες ποσότητες LNG από νέες πηγές για να ενισχύσει την περιβόητη ενεργειακή ασφάλεια της. Έχει εκφραστεί άλλωστε η επιθυμία και των υπερατλαντικών εταίρων να προωθούν τα φορτία LNG στην Ευρώπη, ώστε να μειωθεί η εξάρτηση της από το ρωσικό αέριο. Για να δείτε, πώς διαπλεκόμενα τα συμφέροντα και οι ανταγωνισμοί. Μάλιστα, υπάρχει ενδιαφέρον για πώληση αμερικανικού φυσικού αερίου στην Ελλάδα και την ευρύτερη ζωτική περιοχή της νοτιοανατολικής Ευρώπης, αλλά και για συμμετοχή στην κατασκευή της σχεδιαζόμενης πλωτής εγκατάστασης υγροποιημένου φυσικού αερίου στην Αλεξανδρούπολη, όπως άλλωστε είχε ομολογηθεί από την ίδια την εταιρεία την αμερικανική, την SENIER εάν δεν κάνω λάθος και μάλιστα, λέει ο Πρόεδρος της εταιρείας ότι με την εγκατάσταση της Αλεξανδρούπολης, το αμερικανικό αέριο εκτός από την Ελληνική αγορά μπορεί να αποκτήσει πρόσβαση στη Βουλγαρία, στη Σερβία, στη Ρουμανία, στην Ουκρανία και στην αγορά της Τουρκίας.

Για να δείτε ότι τα συμφέροντα δεν είναι απλά να προασπίσουν το περιβάλλον και να διορθώσουμε τα όποια κλιματικά προβλήματα αντιμετωπίζουμε εντός συνόρων και μάλιστα, το αμερικανικό μονοπώλιο δηλώνει και έτοιμο να παραδώσει αέριο στην Ελλάδα, ακόμη και πριν την κατασκευή του τερματικού της Αλεξανδρούπολης, μέσω του τερματικού της Ρεβυθούσας, το ακούσαμε και προηγουμένως, απευθυνόμενος σε μεγάλους πελάτες και αφού οι πελάτες προφανώς ποιοι είναι; Μεγάλοι πελάτες οι ηλεκτροπαραγωγοί ή οι βιομηχανίας με πολύ μεγάλες καταναλώσεις, αυτά σε σχέση με την Οδηγία.

Αντιλαμβάνεστε ότι εμείς δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε σε αυτήν την Οδηγία.

Σχετικά με το άρθρο 12 για τις άδειες άσκησης επαγγέλματος των επισκευαστών αυτοκινήτων, έχουμε να πούμε τα εξής. Επιβάλλεται πρώτον, η συγκεκριμένη εκπαίδευση του μηχανικού αυτοκινήτου ανά κατηγορία καυσίμων, προκειμένου να αποκτάει αντίστοιχη επαγγελματική επάρκεια και δυνατότητα άσκησης του συγκεκριμένου τομέα του επαγγέλματος και δεύτερον, η αυστηροποίηση των αντίστοιχων προδιαγραφών για τα ίδια τα συνεργεία αυτοκινήτων, προκειμένου να δίνεται η δυνατότητα συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτου με βάση αυτές τις κατηγορίες που αναφέραμε προηγουμένως, δηλαδή συγκεκριμένη εσωτερική διάταξη του χώρου, αντίστοιχος εξοπλισμός κ.λπ..

Η θέση μας είναι ότι το συγκεκριμένο άρθρο εφαρμόζει στην ελληνική νομοθεσία τις γενικές κατευθύνσεις της Ε.Ε. και του ΟΟΣΑ στον κλάδο, γενικεύοντας τις πιστοποιήσεις, κατακερματίζει τα επαγγελματικά δικαιώματα και ουσιαστικά αφαιρεί στην πορεία την πρόσβαση σε ολόκληρους τομείς του επαγγέλματος για τους αυτοαπασχολούμενους, αναγκάζοντάς τους να βάλουν βαθιά το χέρι στην τσέπη για την επιμόρφωση τους.

Για το Κ.Κ.Ε. τα πτυχία των υπαρχόντων σχολών οφείλουν να παρέχουν την απαιτούμενη επάρκεια άσκησης του επαγγέλματος, ανεξαρτήτως τύπου αυτοκινήτων. Η αναγκαία επιμόρφωση λόγω της εξέλιξης της τεχνολογίας να παρέχεται υποχρεωτικά από το Κράτος, δωρεάν ή έναντι συμβολικού ποσού από τα ίδια κρατικά εκπαιδευτικά ιδρύματα παροχής του αρχικού πτυχίου και βέβαια, κατάργηση κάθε είδους επιχειρηματική δραστηριότητα στον τομέα της επιμόρφωσης.

Σχετικά με τα κεφάλαια β΄ και γ΄ για τις διατάξεις που αφορούν την απλοποίηση της διαδικασίας χορήγησης και αλλαγής των αδειών πρατηρίων καυσίμων, όταν θα έρθει η ώρα να συζητήσουμε αναλυτικά τα άρθρα, θα τοποθετηθούμε ξεχωριστά. Σε κάποια μπορούμε να πούμε «ναι», σε κάποια θα πούμε «παρών», «όχι» και τα λοιπά. Δεν θέλω να εκφραστώ τώρα.

Η Κυβέρνηση απλοποιεί τη διαδικασία χορήγησης αδειών των πρατηρίων περιορίζοντας το χρόνο έγκρισης τους, καθώς και το αντίστοιχο κόστος. Ουσιαστικά, δηλαδή, διευκολύνει μεγαλοπρατηριούχους ιδιοκτήτες πολλών σημείων πώλησης να τα πολλαπλασιάζουν με σαφώς μικρότερα έξοδα. Από την αύξηση των πρατηρίων πώλησης θα γίνει ακόμα πιο άνισος ο ανταγωνισμός με τους αντίστοιχους μικροπρατηριούχους, θα επιταχυνθεί, δηλαδή, η συγκέντρωση του συνολικού τζίρου του κλάδου.

