**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 13.20΄, 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.

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, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γιώργος, Δημητριάδης Μίμης, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Γιάννης, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Τζαμακλής Χάρης, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνης, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Τζάκρη Θεοδώρα, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σηφάκης Γιάννης, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Γεωργαντάς Γεώργιος, Ασημακοπούλου Άννα - Μισέλ, Βλάχος Γεώργιος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κασαπίδης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κεφαλογιάννη Όλγα, Μπουκώρος Χρήστος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Μανιάτης Ιωάννης, Τζελέπης Μιχαήλ, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Μανωλάκου Διαμάντω, Βαρδαλής Αθανάσιος, Αμυράς Γεώργιος, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Καβαδέλλας Δημήτριος και Θεοχάρης (Χάρης) Θεοχάρης.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινά η τρίτη 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 22ας Οκτωβρίου 2014 για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, απλοποίηση διαδικασίας αδειοδότησης και άλλες διατάξεις πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας, και λοιπές διατάξεις». Πριν μπούμε στη συζήτηση επί των άρθρων, θα ψηφίσουμε επί της αρχής. Ξεκινάμε από τον Εισηγητή του ΣΥΡΙΖΑ.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Ψηφίζουμε υπέρ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κύριος Καραμανλής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κύριος Σαχινίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου Χρυσή Αυγή): Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κύριος Μανιάτης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ): Επιφυλασσόμαστε για την Ολομέλεια.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κύριος Συντυχάκης.

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ): Καταψηφίζουμε.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κύριος Αμυράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ψηφίζουμε υπέρ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κύριος Λαζαρίδης.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων): Ψηφίζουμε υπέρ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Ο κύριος Καβαδέλλας.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΒΑΔΕΛΛΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Ψηφίζουμε υπέρ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Οπότε το εν λόγω σχέδιο νόμου, έγινε δεκτό επί της αρχής, κατά πλειοψηφία. Προχωράμε με τους εισηγητές. Το λόγο έχει ο κύριος Σπαρτινός.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΠΑΡΤΙΝΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε, κάναμε την παρουσίαση στην πρώτη συνεδρίαση αναλυτικά του σχεδίου νόμου. Θα αναφέρω κάποια πράγματα που προκύπτουν από τη συζήτηση που έγινε στην πρώτη συνεδρίαση από τους συναδέλφους των άλλων κομμάτων και επιπλέον, από τη συζήτηση με τους φορείς. Καταρχήν, θέλω να επισημάνω ότι η αποδοχή από τους φορείς ήταν πολύ μεγάλη με εξαίρεση μόνο ενός φορέα ο οποίος είχε αρνητική τοποθέτηση. Και απ’ ότι καταλαβαίνω και από τα κόμματα είναι πολύ μεγάλη, γιατί αν δω την ουσία των διατυπώσεων των συναδέλφων που ψήφισαν με επιφύλαξη, νομίζω ότι ήταν σε θετική κατεύθυνση οι περισσότεροι από αυτούς. Οπότε νομίζω ότι είναι ένα σχέδιο νόμου, που θα ευδοκιμήσει διότι στηρίζεται πρώτα στους φορείς της αγοράς οι οποίοι το αποδέχονται.

Επίσης, θέλω να επισημάνω ότι από τη προηγούμενη συζήτηση με τους φορείς, είχαμε πολλές θετικές παρατηρήσεις κυρίως, από αυτούς που έχουν τεχνολογική σχέση με το αντικείμενο τη ΔΕΠΑ, τη ΔΕΣΦΑ, τα ΕΛΠΕ, τα ΚΑΠΕ και άλλους, τις οποίες είμαι σίγουρος ότι οι Υπουργοί και το επιτελείο τους θα τις λάβουν υπόψη στην τελική παρουσίαση του νομοσχεδίου. Να πω ότι διαπιστώσαμε από αυτούς ότι έχουν ήδη ξεκινήσει δραστηριότητες σχετικές με το αντικείμενο, οι οποίες βέβαια σήμερα μετά την ψήφιση του σχεδίου νόμου και την καθιέρωση αυτού του εθνικού πλαισίου το οποίο θεσπίζει ο νόμος αυτός, θα αποδώσουν πολύ περισσότερο και θα γίνουν και σε ένα πλαίσιο που θα είναι ολοκληρωμένο, συνεκτικό, αποδοτικό και προωθητικό για αυτά τα νέα εναλλακτικά καύσιμα, τα οποία όπως όλοι παραδέχονται έχουν πολύ θετική επίδραση στην αγορά, στο περιβάλλον και στην ασφάλεια των πολιτών.

Θέλω να πω, επίσης, επειδή έγινε κάποια συζήτηση στην πρώτη συνεδρίαση, ότι μέσα στο πλαίσιο αυτό που υπάρχει σήμερα με τον αναπτυξιακό νόμο και τα ΕΣΠΑ υπάρχουν δυνατότητες να ενταχθούν τέτοιες επιχειρήσεις, είτε μόνες τους, είτε σε συνεργασία με ερευνητικούς φορείς, για να αναπτυχθούν αυτές οι τεχνολογίες και να προαχθεί καινοτομία και έρευνα πάνω σε αυτά τα θέματα. Ήδη υπάρχουν Α.Ε.Ι. και ερευνητικά κέντρα που ασχολούνται με τα εναλλακτικά καύσιμα και νομίζω ότι και ο αναπτυξιακός νόμος έχει συγκεκριμένες αναφορές στη χρήση των βιοκαυσίμων και τα ΕΣΠΑ δίνουν δυνατότητες να ενταχθεί κανείς μέσα σε ένα πλαίσιο που θα βοηθήσει και θα προάγει την καινούρια αυτή αγορά και την καινούρια αυτή τεχνολογία.

