**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, 22 Νοεμβρίου 2016, ημέρα Τρίτη και ώρα 10.15΄, στην Αίθουσα «Προέδρου Αθανασίου Κωνστ. 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 συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης 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.

Επίσης, στην συνεδρίαση παρέστησαν ο κ. Γεώργιος Στασινός, Πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Τ.Ε.Ε.), ο κ. Νικόλαος Χιωτάκης, Μέλος του Δ.Σ. της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδος (Κ.Ε.Δ.Ε.), ο κ. Γεώργιος Αλεξόπουλος, Γενικός Διευθυντής Στρατηγικού Σχεδιασμού και Στρατηγικής του Ομίλου «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε.» (ΕΛΠΕ Α.Ε.), η κυρία Αλεξία Τροκούδη, Διευθύντρια Νομικών Υπηρεσιών του Ομίλου «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ Α.Ε.» (ΕΛΠΕ Α.Ε.), ο κ. Στέφανος Οικονομίδης, Αναπληρωτής Διευθυντής Δραστηριοτήτων Στρατηγικής και Εταιρικής Ανάπτυξης της Δημόσιας Επιχείρησης Αερίου Α.Ε. (ΔΕΠΑ Α.Ε.), ο κ. Γεώργιος Πολυχρονίου, Συντονιστής Διευθυντής Δραστηριοτήτων Στρατηγικής, Ανάπτυξης, Διοικητικών και Πληροφορικής της Δημόσιας Επιχείρησης Αερίου Α.Ε. (ΔΕΠΑ Α.Ε.), ο κ. Σωτήριος Νίκας, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του Δ.Σ. του Διαχειριστή Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου Α.Ε. (ΔΕΣΦΑ Α.Ε.), ο κ. Ιωσήφ-Μπέζα Φλωρεντίν, Συντονιστής Διευθυντής της Διεύθυνσης Νέων Έργων της Δραστηριότητας Στρατηγικής Ανάπτυξης και Ρυθμιστικών Θεμάτων του Διαχειριστή Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου Α.Ε. (ΔΕΣΦΑ Α.Ε.), ο κ. Γεώργιος Αγερίδης, Διευθυντής Ενεργειακής Αποδοτικότητας του Κέντρου Ανανεώσιμων Πηγών και Εξοικονόμησης Ενέργειας (Κ.Α.Π.Ε.), ο κ. Γεώργιος Ελευθεράκης, Αστυνομικός Διευθυντής της Διεύθυνσης Τροχαίας Αστυνόμευσης του Αρχηγείου της ΕΛ.ΑΣ., ο κ. Ιωάννης Αντωνόπουλος, Αστυνομικός Υποδιευθυντής της Διεύθυνσης Τροχαίας Αστυνόμευσης του Αρχηγείου της ΕΛ.ΑΣ., ο κ. Γεώργιος Ασμάτογλου, Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (ΠΟΠΕΚ), ο κ. Άγγελος Φάλαρης, Πρόεδρος της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Ιδιοκτητών Βυτιοφόρων Αυτοκινήτων, Δημόσιας Χρήσης Μεταφοράς Υγρών Καυσίμων και Ασφάλτου, ο κ. Ιωάννης Θεοδώρου, Συντονιστής της Επιτροπής επί θεμάτων Πρατηρίων του Συνδέσμου Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος (ΣΕΕΠΕ), ο κ. Ανδρέας Πετριανίδης, Γενικός Διευθυντής του Συνδέσμου Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος, ο κ. Νικόλαος Λιάπης, Συντονιστής της Επιτροπής Βιοκαυσίμων του Συνδέσμου Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος (ΣΕΕΠΕ), ο κ. Μιχαήλ Κιούσης, Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Βενζινοπωλών Ελλάδος (ΟΒΕ), ο κ. Άγγελος Τούντας, Γενικός Γραμματέας της Ομοσπονδίας Βενζινοπωλών Ελλάδος (ΟΒΕ), ο κ. Νικόλαος Καψιάνης, Τεχνικός Σύμβουλος της Ομοσπονδίας Βενζινοπωλών Ελλάδος (ΟΒΕ) και ο κ. Πέτρος Σκουλικίδης, Πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδικάτου Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών (Π.Σ.Χ.Ε.Μ.).

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, Δημαράς Γιώργος, Δημητριάδης Μίμης, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Γιάννης, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνης, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Τζάκρη Θεοδώρα, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σηφάκης Γιάννης, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Ανδριανός Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Καράογλου Θεόδωρος, Κασαπίδης Γεώργιος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σαχινίδης Ιωάννης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Μανιάτης Ιωάννης, Τζελέπης Μιχαήλ, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αμυράς Γεώργιος, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Καβαδέλλας Δημήτριος και Θεοχάρης (Χάρης) Θεοχάρης.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ενσωμάτωση στην Ελληνική Νομοθεσία της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ης Οκτωβρίου 2014 για την ανάπτυξη Υποδομών Εναλλακτικών καυσίμων, απλοποίηση διαδικασίας, αδειοδότησης και άλλες διατάξεις πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας, και λοιπές διατάξεις». Είναι η δεύτερη συνεδρίαση με την ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων.

Αγαπητοί προσκεκλημένοι, σας καλωσορίζουμε στο ελληνικό κοινοβούλιο και σας ευχαριστούμε για τη συμμετοχή και την ανταπόκριση στην πρόσκληση της Επιτροπής μας. Έχουν έρθει όλοι οι φορείς που εκλήθησαν, πλην της ΔΕΗ που έχει στείλει σχετικό υπόμνημα, καθώς και της Ομοσπονδίας Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος Διεθνών Μεταφορών που επίσης, έχει στείλει ήδη υπόμνημα. Η διαδικασία που συνήθως ακολουθείται, είναι η τοποθέτηση των φορέων για τρία λεπτά με μια ανοχή ενός λεπτού. Μετά ακολουθούν οι εκπρόσωποι των κομμάτων, οι Εισηγητές, οι Ειδικοί Αγορητές και όποιοι συνάδελφοι Βουλευτές θέλουν να υποβάλλουν ερωτήσεις. Στη συνέχεια, πάλι οι φορείς, θα έχετε ένα με δύο λεπτά για να απαντήσετε σε πιθανά ερωτήματα και βέβαια, στο τέλος εάν θέλουν θα τοποθετηθούν οι κύριοι Υπουργοί.

Θα ξεκινήσουμε με τον κ. Γεώργιο Στασινό, Πρόεδρο της Διοικούσας Επιτροπής του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος. Κύριε Στασινέ έχετε τον λόγο.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΣΙΝΟΣ (Πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Τ.Ε.Ε.)): Καλημέρα σας και ευχαριστούμε για την πρόσκληση. Θα ήθελα να αναφερθώ στο άρθρο 29, σχετικά με τη ρύθμιση του επαγγέλματος του μηχανικού. Καταρχάς, να εκφράσω ένα παράπονο, ότι θα θέλαμε να μην μπαίνει ως «λοιπές διατάξεις», μια ρύθμιση που ουσιαστικά ρυθμίζει το σύνολο του επαγγέλματος του μηχανικού. Από κει και πέρα, επειδή κατανοούμε ότι υπάρχουν μνημονιακές υποχρεώσεις και θα πρέπει να κλείσει η αξιολόγηση, δεν θα αναφερθώ περαιτέρω σε αυτό. Επίσης, επειδή δίνεται ουσιαστικά εξουσιοδότηση σε ένα Προεδρικό Διάταγμα που θα αποφασίσει το σύνολο των επαγγελματικών δικαιωμάτων των μηχανικών, θα ήθελα να προστεθεί κάτι που υπήρχε και σε προηγούμενη διάταξη του προηγούμενου νόμου, ότι θα υπάρχει, εν τέλει, σύμφωνη γνώμη του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας για το Προεδρικό Διάταγμα. Αυτά όσο αναφορά στο συγκεκριμένο θέμα. Θα συμμετέχουμε ενεργά όλοι οι μηχανικοί και το ΤΕΕ, έτσι ώστε να γίνει αυτό το προεδρικό διάταγμα όσο το δυνατόν πιο σύγχρονο, καλό και να ρυθμίζει το επάγγελμα του μηχανικού.

Θα ήθελα να πω δύο λόγια σχετικά με κάποιες άλλες ρυθμίσεις του υπόλοιπου νομοσχεδίου. Προβλέπεται στα άρθρα 14, 15, 16, 17, 18, 20, 25 και 27 ότι θα υπάρχουν και επιπλέον ποινές, αυτές που προβλέπει ο νόμος 1599 του 1986, σχετικά με την υπεύθυνη δήλωση. Εκτός από τις ποινικές ευθύνες που προκύπτουν, από τρεις μήνες ως δέκα έτη, προβλέπονται επιπλέον πειθαρχικές ποινές για τους μηχανικούς, για αφαίρεση άδειας ασκήσεως επαγγέλματος από έξι μήνες έως τρία έτη. Προφανώς, θέλουμε οι μηχανικοί αυτά που δηλώνουν να είναι αληθή, αλλά να ερχόμαστε να τιμωρούμε σε σχέση με όλους τους Έλληνες πολίτες, τους μηχανικούς επιπλέον, το θεωρώ τουλάχιστον άδικο. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Οι υπηρεσίες της Βουλής με ενημερώνουν ότι σε δύο κατ' επείγοντα νομοσχέδια έχετε κληθεί, δεν ανταποκριθήκατε στο τηλέφωνο. Εκτός, εάν έχει αλλάξει το τηλέφωνο σας. Θα έρθουν από τις υπηρεσίες της Βουλής, για να δώσετε ένα κινητό τηλέφωνο. Το λόγο έχει ο κ. Χιωτάκης, Μέλος του ΔΣ της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδος (ΚΕΔΕ).

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΧΙΩΤΑΚΗΣ (Μέλος του ΔΣ της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδος (ΚΕΔΕ)): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Εκ μέρους του Προέδρου της ΚΕΔΕ, του κ. Γεώργιου Πατούλη και του Δ.Σ. έχουμε να δηλώσουμε ότι στην εισήγησή του νομοσχεδίου δεν έχουμε παρατηρήσεις και είμαστε σύμφωνοι με την εισηγητική Έκθεση. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κ. Κωνσταντίνος Κωτούλας, Σύμβουλος Διοίκησης της ΔΕΗ ΑΕ, δεν είναι παρών, αλλά έχει στείλει υπόμνημα. Το λόγο έχει ο κ. Αλεξόπουλος, Γενικός Διευθυντής Στρατηγικού Σχεδιασμού και Στρατηγικής του Ομίλου «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΑΕ» (ΕΛΠΕ).

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ (Γενικός Διευθυντής Στρατηγικού Σχεδιασμού και Στρατηγικής του Ομίλου «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΑΕ» (ΕΛΠΕ)): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για την πρόσκληση. Θα πω δύο λόγια μόνο, η εταιρία μας υιοθετεί απόλυτα τους στόχους της αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής, οφείλουμε να πούμε ότι σαν όμιλος είμαστε πρωτοπόρος στο σχεδιασμό και στην υλοποίηση εναλλακτικών υποδομών καυσίμων. Συγκεκριμένα, στη χώρα μας έχουμε ήδη εγκαταστήσει σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, από τον Απρίλιο του 2011, σε επιλεγμένα πρατήρια καυσίμων, ενώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι η θέσπιση του σχετικού νομικού πλαισίου καθυστέρησε πολύ και ολοκληρώθηκε μόλις πέρυσι. Παράλληλα, αναπτύξαμε σε συνεργασία με την ΔΕΠΑ, στο δίκτυο των πρατηρίων μας, σημεία ανεφοδιασμού οχημάτων με την συμπιεσμένο φυσικό αέριο. Τα πρώτα τέτοια σημεία λειτουργούν ήδη από το 2013 και σήμερα λειτουργούν 8 σημεία, ενώ σχεδιάζονται δεκάδες άλλα. Και σε αυτή την προσπάθεια, οφείλω να σας αναφέρω ότι συναντήσαμε πάρα πολλά προβλήματα και καθυστερήσεις με την αδειοδότηση, που ευελπιστούμε να αντιμετωπιστούν με την ψήφιση του υπό συζήτηση Νομοσχεδίου και με τις κατ’ εξουσιοδότηση αυτού, εκδιδόμενες αποφάσεις.

Τέλος, βρίσκομαι στην ευχάριστη θέση να σας ενημερώσω ότι στον όμιλό μας ήδη λειτουργεί πρατήριο παροχής καυσίμων και ενέργειας, όπως αυτό αναφέρεται στο σχετικό Νομοσχέδιο, το οποίο διαθέτει, εκτός από τα συμβατικά καύσιμα και όλα τα εναλλακτικά καύσιμα, δηλαδή υγραέριο, συμπιεσμένο φυσικό αέριο, ηλεκτρική ενέργεια, ενώ ήδη εξετάζεται και η διάθεση υδρογόνου. Με μεγάλη μας χαρά θα συνεχίσουμε να συμμετέχουμε ενεργά στο σχεδιασμό και την υλοποίηση υποδομών εναλλακτικών καυσίμων στη χώρα μας και βεβαίως, θα είμαστε πάντοτε στη διάθεσή σας για να συνεισφέρουμε εποικοδομητικά και στα επόμενα βήματα της υλοποίησης του υπό συζήτηση Νομοσχεδίου και την εκπόνηση των σχετικών αποφάσεων, που προβλέπεται να εκδοθούν κατ' εξουσιοδότηση αυτού. Ευελπιστούμε να μην εξαντληθούν οι εκεί προβλεπόμενες προθεσμίες, έτσι ώστε το αναμενόμενο όφελος να προκύψει το συντομότερο δυνατό. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε τον κύριο Αλεξόπουλο. Παρίσταται επίσης και η κυρία Αλεξία Τροκούδη, Διευθύντρια Νομικών Υπηρεσιών των ΕΛΠΕ Α.Ε.. Το λόγο έχει ο κύριος Στέφανος Οικονομίδης, Αναπληρωτή Διευθυντή Δραστηριοτήτων Στρατηγικής και Εταιρικής Ανάπτυξης της Δημόσιας Επιχείρησης Αερίου Α.Ε. (ΔΕΠΑ Α.Ε.).