Σε σχέση με το κεφάλαιο δ΄, το άρθρο 28 που αφορά την απαγόρευση χρήσης των παρακαμπτήριων οδών και οδικών δικτύων από τα οχήματα, φορτηγά, δηλαδή, δημόσιας χρήσης, αυτό αποτελεί συγκεκριμενοποίηση της αντίστοιχης διάταξης που προβλεπόταν στο νόμο 4388/2016. Η διάταξη επιβάλλει εξοντωτικά πρόστιμα για τη χρησιμοποίηση αυτού του τμήματος του οδικού δικτύου, με αιτιολογία την αύξηση των οδικών ατυχημάτων. Οι αυτοαπασχολούμενοι ιδιοκτήτες και οδηγοί φορτηγών δημόσιας χρήσης αναγκάζονται πλέον να χρησιμοποιούν τα αντίστοιχα δίκτυα, θέτοντας σε κίνδυνο και τη δική τους ασφάλεια, λόγω των εξοντωτικών και αλλεπάλληλων διοδίων που έχουν επιβληθεί στις εθνικές αρτηρίες. Κατ' επέκταση η λύση στο πρόβλημα που δημιούργησε η ίδια η Κυβέρνηση με την πολιτική της, για καθαρά φορομπηχτικούς λόγους, δεν μπορεί να είναι η οικονομική εξόντωση των αυτοαπασχολούμενων και εργαζομένων στον συγκεκριμένο κλάδο.

Σε σχέση με το άρθρο 29, η Κυβέρνηση, κατά την άποψή μας – δεν μας έπεισε ο Υπουργός για το λόγο που φέρνει μια διάταξη σε ένα άσχετο νομοσχέδιο, ως προς το περιεχόμενο του άρθρου 29 - κλιμακώνει μια επίθεση στα δικαιώματα των εργαζομένων πολιτικών μηχανικών, αρχιτεκτόνων και τοπογράφων. Είναι στα πλαίσια των δημοσιονομικών δεσμεύσεων και αυτό, εγείρει ερωτηματικά, όμως, παρ’ όλα αυτά, γιατί τώρα σε μια περίοδο που είναι και οι αρχαιρεσίες στο Τεχνικό Επιμελητήριο.

Ως προς την ουσία να πω το εξής. Προωθεί με άμεσο και ξεκάθαρο τρόπο την αναγνώριση κολεγίου τριετούς φοίτησης του εξωτερικού, ως ισότιμου με τις σχολές του εσωτερικού, στα πλαίσια της πλήρους εφαρμογής της οδηγίας 36/2006 της Ε.Ε.. Αυτό, επίσης, κατακερματίζει επιστημονικά και γνωστικά αντικείμενα, μιλώντας για πεδία γνώσης που καθορίζονται με διάφορους τρόπους από το νομοθετικό πλαίσιο ή από τις σχολές εσωτερικού ή και του εξωτερικού, ανοίγοντας το δρόμο για πολλαπλά γνωστικά αντικείμενα των διαφόρων σχολών που θα αντιστοιχίζονται σε πολλαπλές υποειδικότητες, ειδικά όταν το εξετάσει κανείς σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες αναδιαρθρώσεις που προωθούνται, όπως το Μητρώο Τεχνικών Έργων.

Ταυτόχρονα, διαιωνίζεται το καθεστώς των μηχανικών των δύο ταχυτήτων και αυτό θα αξιοποιηθεί ως θρυαλλίδα κατακερματισμού και ισοπέδωσης προς τα κάτω των όρων άσκησης του επαγγέλματος τόσο των διπλωματούχων μηχανικών όσο και των ίδιων, πολύ περισσότερο που αυτή η ισοπέδωση αποτελεί βασική επιδίωξη της Οδηγίας 36/2005 και του Π.Δ. 38/2010 και το σχέδιο νόμου επιταχύνει την πολυδιάσπαση αυτών των επιστημονικών αντικειμένων.

Κατά συνέπεια, στην πραγματικότητα πρόκειται για μια κλιμάκωση της πολιτικής της Ε.Ε. για την απελευθέρωση, η εφαρμογή της οποίας μετράει, ήδη, πολλά χρόνια και πολλούς σταθμούς, σημαντικότεροι από τους οποίους ήταν το Π.Δ. 38/2010.

Άρα, λοιπόν, εμείς δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε σε αυτή τη διάταξη.

Όταν λέμε, ότι παλεύει το Κ.Κ.Ε. για την ανατροπή της πολιτικής της Ε.Ε. για την απελευθέρωση των επαγγελμάτων, που είναι προς την κατεύθυνση εξυπηρέτησης του μεγάλου κεφαλαίου, εννοούμε αυτό ακριβώς, δηλαδή, να προασπίσουμε τα συμφέροντα αυτών των επαγγελμάτων και αυτών των επιστημόνων.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Προέδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω μια παρέμβαση προς αποφυγή παρεξηγήσεων.

Αγαπητέ συνάδελφε, κύριε Συντυχάκη, θα μου επιτρέψετε να διαφωνήσω μαζί σας.

 Σχετικά με τους μηχανικούς αυτοκινήτων, η κατεύθυνση των νεοφιλελεύθερων μέτρων που έχει επιβληθεί στην Ευρώπη – όχι μόνο στη χώρα μας - είναι να μην υπάρχουν άδειες άσκησης επαγγέλματος και όχι να υπάρχουν και να υπάρξει θεσμικό πλαίσιο, όπου ο κάθε επαγγελματίας θα έχει άδεια άσκησης επαγγέλματος και θα ρυθμίζεται το κάθε επάγγελμα με συγκεκριμένες δεξιότητες και επιστημονικές και επαγγελματικές, προκειμένου να ασκήσει το συγκεκριμένο κομμάτι της δουλειάς του, είτε αυτή είναι τεχνική είτε επιστημονική είτε άλλη.

Επομένως, θα μου επιτρέψετε, τουλάχιστον, για τους μηχανικούς αυτοκινήτων, να κάνω μια κριτική για την τοποθέτησή σας, που είναι σε τελείως διαφορετική κατεύθυνση από αυτή που μας αναφέρατε.

Το δεύτερο είναι για τα επαγγελματικά δικαιώματα των διπλωματούχων μηχανικών.

Είπατε, ότι ανοίγει ο δρόμος για κολέγια και οτιδήποτε άλλο.

Μακριά από εμάς όλα αυτά.

Ίσα - ίσα γίνεται το ανάποδο.

Ο στόχος για να ανοίξει ο δρόμος για τα κολέγια ή για άλλης στάθμης επιστημονικό προσωπικό και όχι πανεπιστημιακής εκπαίδευσης ή αποφοίτους των Πολυτεχνικών Σχολών, είναι να συνεχίσει να υπάρχει ένα θεσμικό πλαίσιο χύμα, άδικο, που αποκλείει συγκεκριμένες ειδικότητες μηχανικών, που έχουν την επιστημονική γνώση από το επάγγελμα και να συνεχίσουμε αυτή τη στρεβλή κατάσταση, που συνεχίζεται δεκαετίες.