Θα πω μερικά συγκεκριμένα πράγματα σε κάποιες παρατηρήσεις που ακούστηκαν. Είπε ο εκπρόσωπος της ΔΕΠΑ ότι πρέπει να γίνει μια αναφορά στον νόμο για τα πιστοποιητικά συμμόρφωσης. Νομίζω ότι στο σημείο που αναφέρθηκε έχει δίκιο, απλώς θέλω να πω ότι η έννοια του πιστοποιητικού συμμόρφωσης συνδέεται με πιστοποιητικά που προκύπτουν από τις οδηγίες της Ε.Ε.. Αν υπάρχουν, πρέπει να ξαναδεί κανείς όλες τις περιπτώσεις από την αρχή. Αν δεν υπάρχει αναφορά σε οδηγία της Ε.Ε., αλλά είναι με βάση την άλλη νομοθεσία, εθνική κ.λπ., τότε πιθανώς η έννοια του πιστοποιητικού συμμόρφωσης να μην ταυτίζεται και να μην αντιστοιχεί. Πρέπει να το δει κανείς και νομίζω ότι πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα να μπει η σωστή ορολογία στο κάθε σημείο από αυτά που περιλαμβάνει το νομοσχέδιο.

Επίσης, άκουσα με χαρά, μετά την ερώτηση που έκανα και εγώ και άλλοι συνάδελφοί από άλλα κόμματα, τον εκπρόσωπο της Τροχαίας. Επειδή η αρχική του τοποθέτηση λίγο με παραξένεψε ότι υπάρχει δυνατότητα άμεσης καταβολής προστίμων με τα ηλεκτρονικά μέσα που σήμερα είναι γενικευμένη και μάλιστα θα δίνονται και κίνητρα για την εφαρμογή των προστίμων για να χρησιμοποιούνται στην αγορά, νομίζω ότι αυτό δεν δημιουργεί κανένα πρόβλημα. Αν, δε, το δει κανείς σε συνδυασμό με την ακινητοποίηση του οχήματος που προβλέπει ο νόμος, είναι πολύ εύκολο, κυρίως εκεί που έχουμε ιδιαίτερο πρόβλημα με τα ξένα οχήματα που έρχονται για λίγες ημέρες, αν κανείς το ακινητοποιήσει το όχημα να μην μπορεί να το πάρει παρά μόνο αν πληρώσει το πρόστιμο είτε με κάρτα, είτε με μετρητά. Νομίζω ότι θα είναι μια αποτελεσματική αντιμετώπιση του θέματος.

Το άλλο θέμα που νομίζω ότι είναι πιο σημαντικό και σοβαρό, είναι η συζήτηση που έγινε για την ασφάλεια των πρατηρίων και ιδιαίτερα αυτών που βρίσκονται στα ισόγεια των κτιρίων. Είναι αλήθεια ότι με τα στοιχεία που μας έδωσαν και οι εκπρόσωποι των φορέων, ένας πολύ μεγάλος αριθμός – 1.500 από 5.000 πρατήρια είναι σε αυτή την κατηγορία – αυτά κανονικά με την ισχύουσα μέχρι τώρα νομοθεσία θα έπρεπε να κλείσουν στα τέλη του 2017. Νομίζω ότι, πράγματι, πρέπει κανείς να λάβει μια μέριμνα, γιατί είναι ένα μεγάλο κομμάτι του κλάδου αυτού και δεν θα μπορούσε να βρει άλλες διεξόδους εύκολα. Από την άλλη μεριά, όμως, δεν μπορεί κανείς να δεχθεί, υποθέτω, ότι θα κάνει κανείς σκόντο στα θέματα της ασφάλειας, γιατί είναι πάρα πολύ σημαντικό και νομίζω ότι και τους ίδιους τους επαγγελματίες του χώρου τους ενδιαφέρει.

Εδώ βέβαια είναι και ένα θέμα της Πολιτείας και του ελεγκτικού μηχανισμού, ο οποίος θα πρέπει, σε αναλογία με την επικινδυνότητα που υπάρχει για κάποιες κατηγορίες εγκαταστάσεων, να ασκεί και τον αντίστοιχο έλεγχο με τη συχνότητα και την αυστηρότητα που πρέπει. Από ό,τι έχω πληροφορηθεί και η STAGE 2, στην οποία αναφέρθηκα, ξεχωρίζει τα πρατήρια γενικώς από αυτά που είναι σε ισόγεια κτιρίων και δεν ήταν νομίζω απόλυτα σωστή η διατύπωση εκπροσώπου του ΟΒΕ, αν θυμάμαι καλά, που έδωσε ένα νούμερο για όλα. Δεν είναι ακριβώς έτσι τα πράγματα.

Προφανώς, όσο αφορά τα δύο τελευταία άρθρα, τα αναλογικά διόδια, τα οποία υποθέτω ότι σύντομα θα εφαρμοστούν, είναι ένα σωστό μέτρο για να ελαφρυνθούν οι μεταφορείς, οι οποίοι σήμερα χρησιμοποιούν σχεδόν αποκλειστικά το παράπλευρο δίκτυο. Το παράπλευρο δίκτυο, όμως, όπως έχει ειπωθεί από όλους, εγκυμονεί μεγάλους κινδύνους αν μείνει το καθεστώς έτσι όπως είναι τώρα. Τυχαίνει να είμαι και μέλος της Επιτροπής Οδικής Ασφάλειας και εκεί έχουμε καλέσει πάρα πολλούς αρμόδιους από διάφορους φορείς, είτε κρατικούς είτε εθελοντικών οργανώσεων που ασχολούνται με τα θέματα αυτά και το έχουν σχεδόν όλοι επισημάνει και αυτό είναι ένα θέμα που θα έπρεπε οριστικά να λυθεί.

Τέλος, για το θέμα του επαγγέλματος του μηχανικού, πιστεύω ότι θα υπάρξει μια λύση. Δεν συμφωνώ με αυτό που είπε ο Πρόεδρος του Τ.Ε.Ε., το είπε καταρχήν με πολύ απόλυτο τρόπο, ότι θα πρέπει η σύμφωνη γνώμη του Τ.Ε.Ε. για να μπορέσει να εγκριθεί τελικά το Προεδρικό Διάταγμα που θα προκύψει από την εξάμηνη διαδικασία της συζήτησης, αλλά πιστεύω ότι υπάρχουν δυνατότητες επί της ουσίας να γίνει μια βαθύτερη συζήτηση με το Τ.Ε.Ε. σε ζητήματα που, πιθανώς, υπάρχουν διαφωνίες.