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ (Αναπληρωτής Διευθυντής Δραστηριοτήτων Στρατηγικής και Εταιρικής Ανάπτυξης της Δημόσιας Επιχείρησης Αερίου Α.Ε. (ΔΕΠΑ Α.Ε.) ): Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε για τη πρόσκληση. Όντως, το υπό συζήτηση Νομοσχέδιο μας βρίσκει σύμφωνους. Το έχουμε επεξεργαστεί και στο παρελθόν. Ήθελα μόνο, να επισημάνω δύο σημεία. Έχω το κείμενο που είναι από τη διαβούλευση. Στη σελίδα 24, σημείο Θ, έχει ξεχαστεί μια λέξη. Γράφει « πιστοποιητικό των μεταλλικών κ.λπ., πλαστικών δεξαμενών». Εδώ θα έπρεπε να πει « πιστοποιητικό συμμόρφωσης». Έχει παραληφθεί η λέξη «συμμόρφωση» και θα σας πούμε για ποιο λόγο έχει παραληφθεί, καθώς επίσης και στη σελίδα 36, στο σημείο ΣΤ, πάλι στα «πιστοποιητικά» πρέπει να μπει η λέξη «συμμόρφωση» των δεξαμενών καυσίμων. Σε αυτό φαίνεται ό,τι έχει γίνει παράλειψη, από τη σελίδα 50, στο σημείο Δ, όπου αναφέρονται όντως τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης. Ο λόγος που το λέμε είναι διότι, στις συγκεκριμένες εγκαταστάσεις, οι δεξαμενές, πρέπει να έχουν συμμόρφωση με τις συγκεκριμένες Οδηγίες και όχι να είναι ένα πιστοποιητικό, γενικώς, που βγαίνει από έναν Μηχανολόγο. Επίσης, θα συμφωνήσω με τον προλαλήσαντα του Τεχνικού Επιμελητηρίου, ο οποίος αναφέρθηκε στις επαυξημένες ποινές που αναφέρονται μέσα στο Νομοσχέδιο, τη στιγμή που, ήδη αυτά, καλύπτονται από την υφιστάμενη Νομοθεσία. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Και εμείς ευχαριστούμε τον κύριο Οικονομίδη. Το λόγο έχει ο κύριος Γεώργιος Πολυχρονίου, Συντονιστής Διευθυντής Δραστηριοτήτων, Στρατηγικής Ανάπτυξης, Διοικητικών και Πληροφορικής της Δημόσιας Επιχείρησης Αερίου Α.Ε. (ΔΕΠΑ Α.Ε.).

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΥ (Συντονιστής Διευθυντής Δραστηριοτήτων, Στρατηγικής Ανάπτυξης, Διοικητικών και Πληροφορικής της Δημόσιας Επιχείρησης Αερίου Α.Ε.): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Θα ήθελα να προσθέσω κάποια πράγματα, σε σχέση με αυτά που είπε ο κύριος Οικονομίδης. Θεωρούμε σημαντικό το νομοσχέδιο. Έχουμε σημαντικές πρωτοβουλίες, όπως είπε και ο κ. Αλεξόπουλος προηγουμένως, σαν Όμιλος ΔΕΠΑ, στο θέμα αυτό και στο κομμάτι του CNG, σε αυτά που είπε ο κ. Οικονομίδης, και στο θέμα του LNG για χρήσεις και στις οδικές μεταφορές και στη ναυτιλία. Θεωρούμε πολύ σημαντικό, ίσως και σημαντικότερο του Νομοσχεδίου, το Εθνικό Σχέδιο Πολιτικής, το οποίο θεσπίζεται με το άρθρο 3 του Νομοσχεδίου. Δεν διευκρινίζεται βέβαια πως θεσπίζεται, με ποιο τρόπο και ίσως και η διαδικασία. Ίσως να έπρεπε να προστεθούν κάποια πράγματα στο θέμα αυτό. Θεωρούμε σημαντικό το Εθνικό Σχέδιο Πολιτικής, γιατί εκεί θα πρέπει, κατά την άποψή μας, να θεσπιστούν πιο ενισχυμένα μέτρα διείσδυσης των εναλλακτικών καυσίμων, από αυτά που προβλέπονται στην Οδηγία και τα οποία είναι τα μίνιμουμ. Για παράδειγμα, ορίζονται στην Οδηγία κάποιες αποστάσεις. Νομίζουμε ότι η ενίσχυση του δικτύου εναλλακτικών καυσίμων, θα ήταν προς όφελος όλων των καταναλωτών και όλης της οικονομίας. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ(Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Νίκας, Διαχειριστής Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου Α.Ε.. Παρίσταται επίσης, ο κ. Ιωσήφ-Μπέζα Φλωρεντίν - Συντονιστής Διευθυντής της Διεύθυνσης Νέων Έργων της Δραστηριότητας Στρατηγικής Ανάπτυξης και Ρυθμιστικών θεμάτων του ΔΕΣΦΑ.

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΝΙΚΑΣ (Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του Δ.Σ. του Διαχειριστή Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου Α.Ε. (ΔΕΣΦΑ Α.Ε.)): Η Οδηγία 2014/94 είναι πολύ σημαντική για μας, δεδομένης της ύπαρξης του σταθμού υγροποιημένου φυσικού αερίου του terminal της Ρεβιθούσας. Ο ΔΕΣΦΑ εκπονεί ήδη μελέτες, ώστε να είναι σε θέση πριν το 2020 να διαθέτει την υποδομή για παροχή ναυτιλιακού καυσίμου υγροποιημένου φυσικού αερίου στους εμπόρους ενέργειας που θα δραστηριοποιηθούν σ’ αυτόν τον τομέα. Επίσης, παράλληλα, από το 2018 θα είναι σε θέση να προσφέρει υπηρεσίες πλήρωσης βυτιοφόρων, που θα μεταφέρουν υγροποιημένο φυσικό αέριο σε διάφορες περιοχές της χώρας που βρίσκονται μακριά από το εθνικό σύστημα φυσικού αερίου και προς τις οποίες η χαμηλή τους ζήτηση δεν δικαιολογεί την επέκτασή του, το λεγόμενο track loading.

Οι δύο αυτές δραστηριότητες θα γίνουν σε καθεστώς ανοιχτής πρόσβασης τρίτων, που θα επιτρέψει τον ανταγωνισμό των εμπορικών εταιρειών χωρίς αποκλεισμούς, προς όφελος των καταναλωτών. Ο πρώτος σταθμός πλήρωσης βυτιοφόρων και όσοι ακολουθήσουν, θα επιτρέψει και την τροφοδοσία σταθμών διανομής καυσίμου υγροποιημένου φυσικού αερίου για τις οδικές μεταφορές. Ο τομέας αυτός γνωρίζει γρήγορη ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια και στην Ευρώπη και σ’ ολόκληρο τον κόσμο, λόγω των πλεονεκτημάτων που παρέχουν τα φορτηγά που κινούνται με υγροποιημένο φυσικό αέριο στους μεταφορείς. Τα πλεονεκτήματα αυτά είναι χαμηλότερο επίπεδο θορύβου, επιτρέπει διανομή εμπορευμάτων στις πόλεις την νύχτα, χαμηλότερο κόστος καυσίμου κ.λπ..

Η ευρωπαϊκή επιτροπή έχει δημιουργήσει το πρόγραμμα των μπλε διαδρόμων, που υποστηρίζει την μελέτη και δημιουργία σταθμών διανομής φυσικού αερίου σε τέσσερις άξονες στην Ευρώπη. Προς το παρόν, αυτοί σταματούν στην βόρεια Ιταλία, όμως η επέκτασή τους στην νότια Ιταλία και στα Βαλκάνια, είναι θέμα χρόνου και όλο αυτό το πλαίσιο ανάπτυξης του ΔΕΣΦΑ και προς περιοχές εκτός Ελλάδας, είναι υπό εξέταση σαν επενδυτικό πλάνο. Οι ανωτέρω δραστηριότητες θα αυξήσουν το βαθμό χρήσης του terminal της Ρεβιθούσας με όφελος για όλους τους χρήστες του φυσικού αερίου, αφού η αυξημένη χρήση θα πιέσει τα τιμολόγια χρήσης του συστήματος προς τα κάτω.

Θα θέλαμε να κάνουμε δυο παρατηρήσεις, προς κάθε κατεύθυνση της αύξησης της λειτουργικότητας του νομοσχεδίου. Η πρώτη αφορά τις προδιαγραφές των πρατηρίων LNG. Το άρθρο 9 αναφέρει: «Για τις υποδομές του παρόντος παραρτήματος, όπου δεν αναφέρονται οι υφιστάμενες τεχνικές προδιαγραφές βάσει προτύπων ή άλλων διατάξεων, θα ισχύσουν οι τεχνικές προδιαγραφές που θα εκδοθούν από την Ένωση, σύμφωνα µε την 2014/94/ΕΕ Οδηγία». Όμως η ανωτέρω Οδηγία, αναφέρει στο άρθρο 6: «Εφοδιασμός με φυσικό αέριο για τις μεταφορές παρ. 10, με την επιφύλαξη του κανονισμού της Ε.Ε. αρ.1025/2012, η Ένωση θα επιδιώξει την ανάπτυξη προτύπων από τους αρμόδιους ευρωπαϊκούς και διεθνείς οργανισμούς τυποποίησης συμπεριλαμβανομένων λεπτομερών τεχνικών προδιαγραφών για α) τα σημεία ανεφοδιασμού πλοίων που εκτελούν θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές με LNG β) τα σημεία ανεφοδιασμού μηχανοκίνητων οχημάτων με LNG και CNG». Από την άλλη πλευρά το άρθρο 10, τροποποίηση της παρ. 7 του άρθρου 114, παρ. γ, του ν. 4070/2012 αναφέρει: «Με κοινές αποφάσεις των Υπουργών Υποδομών Μεταφορών Περιβάλλοντος και Ενέργειας, καθορίζονται οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι τεχνικές προδιαγραφές για την εγκατάσταση διατάξεων παροχής καυσίμων σε τροχοφόρα οχήματα για κάθε κατηγορία εναλλακτικών καυσίμων εκτός ηλεκτρικής ενέργειας του άρθρου 2 της 2014/94 Οδηγίας της Ε.Ε., τα υφιστάμενα υπό αδειοδότηση πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας: «Οι τεχνικές προδιαγραφές των σημείων ανεφοδιασμού πληρούν κατ’ ελάχιστον τις απαιτήσεις του παραρτήματος 2 της 2014/94 Οδηγίας».

Προτείνουμε η διατύπωση του ανωτέρου εδαφίου να τροποποιηθεί, ώστε η υποχρέωση έκδοσης της σ’ αυτήν αναφερόμενης ΚΥΑ, να ισχύει ανεξάρτητα από το αν και πότε η Ε.Ε. θα αναπτύξει πρότυπα και τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία τεχνικές προδιαγραφές οχημάτων με LNG. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την προσθήκη στο τέλος της παραγράφου της εξής πρότασης: «Ως την έκδοση των απαιτήσεων του παραρτήματος 2 της Οδηγίας 2014/94 με την ανωτέρω ΚΥΑ, θα μπορούν να υιοθετούνται κατάλληλα προσαρμοσμένες, αν απαιτείται, τεχνικές προδιαγραφές που βρίσκονται σε ισχύ σε κράτη μέλη της Ε.Ε., στα οποία κυκλοφορούν τροχοφόρα οχήματα με καύσιμο LNG.

Επίσης, προβλέπονται μέσα στην Οδηγία διάφορα δικαιολογητικά που πρέπει να υποβάλουν οι ενδιαφερόμενοι για να πάρουν άδειες στις δραστηριότητες που αναφέρονται σε όλο το εύρος της Οδηγίας. Θα έλεγα ότι είναι καιρός αυτά τα δικαιολογητικά να υποβάλλονται σε πλατφόρμες με ηλεκτρονικό τρόπο, όπως γίνεται στο εξωτερικό. Προέρχομαι από χώρα του εξωτερικού όπου όλα αυτά υποβάλλονταν από το γραφείο του επενδυτή ηλεκτρονικά, χωρίς να κουβαλούν χαρτιά, χωρίς πολλή γραφειοκρατία και είναι πολύ καλό και για αυτόν να παίρνει πίσω την άδεια πάλι με ηλεκτρονικό τρόπο, με ένα e-mail ή να τη βλέπει στο κινητό του -αυτό θα διευκολύνει πολύ όλες αυτές τις επενδύσεις για τις οποίες σας μίλησα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Συνεχίζουμε με το Κ.Α.Π.Ε., όπου χθες η Επιτροπή μας είχε μια επίσκεψη και από εκεί έγινε μια πολύ ενδιαφέρουσα παρουσίαση. Τον λόγο έχει ο κ. Αγερίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΓΕΡΙΔΗΣ (Διευθυντής Ενεργειακής Αποδοτικότητας του Κέντρου Ανανεώσιμων Πηγών και Εξοικονόμησης Ενέργειας (Κ.Α.Π.Ε.)): Θέλουμε να τονίσουμε ότι το νομοσχέδιο έχει πολύ μεγάλη σημασία για την ηλεκτροκίνηση, το υδρογόνο και τα βιοκαύσιμα, με τα οποία ασχολείται το Κ.Α.Π.Ε. Τα βιοκαύσιμα ήδη υπάρχουν στην Ελληνική πραγματικότητα, απλώς δεν είναι ελεύθερη η διάθεσή τους στα πρατήρια, διότι δεν υπάρχουν και τεχνολογίες στα αυτοκίνητα, αλλά αναμειγνύονται στα διυλιστήρια για να τηρεί ή Ελλάδα τον εθνικό στόχο. Το υδρογόνο είναι πολύ καινούργια τεχνολογία και ακόμη υπάρχουν θέματα τόσο παραγωγής καθαρού υδρογόνου όσο και δικτύου διάθεσης. Η ηλεκτροκίνηση έχει πολύ μεγαλύτερη σημασία και είναι πολύ πιο ώριμη τεχνολογία. Υπάρχουν πολλά πλεονεκτήματα, ενώ τα μειονεκτήματα είναι λίγα και μειώνονται ραγδαία με την πάροδο κάθε εξαμήνου, για αυτόν τον λόγο ο νόμος αυτός θα έχει πολύ μεγάλη σημασία για την ανάπτυξη της αγοράς.