Ενώ είχε επιβληθεί στις προηγούμενες κυβερνήσεις να υπάρχει ένα ανορθολογικό σύστημα για κάποιες ειδικότητες μηχανικών και άλλο από το Υπουργείο Βιομηχανίας για τις υπόλοιπες, σήμερα ερχόμαστε και ενοποιούμε τις διαδικασίες και τα κριτήρια, που θα απονέμουν τα επαγγελματικά δικαιώματα και θα συμμετέχουν και οι επιστημονικοί φορείς και οι εκπαιδευτικοί φορείς.

Θεωρώ, λοιπόν, ότι είναι στην κατεύθυνση που όλοι μας αποδεχόμαστε.

Τέλος, θα ήθελα να πω, ότι η χειρότερη υπηρεσία που μπορούμε να προσφέρουμε, εάν δεν θέλουμε να εφαρμόσουμε πολιτικές που ξεχαρβαλώνουν, πραγματικά, και απορυθμίζουν τα επαγγέλματα, είναι να είμαστε στη λογική που αναφέρατε εσείς. Να έχουμε, δηλαδή, μια στρεβλή κατάσταση στα επαγγέλματα, που δεν διασφαλίζει το δημόσιο συμφέρον και τη δημόσια ασφάλεια και να λέμε, ότι με μια ευρεία ερμηνεία που κάνουμε ή με δογματισμούς του τύπου «είμαι μηχανικός αυτοκινήτων, είμαι διπλωματούχος μηχανικός, τα κάνω όλα» χωρίς να έχουμε γνώση τα κριτήρια στο τι έχει ο καθένας από εμάς πρόσβαση στο συγκεκριμένο επάγγελμα και στο συγκεκριμένο μέρος του επαγγέλματος.

Έτσι έφτασαν αυτά τα επαγγέλματα εδώ που έφτασαν και βρίσκουν ευκαιρία οι δυνάμεις που λέτε, της απορρύθμισης, να τα εκμεταλλεύονται και να τα απορυθμίζουν περαιτέρω. Πιστεύω ότι μόνο μέσα από αυτό τον τρόπο μπορούμε να προστατεύσουμε τα επιστημονικά επαγγέλματα και τις επιστημονικές ειδικότητες. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριε Συντυχάκη, είναι αρνητική η θέση σας;

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.): Επιφυλασσόμαστε, κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Θα ήθελα να ανακοινώσω τους φορείς που θα κληθούν από τις υπηρεσίες. Είναι: ΕΛΠΕ, ΔΕΠΑ, ΔΕΣΦΑ, ΚΑΠΕ, ΠΟΠΕΚ, ΟΒΕ, ΣΕΠΕ, Πυροσβεστική Υπηρεσία, Τροχαία, ΤΕΕ, Δ.Ε.Η., ΚΕΔΕ, Συνδικάτο Χερσαίων Μεταφορών, Ομοσπονδία Βυτιοφόρων Φορτηγών, Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών.

Το λόγο έχει ο κ. Αμυράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Καταρχάς, θα ήθελα να πω ότι η Ευρώπη βρίσκεται παγκοσμίως στην πρωτοπορία των προσπαθειών για άσκηση και εφαρμογή πολιτικών που είναι όσο το δυνατόν πιο συμβατές με το όραμα όλων μας για ένα καθαρότερο περιβάλλον και για μια φιλική ενέργεια, η οποία, όμως, θα είναι και οικονομικά προσβάσιμη.

Εδώ λοιπόν, με την Οδηγία 94 / 2014, την οποία, ενσωματώνουμε στο δικό μας δίκαιο, έχουμε πολύ σημαντικά θέματα, τα οποία, εμείς, βρίσκουμε θετικά σε σχέση με το σχέδιο που πρέπει να εκπονηθεί για τη διάδοση και ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης από την ίδια την Πολιτεία και βεβαίως, τους ιδιώτες. Επίσης, για τα σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, αλλά και τα σημεία ανεφοδιασμού φυσικού αερίου και υδρογόνου σε στεριά, λιμάνια, μαρίνες και τα λοιπά.

Επίσης, είναι σημαντικό που για πρώτη φορά μπαίνει ένα πλαίσιο για την εκπαίδευση και πιστοποίηση των συνεργείων επισκευής οχημάτων που θα κινούνται ή ήδη κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα.

Θέλω να κάνω ένα πρώτο σχόλιο σε σχέση με τα οχήματα των μηδενικών ρύπων. Τα άλλα κράτη της Ευρώπης δίνουν κίνητρα, για παράδειγμα, στη Γαλλία όπου με την αγορά ηλεκτροκίνητου αυτοκινήτου έχει μια πριμοδότηση ο ιδιοκτήτης που φτάνει έως και 10.000 ευρώ, όπως απαλλαγή από τέλη, από φόρους και λοιπά. Στη Γερμανία αυτή η πριμοδότηση για κατόχους ηλεκτροκίνητων οχημάτων φτάνει τα 5.000 ευρώ. Κάποιες άλλες χώρες στην Ευρώπη, θα έλεγα και λιγότερο ανεπτυγμένες όσον αφορά την κουλτούρα την περιβαλλοντική από την Ελλάδα, δίνουν πριμοδότηση έως 4.000 ευρώ. Εδώ, σας θυμίζω ότι το «καθαρό αυτοκίνητο» τιμωρείται πλέον με φόρο πολυτελείας. Αυτό είναι το πρώτο θέμα που δείχνει μια αντίφαση σε αυτά που θέλουμε να κάνουμε και αυτά που η ανάγκη ή η έλλειψη σχεδιασμού μας οδηγεί να κάνουμε.