Εδώ, να επισημάνω ότι οι διαφωνίες δε θα είναι, πιθανώς, ανάμεσα στο Τ.Ε.Ε. συνολικά και στους υπόλοιπους φορείς που συμμετέχουν στις επιτροπές αυτές, τα Πολυτεχνεία, τα αρμόδια Υπουργεία κ.λπ., αλλά πιθανώς να υπάρχουν και ενδοκλαδικές διαφωνίες, οι οποίες είναι ιστορίες που έρχονται από το παρελθόν, από μια νομοθεσία που ξεκινά από το 1930 και φτάνει μέχρι σήμερα με διάφορα μπαλώματα, καλύπτει κάποιους, δεν καλύπτει κάποιους άλλους και την οποία πρέπει να δούμε σήμερα κάτω από μια τελείως διαφορετική ματιά. Δεν μπορεί στην εποχή μας οι αντιπαραθέσεις μεταξύ κλάδων μηχανικών να στηρίζονται στο ποιος έχει δικαίωμα να βάλει υπογραφή σ' ένα πανωσήκωμα ή ποιος θα έχει δικαίωμα να βάλει υπογραφή για λίγα παραπάνω ή λίγα λιγότερα κιλοβάτ μιας βιομηχανικής ή βιοτεχνικής εγκατάστασης. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κι εμείς ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο κ. Αμυράς, ο οποίος έχει συνεννοηθεί με τους συναδέλφους που προηγούνται, να τοποθετηθεί νωρίτερα. Παρακαλώ κ. Αμυρά.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ευχαριστώ πολύ κυρία Πρόεδρε και ευχαριστώ και τους συναδέλφους. Είμαι ομιλητής σε μια ημερίδα και δυστυχώς συμπίπτει στην ώρα. Καταρχάς να πω ότι, όπως τοποθετήθηκα και στις προηγούμενες συνεδριάσεις, είναι ένα σχέδιο νόμου που περιλαμβάνει θετικές διατάξεις, λόγω της ενσωμάτωσης της οδηγίας 94/2014. Η χώρα έχει πολύ δρόμο μπροστά της για ν’ αναπτύξει υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, να ελαχιστοποιήσει την εξάρτηση από το πετρέλαιο και τα υγρά συμβατικά καύσιμα και, εν πάση περιπτώσει, να αναδείξει άλλους τρόπους και άλλες οδούς προστασίας του περιβάλλοντος. Εδώ λοιπόν, θα σας πω για κάποια από τα άρθρα, κύριε Υπουργέ. Βέβαια, άκουσα τους φορείς που είπαν μερικά πολύ ουσιαστικά πράγματα, σας είδα που τα σημειώνατε, επομένως έχω την αίσθηση ότι θα απαντήσετε συνολικά. Πολλά απ' αυτά που ήθελα να σας πω τα ενσωμάτωσαν οι φορείς στις δικές τους εισηγήσεις. Έρχομαι, λοιπόν, να τοποθετηθώ σε κάποια από τα άρθρα.

Στο άρθρο 2, έχουμε τους ορισμούς για το τι είναι εναλλακτικό καύσιμο, το ηλεκτρικό όχημα, τα σημεία επαναφόρτισης κ.λπ. Δεν διευκρινίζεται, όμως, σε καμία περίπτωση - δεν ξέρω, βέβαια, εάν είναι δουλειά του Υπουργείου και της Βουλής να νομοθετήσει – ποιο είναι το μέγεθος των οχημάτων, αυτοκινήτων ή, βέβαια, και των πλωτών μέσων και ούτε γίνεται αναφορά στη χρήση - εμπορική, επαγγελματική ή ιδιωτική - στην οποία θα μπορούν να υπόκεινται τα μέσα αυτά. Είναι ένα στοιχείο στο οποίο θα ήθελα κάποια διευκρίνιση, κύριε Υπουργέ.

Επίσης, στο άρθρο 3 στην παράγραφο 4, να σας κάνω ένα σχόλιο. Είναι το εθνικό πλαίσιο στρατηγικής που λέει, για παράδειγμα, ότι πρέπει να υπάρχει διενέργεια διαβούλευσης με άλλα κράτη-μέλη, ώστε να υπάρχει συνοχή στα μέτρα που απαιτούνται πανευρωπαϊκά. Εδώ, κύριε Υπουργέ, ρωτάω εάν έχουμε ξεκινήσει διαβουλεύσεις με άλλα κράτη και τι έχει δώσει αυτή η διαβούλευση. Βέβαια, κρατάω μικρό καλάθι σε σχέση με το τι κάνουν και οι υπόλοιποι ευρωπαίοι γιατί, όπως είπατε και την προηγούμενη φορά, μόνο έξι χώρες έχουν ενσωματώσει την οδηγία, οπότε φαντάζομαι θα έχουν μείνει όλοι πίσω.

Το άρθρο 4 για εφοδιασμό με ηλεκτρική ενέργεια για τις μεταφορές, θέλω να ρωτήσω το εξής: Στην παράγραφο 1 αναφέρεται ότι έως το 2020 θα πρέπει να υπάρχει ικανός αριθμός σημείων επαναφόρτισης. Θα ήθελα να έχουμε μια πιο ξεκάθαρη εικόνα και για την γεωγραφική κατανομή τους και για την αριθμητική. Ποιο είναι το κρίσιμο σημείο για εμάς; Ποιος θα ήταν ο επιθυμητός αριθμός; Επίσης, στην παράγραφο 5 του ίδιου άρθρου, λέει ότι υπάρχει αναφορά στο ότι η ανάγκη παροχής ηλεκτρικής ενέργειας από ξηράς σε πλοία και πλωτά μέσα αξιολογείται εντός του εθνικού πλαισίου πολιτικής. Με ποιο τρόπο θα γίνει αυτή η αξιολόγηση; Υπάρχει κάποια μελέτη, κάποιος οδηγός πάνω σ' αυτό;

Στα άρθρα 5 και 6 ισχύουν οι ίδιες παρατηρήσεις που έκανα σε σχέση με τα εξής: Δηλαδή, στο άρθρο 5, εφοδιασμός με υδρογόνο για οδικές μεταφορές, άρθρα 6 εφοδιασμός με φυσικό αέριο για τις μεταφορές. Κι εδώ, πόσα σημεία ανεφοδιασμού με υδρογόνο και αντίστοιχα με φυσικό αέριο, πόσα οχήματα πιστεύετε ότι μπορεί να αντέξει το σύστημα κι εάν θα δοθούν και κάποιες επιδοτήσεις, κάποια κίνητρα. Αυτά είναι που ήθελα να σας ρωτήσω σχετικά με αυτά τα άρθρα.