Τρία σημεία θα ήθελα να σημειώσω στο σχέδιο νόμου που εξετάζουμε. Το ένα είναι στο άρθρο 9 για το Εθνικό Σχέδιο Πολιτικής. Αναφέρεται στη σελίδα 12 «εκτίμηση του αναμενόμενου αριθμού οχημάτων» -σε όλες τις χώρες δεν υπάρχει «εκτίμηση», αλλά υπάρχει «στοχοθέτηση», δηλαδή πόσα οχήματα θέλουμε να κυκλοφορούν, ανάλογα, φυσικά, με το μέγεθος της αγοράς οχημάτων. Το δεύτερο σημείο είναι ακριβώς στη συνέχεια, στο ίδιο άρθρο, όπου αναφέρει «εξέταση της επίτευξης των εθνικών στόχων» -οι στόχοι αυτοί δεν αναφέρεται πού και πότε θα οριστούν. Ενδεχομένως να είναι στο Εθνικό Σχέδιο Πολιτικής, αλλά, ίσως, να πρέπει να αναφερθεί, για να είναι πιο σαφές και σωστά διατυπωμένο. Η Τρίτη παρατήρηση είναι στο άρθρο 10 όπου αναφέρεται «με κοινή Υπουργική Απόφαση θα καθοριστούν οι προδιαγραφές και οι διαδικασίες αδειοδότησης» -ήδη υπάρχει μια κοινή Υπουργική Απόφαση η οποία, όμως, έχει προκύψει στην πράξη ότι δημιουργεί προβλήματα, επομένως, ίσως, αυτή η νέα αναφορά για κοινή Υπουργική Απόφαση να πρέπει να οριστεί σε πόσο χρόνο θα εκδοθεί, δηλαδή σε τρεις μήνες ή σε έξι μήνες από τη δημοσίευση του νόμου; Αυτό θα βοηθήσει πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Ελευθεράκης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΑΚΗΣ (Αστυνομικός Διευθυντής της Διεύθυνσης Τροχαίας Αστυνόμευσης του Αρχηγείου της ΕΛ.ΑΣ.): Το νομοσχέδιο πιστεύουμε ότι θα αυξήσει το επίπεδο οδικής ασφάλειας και θα μειώσει τα τροχαία ατυχήματα. Δυο προβληματισμούς έχουμε, όσον αφορά στην καταβολή επιτόπου της παράβασης του χρηματικού προστίμου Τροχαίας, καθώς οι Αστυνομικοί Υπάλληλοι δεν έχουν εξουσιοδότηση από τον νόμο ούτε υπάρχει ένα σύστημα για την απευθείας καταβολή. Και εμείς ψάχνουμε έναν τρόπο, ειδικά για τους οδηγούς των οχημάτων με ξένες πινακίδες, ώστε να καταβληθεί άμεσα το πρόστιμο και να υπάρχει μια πλήρη ισονομία αλλά μέχρι στιγμής δεν υπάρχει αυτή η δυνατότητα. Επίσης, όσον αφορά το θέμα της ακινητοποίησης των οχημάτων επιτόπου για όσους κινούνται στο παράπλευρο δίκτυο, θεωρούμε ότι καλύπτεται από την αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας, των αδειών οδήγησης και των πινακίδων κυκλοφορίας του οχήματος. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Επίσης, σήμερα εδώ είναι παρών και ο κ. Ιωάννης Αντωνόπουλος, Αστυνομικός Υποδιευθυντής της Διεύθυνσης Τροχαίας Αστυνόμευσης του Αρχηγείου της ΕΛ.ΑΣ.. Τον λόγο έχει ο κ. Ασμάτογλου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΣΜΑΤΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (ΠΟΠΕΚ)): Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι βουλευτές, η Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων αποτελεί φορέα εκπροσώπησης του κλάδου λιανικής εμπορίας καυσίμων. Είναι ένας κλάδος που έχει υποστεί τις καταστροφικότερες συνέπειες από την επέλαση της οικονομικής λαίλαπας των τελευταίων ετών τόσο με την θυσία 2.500 πρατηρίων που έχουν κλείσει τα 6 τελευταία χρόνια όσο και με την καθημερινή οικονομική αφαίμαξη, περίπου, των 5.600 πρατηρίων που απομένουν. Η διατάξεις του νομοσχεδίου ου επεξεργάζεται η Επιτροπή σας όπως είναι η απλούστευση των διαδικασιών, εδώ κύριε Υπουργέ εισηγούμαστε να μπει και η αυτόματη έκδοση αδειών μετά την πάροδο του μηνός, λόγω της παρέλευσης του χρόνου.

Ταυτόχρονα η διατήρηση της λειτουργίας των υφιστάμενων πρατηρίων σε ισόγεια κτιρίων με ορόφους καθώς και η μείωση των εσωτερικών αποστάσεων ασφαλείας πρατηρίων υγραερίου μας δίνουν την πεποίθηση ότι θα προσφέρουν ένα ευνοϊκότερο περιβάλλον λειτουργίας αυτών των επιχειρήσεων. Αρχικά θα θέλαμε να ικανοποίησή μας για το γεγονός ότι το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών υιοθετώντας τις προτάσεις που είχε καταθέσει από καιρό η Ομοσπονδία μας κινήθηκε σε θετική κατεύθυνση, σχετικά με την απλούστευση διαδικασιών αδειοδότησης των πρατηρίων ενέργειας, τη συνέχιση λειτουργίας των πρατηρίων καυσίμων που λειτουργούν στα ισόγεια κτιρίων με ορόφους, τις προϋποθέσεις καθορισμού του υπευθύνου λειτουργίας πρατηρίων ενέργειας καθώς και με τη βελτίωση του θεσμικού πλαισίου αδειοδότησης των πρατηρίων αδειοδότησης των πρατηρίων υγραερίων LPG με τη μείωση της εσωτερικής απόστασης μεταξύ χαρακτηριστικών στοιχείων όπως αντλιών, διανομέων δεξαμενών κτιρίων κ.λπ..

Η προώθηση για τη θέσπιση των παραπάνω μέτρων αποτελούν υποχρέωση της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων και καθήκον προς τα μέλη της καθώς και συναδέλφους πρατηριούχους, γιατί δίδεται η επαγγελματική προοπτική συνέχισης λειτουργίας σε περίπου 1.600 πρατηριούχους στο σύνολο των 5.600 πρατηρίων, οι οποίοι είναι καταδικασμένοι με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο να σταματήσουν τη λειτουργίας τους στις 10/12/2017, λόγω ότι λειτουργούν οι επιχειρήσεις τους στα ισόγεια κτιρίων με ορόφους. Η απλοποίηση αλλά συγχρόνως και η επιτάχυνση τω διαδικασιών αδειοδότησης των πρατηρίων ενέργειας θα προσφέρουν σημαντική μείωση του διοικητικού κόστους. Αυτή η απλοποίηση ορίζεται σε τρεις βασικούς άξονες οι οποίοι υλοποιούνται με το νομοσχέδιο και ειδικότερα καταργείται η αυτοψία από τις δημόσιες υπηρεσίες και αντικαθίσταται από υπεύθυνη δήλωση του ιδιώτη μελετητή μηχανικού μειώνοντας και εξορθολογίζοντας το πλήθος των απαιτούμενων δικαιολογητικών άρα και το αντίστοιχο διοικητικό κόστος. Θεσπίζεται πιο ουσιαστικός έλεγχος κατά τη χορήγηση της άδειας λειτουργίας, δεδομένου ότι απαιτείται υποβολή πιστοποιητικών συμμόρφωσης του εξοπλισμού του πρατηρίου σύμφωνα με τα ισχύοντα εθνικά και ευρωπαϊκά πρότυπα. Ο έλεγχος των προϋποθέσεων λειτουργίας των πρατηρίων ενέργειας που μέχρι σήμερα γινόταν από τις δημόσιες υπηρεσίες μεταφέροντας στους ιδιώτες μηχανικούς οι οποίοι υποβάλλουν υπεύθυνη δήλωση ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις της νομοθεσίας για τη λειτουργία του πρατηρίου. Συνεπώς, επιταχύνοντας τον χρόνο έκδοσης των διοικητικών αποφάσεων και εξασφαλίζοντας την άμεση λειτουργία των επιχειρήσεων.

Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι ειδικά η συνέχιση λειτουργίας των 1.600 πρατηρίων εξασφαλίζει άμεσα το βιοπορισμό όχι μόνο του πρατηριούχου και της οικογένειας του (τριμελούς ή τετραμελούς), αλλά και τον εργαζομένων τους (περίπου ένα με δύο άτομα), συνεπώς άμεσα θα βοηθήσει να διατηρηθούν 8.000 θέσεις εργασίας. Βέβαια, αναγνωρίζουμε ότι η πολιτεία θα πρέπει πάντοτε να προασπίζει τη δημόσια ασφάλεια και γι’ αυτό το λόγο αυτά τα πρατήρια που λειτουργούν σε ισόγεια κτιρίων με ορόφους θα πρέπει να λάβουν μια σειρά προστατευτικών μέτρων εκτός από αυτών που σήμερα ήδη διαθέτουν. Το κόστος εφαρμογής αυτών των προστατευτικών μέτρων μπορεί να φτάσει 8.500 έως 10.000 ευρώ συνιστούν μια απολύτως ασφαλή λειτουργία στα πρατήρια καυσίμων και δεν δημιουργούν ανυπέρβλητα οικονομικά κόστη. Σε αντίθετη περίπτωση αντί να βοηθηθούν αυτές οι επιχειρήσεις θα οδηγηθούν ούτως ή άλλως σε κλείσιμο για λόγους οικονομικής αδυναμίας.

Τα προστατευτικά μέτρα σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να συνιστούν μια ρεαλιστική ισορροπία μεταξύ της οικονομικής θεώρησης και της θεώρησης ασφάλειας περιβάλλοντος και ποιότητας ζωής. Εν μέσω της δεινούς οικονομικής κρίσης και μετά από το κλείσιμο 2.500 πρατηρίων λόγω οικονομικών δυσχερειών, τα τελευταία δίνεται η δυνατότητα προσθήκης εγκαταστάσεων υγραερίου σε όλους τους συναδέλφους, που διαθέτουν μικρότερα ακίνητα με τη μείωση εσωτερικής απόστασης από 5 σε 2 μέτρα, χωρίς να θυσιάζεται το παραμικρό για τον παράγοντα ασφάλεια αφού λαμβάνονται πρόσθετα μέτρα για τις περιπτώσεις αυτές.

Στην εποχή μας, που οι οικονομικές μετακινήσεις είναι πλέον μια συντριπτική πραγματικότητα, η χρήση του υγραερίου ως καυσίμου κίνησης αποτελεί πλέον οικονομική επιλογή. Έτσι οι καταναλωτές του LPG στα πρατήρια αυξάνονται ενώ τα συμβατικά καύσιμα αντίστοιχα μειώνονται. Τέλος, ο ρόλος του υπευθύνου λειτουργίας που τόσα χρόνια υπηρετείται άτυπα από τους πρατηριούχους, αναγνωρίζεται ως αυτοδίκαιη αρμοδιότητα του κάθε εκμεταλλευτή του πρατηρίου και με αυτό τον τρόπο κατοχυρώνεται επαγγελματικά ο κάθε συνάδελφος, ενώ ανοίγει και η διαδικασία της επιμόρφωσης, των νέων πρατηριούχων όπως προβλέπεται με το ΠΔ 118/2006, μέσω εκπαιδευτικών σεμιναρίων από φορείς εκπαίδευσης. Αξιότιμες κυρίες και κύριοι, από τη μια τα πρατήρια ενέργειας αποτελούν σύνθετες εγκαταστάσεις από άποψη ασφαλούς λειτουργίας. Σήμερα όμως η τεχνολογία έχει εξελιχθεί αρκετά και έχει ωριμάσει ώστε να εξορθολογιστούν οι προϋποθέσεις ασφαλούς λειτουργίας των πρατηρίων ενεργείας, έτσι ώστε να μην οδηγηθούν σε κλείσιμο τόσες επιχειρήσεις, ειδικά εν μέσω οικονομικών δυσκολιών που επικρατούν εδώ και τόσο και στη χώρα μας. Σας ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κύριος Φάλαρης.

ΑΓΓΕΛΟΣ ΦΑΛΑΡΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Ιδιοκτητών Βυτιοφόρων Αυτοκινήτων-Δημόσιας Χρήσης Μεταφοράς Υγρών Καυσίμων και Ασφάλτου): Κυρία Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, καταρχήν θα ήθελα να σας ευχαριστήσω για την πρόσκλησή σας στη σημερινή συζήτηση. Είναι γνωστό ότι ο τομέας των μεταφορών, ευθύνεται για το 1/3 της κατανάλωσης της ενέργειας στην Ε.Ε. η δε εμπορευματικές μεταφορές ευθύνονται μέχρι και για το 85% της κατανάλωση ενέργειας στο τομέα των μεταφορών. Έτσι λοιπόν, κάθε προσπάθειας μετριασμού των επιπτώσεων από την χρησιμοποίηση των συμβατικών καυσίμων έχει σαν κεντρικό άξονα τις οδικές μεταφορές.

Στην οδική μεταφορά το καύσιμο αποτελεί το 30-35% του συνολικού κόστους του δρομολογίου, είναι βέβαιο ότι οι μεταφορείς χαιρετίζουν κάθε πρωτοβουλία του κράτους να προωθήσει τα εναλλακτικά καύσιμα. Πρέπει όμως να διερωτηθεί κανείς, είναι τόσο εύκολο αυτό να γίνει; Είναι δηλαδή, εφικτό μετά την ψήφιση του νομοσχεδίου να κυκλοφορήσουν αυτοκίνητα με εναλλακτικά καύσιμα, ώστε να μειωθεί το κόστος μεταφοράς αφενός και αφετέρου να υπάρξουν θετικές επιδράσεις στο περιβάλλον; Είναι εύκολο να έχουν εκδοθεί όλες οι προδιαγραφές που απαιτούνται για τη μεταφορά των εναλλακτικών καυσίμων, με φορτηγά βυτιοφόρα αυτοκίνητα να έχουν διασκευαστεί αυτά κλπ; Μιλάμε για πολύ μεγάλες επενδύσεις και εξειδικευμένες.