Ως προς τις υποδομές δημόσιας φόρτισης, έχουμε δει ότι υπάρχουν τέτοιες υποδομές στο εξωτερικό έξω από σούπερ μάρκετ, από βιβλιοθήκες, από βενζινάδικα, στις εθνικές οδούς. Για παράδειγμα, μέσα στην πόλη του Άμστερνταμ βλέπεις να υπάρχουν οι στύλοι για την ηλεκτροδότηση των οχημάτων. Όταν τα έβλεπα αυτά ευχόμουν να τα δω σύντομα και στην Ελλάδα. Πώς θα σχεδιαστεί η προεργασία στη χώρα και σε πόσους σταθμούς εφοδιασμού θα προχωρήσουμε; Με ποια κριτήρια; Πληθυσμιακά, γεωγραφικά και τα λοιπά;

Όσον αφορά το δεύτερο κεφάλαιο, για τις διαδικασίες χορήγησης άδειας ίδρυσης, λειτουργίας και αλλαγής δικαιούχου των πρατηρίων καυσίμων, θεωρώ πολύ σημαντικό ότι καταργείται η αυτοψία καταλληλότητας θέσης οικοπέδου για την ίδρυση πρατηρίου που έως τώρα διενεργούσε η αρμόδια υπηρεσία μεταφορών και επικοινωνιών της χώρας και αντί αυτής της διαδικασίας, θα γίνεται με απευθείας υποβολή υπεύθυνης δήλωσης του ιδιώτη μελετητή μηχανικού. Εκεί λοιπόν θα δηλώνεται ότι πληρούνται οι όροι και προϋποθέσεις.

Αυτό, ίσως, αν δεν το καταλαβαίνουμε, έχει μια κομβική σημασία, πραγματικά, θα έλεγα ότι είναι ένα πολιτισμικό σοκ για τη δημόσια διοίκηση. Επιτέλους, δεν θα είναι η δημόσια διοίκηση, «ο μπαμπούλας» ή αν θέλετε ο παντογνώστης που θα βγάζει όλες τις προδιαγραφές, που θα ορίζει τα πάντα σε σχέση με το οικόπεδο, αλλά γίνεται αντίστροφα, ο ιδιώτης μηχανικός - γι' αυτό άλλωστε έχει και την υπογραφή του και δεσμεύεται, έχει και ευθύνες και μπορεί να ελεγχθεί γι' αυτό - είναι εκείνος που περνάει όλη αυτή την επεξεργασία με τη δουλειά του και από κει και πέρα η ευθύνη της πολιτείας είναι ο έλεγχος. Είναι πάρα πολύ σημαντικό. Εάν αυτό γινόταν, κύριε Υπουργέ και σε άλλους τομείς της δημόσιας διοίκησης, αλλά με σοβαρούς ελεγκτικούς οργανισμούς, μεγάλο μέρος της πολυνομίας, της γραφειοκρατίας, έχει εξαερωθεί μέσα στο λεπτό.

Εμείς, λοιπόν, τη στηρίζουμε και ιδιαίτερα το δεύτερο κεφάλαιο και θεωρούμε, ότι έχει μεγάλη σημασία. Θα θέλαμε να ρωτήσουμε και μας ενδιαφέρει, να δούμε τι ελεγκτικούς μηχανισμούς έχουμε ή τι θα αναπτύξουμε στο μέλλον, για την αντικειμενική και αδιάλειπτη χορήγηση αδειών σε κάθε περίπτωση.

Τώρα όσον αφορά το τρίτο κεφάλαιο, στο άρθρο 25, για απλοποίηση διαδικασίας, αδειοδότησης και άλλες διατάξεις πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας, εδώ γίνεται το εξής: Υπήρχε το άρθρο 4 του ν.2801/2000, όπου έδινε ένα χρόνο προθεσμία στα πρατήρια υγρών καυσίμων να απομακρυνθούν από τα ισόγεια, όπου υπήρχαν όροφοι από πάνω, με κατοικίες ή γραφεία. Σήμερα, 17 χρόνια μετά, μπαίνουν νέα κριτήρια και για τους υφιστάμενους και για τους καινούργιους, αρκεί να πληρούν τις κατάλληλες προϋποθέσεις. Έχω τι θέλω να ρωτήσω εδώ, κύριε Υπουργέ,;

Τα σπίτια πάνω από τα πρατήρια, γιατί προφανώς θα ανοίξουν τα καινούργια, τα εναλλακτικά πρατήρια σε χώρους κατοικιών, δεν θα ανεβάσουν τα ασφάλιστρά τους τα σπίτια, δεδομένου ότι θα εντάσσονται στις ζώνες υψηλού κινδύνου; Αυτό το έχουμε λάβει υπόψη, πώς θα αντιμετωπιστεί, δηλαδή, από τους ιδιώτες ή εκείνους που έχουν μια ιδιοκτησία; Μήπως αυξηθούν τα κόστη των ασφαλίστρων ή μήπως πέσει η υπεραξία αυτών των ακινήτων;

Θα ήθελα, λοιπόν, να ρωτήσω, τι σκέφτεστε και πώς θα αντιμετωπίσετε αυτό το ζήτημα. Τώρα σε σχέση με τις λοιπές διατάξεις, το άρθρο 28, δηλαδή.

Συμφωνούμε ότι τα βαρέα οχήματα, που τα βλέπουμε συνεχώς στους παράδρομους να κινούνται, να καταστρέφουν το οδόστρωμα, να αποφεύγουν τα διόδια κ.λπ., αυτό πρέπει να σταματήσει. Εμείς, θα το στηρίξουμε, αλλά θέλουμε να ρωτήσουμε, εάν ήδη έχουν γίνει έλεγχοι και φυσικά θα έχουν γίνει, αλλά, εν πάση περιπτώσει, δώστε μας κάποια απολογιστικά στοιχεία για να δούμε, γίνονται ήδη έλεγχοι. Δηλαδή, να έχουμε μια τάξη μεγέθους του όγκου αυτής της κίνησης που μετατοπίζεται από την κύρια οδό ταχείας κυκλοφορίας, τους αυτοκινητόδρομους, στα παράπλευρα δίκτυα. Αυτές είναι οι πρώτες μας παρατηρήσεις.

Επίσης, για το άρθρο 29, θα περιμένουμε να ακούσουμε τους εκπροσώπους των μηχανικών. Σαφέστατα και για τις τέσσερις νέες ειδικότητες, για τις οποίες προβλέπεται η ρύθμιση, είναι σημαντικό, πρέπει όλοι να έχουν ίδια δικαιώματα, ίδιοι κανόνες για όλους, ίσες ευκαιρίες προς όλους. Δεν μπορείς να έχεις τον έναν στην άκρη, ενώ έχει περάσει στην ουσία, στο ίδιο στάδιο εκπαίδευσης και επιμόρφωσης.