Το άρθρο 7 είναι για την ενημέρωση των χρηστών. Δεν έχει γίνει καμία ενημέρωση, γιατί στην ουσία, έχει καταλήξει η ημερομηνία. Άρα, θα ήθελα να μας πείτε, από δω και στο εξής, τι μέτρα για την ενημέρωση θα αναλάβει το Υπουργείο;

Στο άρθρο 9 προσαρτώνται και αποτελούν μέρος του παρόντος τα παραρτήματα 1 και 2 της Οδηγίας. Στο παράρτημα 1 κύριε Υπουργέ, διαβάζουμε με ενδιαφέρον ότι οι πληροφορίες για τα μέτρα πολιτικής, για τη στήριξη εφαρμογής του εθνικού πλαισίου, θα περιλαμβάνουν άμεσα κίνητρα για αγορά μεταφορικών μέσων ή τη δημιουργία υποδομής. Και εδώ έρχομαι πάλι, θα υπάρχουν φορολογικά κίνητρα; Τι είδους κίνητρα; Καλό είναι να τα ξέρουν αυτά όσοι ενδιαφερθούν να μπουν σ’ αυτή την εναλλακτική μορφή.

Πηγαίνω στο κεφάλαιο 2. Σας είπα και στην πρώτη συνεδρίαση, ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό και μακάρι να το ακολουθήσει όλη η Δημόσια Διοίκηση, ότι μετατοπίζεται η διαδικασία χορήγησης της άδειας ίδρυσης από τη Δημόσια Διοίκηση απευθείας στον αιτούντα, ο οποίος με υπεύθυνο τρόπο, θα πρέπει να δηλώνει ότι πληροί όλες τις προϋποθέσεις. Εάν δεν πληροί τις προϋποθέσεις και γίνει έλεγχος, ποια είναι τα αντίμετρα, αν θέλετε; Επίσης, ποιος θα είναι ο μηχανισμός ελέγχου του μηχανικού και σε ποια φάση θα διενεργείται, κατόπιν ή θα υπάρχει κατά τη διάρκεια της χορήγησης άδειας κάποιος έλεγχος;

Τέλος, για το άρθρο 21, το ψηφιακό μητρώο πρατηρίων, ένα χρονοδιάγραμμα, πότε θα τεθεί σε ισχύ; Σας θυμίζω ότι σύμφωνα με την έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους για του ύψος της εν λόγω δαπάνης, δεν υπάρχει κάποιο στοιχείο. Καταλήγοντας, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θέλω να πω -θα τα πούμε βέβαια και στις επόμενες συνεδριάσεις και στην Ολομέλεια- είναι καιρός η Ελλάδα επιτέλους να προχωρήσει μπροστά στο θέμα του εναλλακτικού καυσίμου. Είναι σημαντικό να αναδείξουμε βέβαια τις μικρές γεωγραφικές και άλλες αδυναμίες που υπάρχουν και μας εμποδίζουν να μπούμε στην οδό την ευρωπαϊκή στον τομέα αυτό, αλλά έχω την αίσθηση ότι η κοινωνία είναι πολύ πιο μπροστά από εμάς στο ζήτημα αυτό. Δηλαδή, θέλουν καθαρή ενέργεια, καύσιμα που όμως να είναι και οικολογικά και φθηνά και εν πάση περιπτώσει να μας οδηγήσουν στην πρωτοπορία της Ε.Ε., στον τομέα αυτό. Σας ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής) : Κι εμείς σας ευχαριστούμε. Το λόγο έχει ο κ. Καραμανλής.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΑΧ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ (Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας): Κυρία Πρόεδρε, κύριοι Υπουργοί, θεωρώ ότι κατά την πρωινή συζήτηση με τους φορείς, είχαμε μία γόνιμη, ουσιαστική και εποικοδομητική συζήτηση. Μια συζήτηση που μας βοηθάει να δούμε με άλλο μάτι το κείμενο του νομοσχεδίου και να εστιάσουμε σε διατάξεις που χρήζουν βελτιώσεων. Όπως ανέφερα και στην αρχική μου τοποθέτηση, αλλά και όπως διαφάνηκε και από τις τοποθετήσεις των φορέων, το νομοσχέδιο, η αλήθεια είναι ότι κινείται σε σωστή κατεύθυνση. Η Ευρωπαϊκή Οδηγία 2014, με την οποία εναρμονίζουμε στην ουσία την εσωτερική μας έννομη τάξη, προσπαθεί να επιλύσει ένα σημαντικό ζήτημα. Ένα πρόβλημα που εντοπίζεται στην έλλειψη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και κοινών τεχνικών προδιαγραφών, το οποίο άλλωστε, θεωρείται, όπως όλοι ξέρουμε, σημαντικό εμπόδιο για την εισαγωγή εναλλακτικών καυσίμων στην αγορά, αλλά πιο σημαντικό για την αποδοχή τους από τους καταναλωτές.

Η υπό ενσωμάτωση Οδηγία, ειδικά στα άρθρα 1 – 13 του νομοσχεδίου, προσπαθεί να δώσει μια λύση. Προσπαθεί να ελαχιστοποιήσει την εξάρτηση από το πετρέλαιο και εν γένει από τα λεγόμενα υγρά συμβατικά καύσιμα και αφετέρου, διασφαλίζει τη δημιουργία υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και την εφαρμογή κάποιων κοινών τεχνικών προδιαγραφών για τις υποδομές αυτές στην Ε.Ε.. Υπό αυτή τη λογική λοιπόν, είναι θετικές αυτές οι προβλέψεις του άρθρου 4 για τον εφοδιασμό με ηλεκτρική ενέργεια των μεταφορικών μέσων, του άρθρου 5 για εφοδιασμό υδρογόνου και του άρθρου 6 για το φυσικό αέριο. Παράλληλα, με το άρθρο 9, επιτυγχάνεται ο καθορισμός των ελάχιστων προδιαγραφών για τη δημιουργία υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, περιλαμβανομένων των σημείων επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων και των σημείων ανεφοδιασμού φυσικού αερίου και υδρογόνου.