Η απάντηση είναι αβίαστα όχι και ο ισχυρός μου αυτός βασίζεται σε εμπειρίες ετών και εξηγώ. Η χρήση εναλλακτικών καυσίμων γίνεται με δύο τρόπους, με αγορά νέων αυτοκινήτων ή με διασκευή κυκλοφορούντων οχημάτων. Αν πάρουμε για παράδειγμα τη χρήση του υγραερίου το οποίο έχει μπει στη ζωή μας πάνω από 15 χρόνια, πολλοί ιδιοκτήτες επιβατικών αυτοκινήτων έχουν κάνει χρήση του καυσίμου αυτού, μετατρέποντας τους κινητήρες τους και δαπανώντας ένα αρκετά σεβαστό ποσό. Με την αύξηση όμως που ήρθε από την 1/1/2017 επιβραδύνεται πάρα πολύ η οικονομική ωφέλεια.

Οι μεταφορείς είμαστε επιφυλακτικοί, γι’ αυτό πρέπει να υπάρξει μια πρόβλεψη για την τιμή των εναλλακτικών καυσίμων στο μέλλον, ώστε να μην αιφνιδιαστούμε και βγούμε εκτός πλάνου. Από την άλλη μεριά οι αρμόδιες τεχνικές υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών, αρνούνται πεισματικά να εκδώσουν απόφαση για μετατροπή πετρελαιοκινητήρων σε υγραέριο κίνηση που μας αφορά άμεσα. Ανάλογες αγκυλώσεις υπάρχουν και για το φυσικό αέριο, που ακόμα υστερεί η αγορά στην ύπαρξη πρατηρίων εφοδιασμού. Αν και η σχετική απόφαση έχει εκδοθεί από το 2014, εν τούτοις λίγες επενδύσεις έχουν γίνει γιατί η αγορά εξακολουθεί να είναι πολύ μικρή. Αλλά και η χρήση εναλλακτικών καυσίμων με αγορά νέων αυτοκινήτων είναι ουτοπία, δεδομένου ότι οι μεταφορείς οι οποίοι έχουν υποστεί μείωση του εισοδήματος άνω του 70% και η ανεργία έχει φτάσει σε πολύ υψηλά επίπεδα, η αγορά νέων αυτοκινήτων για κίνηση με εναλλακτικά καύσιμα είναι όνειρο άπιαστο.

Τα φορτηγά που κυκλοφορούν στη χώρα μας είναι τα πιο παλιά στην Ε.Ε. και εδώ τίθεται το εύλογο ερώτημα ποια είναι η πολιτική του Κράτους στην παροχή κινήτρων για αγορά νέων αυτοκινήτων με εναλλακτικά καύσιμα. Ένα σημαντικό κίνητρο είναι το πάγιο αίτημα της Ομοσπονδίας Βυτιοφόρων Δημόσιας Χρήσης για αύξηση του μέγιστου μικτού βάρους από 42 σε 44 τόνους με 5 άξονες. Οι μετατροπές που χρειάζεται ένα φορτηγό προκειμένου να καταναλώνει υγροποιημένου φυσικό αέριο, για παράδειγμα LNG, προσεγγίζει τα 800 με 900 κιλά. Σε αυτό το νομοσχέδιο ήδη έπρεπε να υπήρχε πρόβλεψη για την αύξηση του μικτού βάρους, γιατί κανένας μεταφορέας δεν θα επιβαρύνει με 800 ή 900 κιλά το αυτοκίνητό του χάνοντας από το ωφέλιμο, δηλαδή από το κόμιστρο. Επίσης, δεν βλέπουμε πουθενά τη δυνατότητα επιδότησης χρηματοδότησης για χρήση εναλλακτικών καυσίμων στους επαγγελματίες.

Συνοψίζοντας, σε αυτό το κομμάτι, ναι, συμφωνούμε για τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων, αλλά χωρίς την παροχή κινήτρων, κύριε Υπουργέ, για αγορά νέων ή η διασκευή παλαιών χωρίς πάταξη της γραφειοκρατίας που υπάρχει στο υπουργείο, το νομοσχέδιο αυτό θα μείνει στα χαρτιά. Θέλω να δείτε το άρθρο 12 του υπ’ όψη νομοσχεδίου. Για να καθοριστούν τα προσόντα των τεχνικών που θα κάνουν τη διασκευή και ο τεχνικός εξοπλισμός των συνεργείων που θα κάνει την διασκευή, πρέπει να εκδοθούν 6 υπουργικές αποφάσεις και ένα προεδρικό διάταγμα. Αυτά θα έπρεπε να περιγράφονται σήμερα στον νόμο για να αποφύγουμε τη μελλοντική γραφειοκρατία και κωλυσιεργία κάποιων υπηρεσιακών παραγόντων.

Κυρίες και κύριοι βουλευτές, στον κλάδο μας, εκτός από την οικονομική καταστροφή που μας έχει χτυπήσει, καθημερινά υποφέρουμε από την ατελείωτη γραφειοκρατία και εδώ θα ήθελα να εκφράσω ένα παράπονό του κλάδου προς τον κ. Υπουργό που σήμερα είναι εδώ, ότι δεν έχουμε συναντηθεί για να συζητήσουμε και να λύσουμε πράγματα της καθημερινότητάς τα οποία πραγματικά μας ταλαιπωρούν πάρα πολύ και δεν έχουν κανένα κόστος για τον προϋπολογισμό. Δεν μπορώ να μην κάνω και ένα σχόλιο για τις ρυθμίσεις για την ίδρυση και λειτουργία των πρατηρίων μικτών υγρών καυσίμων, όπου εκεί απαριθμούνται όλες οι διαδικασίες και όλα τα δικαιολογητικά και μάλιστα προβλέπονται και ειδικές ποινές στους υπαλλήλους που θα καθυστερήσουν να απαντήσουν στον ενδιαφερόμενο. Βέβαια, εδώ δεν προβλέπεται πότε θα πάρει άδεια τελικά το πρατήριο. Θέτω έναν προβληματισμό.

Τον ίδιο προβληματισμό θέτω ενώπιόν σας και για τις διατάξεις του άρθρου 28. Στο άρθρο αυτό αναφέρονται ποιες κατηγορίες αυτοκινήτων εξαιρούνται της απαγόρευσης διέλευσης από παράδρομους. Μεταξύ αυτών αναφέρεται ότι εξαιρούνται τα οχήματα που ανήκουν σε επιχειρήσεις που έχουν έδρα εγκατάστασης λειτουργίας. Στις επιχειρήσεις αυτές τα βενζινάδικα ή οι βιομηχανίες που θέλουν να εφοδιαστούν με καύσιμα πώς θα εφοδιαστούν; θα πρέπει να ζητάνε κάθε φορά άδεια; Εδώ υπάρχει και παραπομπή σε απόφαση Υπουργού που θα καθορίσει τα δικαιολογητικά που θα υποβάλλουμε κάθε φορά για να πάρουμε άδεια διέλευσης. Αν συγκρίνουμε, όμως, το ν.4388/2016, τότε οι επιχειρήσεις αυτές πολύ δύσκολα θα πάρουν καύσιμα. Θέλω και πάλι να σας ευχαριστήσω και ελπίζω να σας προβλημάτισαν οι παρατηρήσεις μου. Ευχαριστώ πολύ.

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

ΜΙΧΑΗΛ ΚΙΟΥΣΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Βενζινοπωλών Ελλάδος (ΟΒΕ)): Κυρία Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, κυρίες και κύριοι βουλευτές, καταρχήν, θέλω να σας ευχαριστήσω για το κάλεσμα από την Επιτροπή σας. Η Ομοσπονδία Βενζινοπωλών Ελλάδος έχει ήδη διατυπώσει τις απόψεις της αναφορικά με το παραπάνω νομοσχέδιο δια μέσω σχετικών επιστολών και με την τελευταία επιστολή 27/10/2016 προς τον Υπουργό Μεταφορών και Υποδομών, κ. Σπίρτζη, καθώς και στη συνάντηση που ακολούθησε με τον κ. Υπουργό. Σε βασικά σημεία το νομοσχέδιο κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση, όπως για την παραμονή των πρατηρίων κάτω από κτίρια, τους μεικτούς διανομείς LPG καυσίμων και τη μείωση των εσωτερικών αποστάσεων για την τοποθέτηση LPG, όπως συμβαίνει σε όλη την Ευρώπη και διορθώνει θέματα μεταβίβασης αδειών.

Κινείται σε θετική κατεύθυνση και η Ομοσπονδία είναι θετική για την παροχή οποιουδήποτε εναλλακτικού καυσίμου που είναι φιλικό προς το περιβάλλον. Αναφορικά με την εναλλακτική ενέργεια, η Ομοσπονδία μας είναι θετική στην παροχή από τον πρατηριούχο κάθε είδους ενέργειας πέραν των καυσίμων που σήμερα διαθέτουμε. Η οικονομική κρίση μάς έχει χτυπήσει αλύπητα. Έχουμε κλείσει 2.500 πρατήρια πανελλαδικά και θεωρούμε ότι από τον Ιανουάριο που θα βγουν οι αυξήσεις στον ειδικό φόρο κατανάλωσης στη βενζίνη, στο πετρέλαιο κίνησης και στο υγραέριο κίνησης, η μείωση των πωλήσεων θα ενταθεί ακόμη περισσότερο. Δεν το είδαμε στο νομοσχέδιο, ενώ στη διαβούλευση έλεγε ότι οι υπηρεσίες εάν δεν απαντήσουν εντός 30 ημερών η άδεια δίδεται αυτοδικαίως - αυτό μιλάει για οικονομικές κυρώσεις - θεωρούμε ότι με οικονομικές κυρώσεις, σε ποιον, πότε και γιατί, δεν γίνεται κάτι. Θεωρούμε ότι αυτό πρέπει να επανέλθει.

Έχουμε, φυσικά, κάποιες παρατηρήσεις. Όπως σας είπα, το νομοσχέδιο κινείται στη σωστή κατεύθυνση να μείνουν τα πρατήρια κάτω από τα κτίρια, είμαστε υπέρ της ασφάλειας, αλλά υπέρ της ασφάλειας όταν είμαστε ανοιχτοί. Εάν τα μέτρα είναι τόσα πολλά που δεν μπορούμε να τα αντέξουμε και κλείσουμε, θεωρώ ότι η ασφάλεια είναι περιττή. Θα σας πω, αναφορικά, ότι για να παραμείνει ένα πρατήριο κάτω από κτίριο, μέχρι τις 10/12/2017 πρέπει να έχει υλοποιήσει πρόσθετα μέτρα και να αιτηθεί τότε την παραμονή του. Τα πρόσφατα μέτρα είναι: stage 2, ανιχνευτές υδρογονανθράκων σε διάφορα σημεία και τριετής έλεγχος, ηλεκτρολογική αντικατάσταση και τοποθέτηση κατάλληλου αντιεκρηκτικού τύπου εξοπλισμού, υδραυλική δοκιμή σωληνώσεων, αυτόματο σύστημα ελέγχου καλής λειτουργίας interlock, ενώ το κόστος για να παραμείνει ένας πρατηριούχος κάτω από κτίριο, εάν έχει αντλίες καινούργιες είναι περίπου 20.000 € κι εάν οι αντλίες του είναι παλαιότερες περίπου 30.000 €. Το χρονικό περιθώριο έως τις 10/12/2017 είναι ακριβώς ένας χρόνος, θεωρούμε ότι, εν έτη 2016, που η κρίση μας έχει πάει τόσο πίσω, που βιώνουμε καθημερινά λουκέτα, που περιμένουμε περαιτέρω λουκέτα με την αύξηση των φόρων, δεν θα μπορεί κάποιος συνάδελφος ν’ ανταπεξέλθει.

Ήδη, στα πρατήρια που λειτουργούν σήμερα, που δεν είναι κάτωθι κτιρίων, χρειαζόμαστε: από την αδειδοτούσα αρχή ανά τρία έτη έκδοση πιστοποιητικού πυρασφάλειας, ανά έτος αναγόμωση πυροσβεστήρων, ανά δύο έτη ηλεκτρολογικό έλεγχο, ανά έτος έκθεση αποβλήτων, ανά δέκα έτη ογκομέτρηση δεξαμενών, ανά έτος τεχνικό ασφαλείας. Με το νομοσχέδιο που εισηγείσθε έχουμε ακόμα: νέους ελέγχους στην ανάκτηση ατμών - η ανάκτηση ατμών είναι ένα νέο μέτρο, πρόσφατο σχετικά, που δεν καταλαβαίνουμε γιατί πρέπει να τροποποιηθεί - ανά δύο έτη πιστοποιητικό ηλεκτρολόγου, ανά έτος ή τριετία πιστοποιητικά ανυψωτικών μηχανημάτων, ανά έτος ή τριετία πιστοποιητικά αεροσυμπιεστών, ανά έτος ή τριετία πιστοποιητικά ανελκυστήρων κ.λπ..