Άρα, εμείς υπερψηφίζουμε επί της αρχής το σχέδιο νόμου. ΘΑ περιμένουμε τους φορείς και βέβαια, κρατάμε επιφύλαξη για το τι τροπολογίες θα μας έρθουν, διότι ξέρουμε ότι μέχρι στις 3 Δεκεμβρίου, πρέπει να κλείσει η αξιολόγηση, έρχονται διάφορα πολυνομοσχέδια, άρα, αγαπητέ κύριε Υπουργέ, θα σας περιμένει στη «γωνία» για τροπολογίες που δεν θα συνάδουν με το χαρακτήρα του σχεδίου νόμου.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Επομένως, το «Ποτάμι» τοποθετήθηκε θετικά επί της αρχής για το σχέδιο νόμου. Το λόγο έχει ο κ. Σαρίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σημερινό υπό εξέταση νομοσχέδιο έχει ιδιαίτερη βαρύτητα για την ελληνική οικονομία, καθώς επιχειρεί να ρυθμίσει μια σειρά από ζητήματα που επηρεάζουν την αληθινή, την πραγματική οικονομία και μάλιστα σε ένα εξαιρετικό, ευαίσθητο τομέα της, όπως είναι αυτός της αγοράς των εναλλακτικών καυσίμων και ενέργειες. Ταυτόχρονα, όμως, αποτελεί και ορόσημο στην επιχειρούμενη στροφή της χώρας στη χρήση εναλλακτικών καυσίμων.

Η ευρωπαϊκή Οδηγία 2014/94/ΕΕ είναι η ενσάρκωση της εκφρασμένη θέλησης των ευρωπαίων πολιτών, για την πολυσυζητημένη ενεργειακή στροφή, η οποία, βεβαίως, εξαρτάται και περνά, από την επιτυχία της προσπάθειας, για την ανάπτυξη ενός ικανού και λειτουργικού δικτύου υποδομών. Πρόκειται για τις απαραίτητες εκείνες υποδομές, που αφορούν στην επέκταση και στη σταδιακή εδραίωση της χρήσης των εναλλακτικών καυσίμων.

Χρειαζόμαστε, λοιπόν, σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, αν είναι να πεισθούν οι πολίτες να πάρουν ηλεκτρικά οχήματα.

Αν σοβαρολογούμε ότι, πράγματι, πως θέλουμε να μειώσουμε τις ενεργειακές μας εξαρτήσεις, τότε χρειαζόμαστε σημεία εφοδιασμού φυσικού αερίου, αλλά, βεβαίως και σημεία ανεφοδιασμού υδρογόνου και τα χρειαζόμαστε και ως δοκιμαζόμενη οικονομία, που παλεύει να μείνει ανταγωνιστική και σύγχρονη των τεχνολογικών εξελίξεων, αλλά και των απαιτήσεων της παγκοσμιοποιημένη της οικονομίας, η οποία να σημειώσουμε, πως έχει εκ των πραγμάτων αποδειχθεί ως αναπόφευκτη την ανάγκη μείωσης της εξάρτησης της από τα ρυπογόνα ορυκτά καύσιμα.

Με την ενσωμάτωση της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ η Ελλάδα περνά ένα κατώφλι, κάνει μια στρατηγική επιλογή και ακολουθεί, πλέον, τον ευρωπαϊκό βηματισμό στην ενεργειακή πολιτική. Σήμερα εισάγουμε στην καθημερινότητα του Έλληνα πολίτη όρους και έννοιες, όπως δημοσίως προσβάσιμο σημείο επαναφόρτωσης και ανεφοδιασμού, σημείο επαναφόρτωσης κανονικής ισχύος και υψηλής ισχύος.

Βεβαίως, επί της αρχής είμαστε θετικοί. Συμφωνούμε απέναντι στο πνεύμα ενίσχυσης της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων καθώς και με το ουσιαστικό περιεχόμενο της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ που σήμερα ενσωματώνουμε στην ελληνική νομοθεσία. Όσον αφορά στο κεφάλαιο Α, από τα άρθρα 1 έως 13, η απλοποίηση των διαδικασιών που επιχειρεί η Κυβέρνηση, βεβαίως, δεν θα μπορούσε να είναι η ίδια απλή. Ταυτόχρονα, εξετάζονται σοβαρά ζητήματα στο κεφάλαιο Β΄, που έχουν την πρόθεση να εκσυγχρονίσουν ένα, πράγματι, προβληματικό και απαρχαιωμένο καθεστώς, το οποίο δημιουργεί εστίες προβλημάτων και παρατυπιών. Οι διαδικασίες αδειοδότησης, ίδρυσης και δυσλειτουργίας των πρατηρίων καυσίμων και ενέργειας που αναλυτικά προβλέπονται στα άρθρα 14 και 20 παρουσιάζουν κάποιες ασάφειες που ίσως, όμως, έχουν κάποιο περιθώριο για βελτιώσεις. Συνεπώς, θα περιμένουμε την τοποθέτηση και τις επισημάνσεις των φορέων την επόμενη Τρίτη, πριν αποφασίσουμε για την τελική θέση μας.

Επιπλέον, ισχύει, το γνωρίσουμε και πρέπει να το παραδεχθούμε, πως σε αυτό το νομοσχέδιο ο Υπουργός έχει, πράγματι, ακολουθήσει τις σωστές διαδικασίες. Σήμερα μοιάζει να νομοθετούμε, επιτέλους, σε συνεργασία με αυτούς για τους οποίους νομοθετούμε. Επίσης, δεχόμαστε ως πολύ σημαντικό και θετικό βήμα τη δημιουργία και τη λειτουργία του περίφημου ψηφιακού μητρώου πρατηρίων που προβλέπεται στο άρθρο 21. Σαφώς, θα κριθούν πολλά από την επιτυχή λειτουργία αυτού του μητρώου στην οργανωμένη προσπάθεια της Πολιτείας να πατάξει την παραβατικότητα.

Σε ό,τι αφορά το κεφάλαιο Γ΄, στα άρθρα 22 έως και 27, εξετάζονται πολύ σοβαρά τεχνικά ζητήματα, τα οποία προκύπτουν από τις τεχνολογικές εξελίξεις και την αξιοποίηση αυτών στη βελτίωση της ασφάλεια των πολιτών. Πράγματι, στο πλαίσιο της πραγματικής οικονομίας. Ταυτόχρονα, θα πρέπει με σοβαρότητα να συζητήσουμε το θέμα των πρατηρίων που στεγάζονται σε ισόγεια πολυκατοικιών. Συγκεκριμένα, εξετάζεται στο άρθρο 25. Επίσης, μεγάλα ζητήματα ασφαλείας περιέχονται και στις διατάξεις του άρθρου 27, όπου προτείνει τη μείωση, για παράδειγμα, των αποστάσεων μεταξύ των δεξαμενών καυσίμων. Ακόμα, και στο άρθρο 22 που αφορά στην εξαέρωση των δεξαμενών.