Τέλος καθορίζονται οι τεχνικές προδιαγραφές για την επαναφόρτιση τα σημεία ανεφοδιασμού καθώς και ο τρόπος πληροφόρησης των χρηστών. Σε ότι αφορά τώρα στο δεύτερο και το τρίτο κεφάλαιο η γενική φιλοσοφία των δύο αυτών κεφαλαίων η αλήθεια είναι ότι είναι σε σωστή βάση γιατί απλοποιούνται οι διαδικασίες αδειοδότησης των εντός αλλά και εκτός σχεδίου πόλεως ή κατοικημένων περιοχών πρατηρίων υγρών καυσίμων, καθώς και των πρατηρίων αμιγώς υγραερίου και μικτών πρατηρίων που κρίνεται αναγκαία και το νομοσχέδιο αυτό το επιτυγχάνει. Στη σωστή κατεύθυνση εντάσσουμε και τον επανακαθορισμό διαδικασίας χορήγησης άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ή αλλαγής δικαιούχου άδειας λειτουργίας των πρατηρίων υγρών καυσίμων και τη μέριμνα που λαμβάνεται για την ύπαρξη αρχαιολογικών χώρων εντός της οριζόμενης ακτίνας από τα ανωτέρω πρατήρια όπως αυτή αναφέρεται άλλωστε στο άρθρο 14 περίπτωση β’ αλλά και στην πρόβλεψη του άρθρου 21 για τη δημιουργία του λεγόμενου ψηφιακού μητρώου.

Στην ίδια θετική λογική κινούνται και οι προβλέψεις των άρθρων 22 και 27 με τα οποία αυστηροποιούνται -η αλήθεια είναι- οι προϋποθέσεις ασφαλείας για τη λειτουργία ενός πρατηρίου υγρών καυσίμων. Εγκατάσταση και λειτουργία συστήματος ανάκτησης ατμών stage 2 ,μόνιμου συστήματος ανίχνευσης υδρογονανθράκων, σύνταξη μελέτης και σχεδιαγράμματος από αρμόδιο μηχανικό βάσει των ευρωπαϊκών προτύπων για την αντιεκρηκτική προστασία και το λεγόμενο νέο πιστοποιητικό πυροπροστασίας το οποίο όπως βλέπουμε θα πρέπει να ανανεώνεται κάθε 36 μήνες.

Ακούσαμε κύριε Υπουργέ με ενδιαφέρον τις παρατηρήσεις των ομοσπονδιών βενζινοπωλών και πρατηριούχων υγρών καυσίμων. Αντιλαμβανόμαστε και εμείς κάποιες ενστάσεις που διατύπωσαν μερικοί από αυτούς για το υψηλό κόστος που θα κληθούν να καλύψουν προκειμένου τα πρατήριά τους να πληρούν τις προδιαγραφές που ορίζονται στο παρόν νομοσχέδιο, όμως πιστεύουμε ότι θα πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι για να διατηρηθούν σε λειτουργία τα υφιστάμενα πρατήρια ειδικά στα ισόγεια κτιρίων, αλλά και για να επιτρέπεται η αδειοδότηση νέων πρατηρίων, όπως ακριβώς προβλέπεται και με το άρθρο 25 κρίνεται τελικά απαραίτητη η αυστηροποίηση των κριτηρίων ασφαλείας. Κριτήρια ασφαλείας που άλλωστε προστατεύουν τόσο τη ζωή των εργαζομένων αλλά και των κατοίκων. Και κάπου εδώ με το τέλος του άρθρου 27 τελειώνουν και τα θετικά του νομοσχεδίου. Τελειώνουν διότι στα άρθρα 28 και 29 έχουμε δύο διατάξεις για τις οποίες είδαμε και στη συζήτηση με τους φορείς εγείρονται αρκετά και σημαντικά ζητήματα.

Ξεκινάμε λοιπόν με το άρθρο 28 που ασχολείται με την απαγόρευση κυκλοφορίας των φορτηγών στο παράπλευρο οδικό δίκτυο και ακούσατε τις αντιρρήσεις κάποιων από τους φορείς. Ξεπερνώντας λοιπόν τις όποιες ενστάσεις που μπορεί να έχει η κυβέρνηση για τα επιχειρήματα των εκπροσώπων των χερσαίων μεταφορών ότι για παράδειγμα οι ενστάσεις τους βασίζονται στην προάσπιση των κλαδικών τους συμφερόντων θα πρέπει να αναγνωρίσουμε όλοι νομίζω και με καλή διάθεση ότι η σχετική πρόβλεψη είναι κάπως πρόχειρη και κάπως ελλιπής αφού γεννά σειρά ερωτημάτων τα οποία είμαστε σίγουροι ότι θα απαντήσει ο υπουργός αργότερα. Πρώτα απ’ όλα με ποιο τρόπο θα εισπράττεται επιτόπου το διοικητικό πρόστιμο, σε ποιες ζώνες θα κινητοποιούνται τα οχήματα, με ποιόν τρόπο θα φυλάσσονται τόσο τα ακινητοποιημένα οχήματα όσο και οι οδηγοί. Τι θα συμβεί αν τα ακινητοποιημένα οχήματα φέρουν επικίνδυνα εμπορεύματα.

Προβλήματα για να κλείσω κυρία πρόεδρε εντοπίζουμε και με το άρθρο 29 με τις ρυθμίσεις για το επάγγελμα του μηχανικού. Αναγνωρίζουμε βέβαια ότι το πρόβλημα είναι χρόνιο και ότι συμφωνούμε εδώ με την κυβέρνηση ότι απαιτείται η εξεύρεση μιας λύσης. Όμως η λύση θα πρέπει να είναι και νόμιμη και να συμπορεύεται με το ισχύον νομικό πλαίσιο. Εδώ λοιπόν πάει να επιλυθεί ένα πρόβλημα ετών. Η κυβέρνηση με το άρθρο 29 στην ουσία καταργεί την υποπαράγραφο 1γ’ του ν. 4254/2014 και επομένως κάποιος θα μπορούσε να ισχυριστεί ότι σε ορισμένες περιπτώσεις επανερχόμαστε ξανά στην νομοθεσία του 1930. Στην πρώτη συνεδρίαση της επιτροπής ο κ. Υπουργός αν θυμάμαι καλά είπε ότι δεν πρέπει να εφαρμοστούν πολιτικές που απορρυθμίζουν το επάγγελμα. Εμείς στη Νέα Δημοκρατία είμαστε οι πρώτοι που το υποστηρίζουμε αυτό και πιστεύουμε ότι η παρούσα διάταξη, έτσι όπως είναι καταγεγραμμένη, συμβάλλει στην διαιώνιση μιας στρεβλής κατάστασης και διαιωνίζει ένα πρόβλημα χωρίς να δίνει σε αυτή τη φάση οριστικές λύσεις. Ευχαριστώ πολύ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστούμε για τη διαχείριση του χρόνου σας. Το λόγο έχει ο κ. Σαχινίδης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΧΙΝΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου-Χρυσή Αυγή): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Το παρόν σχέδιο νόμου έχει αρκετές θα έλεγα θετικές ρυθμίσεις, αλλά υπάρχουν και κάποιες αρνητικές. Σε ότι αφορά στα άρθρα θα τοποθετηθούμε στην Ολομέλεια, γιατί σίγουρα αναμένονται κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις. Θα κάνω ένα μικρό σχολιασμό. Ακούσαμε προηγουμένως πράγματι τους φορείς στην πλειοψηφία τους να είναι θετικοί σε ότι αφορά το παρόν σχέδιο νόμου.