Δεν λαμβάνεται κάπου υπόψη στο νομοσχέδιο τι θα γίνουν οι συνάδελφοι που δίπλα τους ή απέναντι τους δημιουργήθηκε χώρος συνάθροισης κοινού, ενώ λύνει, όπως είπαμε, το πρόβλημα των κάτωθι κτιρίων και πρέπει οπωσδήποτε να δείτε, κύριε Υπουργέ, το κόστος γιατί είναι πολύ υψηλό. Δεν πρέπει να κλείσουν αυτοί οι συνάδελφοι που θεωρούμε ότι μπορεί να είναι 1000 πανελλαδικά. Κινούμαστε υπέρ της ασφάλειας, το πρώτιστο είναι η ασφάλεια, έχουμε δείξει, ούτως ή άλλως ότι είμαστε ευαίσθητοι σε θέματα ασφαλείας, το ιστορικό που μας ακολουθεί πανελλαδικά είναι πολύ καλό - δεν υπάρχουν θέματα ασφάλειας - αλλά, δεν είναι δυνατόν στην σημερινή οικονομική κατάσταση, σε κάποια σημεία το νομοσχέδιο να ζητάει να εκσυγχρονιστούμε στη διαστημική Ελλάδα του μέλλοντος. Εμείς λέμε ότι κινείται σε θετική κατεύθυνση, μένουν τα πρατήρια, είμαστε υπέρ της ασφάλειας, αλλά όχι υπέρ της υπέρμετρης ασφάλειας που θεωρώ ότι μπορεί να μην υπάρχει πουθενά αλλού στην Ευρώπη και που αυτή η υπέρμετρη ασφάλεια με κόστος 20.000 € ή 30.000 € θα μας εξοντώσει. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Κιούση. Παρόντες είναι επίσης ο κ. Τούντας, Γενικός Γραμματέας της ΟΒΕ και ο κ. Καψιάνης, Τεχνικός Σύμβουλος της ΟΒΕ. Το λόγο έχει ο κ. Θεοδώρου. Παρόντες είναι ο κ. Πετριανίδης, Γενικός Διευθυντής του Συνδέσμου και ο κ. Σιάπης, Συντονιστής Επιτροπής Βιοκαυσίμων του Συνδέσμου.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΥ (Συντονιστής της Επιτροπής επί θεμάτων Πρατηρίων του Συνδέσμου Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος – ΣΕΕΠΕ): Καλημέρα. Ευχαριστώ πάρα πολύ για την πρόσκληση που μας κάνατε. Θα είμαι αρκετά σύντομος, δε θα αναφερθώ σε διαβάσματα, θα σας πω απλά τις σκέψεις μας. Συμμετείχαμε στη δημόσια διαβούλευση, έχουμε υποβάλει ένα υπόμνημα σχετικά με τις θέσεις μας και προφορικά θα σας επισημάνω τρία σημεία, που για εμάς είναι σημαντικά:

Πρώτον θεωρούμε ότι είναι απαραίτητο το 30ήμερο της σιωπηρής αδειοδότησης των πρατηρίων να παραμείνει πολύ ηχηρά, διότι είναι ο μόνος λόγος που το νομοσχέδιο αυτό θα φέρει μια πραγματική μεταρρύθμιση. Να σταματήσει οποιαδήποτε συναλλαγή και κωλυσιεργία.

Το δεύτερο που έχω να σας αναφέρω είναι το εξής: στο άρθρο 14 αναφέρεται κάπου ότι ο οποιοσδήποτε έχει αναμειχθεί σε λαθρεμπόριο και έχει καταδικαστεί πρωτόδικα, δεν μπορεί να συμμετέχει στη λειτουργία ενός πρατηρίου. Είμαστε απόλυτα σύμφωνοι ότι δεν πρέπει να συμμετέχει κανένας λαθρέμπορος ή οποιοσδήποτε προσπαθεί να αναμειχθεί σε λαθρεμπόριο, αλλά υπάρχει ένα θέμα καθαρά νομικό. Μία πρωτόδικη απόφαση δεν είναι καταδικαστική. Θα πρέπει να υπάρξει μία δεύτερη άποψη γιατί πολλές φορές το θέμα του λαθρεμπορίου, το οποίο είναι πολύπλοκο στη διαδικασία του, μπορεί να έχει αναγραφεί λαθρεμπορία από λάθος σκέψη, από λάθος συμπέρασμα. Θα πρέπει λοιπόν να υπάρχει μία τελεσίδικη απόφαση για να μη συμμετέχει κάποιος άνθρωπος στη διακίνηση.

Το τρίτο θέμα που μας αφορά είναι η διέλευση στους παράδρομους, για την οποία θα πρέπει να ληφθεί μία εξαίρεση για την διέλευση όλων των βυτιοφόρων είτε είναι εταιρικά είτε είναι δημοσίας χρήσεως, για να μπορούν να μεταβούν σε εγκαταστάσεις για ανεφοδιασμό καυσίμων. Επίσης, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ένα γεγονός, το οποίο ισχύει σήμερα, τα βυτιοφόρα οχήματα δεν είναι δεκτά σε σήραγγες, τουλάχιστον δύο οδών Αττικής Οδού και Εγνατίας Οδού. Άρα, αυτομάτως αυτό σημαίνει ότι ένα βυτιοφόρο θα πρέπει να βγει από την Εγνατία ή την Αττική Οδό αντίστοιχα και να χρησιμοποιήσει κάποιον παράδρομο. Χρησιμοποιώντας τον παράδρομο έχει παρανομήσει. Δεν έχω να σας πω κάτι άλλο. Ευχαριστούμε πάρα πολύ και πάλι για την πρόσκληση που μας κάνατε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κι εμείς ευχαριστούμε κύριε Θεοδώρου. Το λόγο έχει ο κ. Σκουλικίδης.

ΠΕΤΡΟΣ ΣΚΟΥΛΙΚΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Πανελλήνιου Συνδικάτου Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών Π.Σ.Χ.Ε.Μ.): Κυρία Πρόεδρε, ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση. Θα ήθελα να μιλήσουμε εμείς μόνο για το άρθρο 28 για το παραλλαγμένο και τους παράδρομους και να σας πούμε ότι ο κλάδος είναι πλήρως αντίθετος με την ψήφιση αυτού του άρθρου. Έχουμε μιλήσει με τον κ. Υπουργό την περασμένη βδομάδα επί αρκετή ώρα και έχει δεσμευτεί ότι θα κάνει κάποιες αλλαγές. Εμείς είμαστε αντίθετοι για δύο λόγους: πρώτον, επιχειρησιακούς και δεύτερον οικονομικούς. Επιχειρησιακά, όπως αναφέρθηκε από τους προλαλήσαντες, όλοι μας οι πελάτες είναι στις παλιές εθνικές οδούς, βιομηχανίες, αποθήκες κ.λπ.. Άρα, πρέπει να αποδεικνύουμε ανά πάσα στιγμή πού πάμε. Όσον αφορά το θέμα εισαγωγών, όταν πηγαίνουμε δηλαδή σε βιομηχανίες ή σε εμπόρους, αποθήκες, έχουμε δελτία αποστολής. Όταν, όμως, καλούμεθα να πάμε να φορτώσουμε, που αυτό γίνεται τηλεφωνικώς, τότε δεν έχουμε αποδεικτικό στοιχείο. Θα πρέπει, λοιπόν, να μας παίρνει από πίσω ένας αστυνομικός ή το περιπολικό για να αποδεικνύουμε εμείς ότι έχουμε κληθεί στο συγκεκριμένο σημείο. Αυτό είναι ένα δύσκολο θέμα και δεν ξέρω πώς μπορείτε να το διευθετήσετε.

Το επιχειρησιακό επίσης οφείλεται στο ότι με την εφαρμογή αυτής της τροπολογίας θα πρέπει εμείς να κάνουμε περισσότερα χιλιόμετρα, να ρυπαίνουμε περισσότερο και βεβαίως να πληρώνουμε και περισσότερο. Ένα παράδειγμα είναι η παλιά εθνική οδός Ελευσίνας – Θηβών, όπου αν φορτώσεις από την περιοχή της Ελευσίνας μέχρι την Θήβα είναι 55 χιλιόμετρα. Εάν, όμως, θα πας μέσω της νέας Εθνικής Οδού και κατόπιν του άξονα κλπ. γίνεται 105 χιλιόμετρα. Επιβαρύνουμε όλο το κυκλοφοριακό σύστημα της Δυτικής Αττικής και υπάρχουν και εργατοώρες οι οποίες χάνονται.

Θα ήθελα να ρωτήσω τον κ. Υπουργό – αυτό το τεκμηριώνει πάνω στο θέμα της ασφάλειας – τις ημέρες εξόδου και εισόδου των αυτοκινήτων κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, εορτές κ.λπ. τι θα γίνεται; Η Ελλάδα δεν θα τροφοδοτείται; Θα σταματάμε δηλαδή ή θα ονομάζεται τότε το δευτερεύον δίκτυο ασφαλές; Πάνω σε αυτό θα πρέπει να έχουμε μία απάντηση για το τι θα κάνουμε και για να ξέρουν και οι πελάτες μας. Όσον αφορά το θέμα το οικονομικό, είναι δύο τα σκέλη το ένα είναι ότι τα διόδια είναι εξαιρετικά ακριβά, για να πάρετε μια ιδέα της τάξης μεγέθους το 2008 μια νταλίκα για να πάει και να έρθει στην Αθήνα έκανε 42 ευρώ σήμερα κάνει 217 ευρώ. Το να μετακυλήσουμε αυτό είναι δύσκολο, βεβαίως ο Υπουργός έχει δεσμευτεί ότι θα τα κάνει αναλογικά και θα παρέμβει η πολιτεία προκειμένου να μειωθούν αυτές οι τιμές, μέχρι να γίνει αυτό κύριε Υπουργέ, θα θέλαμε να υπάρξει ένα πάγωμα της αστυνόμευσης, ούτως ώστε να μπορέσουμε όταν οι τιμές θα είναι τέτοιες που θα δίνεται κίνητρο σε όλους μας να ανέβουμε στους αυτοκινητοδρόμους τότε θα έχει ίσως λυθεί εν μέρει και το θέμα. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κ. Κενανίδης Απόστολος από τον ΟΦΑΕ ειδοποίησε ότι δεν μπορεί να παραστεί και έχει στείλει υπόμνημα.

Στο σημείο αυτό, η Πρόεδρος της Επιτροπής προχώρησε στη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Δημαράς Γιώργος, Δημητριάδης Μίμης, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Γιάννης, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνης, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Τζάκρη Θεοδώρα, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σηφάκης Γιάννης, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Ανδριανός Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Καράογλου Θεόδωρος, Κασαπίδης Γεώργιος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Σαχινίδης Ιωάννης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Μανιάτης Ιωάννης, Τζελέπης Μιχαήλ, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αμυράς Γεώργιος, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Καβαδέλλας Δημήτριος και Θεοχάρης (Χάρης) Θεοχάρης.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Σπαρτινός για ερωτήσεις.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε, δύο τρεις ερωτήσεις σύντομα. Να ρωτήσω πρώτα τον πρόεδρο του ΤΕΕ τον κ. Στασινό πρότεινε στο Προεδρικό Διάταγμα που θα εκδοθεί τελικά μετά από την ολοκλήρωση της διαδικασίας να αναφέρεται ρητά ότι όλα αυτά θα ισχύουν μόνο με τη σύμφωνη γνώμη του Τεχνικού Επιμελητηρίου ήθελα να το εξηγήσει λίγο περισσότερο. Στις Επιτροπές αυτές συμμετέχουν και άλλοι φορείς εγώ δέχομαι και ως συνάδελφος του κ. Στασινού το ΤΕΕ έχει μια βαρύνουσα γνώμη πάνω στο πως θα εξελιχθεί το θέμα αυτό, αλλά επειδή γνωρίζουμε και αντιπαραθέσεις που υπάρχουν μέχρι τώρα μεταξύ διαφόρων κλάδων μηχανικών θα έλεγα εάν εννοεί ένα βέτο από το ΤΕΕ ή κάποια άλλη πιο ευέλικτη διαδικασία.

Η δεύτερη ερώτηση αφορά τον κ. Ελευθεράκη από την τροχαία, είπε ότι η άμεση καταβολή προστίμου και ιδιαίτερα στα ξένα οχήματα δεν έχει λυθεί ακόμη, πως θα γίνεται. Δεν ξέρω αν έχουν εξετάσει η τροχαία και σε συνεργασία με άλλους αρμόδιους φορείς τη δυνατότητα εφαρμογής των ηλεκτρονικών πληρωμών άμεσα που λέμε που γίνεται σήμερα. Είναι διαδεδομένη σε όλο το χώρο της αγοράς θα μπορούσε να γίνει κάτι τέτοιο σε συνδυασμό μάλιστα και με την ακινητοποίηση των οχημάτων τα οποία παραβαίνουν τη νομοθεσία.

Η τελευταία ερώτηση αφορά στους εκπροσώπους της ΠΟΠΕΚ και του ΟΒΕ συμφωνώ και εγώ μαζί τους ότι πρέπει να υπάρξει μέριμνα για αυτά τα 1600 πρατήρια τα οποία θα έκλειναν στο τέλος του 17, εάν δεν έρχονταν αυτή η ρύθμιση, κατάλαβα όμως από τις τοποθετήσεις τους ότι υπάρχει ένα θέμα από τη μεριά τους η ασφάλεια είπε ο κ. Κιούσης, νομίζω, μια διατύπωση να μην είναι υπέρμετρη. Δεν ξέρω πως μπορούμε να ορίσουμε την υπέρμετρη, εγώ θεωρώ ότι ή υπάρχει ασφάλεια ή δεν υπάρχει και εάν θα μπορούσαν αυτοί από τη μεριά τους να προτείνουν κάτι συγκεκριμένο που να τροποποιεί πιθανώς το σχέδιο νόμου, και βέβαια να μην επιβαρύνει την ασφάλεια διότι υποθέτω ότι και οι ίδιοι ως εκπρόσωποι αυτού του κλάδου έχουν κάθε συμφέρον να μην προκύψουν προβλήματα παρόλο που βέβαια την κύρια ευθύνη την έχει η ίδια η πολιτεία για να ελέγχει τους κανόνες της ασφάλειας. Ευχαριστώ πολύ.

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

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας): Να ξεκινήσω και εγώ με τον κ. Στασινό, αφού του πω και συγχαρητήρια, για το εκλογικό αποτέλεσμα της παράταξής του. Για το άρθρο 29 νομίζω ότι ο κ. Στασινός αναφέρεται στην υποπαράγραφο 1γ΄ του ν. 4254 που εκεί υπήρχε πρόβλεψη συγκεκριμένη για τη συμβολή και συμμετοχή του ΤΕΕ και νομίζω ότι και ο Υπουργός ως πρώην πρόεδρος της ΤΕΕ θα δείξει μια ευαισθησία σε αυτό το θέμα έτσι ώστε να βρεθεί ένας τρόπος από επίσημος σύμβουλος του κράτους να συμμετέχει στη διαδικασία. Αλλά θα ήθελα να μας εξηγήσει ο κ. Στασινός πως βλέπει αυτή την συμμετοχή και αν θέλει την ίδια διατύπωση που υπήρχε στην υποπαράγραφο 1γ΄ του ν. 4254.