Σε ό,τι αφορά το κεφάλαιο Δ΄, με τα άρθρα 28 και 29, και συγκεκριμένα με το άρθρο 28, σήμερα θα ήθελα να ρωτήσω εσάς και τους φορείς στην άλλη συνεδρίαση, κατά πόσο αυτή η διάταξη είναι αρκετή από μόνη της να λύσει το πρόβλημα. Τα διόδια παραμένουν πιο ακριβά από τις επιλογές των οδηγών. Λοιπόν, με αυτή τη σκέψη θα περιμένω να ακούσω τους φορείς. Επίσης, για το άρθρο 29, να αναφέρω ότι από μόνο του είναι πολύ σημαντικό. Επί της αρχής θεωρούμε θετική την προσπάθεια του άρθρου 29 σε ό,τι αφορά τη ρύθμιση του επαγγέλματος του μηχανικού, κυρίως γιατί με αυτό αναγνωρίζουμε τα επαγγελματικά δικαιώματα σε τέσσερις κατηγορίες μηχανικών: 1) στους μηχανικούς χωροταξίας, πολεοδομίας και ανάπτυξης, 2) στους μηχανικούς περιβάλλοντος, 3) στους μηχανικούς παραγωγής και διοίκησης και 4) στους μηχανικούς ορυκτών πόρων. Βεβαία, υπάρχουν σημεία στα οποία θα χρειαστούν διευκρινίσεις, όπου θα τις ζητήσουμε στην κατ’ άρθρο συζήτηση, αφού θέσουμε και τις ερωτήσεις μας στους φορείς στην επόμενη συνεδρίαση.

Επί της αρχής υπερψηφίζουμε το νομοσχέδιο. Εμείς από τη δική μας πλευρά θα περιμένουμε με αγωνία και τη στάση του Υπουργού απέναντι στην πρόκληση των τροπολογιών που μας φέρνει η Κυβέρνηση, κατά κόρον σε τέτοιου είδους νομοσχέδια.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Λαζαρίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Κυρίοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με το νομοσχέδιο ενσωματώνεται στο ελληνικό δίκαιο η Οδηγία 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών, εναλλακτικών καυσίμων και τροποποιούνται συναφείς διατάξεις της εθνικής νομοθεσίας. Καλούμαστε, λοιπόν, να συζητήσουμε για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων κατ’ εφαρμογή της ενωσιακής νομοθεσίας για τον επανακαθορισμό της διαδικασίας αδειοδότησης πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας, καθώς και άλλα ζητήματα που ως στόχο έχουν να μειωθεί η εξάρτησή μας από το πετρέλαιο και να περιοριστούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις στον τομέα των μεταφορών.

Πιο συγκεκριμένα, εισάγεται το ρυθμιστικό πλαίσιο για τη δημιουργία πρατηρίων που εκτός των συμβατικών καυσίμων θα μπορούν να διαθέτουν φυσικό αέριο, βιοκαύσιμα, υδρογόνο, ηλεκτρική ενέργεια και όλα εκείνα τα καύσιμα που είναι διαφορετικά από τη βενζίνη και το πετρέλαιο, δηλαδή τα υγρά καύσιμα, τα οποία χρησιμοποιούνται ευρύτατα σήμερα στη χρήση των οχημάτων. Η αλήθεια είναι ότι με τις υπό συζήτηση ρυθμίσεις δημιουργούνται οι προϋποθέσεις και οι υποδομές για διεύρυνση της χρήσης του λεγόμενου «πράσινου καυσίμου», καθώς και η Χώρα μας καλείται να ακολουθήσει το Ευρωπαϊκό παράδειγμα και να αναπτύξει υποδομές που θα επιτρέψουν τη μετάβαση σε μια εποχή χαμηλών ρύπων, ενώ σιγά-σιγά η χρήση εναλλακτικών καυσίμων ενθαρρύνεται και από τις προωθητικές ενέργειες όλων των άμεσα και έμμεσα εμπλεκομένων κλάδων, όπως είναι οι εταιρείες που διαχειρίζονται χώρους στάθμευσης, αυτοκινητοβιομηχανίες κ.λπ.

Παρά τις σημαντικές εξελίξεις στις τεχνολογίες ηλεκτροκίνησης, τόσο των επιβατικών όσο και των επαγγελματικών οχημάτων τα τελευταία χρόνια, τα ηλεκτρικά οχήματα δεν έχουν την αναμενόμενη απήχηση στο κοινό, γιατί βασικοί παράγοντες που αποθαρρύνουν τους οδηγούς από το να προτιμήσουν ένα ηλεκτρικό όχημα είναι το περιορισμένο δίκτυο σταθμών φόρτισης, καθώς και η έλλειψη υποστηρικτικών συστημάτων και υπηρεσιών, όπως για παράδειγμα αυτών που σχετίζονται με την πληρωμή του ηλεκτρικού ρεύματος για τη φόρτιση των οχημάτων κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού.

Το αρμόδιο Υπουργείο επιχειρώντας να αλλάξει την κατάσταση αυτή υιοθετεί τη σχετική Ευρωπαϊκή Οδηγία όπου ορίζονται οι ελάχιστες προδιαγραφές για τη δημιουργία υποδομών εναλλακτικών καυσίμων περιλαμβανομένων των σημείων επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων και των σημείων ανεφοδιασμού φυσικού αερίου (LNG και CNG) και υδρογόνου. Ακόμα, ορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές για την επαναφόρτιση, τα σημεία ανεφοδιασμού και προδιαγραφές για τον τρόπο με τον οποίο θα γίνεται η πληροφόρηση των χρηστών.