Στο άρθρο 1 είμαστε αρνητικοί, διότι η απλή ενσωμάτωση έτοιμων οδηγιών από την Ε.Ε., αντίκεινται στα περί ελεύθερης αυτοδιάθεσης των εθνών και καταστρατηγεί την εθνική κυριαρχία της χώρας μας. Επίσης διαφωνούμε με τη διαδικασία του επείγοντος μιας και το ζήτημα των εναλλακτικών καυσίμων είναι μεγάλης στρατηγικής και οικονομικής σημασίας και θα έπρεπε, βέβαια να συζητηθεί στη Βουλή των Ελλήνων με την τακτική διαδικασία και κατόπιν μακροχρόνιας διαβούλευσης με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Επίσης, θεωρούμε πως θα πρέπει να αναπτυχθεί ένα εθνικό σχέδιο στον τομέα αυτό, προκειμένου η Ελλάδα να είναι αυτάρκης σε ζητήματα ενέργειας, όπως οι υδρογονάνθρακες.

Στο άρθρο 3 και εδώ είμαστε αρνητικοί, διότι θεωρούμε τα περί εθνικού σχεδίου απόλυτο εμπαιγμό, διότι πρόκειται για ένα θεσμικό πλαίσιο που μας επιβάλλεται, κύριε Υπουργέ, στην ουσία από την Ε.Ε.. θεωρούμε πως η χώρα μας θα πρέπει να αναπτύξει δικό της σχέδιο για τη μετάβαση προς τα εναλλακτικά καύσιμα, αφού όμως λύσει πρώτα τα ζητήματα της ενεργειακής αυτάρκειας μέσω της άμεσης εκμετάλλευσης των κοιτασμάτων υδρογονανθράκων.

Στο άρθρο 4 συμφωνούμε με την σταδιακή μετάβαση από τα συμβατικά καύσιμα σε εναλλακτικού τύπου καύσιμα, όπως είναι η ηλεκτρική ενέργεια, ωστόσο ο στόχος της ανάπτυξης των ηλεκτροκινούμενων οχημάτων προϋποθέτει μια σειρά ενεργειών που αμφιβάλλουμε ότι μπορούν να πραγματοποιηθούν εάν δεν υφίστανται παράλληλη ανάπτυξη σχετικής εγχώριας βιομηχανίας οχημάτων. Διαφορετικά, κύριε Υπουργέ, θα επαναληφθεί το ίδιο έργο με την εισαγωγή οχημάτων αλλοδαπής κατασκευής, τα οποία σίγουρα δεν συμβάλλουν στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας.

Στο άρθρο 7, εδώ θεωρούμε ότι είναι ένα θετικό μέτρο η ενημέρωση των χρηστών, ωστόσο το θεωρούμε και αυτονόητη υποχρέωση της πολιτείας.

Στο άρθρο 8 είμαστε αρνητικοί διότι με τον τρόπο αυτό η χώρα μας μπαίνει σε ένα κύκλο εποπτείας σε ότι αφορά στον τομέα των καυσίμων. Διαφωνούμε ριζικά και θα πρέπει να υπάρχει, όπως προαναφέραμε, η δυνατότητα ανάπτυξης ξεχωριστής εθνικής πολιτικής στο ζήτημα αυτό.

Στο άρθρο 9 και εδώ είμαστε αρνητικοί, διότι διαφωνούμε κάθετα με την υποβολή εκθέσεων προς την Επιτροπή βάσει στοιχείων παραρτήματος 1 και σε ότι αφορά το παράρτημα 2 δεν έχουμε να διαφωνήσουμε σε κάτι αφού περιέχονται καθαρά τεχνικής φύσεως στοιχεία.

Στο άρθρο 10 είμαστε θετικοί μιας και δίνεται η δυνατότητα παροχής και εναλλακτικών καυσίμων κάτι το οποίο όμως θεωρούμε ότι έπρεπε ήδη να έχει προβλεφθεί.

Στο άρθρο 11 είμαστε θετικοί, συμφωνούμε με την παροχή επιπλέον ειδών καυσίμων από τα εν λόγω πρατήρια, αλλά διαφωνούμε με την απαίτηση συμμόρφωσης προς τις ευρωπαϊκές οδηγίες.

Σε ότι αφορά στο άρθρο 12 είμαστε πάλι θετικοί. Επιφυλασσόμαστε μόνο ως προς τις αποφάσεις Υπουργών που θα έπρεπε να είναι ήδη έτοιμες, ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί το παρόν άρθρο αμέσως.

Στο άρθρο 13 είμαστε θετικοί. Θα θέλαμε περισσότερα στοιχεία όμως για αυτό, προκειμένου να τοποθετηθούμε. Δεν μας βρίσκει αντίθετους η χωροθέτηση τέτοιων χώρων στους λιμένες, αλλά επιφυλλασόμαστε για τον τρόπο και το χρονοδιάγραμμα.

Στο άρθρο 14 είμαστε αρνητικοί. Μπορεί να θεωρηθεί θετική η επιτάχυνση των διαδικασιών, ωστόσο διαφωνούμε κάθετα με την ίδρυση πρατηρίων από ανυπότακτούς και λιποτάκτες. Επίσης, θεωρούμε λανθασμένη έως επικίνδυνη την μείωση των αποστάσεων ασφαλείας από ευαίσθητες κτιριακές εγκαταστάσεις και αρχαιολογικούς χώρους. Ένα ερώτημα που εγείρεται είναι για το τι γίνεται εάν υπάρχουν μη ορατοί αρχαιολογικοί χώροι, εντός ακτίνας 100 μέτρων. Επίσης, η μη υποβολή παραστατικών πλήττει το επάγγελμα των μηχανικών στους οποίους θα επιβληθεί στην ουσία ένας ανελέητος ανταγωνισμός.