Θα ήθελα να ρωτήσω και τον κ. Κιούση και τον κ. Φάλαρη, διότι απ’ ότι κατάλαβα εδώ υπάρχει μια διαφοροποίηση ως προς το κόστος που θα έχουν τα μέτρα ασφαλείας. Είναι απαγορευτικό το κόστος αυτό; Έχει υπολογιστεί; Δηλαδή ακούσαμε ένα νούμερο από τον κ. Κιούση γύρω στα 30.000 ευρώ για τα μέτρα που έχουν να κάνουν με το stage 2, ειδικά στα πρατήρια, τα οποία είναι τοποθετημένα και λειτουργούν στα ισόγεια των κτιρίων. Επίσης, ένα δεύτερο ερώτημα στον κ. Σκουλικίδη. Μας αναφέρατε τους επιχειρησιακούς και τους οικονομικούς λόγους. Απ’ ότι καταλαβαίνω, κάτι που δεν αναφέρθηκε είναι ότι αυτό θα αυξήσει και το κόστος των μεταφορών και μήπως μία πρόταση εποικοδομητική θα ήταν να δούμε κατά πόσο θα μπορούσε να υπάρξει μια τιμολογιακή πολιτική για τα φορτηγά άνω κάποιων τόνων, τα οποία να έχουν μια ευνοϊκότερη τιμολογιακή πολιτική όταν περνάν από τα διόδια. Θα ήθελα την άποψή τους γι’ αυτό. Ευχαριστώ πολύ.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου ΧΡΥΣΗ ΑΥΓΗ): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Επιτρέψετε μου μια διαπίστωση. Θεωρώ λίγο υποκριτικό να δίνονται συγχαρητήρια σε έναν επαγγελματικό κλάδο, τον οποίο τον έχουν καταστρέψει, οι μισοί έχουν μείνει άνεργοι και οι άλλοι μισοί έχουν μεταναστεύσει. Όσον αφορά για τις ερωτήσεις. Στο υπόμνημα που έχει καταθέσει η Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών Ελλάδος εντύπωση μας προκαλεί κυρία Πρόεδρε ότι δεν αναφέρει πουθενά το άρθρο που τους αφορά άμεσα, το άρθρο 28. Θα περιμέναμε και ένα καινούργιο υπόμνημα από την Ομοσπονδία Φορτηγών Αυτοκινητιστών.

Ένα ερώτημα στον κ. Κιούση. Συμφωνούμε απόλυτα ότι πάνω απ’ όλα κύριε Κιούση είναι η ασφάλεια. Αναφερθήκατε σε υπέρμετρη ασφάλεια, έχετε υπόψη σας τι ακριβώς ισχύει στη υπόλοιπη Ε.Ε. σε ότι αφορά τα μέτρα ασφαλείας; Μας είπατε ότι θέλετε να συνεχίσουν να λειτουργούν εντός των ισογείων πολυκατοικιών κάποια παλιά πρατήρια. Συμφωνούμε απόλυτα, όμως στο βωμό οποιουδήποτε κέρδους, είπατε και εσείς ότι πρώτιστη σημασία πρέπει να έχει η ασφάλεια, δεν θα πρέπει τα παλιά πρατήρια να εναρμονιστούν σε ότι έχει σχέση με θέματα ασφάλειας; Ευχαριστώ πολύ.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ(Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ): θα ήθελα και εγώ να ρωτήσω το ΤΕΕ, τον κ. Στασινό πως ακριβώς και με ποιο συγκεκριμένο τρόπο εννοεί τη σύμφωνη γνώμη του ΤΕΕ και πως ακριβώς θα το διασφαλίσουμε, έτσι ώστε συνολικά ο κλάδος των μηχανικών να αντιμετωπίσει αυτό το μείζον θέμα που τίθεται με το άρθρο 29. Τον κ. Αλεξόπουλο από τα ΕΛΠΕ θα ήθελα λίγο περισσότερη ενημέρωση για το που βρίσκονται τα πρατήρια μαζί με τη ΔΕΠΑ και ποιες προοπτικές παραπέρα ανάπτυξης υπάρχουν; Τον κ. Νίκα από το ΔΕΣΦΑ να τον ρωτήσω ποιες είναι οι προοπτικές τροφοδοσίας απομονωμένων περιοχών της χώρας με LNG και μιλώ για τις περιοχές που δεν μπορεί να πάει αγωγός φυσικού αερίου και ταυτόχρονα ποιες είναι οι προοπτικές για τη χρήση του LNG τόσο στη ναυτιλία όσο και στις οδικές μεταφορές;

Για το ΚΑΠΕ με ενδιαφέρει να ξέρω εάν το ΚΑΠΕ στα θέματα της ηλεκτροκίνησης μπορούμε να ξεπεράσουμε ένα απλό ευχολόγιο, μακάρι να επεκταθεί η ηλεκτροκίνηση και στην Ελλάδα γιατί αυτό θα είναι θετικό για τα θέματα προστασίας του περιβάλλοντος. Επίσης να ρωτήσω εάν έχουν υπάρξει κάποιες εκτιμήσεις για το πως μπορούν τα ελληνικά πανεπιστήμια και οι ελληνικές επιχειρήσεις να συμμετάσχουν σε αυτό που ήδη είναι μια επανάσταση σε εξέλιξη στην αυτοκινητοβιομηχανία και το οποίο είναι ηλεκτροκίνηση. Ποια δηλαδή μπορεί να είναι η προστιθέμενη αξία της εθνικής οικονομίας από την επέκταση της ηλεκτροκίνησης των οχημάτων;

Τέλος, για τον εκπρόσωπο της τροχαίας, επειδή αυτή η ιστορία με την επιτόπια καταβολή του προστίμου είναι ένα θέμα το οποίο εγώ ακούω εδώ και 20 χρόνια, θέλω να ρωτήσω εάν με τις σύγχρονες τεχνολογίες δεν μπορούμε επιτέλους να το λύσουμε, γιατί είναι γνωστό σε όλους μας ότι τα αλλοδαπά φορτηγά βρίσκουν πάντα τρόπους όταν επιβάλλεται ένα πρόστιμο, να ξεφεύγουν ή να υπεκφεύγουν από την πληρωμή του συγκεκριμένου προστίμου. Η ερώτηση, λοιπόν, είναι εάν χρειάζονται οι άνθρωποι της Τροχαίας ή όσοι βγαίνουν έξω με τα μικτά συνεργεία, κάτι παραπάνω από την Πολιτεία, προκειμένου να είναι σαφές ότι δεν θα ξεφύγουν τα παράνομα κυκλοφορούντα αλλοδαπά φορτηγά από την επιβολή του χρηματικού προστίμου. Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε. Ο Ειδικός Αγορητής του Κομμουνιστικού Κόμματος, ο κ. Συντυχάκης, αυτή τη στιγμή βρίσκεται σε μια άλλη Επιτροπή και μας ενημέρωσε ότι δεν έχει να κάνει καμία ερώτηση. Ο Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού», ο κ. Αμυράς βρίσκεται και αυτός στην άλλη Επιτροπή, διότι επεξεργάζονται και ένα άλλο νομοσχέδιο. Τον λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων, ο κ. Λαζαρίδης, για δύο λεπτά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Θα ξεκινήσω από την τοποθέτηση του κ. Στασινού, Προέδρου του Τ.Ε.Ε.. Πράγματι, η παρατήρηση που έκανε όσον αφορά τις υπεύθυνες δηλώσεις των μηχανικών, προβλέπονται από το νόμο οι ποινές περί ψευδούς δηλώσεως. Νομίζω, ότι αυτά, τα επιπλέον που αναφέρονται εδώ, είναι εξοντωτικά για τον κλάδο των μηχανικών. Επομένως, συμφωνώ με τον Προέδρο του Τ.Ε.Ε., ότι είναι υπερβολική αυτή η, επιπλέον, διατύπωση. Ο κ. Αλεξόπουλος από τα ΕΛΠΕ αναφέρθηκε στο «πιστοποιητικό συμμόρφωσης». Πράγματι, συμφωνώ κι εγώ με το θέμα της διατύπωσης «πιστοποιητικό συμμόρφωσης». Εάν δούμε μέσα στο νομοσχέδιο, στη σελίδα 50 μιλάει, πράγματι, για «πιστοποιητικό συμμόρφωσης», όμως, σε άλλα σημεία περιορίζεται στο σκέτο «πιστοποιητικό». Οπότε, μάλλον, θα έπρεπε να προστεθεί και εκεί το «πιστοποιητικό συμμόρφωσης», το οποίο θα τα καλύψει.

Θα ήθελα περισσότερες διευκρινίσεις από τον κ. Αλεξόπουλο, ο οποίος μου φαίνεται ότι αναφέρθηκε για τη χρήση του φυσικού αερίου στη ναυτιλία. Θα ήθελα, εάν έχει την καλοσύνη, να μας πει δύο, τρία πράγματα πάνω σε αυτό για να μας διαφωτίσει. Ο κ. Ασμάτογλου ή ο εκπρόσωπος των Βενζινοπωλών, αναφέρθηκε στο πόσο θετική είναι η μείωση των εσωτερικών αποστάσεων στα πρατήρια. Θα ήθελα μια ενημέρωση, όσον αφορά τις εξωτερικές αποστάσεις. Τι ισχύει ή τι έχει αλλάξει για τις εξωτερικές αποστάσεις, γιατί και αυτό είναι πολύ σημαντικό. Ο εκπρόσωπος των Μεταφορέων Καυσίμων αναφέρθηκε για το πόσο έτοιμοι είμαστε για τη μεταφορά των εναλλακτικών καυσίμων. Θα ήθελα, επίσης, περισσότερες διευκρινίσεις για αυτό το θέμα. Κλείνω με τον εκπρόσωπο της ΣΕΕΠΕ. Θα ήθελα να μας πει δύο, τρία πράγματα για το πόσο σημαντικό είναι το τριανταήμερο της σιωπηλής λειτουργίας, όσον αφορά τα πρατήρια, τις άδειες κ.λπ.. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Υπάρχει κάποιος ή κάποια συνάδελφος Βουλευτής που θέλει να πάρει το λόγο και να κάνει κάποιο ερώτημα, για να προχωρήσουμε στους φορείς; Όχι. Ξεκινάμε με τον κ. Στασινό, για τις απαντήσεις.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΣΙΝΟΣ (Πρόεδρος της Διοικούσας Επιτροπής του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Τ.Ε.Ε.)): Θα είμαι πολύ σύντομος. Στον ν.4254/2014, όσον αφορά τη διατύπωση, δεν χρειάζεται να κάνω υπόδειξη στο Υπουργό γιατί ήταν Πρόεδρος του Τ.Ε.Ε. όταν ζήτησε τη διατύπωση από τον κ. Μανιάτη, που επίσης ρώτησε. Άρα είχαν συνεννοηθεί, τότε, μεταξύ τους και έβαλαν την διάταξη. Αρά το γνωρίζουν καλά. Αν θέλετε να την κάνουμε ακόμα πιο πρακτική, μπορούμε να βάλουμε και χρονικό περιθώριο στο ΤΕΕ, εφόσον διαφωνεί με την πρόταση της 9μελούς Επιτροπής και να έχει ένα χρονικό διάστημα, στο οποίο να καταθέτει συγκεκριμένη αντιπρόταση. Εφόσον, δεν καταθέσει να προχωράει η Επιτροπή, χωρίς την σύμφωνη γνώμη του ΤΕΕ. Έτσι θα γίνει ακόμα πιο πρακτικό, για να μην θεωρηθεί ότι εμείς απλά βάζουμε ένα βέτο και σταματάμε την διαδικασία. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Αλεξόπουλος, Γενικός Διευθυντής Στρατηγικού Σχεδιασμού και Στρατηγικής του Ομίλου «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΑΕ» (ΕΛΠΕ).

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ (Γενικός Διευθυντής Στρατηγικού Σχεδιασμού και Στρατηγικής του Ομίλου «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΑΕ» (ΕΛΠΕ)): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Ρώτησε ο κ. Μανιάτης, σχετικά με το πρόγραμμα ανάπτυξης πρατηρίων συμπιεσμένου φυσικού αερίου. Ξεκινήσαμε σε συνεργασία με την ΔΕΠΑ το 2012, τα πρώτα σημεία ετέθησαν σε λειτουργία το 2013. Σήμερα έχουμε 8 σημεία σε λειτουργία, υπάρχουν άλλα 20 σημεία για το 2017. Το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίσαμε ήταν η αδειοδότηση. Η αδειοδότηση σε αρκετές περιπτώσεις πήρε μήνες, εάν όχι χρόνια. Το αρχικό χρονοδιάγραμμα προέβλεπε ταχύτερη υλοποίηση αυτού του προγράμματος. Εμείς, σε κάθε περίπτωση συνεχίζουμε και φιλοδοξούμε ότι με το υπό εξέταση νομοσχέδιο, οι διαδικασίες αδειοδότησης θα επιταχυνθούν. Για κάποια θέματα φυσικού αερίου για τα οποία ερωτήθηκα, νομίζω ότι θα απαντήσει η ΔΕΠΑ και ο ΔΕΣΦΑ. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Οικονομίδης, Αναπληρωτής Διευθυντής Δραστηριοτήτων Στρατηγικής και Εταιρικής Ανάπτυξης της Δημόσιας Επιχείρησης Αερίου ΑΕ (ΔΕΠΑ ΑΕ)

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ (Αναπληρωτής Διευθυντής Δραστηριοτήτων Στρατηγικής και Εταιρικής Ανάπτυξης της Δημόσιας Επιχείρησης Αερίου ΑΕ (ΔΕΠΑ ΑΕ)): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Θα ήθελα να διευκρινίσω το θέμα που είπαμε προηγουμένως, σχετικά με το πιστοποιητικό συμμόρφωσης. Το αναφέραμε σε δύο συγκεκριμένα σημεία, στη σελίδα 24 και στη σελίδα 36, όπου εκεί αναφέρεται για πιστοποιητικό συμμόρφωσης των δεξαμενών, καθώς μιλάμε για δοχεία πίεσης, οπότε αυτές πρέπει να συμμορφώνονται με τα συγκεκριμένα πρότυπα, που αναφέρονται σε άλλα σημεία. Αυτή είναι η παρατήρηση.