Πιο συγκεκριμένα, με τις διατάξεις του νομοσχεδίου επανακαθορίζεται η διαδικασία χορήγησης άδειας ίδρυσης, λειτουργίας και αλλαγής δικαιούχου, άδειας λειτουργίας για πρατήριο υγρών καυσίμων, για πρατήριο υγραερίου ή μεικτού πρατηρίου, ενώ επικαιροποιούνται και τα σχετικά παράβολα. Με το Κεφάλαιο Α’ ορίζονται οι ελάχιστες προδιαγραφές για τη δημιουργία υποδομών περιλαμβανομένων των σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, των σημείων ανεφοδιασμού φυσικού αερίου (LNG και CNG) και υδρογόνου. Επιπλέον, ορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, καθώς και οι προδιαγραφές για τον τρόπο με τον οποίο θα γίνεται η πληροφόρηση των χρηστών (άρθρο 1). Προβλέπεται η δυνατότητα διαβούλευσης με άλλα Κράτη Μέλη με σκοπό τον συντονισμό και τη συνοχή των προαναφερόμενων μέτρων.

Σε κάθε περίπτωση πρέπει να τηρούνται οι διατάξεις της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας σχετικά με τους κανόνες περί Κρατικών Ενισχύσεων και αναφορικά με το περιβάλλον και την προστασία του κλίματος (άρθρο 3), ενώ εξειδικεύονται τα μέτρα για τον εφοδιασμό με ηλεκτρική ενέργεια, υδρογόνο και φυσικό αέριο στις μεταφορές και τίθενται τα αντίστοιχα χρονοδιαγράμματα ύπαρξης ικανού αριθμού σημείων επαναφόρτισης, ανεφοδιασμού και υλοποίησης των επιμέρους δεσμεύσεων τέλος του έτους 2020 ή του έτους 2025 ή του έτους 2030, κατά περίπτωση (άρθρο 4).

Επίσης, στις κείμενες διατάξεις του ιδίου άρθρου προσδιορίζεται το πλαίσιο βάσει του οποίου η διαχειριστές δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης -φορείς εκμετάλλευσης υποδομών φόρτισης- αγοράζουν ηλεκτρική ενέργεια.

 Οι διαχειριστές παρέχουν τις υπηρεσίες επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, βάσει συμβολαίου με τους πελάτες, ή με επί τούτο ad hoc χρεώσεις κατά τα ειδικότερα οριζόμενα και θεσπίζεται η υποχρέωση της Πολιτείας, να ενημερώνει τους χρήστες για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, βάσει των ευρωπαϊκών ή και των εθνικών προτύπων, άρθρο 7.

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

 Στο άρθρο 12 προσαρμόζονται οι διατάξεις της εθνικής μας νομοθεσίας στις νέες ρυθμίσεις για την ανάπτυξη αγοράς εναλλακτικών καυσίμων και παρέχονται οι αναγκαίες εξουσιοδοτήσεις για τη ρύθμιση με κοινή Υπουργική Απόφαση και Προεδρικό Διάταγμα των επιμέρους ζητημάτων όροι, προϋποθέσεις και διαδικασία εκπαίδευσης για την επέκταση του αντικειμένου της άδειας άσκησης επαγγέλματος των τεχνιτών καυσίμων και τεχνιτών αυτοκινήτων, όροι και προϋποθέσεις επέκτασης του αντικειμένου εργασιών συνεργείων κ.λπ..

Ενώ στο άρθρο 13 ορίζεται ρητά ότι οι παραχωρήσεις της χρήσης χώρων της ζώνης λιμένα για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και η εκτέλεση των σχετικών έργων διενεργούνται σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία για την παραχώρηση των εν λόγω χώρων και την αδειοδότηση έργων σε οργανισμούς λιμένων.

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

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

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

 Επιπλέον, ορίζεται η επιβολή πειθαρχικής ποινής με χρηματικό πρόστιμο ίσο με τις αποδοχές τριών μηνών στην περίπτωση μη διεκπεραίωσης της σχετικής διαδικασίας αδειοδότησης από τις αρμόδιες αρχές εντός των προβλεπόμενων προθεσμιών.

Στο ίδιο άρθρο 14 καταργείται επίσης η υποχρέωση υποβολής προϋπολογισμού δαπάνης έργου, καθώς και των λοιπών προβλεπόμενων παραστατικών σχετικά με την αμοιβή μελέτης των μηχανικών και των εισφορών αυτών, προς τα αρμόδια δημόσια ταμεία μεταξύ των απαιτούμενων δικαιολογητικών για την έκδοση άδειας - ίδρυσης και λειτουργίας πρατηρίων.

Λαμβάνεται δε μέριμνα, για την περίπτωση ύπαρξης αρχαιολογικών χώρων εντός της οριζόμενης ακτίνας από τα πρατήρια, αλλά προβλέπεται παράλληλα η χορήγηση άδειας ίδρυσης πρατηρίου, να επιτρέπεται και σε απόσταση μικρότερη των 100 μέτρων, αν δίνετε η σχετική άδεια από την αρχαιολογική υπηρεσία.

Επίσης, καταργούνται οι υφιστάμενες διατάξεις για την ανανέωση της άδειας λειτουργίας πρατηρίου υγραερίου ή μικτού πρατηρίου, καθώς η διάρκεια άδειας μετατρέπεται πλέον σε αορίστου χρόνου, από δεκαετούς διάρκειας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δεν γίνεται να απουσιάσουν της κριτικής μας οι πολύ σημαντικές διατάξεις του άρθρου 21, το οποίο ορίζει ότι θα δημιουργηθεί ψηφιακό μητρώο των λειτουργούντων πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας στο Υπουργείο Μεταφορών, όπως ισχύει, αλλά και των λειτουργούντων πρατηρίων υγρών και αερίων καυσίμων, των στεγασμένων σταθμών αυτοκινήτων με αντλίες καυσίμων, καθώς και των παντός είδους πρατηρίων παροχής καυσίμων, δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης, θέτοντας τις βάσεις για θεσμοθέτηση και δημιουργία ενός μητρώου καταγραφής, δίνοντας τη δυνατότητα στο αρμόδιο Υπουργείο να έχει εικόνα της αγοράς και κάθε άλλης αναγκαίας σχετικής λεπτομέρειας.

Στο κεφάλαιο Γ, επαναπροσδιορίζονται οι προδιαγραφές των βαλβίδων εξαερισμού, πίεσης και υποπίεσης των υπόγειων δεξαμενών υγρών καυσίμων, άρθρο 22 και επιτρέπεται η εγκατάσταση μικτού διανομέα υγραερίου και υγρών καυσίμων σε μικτά πρατήρια λιανικής διάθεσης υγρών καυσίμων και υγραερίου σε οχήματα, σύμφωνα με τις προβλεπόμενες προδιαγραφές, άρθρο 23.