Στο άρθρο 16 θετικό είναι το μέτρο που προβλέπεται να μην έχει καταδικαστεί την τελευταία 8ετία για νοθεία ή λαθρεμπορία καυσίμων ο αιτών την άδεια. Εδώ θα θέλαμε όμως μια αυστηροποίηση του εν λόγω μέτρου ώστε να παταχθεί μια και καλή η νοθεία καυσίμων.

Στο άρθρο 19, είμαστε αρνητικοί. Η μετατροπή των αδειών σε αορίστου χρόνου μειώνει τη δυνατότητα επανελέγχου τήρησης προδιαγραφών. Το ίδιο ισχύει και για το άρθρο 20.

Στο άρθρο 21, θεωρούμε θετικό αρκεί, όντως, να γίνει πράξη και να ανανεώνεται διαρκώς, ώστε να υπάρχει εποπτεία.

Στο άρθρο 24, είμαστε θετικοί στον μέτρο που είναι προς το μέρος της αύξησης της ασφάλειας λειτουργίας των πρατηρίων.

Όπως και στο άρθρο 25, λόγω παλαιότερων ατυχημάτων, όμως, επιφυλασσόμαστε για την εφαρμογή για την τήρηση των προβλεπόμενων.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 28, εδώ, είμαστε αρνητικοί κ. Υπουργέ, διότι η χρήση των οδών παραπλεύρως των αυτοκινητοδρόμων που, όντως, προκαλεί σοβαρές ζημιές στο εν λόγω οδικό δίκτυο, δεν μπορεί να αποτραπεί με την επιβολή προστίμων, προκειμένου να αναγκαστούν οι οδηγοί να διέρχονται από τους σταθμούς διοδίων που είναι διάσπαρτοι σε όλη τη χώρα. Η μόνη λύση για να αποφευχθεί στο μέλλον η χρήση του παράπλευρου οδικού δικτύου από βαριά μηχανοκίνητα οχήματα, είναι η πλήρης κατάργηση όλων των υπέρογκων διοδίων που επιβάλλονται κλιμακωτά σε όλους τους χρήστες των αυτοκινητοδρόμων. Η δημιουργία και συντήρηση των οδικών δικτύων, κ. Υπουργέ, είναι υποχρέωση της Ελληνικής Πολιτείας και έχουμε τονίσει επανειλημμένα ότι, αν και εφόσον, η Χρυσή Αυγή έρθει στα πράγματα θα καταργήσει τα διόδια.

Μάλιστα, εδώ, θα ήθελα να σας επισημάνω μια δήλωση του Υπουργού Εθνικής Άμυνας, του κ. Καμμένου, που είχε δηλώσει ότι θα επαναλειτουργήσει η γνωστή «ΜΟΜΑ», που εάν ισχύει κάτι τέτοιο και έχει γίνει πράξη έως τώρα κ. Υπουργέ, θα είχαν λυθεί πάρα πολλά προβλήματα σε ό,τι έχει σχέση με την κατασκευή και την συντήρηση οδικών δικτύων.

Τέλος, για το άρθρο 29, είμαστε αρνητικοί, διότι θεωρούμε απαράδεκτο ένα τόσο σημαντικό θέμα που αφορά τα επαγγέλματα των διπλωματούχων μηχανικών, οι οποίοι απαριθμούνται σε 100.000 να μπει σε λοιπές διατάξεις ενός άσχετου νομοσχεδίου. Αυτά τα θέματα θα έπρεπε να συζητηθούν και να ρυθμιστούν με ένα ξεχωριστό νομοσχέδιο που θα άρμοζε στον, πολύ σημαντικό για την Εθνική οικονομία, κλάδο των μηχανικών. Ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Ευχαριστώ. Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ, ο κ. Μανιάτης.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΜΑΝΙΑΤΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ-ΔΗΜΑΡ): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Θα είναι πολύ σύντομος γιατί, ήδη, έχω τοποθετηθεί κατά την πρώτη συζήτηση, επί της αρχής. Επαναλαμβάνω ορισμένα πράγματα προφανή και αυτονόητα. Ερχόμαστε με μίζερο και καθυστερημένο τρόπο ενσωματώσουμε ένα κείμενο που καταρχήν, θα μπορούσε να έχει τη σύμφωνη γνώμη όλου του πολιτικού συστήματος γιατί, πράγματι, προχωράει στην ενσωμάτωση κειμένου, το οποίο διευκολύνει την εισαγωγή των εναλλακτικών καυσίμων. Λέω, ότι ερχόμαστε καθυστερημένα γιατί, ήδη, από το 2003 η χώρα μας πρωτοπόρα στην εισαγωγή εναλλακτικών καυσίμων, δημιούργησε τον πρώτο στόλο με αστικά λεωφορεία που χρησιμοποιούσαν συμπιεσμένο φυσικό αέριο και δημιουργήσαμε και την πρώτη μονάδα τροφοδοσίας με φυσικό αέριο στην Ανθούσα. Από το 2003, στη συνέχεια μεσολάβησε ένα μεγάλο χρονικό διάστημα χωρίς να γίνει τίποτα και το 2013 έχουμε την πρώτη προσπάθεια της ΔΕΠΑ και των ΕΛΠΕ να συγκροτήσουν ένα δίκτυο πρατηρίων τροφοδοσίας με συμπιεσμένο φυσικό αέριο. Μάθαμε σήμερα, ότι την επόμενη χρονιά τα σημερινά 10 περίπου πρατήρια που λειτουργούν θα γίνουν πιθανά 30, αφού θα προστεθούν άλλα 20.