Θα θέλαμε να διευκρινίσουμε ότι σήμερα τα πρατήρια του φυσικού αερίου, τα οποία αναπτύσσουμε σε συνεργασία με τα ΕΛΠΕ, είναι δύο επιπλέον, γιατί είναι και δύο της ΔΕΠΑ, οπότε είμαστε στον αριθμό 10. Ελπίζουμε μέσα στον χρόνο να ξεκινήσουν οι κατασκευές για τρία ακόμα και όπως είπε ο κ. Αλεξόπουλος, επεκτεινόμαστε και τον επόμενο χρόνο θα είναι αρκετά περισσότερα, σε άλλα σημεία της Ελλάδας.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Πολυχρονίου, Συντονιστής Διευθυντής Δραστηριοτήτων Στρατηγικής, Ανάπτυξης Διοικητικών και Πληροφορικής της Δημόσιας Επιχείρησης Αερίου Α.Ε. (ΔΕΠΑ ΑΕ).

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΟΥ (Συντονιστής Διευθυντής Δραστηριοτήτων Στρατηγικής, Ανάπτυξης Διοικητικών και Πληροφορικής της Δημόσιας Επιχείρησης Αερίου Α.Ε. (ΔΕΠΑ ΑΕ)): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Θα ήθελα να προσθέσω κάποια πράγματα σε σχέση με το ερώτημα του κ. Μανιάτη, για την χρήση του φυσικού αερίου στις απομακρυσμένες περιοχές, καθώς και στις μεταφορές, δηλαδή στην ναυτιλία και στις οδικές μεταφορές. Αυτή τη στιγμή υπάρχει ένα πρόγραμμα ειδικά για την χρήση του φυσικού αερίου, του LNG στη ναυτιλία. Στο πρόγραμμα συμμετέχουν 26 φορείς, στο οποίο συμμετέχει η ΔΕΠΑ και ο ΔΕΣΦΑ σαν συντονιστές, εξετάζει ακριβώς όλες τις προϋποθέσεις, υλοποιεί όλες τις μελέτες και όλες τις άλλες προπαρασκευαστικές εργασίες για την δυνατότητα τροφοδοσίας πλοίων από το 2020 με LNG. Θεωρούμε ότι το LNG είναι πραγματικά μια σημαντική προοπτική για την τροφοδοσία όχι μόνο των πλοίων, όπως προανέφερα, αλλά και απομακρυσμένων περιοχών, με φυσικό αέριο, όπως είναι η δυτική και η νησιωτική Ελλάδα. Η ΔΕΠΑ έχει ένα συγκεκριμένο σχέδιο στην κατεύθυνση αυτή και προειδοποιεί, εξετάζει αυτή τη στιγμή σε συνεργασία και με τη Δ.Ε.Η. την δυνατότητα αυτή, δηλαδή στην τροφοδοσία νησιών και γειτνιαζουσών περιοχών με LNG. Πιστεύουμε ότι σύντομα θα έχουμε κάποια αποτελέσματα και κάποια περισσότερα πράγματα να πούμε για το θέμα αυτό. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Νίκας, από την ΔΕΣΦΑ ΑΕ.

ΣΩΤΗΡΙΟΣ ΝΙΚΑΣ (Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος του Δ.Σ. του Διαχειριστή Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου Α.Ε. ( ΔΕΣΦΑ Α.Ε.): Το ερώτημα ήταν οι προοπτικές τροφοδοσίας απομονωμένων πρατηρίων και ναυτιλίας και η χρήση στην ναυτιλία, ένας συνδυασμός από τον κύριο Μανιάτη και από τον εκπρόσωπο των Ανεξάρτητων Ελλήνων. Πέρα από τα γενικά, που σας είπα προηγουμένως, θα σας πει περισσότερα για ορισμένες λεπτομέρειες, ο αρμόδιος μάνατζερ των νέων αυτών επενδύσεων ο κ. Ιωσήφ Φλωρεντίν.

ΙΩΣΗΦ-ΜΠΕΖΑ ΦΛΩΡΕΝΤΙΝ (Συντονιστής Διευθυντής της Δ/νσης Νέων Έργων της Δραστηριότητας Στρατηγικής Ανάπτυξης και Ρυθμιστικών Θεμάτων του Διαχειριστή Εθνικού Συστήματος Φυσικού Αερίου Α.Ε. (ΔΕΣΦΑ Α.Ε.): Σχετικά με τη ναυτιλία, πέρα από αυτά που ανέφερε ο κ. Πολυχρονίου, θα ήθελα να πω ότι είναι ένας υποσχόμενος κλάδος χρήσης, ειδικά για νεότευκτα πλοία, λόγω των περιβαλλοντικών περιορισμών που θα τεθούν σε ισχύ, το 2020 και το 2025. Ήδη, πολλά πλοία ναυπηγούνται ως LNG, RND, ώστε να είναι έτοιμα για την μετατροπή του θα χρειαστεί αργότερα. Και από πλευράς ΔΕΣΦΑ, ετοιμάζεται αυτή τη στιγμή, μέσα στο επίπεδο των μελετών και αργότερα θα περάσουμε στο επίπεδο των έργων, η υποδομή για να μπορέσουμε να τροφοδοτήσουμε μικρότερα πλοία, τα οποία θα μεταφέρουν αυτό το καύσιμο, στο λιμάνι του Πειραιά και σε άλλες περιοχές. Τα λιμάνια που παρουσιάζουν το μεγαλύτερο ενδιαφέρον, είναι ο Πειραιάς και η Πάτρα, ενδεχομένως και η Ηγουμενίτσα.

Όσον αφορά την τροφοδοσία απομακρυσμένων περιοχών, θα λειτουργήσει ο πρώτος πιλοτικός σταθμός πλήρωσης βυτιοφόρων, στο σταθμό της Ρεβυθούσας από το 2018 και έτσι θα μπορεί να πραγματοποιηθεί, εφόσον δραστηριοποιηθούν και οι ασκούντες δραστηριότητα εμπορίας καυσίμων, η διανομή σε απομακρυσμένες περιοχές, είτε για την τροφοδοσία βιομηχανιών, είτε για τροφοδοσία οικισμών, είτε για τροφοδοσία πρατηρίων, που στη συνέχεια θα το μεταγγίζουν σε δεξαμενές φορτηγών για την κίνησή τους.

Τέλος, για τις οδικές μεταφορές, είναι ένας κλάδος με πολύ γρήγορη ανάπτυξη τελευταία, στη δυτική Ευρώπη, μόνο για βαρέα οχήματα, όχι για μικρά αυτοκίνητα, όπως το CNG. Τα φορτηγά LNG, έχουν υψηλότερο κόστος, προσφέρουν όμως χαμηλότερο κόστος καυσίμου, συμμόρφωση με προδιαγραφές εκπομπών διοξειδίου του αζώτου, μείωση εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα, μηδενικό θείο και σωματίδια και χαμηλότερα επίπεδα θορύβου, πράγμα που επιτρέπει την κίνηση τους σε ώρες που δεν θα μπορούσαν να κινηθούν άλλα φορτηγά.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο κύριος Αγερίδης από το ΚΑΠΕ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΓΕΡΙΔΗΣ (Διευθυντής Ενεργειακής Αποδοτικότητας του Κέντρου Ανανεώσιμων Πηγών και Εξοικονόμησης Ενέργειας (Κ.Α.Π.Ε.): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Ευχαριστώ και τον κ. Μανιάτη για την ερώτηση, γιατί τις απαντήσεις τις ξέρει πάρα πολύ καλά, για τον απλό λόγο ότι όταν είχε αυτός την ευθύνη του τομέα, στο Υπουργείο Ενέργειας, είχε υποβληθεί μελέτη, τον Ιανουάριο του 2012, με μια σειρά δράσεων για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Τα μέτρα που μπορούν να εφαρμοστούν, αυτά που έχουν αυξηθεί και έχουν επικαιροποιηθεί τα μέτρα που μπορούν να ληφθούν, αφορούν τους καταναλωτές, τους φορείς του δημόσιου που είναι σημειολογική η συμβολή τους, για τους επιχειρηματικούς στόλους, αλλά και για την έρευνα και την ανάπτυξη. Τα ελληνικά πανεπιστήμια, μπορούν να κάνουν, ήδη κάνουν, πάρα πολλά πράγματα, αλλά τα ερευνητικά αποτελέσματα για να περάσουν στην αγορά, προσκρούουν στα γενικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει τώρα η χώρα. Δηλαδή, στις συνθήκες και διαδικασίες ίδρυσης, χρηματοδότησης και λειτουργίας νέων επιχειρήσεων. Υπάρχουν νέοι άνθρωποι που έχουν έρθει και από το εξωτερικό και έχουν ιδρύσει εταιρίες στο χώρο, αλλά δυσκολεύονται να τις λειτουργήσουν. Πέρα από τα οικονομικά και φορολογικά κίνητρα, που δίνονται σε άλλες χώρες και για την Ελλάδα, είναι προφανές ότι αυτό εδώ είναι δύσκολο στη συγκυρία. Υπάρχει μια σειρά άλλων μέτρων, θεσμικών και διαδικαστικών που μπορούν να προωθήσουν την ηλεκτροκίνηση και να τραβήξουν το ενδιαφέρον, τόσο των πολιτών, όσο και των επαγγελματικών φορέων. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε και εμείς. Το λόγο έχει ο κ. Γεώργιος Ελευθεράκης, Αστυνομικός Διευθυντής της Δ/νσης Τροχαίας Αστυνόμευσης του Αρχηγείου της ΕΛ.ΑΣ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΑΚΗΣ (Αστυνομικός Διευθυντής της Διεύθυνσης Τροχαίας Αστυνόμευσης του Αρχηγείου της ΕΛ.ΑΣ.): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Όσον αφορά την επιφυλακτικότητα μας, σε σχέση με την επιτόπου καταβολή του προστίμου, αφορά μόνο την καταβολή με χρήματα. Σε αυτό εμείς είμαστε πολύ επιφυλακτικοί, γιατί δεν έχουμε τη δυνατότητα, λόγω των συνθηκών εργασίας του επαγγέλματός μας να μπορούμε να βρεθούμε όπου μας καλούν ανά πάσα ώρα και στιγμή, δεν μπορούμε να ανταποκριθούμε σε αυτό. Ωστόσο, με τον ηλεκτρονικό τρόπο πληρωμής, όχι μόνο είμαστε θετικοί, αλλά θα σας παρακαλούσαμε να το προχωρήσετε.

Θα θέλαμε να σας ενημερώσουμε ότι αυτή τη στιγμή η αστυνομία έχει μια μεγάλη υποδομή, ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα συλλογής τροχαίων ατυχημάτων και βεβαίωση παραβάσεων. Αυτή τη στιγμή, εμείς με βάση αυτό το πρόγραμμα αναζητούμε ήδη τον τρόπο με τον οποίο θα διευθετηθεί αυτό το θέμα. Έχουμε έρθει σε επαφή με την εταιρεία, έχει το σύστημα αυτό δυνατότητες μέσω διασύνδεσης με διάφορες άλλες βάσεις δεδομένων για να γίνει αυτή η καταβολή του προστίμου. Περιμένουμε για την λειτουργία του, όσον αφορά το σύστημα των παραβάσεων, δύο υπουργικές αποφάσεις από το Υπουργείο Εσωτερικών και από το Υπουργείο Υποδομών. Οπότε, είμαστε πολύ θετικοί στο να παραβρεθούμε σε μια ομάδα για να λύσουμε το θέμα στο συντομότερο χρονικό διάστημα

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΣΜΑΤΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (ΠΟΠΕΚ)): Θα απαντήσω στο ερώτημα που θέσατε, για τις εξωτερικές αποστάσεις. Απ΄ ότι έχουμε συζητήσει με τον κ. Υπουργό, αυτά δεν μπορούν να μπουν σε όλα τα νομοσχέδια, πολλώ μάλλον δεν θα μπορούσε να μπει και σ’ αυτό. Είναι μια σκέψη για να λυθούν όλες αυτές οι εξωτερικές αποστάσεις στον επόμενο χρόνο. Είναι έτσι κύριε Υπουργέ;

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

ΆΓΓΕΛΟΣ ΦΑΛΑΡΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Ιδιοκτητών Βυτιοφόρων Αυτοκινήτων Δημόσιας Χρήσης Μεταφοράς Υγρών Καυσίμων και Ασφάλτου): Εάν κατάλαβα το ερώτημα του κ. Καραμανλή, ήταν τι κόστος έχουν οι επενδύσεις προκειμένου να μεταφέρουμε εναλλακτικά καύσιμα, φυσικό αέριο και LNG και CNG. Αυτές οι επενδύσεις σίγουρα δεν μπορούν να γίνουν από τον κλάδο μας, διότι μια επικαθήμενη νταλίκα μεταφοράς φυσικού αερίου, κάνει πάνω από 350.000 ευρώ. Αυτές οι επενδύσεις, προφανώς θα γίνουν από τους παρόχους, δηλαδή από την ΔΕΠΑ και την ΔΕΣΦΑ. Ήδη, εγώ προσωπικά, έχω κάνει κάποιες συζητήσεις. Σίγουρα πάντως, η νταλίκα θα αγοραστεί από τον πάροχο και εμείς θα προσφέρουμε τρακτόρευση, δηλαδή θα σέρνουμε την νταλίκα για να πάει στον προορισμό. Ρωτήσατε πριν, πόσα χρήματα κάνει μια μετατροπή αυτοκινήτου. Είναι ακριβό το κόστος, από κάποιους υπολογισμούς που έχουμε κάνει είναι πάνω από 20.000 ευρώ. Είναι πολύ μεγάλο το κόστος και πρέπει να συνυπολογιστεί στην τιμή η κατανάλωση, η απόσβεση και σαφώς εδώ θα πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη επιδότησης, χρηματοδότησης, γι’ αυτό αναφέρθηκα πριν και στην εισήγησή μου.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΥ (Συντονιστής της Επιτροπής επί θεμάτων Πρατηρίων του Συνδέσμου Εταιριών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος (ΣΕΕΠΕ)): Η αδειοδότηση ενός πρατηρίου έχει δυο στάδια. Είναι η έγκριση των σχεδιαγραμμάτων του, όπου εκεί υποβάλλονται μια σειρά από υπεύθυνες δηλώσεις, σχέδια, υπεύθυνες δηλώσεις του αιτούντος, του μηχανικού του, τα πιστοποιητικά του εξοπλισμού που θα χρησιμοποιηθούν, υπεύθυνες δηλώσεις για τον κόσμο που θα χρησιμοποιηθεί και θα δουλέψει και αυτή έχει ισχύ δυο χρόνια με δυο χρόνια παράταση. Μέσα σ’ αυτό το διάστημα κατασκευάζεται ένα πρατήριο.