Παράλληλα, καταργείται η υποχρέωση για τα μικτά πρατήρια της τήρησης απόστασης, τουλάχιστον 10 μέτρων, μεταξύ των συσκευών διανομής υγραερίου και των αντλιών βενζίνης - πετρελαίου, καθότι στόχος είναι η διατήρηση των πρατηρίων υγρών καυσίμων εντός των αστικών περιοχών με την επιβολή κατάλληλων πρόσθετων μέτρων ασφαλείας, ούτως ώστε να συνεχίσουν και αυτά απρόσκοπτα τη λειτουργία τους.

Κύριε Υπουργέ, αυτό θέλω να το τονίσω γιατί είναι πάρα πολύ σημαντικό και ήταν κάτι για το οποίο υπέφεραν πάρα πολύ οι πρατηριούχοι, το θέμα αυτό των αποστάσεων. Οφείλω να σας μεταφέρω ότι, πραγματικά, το βλέπουν με πάρα πολύ μεγάλη ικανοποίηση, όλοι οι πρατηριούχοι.

Πιο συγκεκριμένα, επιτρέπεται επ’ αόριστον και μετά τις 10 Δεκεμβρίου 2017, η συνέχιση της λειτουργίας των υφιστάμενων πρατηρίων υγρών καυσίμων ή των σταθμών αυτοκινήτων δημόσιας χρήσης εξοπλισμένων με αντλίες υγρών καυσίμων που λειτουργούν στα ισόγεια κτιρίων με ορόφους στους οποίους στεγάζονται οι οριζόμενες χρήσεις υπό τις οριζόμενες προϋποθέσεις.

Εδώ, όταν θα το συζητήσουμε στην Ολομέλεια, θα ήθελα να κάνω κάποιες παρατηρήσεις γιατί και αυτό, πράγματι, είναι πάρα πολύ θετικό.

Στο άρθρο 28, θα ήθελα να σας επιστήσω την προσοχή, κύριε Υπουργέ, γιατί δημιουργείται ένα πολύ σοβαρό πρόβλημα στους δευτερεύοντες δρόμους, αλλά θα πρέπει ταυτόχρονα να μειωθούν και τα διόδια. Να μειωθούν τα διόδια γιατί δημιουργείται η εντύπωση ότι, σας μεταφέρω ακριβώς ποια είναι η εντύπωση που έχει δημιουργηθεί ειδικά στους ιδιοκτήτες των μεγάλων οχημάτων, λειτουργεί αυτό ως «αβάντα», ας το πούμε, όσον αφορά στα διόδια κ.λπ., γιατί είναι πολύ υψηλά τα διόδια.

Φανταστείτε ότι για ένα μικρό αυτοκίνητο, πήγαινε έλα Αθήνα - Θεσσαλονίκη, κοστίζει 65 €. Για ένα αντίστοιχο μεγάλο φορτηγό που μεταφέρει εμπορεύματα, προϊόντα κ.λπ. και ειδικά αυτή την περίοδο που η Κυβέρνηση καταβάλλει υπεράνθρωπες προσπάθειες για να πάρει μπρος η οικονομία και να έχουμε ανάπτυξη, κάθε άλλο παρά προς αυτή την κατεύθυνση είναι το ύψος των διοδίων, κοστίζει πάνω από 300 με 350 €.

Επίσης, τα διόδια είναι πάρα πολλά και πέρα από το ύψος τους που επιβαρύνονται οι χρήστες, τα μεγάλα οχήματα, ο μεγάλος αυτός αριθμός διοδίων αναγκάζει το μεγάλο όχημα να σταματάει όλη την ώρα, κάτι που έχει μια επιβάρυνση και στα καύσιμα. Η κατανάλωση των καυσίμων ανεβαίνει πάνω από 20%. Θα σας δώσω ένα παράδειγμα, αυτό της Πελασγίας, όπου μετά τα διόδια έχει τη μεγάλη ανηφόρα. Εάν το αυτοκίνητο αυτό δεν ήταν αναγκασμένο να σταματήσει, θα ανέβαινε όλη αυτή την ανηφόρα, τουλάχιστον με τη μισή ποσότητα καυσίμου που είναι αναγκασμένο τώρα να κάνει.

Εν πάση περιπτώσει, ήταν μια παρένθεση, η οποία νομίζω ότι θα βοηθήσει να αντιμετωπίσετε αυτό το θέμα.

Κλείνοντας την τοποθέτησή μου δεν μπορώ να μην αναφερθώ στις διατάξεις του άρθρου 29, όπου επανακαθορίζονται οι όροι για την άσκηση του επαγγέλματος του διπλωματούχου μηχανικού και διευρύνονται οι ειδικότητες, στις οποίες εντάσσονται τα μέλη του ΤΕΕ. Η συνολική ρύθμιση του επαγγέλματος του μηχανικού θα αφορά πλέον στο σύνολο και των δεκατριών (13) ειδικοτήτων, προκειμένου να υπάρξει μια ενιαία ρύθμιση του επαγγέλματος του μηχανικού εν αντιθέσει με την αρχική ρύθμιση η οποία αφορά μόνο στις τρεις βασικές ειδικότητες, δηλαδή, του πολιτικού μηχανικού, του αρχιτέκτονα και του τοπογράφου μηχανικού.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με δεδομένη τη στροφή που σημειώνεται παγκοσμίως στα εναλλακτικά καύσιμα, η χώρα μας πρέπει να κινηθεί γρήγορα προκειμένου να ενεργοποιήσει, άμεσα και έμμεσα, εμπλεκόμενους κλάδους, τονώνοντας την απασχόληση στον κλάδο της ενεργείας, της βιομηχανίας και της κατασκευής αυτοκινήτων.

Είμαστε θετικοί απέναντι στο νομοσχέδιο. Σας ευχαριστώ πολύ.

XΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Καραμανλής για να κάνει μια διευκρινιστική δήλωση.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Θα ήθελα να πω ότι θα επιφυλαχθούμε μέχρι να ακούσουμε τους φορείς και να πάμε στην Ολομέλεια για να σας πούμε εάν θα είμαστε υπέρ ή κατά του νομοσχεδίου επί της αρχής. Ευχαριστώ πολύ.

XΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση. Σας ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες είναι οι βουλευτές κ.κ.: Καματερός Ηλίας, Καφαντάρη Χαρά, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σπαρτινός Κώστας, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Συντυχάκης Εμμανουήλ και Λαζαρίδης Γεώργιος.

Στο σημείο αυτό και περί ώρα 14.30΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**