Ερχόμαστε μετά στην άδεια λειτουργίας. Ξανά υποβάλλουμε τα χαρτιά, ότι όλα έγιναν σύμφωνα με τα σχέδια. Υποβάλλεται από τον αιτούντα και από τον μηχανικό του. Άρα, δεν υπάρχει κανένας λόγος, όλο αυτό να μπει στην διαδικασία της καθυστέρησης και του ελέγχου πέραν των 30 ημερών, διότι είναι απλώς η συλλογή των απαραίτητων εγγράφων και σχεδίων, που βεβαιώνουν την ορθή κατασκευή. Φανταστείτε, ότι υπάρχουν κατασκευές πρατηρίων, οι οποίες γίνονται σήμερα και ζητούνται οι αδειοδοτήσεις τους μεταχρονολογημένες έως και πάρα πολλά χρόνια μετά. Αυτός είναι ο λόγος, που λέμε ότι δεν υπάρχει κανένας. Έχουν αναληφθεί οι ευθύνες. Θέλω να σας επισημάνω και κάτι άλλο. Η ευθύνη του ελέγχου της καταλληλότητας του σημείου και των μέτρων ασφαλείας και αποστάσεων, έχουν ληφθεί υπόψη πολύ πριν αρχίσει η υποβολή των σχεδιαγραμμάτων για την έγκριση, διότι εκεί ο μηχανικός πρέπει να βεβαιώσει τον αιτούνται να επενδύσει, ότι το σημείο αυτό είναι κατάλληλο. Άρα, έχουν ελεγχθεί όλα αυτά, περί δήμου, αποτμήσεων, χρήσεων γης, είναι όλα ελεγμένα πολεοδομικά.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Κιούσης.

ΜΙΧΑΗΛ ΚΙΟΥΣΗΣ (Πρόεδρος της Ομοσπονδίας Βενζινοπωλών Ελλάδος (ΟΒΕ)): Σχετικά με την ασφάλεια, που το σύνολο των προσώπων των κομμάτων μάς ρώτησε, θέλω να πληροφορήσω ότι υπάρχει Πανευρωπαϊκή Οδηγία για την εφαρμογή του “Stage 2” -εν τάχει να σας πω ότι το “Stage 2” είναι η ανάκτηση ατμών από την αντλία- για το τέλος του έτους 2018 να μπουν σε όλα τα πρατήρια της Ευρώπης. Πληροφοριακά, στη Γερμανία περί το 15% των πρατηρίων αυτήν τη στιγμή -και μιλώ για Γερμανία που θεωρούμε ότι δεν έχει την κρίση που έχουν οι χώρες του Νότου- έχουν “Stage 2” και επαναλαμβάνω ότι υπάρχει Πανευρωπαϊκή Οδηγία μέχρι το τέλος του έτους 2018 να μπουν σε όλα τα πρατήρια της Ευρώπης με πωλήσεις άνω των 3 εκ. λίτρων βενζινών το έτος, δηλαδή 250 χιλ. λίτρα τον μήνα.

Εμείς ζητάμε, για την παραμονή των κάτωθι κτιρίων, πρατήρια που κάνουν 20 χιλ. λίτρα τον μήνα -όχι 250 χιλ. λίτρα που λέει η Πανευρωπαϊκή Οδηγία- να βάλουν “Stage 2”. Έχουμε κάνει για την ασφάλεια -όπως σας είπα ο κλάδος μας έχει την ευαισθησία αρκεί να είναι ανοιχτά τα πρατήρια για να τηρείται η ασφάλεια- προτάσεις, οι οποίες θεωρώ ότι μπορεί να γίνουν σε αυτό το νομοσχέδιο δεκτές, να μειωθεί το κόστος παραμονής αυτών των πρατηρίων, με πρώτιστο την ασφάλεια.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Σκουλικίδης.

ΠΕΤΡΟΣ ΣΚΟΥΛΙΚΙΔΗΣ (Πρόεδρος του Πανελληνίου Συνδικάτου Χερσαίων Εμπορευματικών Μεταφορών (Π.Σ.Χ.Ε.Μ.)): Σε σχέση με την ερώτηση για την τιμολογιακή πολιτική, πράγματι αυτό ήταν στόχος μας εδώ και πολλά χρόνια, δυστυχώς, όμως, δια της απευθείας συνεννοήσεως με τους παραχωρησιούχους δεν καταφέραμε τίποτα. Έχει δεσμευθεί ο κύριος Υπουργός ότι θα παρέμβει ούτως ώστε να πάμε σε ένα πακέτο εμπορικό, το οποίο θα είναι τουλάχιστον -και με τις εξαγγελίες τότε του κυρίου Πρωθυπουργού- στο 50%. Τη δεύτερη ερώτηση, κ. Καραμανλή, δυστυχώς δεν την συγκράτησα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Οικονομίδης.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ (Αναπληρωτής Διευθυντής Δραστηριοτήτων Στρατηγικής και Εταιρικής Ανάπτυξης της Δημόσιας Επιχείρησης Αερίου Α.Ε. (ΔΕΠΑ Α.Ε.)): Ήθελα να δώσω έναν ακριβέστερο προσδιορισμό στα κόστη στα οποία αναφέρθηκαν προηγούμενοι συνάδελφοι. Σε ό,τι αφορά στο κόστος του Επικαθήμενου για τη μεταφορά CNG, το μεταλλικό είναι περίπου στις 150 χιλ. ευρώ, ενώ το “COMPOSITE” που αναφέρθηκε και αφορά σε φιάλες συνθετικές είναι περίπου στις 350 χιλ. ευρώ. Αυτή είναι μια διαφοροποίηση στις τιμές και το κόστος μετατροπής για ένα φορτηγό κυμαίνεται μεταξύ 10-12 χιλ. ευρώ και είναι κάτι το οποίο ήδη έχει γίνει στην Ελλάδα και το γνωρίζουμε με ακρίβεια.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ.- ΔΗΜ.ΑΡ.): Με αφορμή τη συζήτηση που κάνουμε, για να είμαστε και λίγο δημιουργικοί και να μην κάνουμε απλώς μια τυπική ενημέρωση των φορέων, νομίζω ότι είναι σαφές πως συζητούμε για μια πρόθεση όλης της Χώρας και όχι μόνον της Κυβέρνησης, να υπάρξει μια ευρύτερη εισαγωγή των εναλλακτικών καυσίμων στις μετακινήσεις προσώπων και στις μεταφορές εμπορευμάτων και χερσαίων και θαλασσίων.

Κατά συνέπεια, συζητούμε για ένα πολύ σημαντικό πράγμα που υπερβαίνει τη στόχευση και του συγκεκριμένου νομοθετήματος, αλλά υπερβαίνει ακόμα και τις αρμοδιότητες του συγκεκριμένου Υπουργού. Με αφορμή, όμως, τη συζήτηση θα ήθελα να ζητήσω από τον κύριο Υπουργό να συνεννοηθεί με τους συναρμόδιους Υπουργούς Ενέργειας και ΕΣΠΑ και τον Υπουργό Ανάπτυξης, ώστε μια δράση του καινούργιου ΕΣΠΑ (ΣΕΣ) του καινούργιου Στρατηγικού Σχεδίου της Χώρας να έχει έναν τίτλο περίπου «Προστιθέμενη Αξία και Μόχλευση Ιδιωτικών Επενδύσεων στην Ελλάδα» προκειμένου να υπάρξουν συνέργειες από Ελληνικούς φορείς για την εισαγωγή εναλλακτικών καυσίμων στις μετακινήσεις προσώπων και τις μεταφορές εμπορευμάτων -γιατί είναι αντιληπτό τι εννοώ- έτσι ώστε να έχουμε και συμμετοχή της Ελληνικής τεχνογνωσίας σε αυτό που αναμένουμε όλοι ότι θα γίνει, αλλά και δημιουργία νέων θέσεων εργασίας -να είναι ακριβώς αυτό που θα μας δώσει ένα επιπλέον προσόν σε σχέση με την απλή ενσωμάτωση μιας Οδηγίας.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα ήθελα να δώσω μια απάντηση στον κ. Μανιάτη, για να μην παρεξηγούνται κάποια ζητήματα. Σήμερα βάζουμε το πλαίσιο που θέτει η Οδηγία. Άρα, αυτά που είπε ο κ. Μανιάτης τα αποδέχομαι πλήρως, αλλά θα είναι μια συζήτηση που θα γίνει στο εθνικό πλαίσιο δράσεων και πολιτικών. Επίσης, είναι μια κουβέντα που γίνεται σε πανευρωπαϊκό επίπεδο και, ήδη, είμαστε σε διαπραγματεύσεις με την “Digi-movil” για να βρούμε πρόσθετη χρηματοδότηση. Συνεπώς έτσι να έχουμε και όλα τα εργαλεία, δηλαδή και από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και από τους εθνικούς πόρους που διαθέτουμε, προκείμενου όλοι μαζί να εισφέρουμε στην κοινή προσπάθεια που θα κάνουμε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Καματερός.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ: Θα ήθελα να ρωτήσω τους εκπροσώπους των πρατηρίων καυσίμων. Ξέρω ότι δεν είναι θέμα σ’ αυτό το νομοσχέδιο, αλλά επειδή τους έχουμε εδώ τους εκπροσώπους και επειδή όπως είπε και ο κ. Υπουργός θα μας απασχολήσει το θέμα, μπορούν να μας πουν που οφείλεται το αυξημένο κόστος, περισσότερο 30%, των καυσίμων στα νησιά; Επίσης, κατά τη γνώμη τους, πώς θα μπορούσε να μειωθεί; Είναι μόνο οι μεταφορές; Αν ναι, πώς θα μπορούσε να μειωθεί;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Αγερίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΓΕΡΙΔΗΣ (Διευθυντής Ενεργειακής Αποδοτικότητας του Κέντρου Ανανεώσιμων Πηγών και Εξοικονόμησης Ενέργειας (ΚΑΠΕ)): Κατ’ αρχήν, εμείς θεωρούμε ότι δεν είναι 30% η διαφορά του κόστους, διότι μπορεί να βρεθεί σε μια ακραία περίπτωση. Θα σας αναφέρω δύο περιπτώσεις. Στους Φούρνους της Ικαρίας ένα πρατήριο που δουλεύει δύο μήνες το χρόνο, εκεί ο συνάδελφος έχει υψηλό κόστος μεταφοράς και έτσι δημιουργείται μια διαφορά της τάξεως του 15% με 17%. Αντίθετα αν πάρουμε ένα πρατήριο της Δυτικής Αθήνας, μπορεί αυτό το πρατήριο να μην είναι μέσα στα πλαίσια του υγιούς ανταγωνισμούς, γιατί αν πουλάει σε τιμές διυλιστηρίου σε κάποια περιοχή της Αττικής ή της Θεσσαλονίκης ή σε μερικές περιπτώσεις και κάτω από την τιμή διυλιστηρίου, τότε δεν μπορεί να συγκριθεί με ένα συνάδελφο σε ένα νησί που έχει πάρα πολύ υψηλό κόστος μεταφοράς. Ταυτόχρονα, η διαφορά στην τιμή που προκύπτει, και συνάμα έγινε πιο αισθητή φέτος, είναι και η διαφορά από το ΦΠΑ που ανέβηκε στα νησιά.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Τον λόγο έχει ο κ. Ασμάτογλου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΣΜΑΤΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος του Δ.Σ. της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (ΠΟΠΕΚ)): Θα ήθελα να αναφέρω κάτι σχετικά με τη διαφορά των τιμών, επειδή το ζούμε καθημερινά και με τις θαλάσσιες μεταφορές. Αφενός, οι θαλάσσιες μεταφορές για να εφοδιαστούν τα νησιά είναι πάρα πολύ επιβαρυμένες, αφετέρου υπάρχουν και θαλάσσιες μεταφορές, οι οποίες γίνονται με πλοία.

Βεβαίως, το πλοίο έχει μικρότερο κόστος, αλλά θα πάει σε κάποια νησιά όπως π.χ. στην Κρήτη, που εκεί δραστηριοποιούνται συγκεκριμένες εταιρείες. Άρα, λοιπόν, υπάρχει αποθήκευση και εκμετάλλευση των χώρων, δηλαδή χωροταξικό από συγκεκριμένες εταιρείες. Δεν δίδεται η δυνατότητα να λειτουργήσει και περαιτέρω ανταγωνισμός, έτσι ώστε να δραστηριοποιηθούν και άλλες εταιρείες λόγω χωροταξικού. Λοιπόν, αν δεν αλλάξουν οι χρήσεις γης για να μπορέσουν να δραστηριοποιηθούν εταιρείες σε διάφορα νησιά, καταλαβαίνετε ότι θα υπάρξει υψηλό κόστος μόνο από εκεί, αλλά θα πρέπει δούμε και το θέμα των θαλασσίων μεταφορών. Θα σας το εξηγήσω, διότι το ζούμε. Τα αυτοκίνητα, τα οποία μεταφέρουν τα καύσιμα τους για τα νησιά δεν είναι πληρωμένα και τα κόστη των πλοίων είναι επιβαρυμένα, αλλά και οι εταιρείες, οι οποίες δραστηριοποιούνται στη νησιωτική Ελλάδα, είναι λίγες με αποτέλεσμα σε αυτή την περίπτωση να μην έχουν και την τόσο μεγάλη ευχέρεια να μειώσουν τιμές. Γιατί; Γιατί, όπως είπα, δραστηριοποιούνται λίγες εταιρείες. Συνεπώς, καταλαβαίνετε ότι πρέπει να αλλάξει το χωροταξικό. Ευχαριστώ πολύ.

XΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση. Υπενθυμίζω ότι στις 13:00. έχουμε την επόμενη συνεδρίαση με τη συζήτηση επί των άρθρων. Σας ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ’ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες είναι οι βουλευτές κ.κ.: Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Βράντζα Παναγιώτα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνης, Ριζούλης Ανδρέας, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σπαρτινός Κώστας, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Σαχινίδης Ιωάννης, Μανιάτης Ιωάννης, και Θεοχάρης (Χάρης) Θεοχάρης.

Στο σημείο αυτό και περί ώρα 11.45΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ**  **ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**