Ένα σημείο, όμως, στο οποίο πρέπει να τίθενται πάντα στο δημόσιο διάλογο, είναι κατά πόσο αυτά τα οποία νομοθετούμε σήμερα έχουν και σταθερή εφαρμογή για το επόμενο χρονικό διάστημα. Το λέω αυτό, διότι πέρα από τα επιμέρους τεχνικά ζητήματα, προκειμένου να είναι ελκυστική η χρήση εναλλακτικών καυσίμων, πρέπει να είναι καθαρό στον Έλληνα πολίτη εάν η φορολογία στο καύσιμο αλλά και τα εκεί τέλη κυκλοφορίας των οχημάτων που χρησιμοποιούν το εναλλακτικό καύσιμο, θα έχουν μια σοβαρή διάρκεια. Βλέπουμε πισωγυρίσματα από την Κυβέρνηση, σενάρια επί σεναρίων και κανείς δεν γνωρίζει εάν αυτό το οποίο ενσωματώνεται στο Εθνικό Δίκαιο σήμερα, μπορεί να είναι εξίσου ελκυστικό αύριο με μια Κυβέρνηση, η οποία δεν ξέρει γιατί τελικά δεν έχει στρατηγική εισαγωγής εναλλακτικών καυσίμων και στήριξης των οχημάτων που τα χρησιμοποιούν. Κατά συνέπεια, ο πολίτης τελικά δεν γνωρίζει εάν θα έχει κάποιο νόημα να τα στηρίξει.

Για μας θα ήταν σαφές ό,τι θα ήταν άδικο για την ίδια την κοινωνία, απλώς να κάνουμε την ενσωμάτωση τεχνικών κειμένων στο εθνικό δίκαιο και δεν χρησιμοποιήσουμε, όπως το προανέφερα κατά την συζήτηση με τους φορείς, εάν δεν χρησιμοποιήσουμε την ευκαιρία αυτή προκειμένου να ενσωματώσουμε την εθνική τεχνογνωσία, να δούμε τη μεταφορά τεχνολογίας από άλλες χώρες που έχουν ήδη εισαγάγει τα εναλλακτικά καύσιμα, πώς μπορούμε να την ενσωματώσουμε στην εθνική τεχνογνωσία και μέσα από αυτό να έχουμε ανάπτυξη από τα πανεπιστήμια και τα ερευνητικά κέντρα νέας γνώσης, αλλά και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Να πω μόνο για χρήση όσων συναδέλφων δεν το γνωρίζουν ότι σήμερα σε παγκόσμιο επίπεδο με φυσικό αέριο κυκλοφορούν περίπου 23 εκατ. οχήματα, με την Ευρώπη να υστερεί σημαντικά, δεδομένου ότι στην Ευρώπη κυκλοφορούν μόλις 1,5 εκατομμύριο οχήματα.

Κατά συνέπεια ως Ε.Ε., αλλά και εμείς ως μια χώρα που είμαστε εξαρτημένοι από τα ορυκτά καύσιμα, κυρίως πετρέλαιο και βενζίνη, έχουμε κάθε λόγο να χρησιμοποιήσουμε αυτή την εναλλακτική πηγή. Περιττεύει να πω τα οφέλη για την περιβαλλοντική χρησιμότητα των εναλλακτικών καυσίμων. Θα ήταν άνευ νοήματος όλα αυτά, εάν δεν αναπτύσσαμε μια εθνική στρατηγική παραγωγής εθνικών υδρογονανθράκων, προκειμένου να μειώσουμε το τελικό καύσιμο προς τον Έλληνα πολίτη και να αναπτύξουμε μια εθνική στρατηγική αξιοποίησης των κοιτασμάτων υδρογονανθράκων της χώρας. Δυστυχώς και αυτό βρίσκεται σε απόλυτη ύπνωση από την σημερινή κυβέρνηση, μια πλήρης νιρβάνα σε μια εθνική στρατηγική, η οποία είχε δρομολογηθεί και είχε προσελκύσει το ενδιαφέρον μεγάλων επενδυτών. Θα είχε, λοιπόν, νόημα όλη αυτή η συζήτηση και εάν πράγματι βλέπαμε να βρίσκεται σε εξέλιξη μια τέτοια στρατηγική, την οποία δυστυχώς δεν βλέπουμε.

Τώρα, για τα επιμέρους άρθρα θα αναφερθώ μόνο σε αυτά που είναι προφανές ότι υπάρχουν σοβαροί προβληματισμοί. Για το άρθρο 27 που αναφέρεται στις προδιαγραφές ασφαλείας των πρατηρίων και τα ισόγεια των πολυκατοικιών είναι δεδομένο ότι δεν μπορεί να χωρά οποιαδήποτε μείωση των ποσοστών ασφαλείας. Από την άλλη, η κυβέρνηση πρέπει να δει με ποιον τρόπο μπορεί να στηρίξει οικονομικά τους πρατηριούχους, τους πάνω από 1500-1600 πρατηριούχους, οι οποίοι θα ήθελαν να συνεχίσει την λειτουργία αλλά με τις μέγιστες δυνατές προδιαγραφές ασφαλείας.

Στο άρθρο 29, θεωρώ θετικό ότι τίθεται το ζήτημα του επαγγέλματος των μηχανικών. Όμως, όπως ανέφερε και ο Πρόεδρος του Τεχνικού Επιμελητηρίου, πριν δύο μόλις χρόνια ο ομιλών, μαζί με τον σημερινό Υπουργό Μεταφορών, Δικτύων και Υποδομών, τον κ. Σπίρτζη, είχαμε συμφωνήσει σε μια διατύπωση που προέβλεπε τη σύμφωνη γνώμη του ΤΕΕ. Γιατί σήμερα ο τότε Πρόεδρος του ΤΕΕ και σημερινός Υπουργός, δεν δεσμεύεται για την σύμφωνη γνώμη και του τεχνικού συμβούλου της πολιτείας που είναι το Εθνικό Επιμελητήριο. Με τον τρόπο αυτό θα μπορούσαμε πολύ πιο άνετα και με μεγαλύτερη ασφάλεια επαγγελματικών δικαιωμάτων να λυθούν όλα τα επιμέρους θέματα. Κατά συνέπεια, θέλουμε την άποψη της κυβέρνησης και του αρμόδιου Υπουργού γιατί δεν προβλέπεται η σύμφωνη γνώμη του ΤΕΕ.

Είναι θετικό ότι δίνουμε την δυνατότητα σε ιδιώτες μηχανικούς να δίνουν άδειες λειτουργίας. Αυτό συνιστά μια τομή, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχουν αυστηρότατες προδιαγραφές σε μητρώα πιστοποιημένων μηχανικών, έτσι ώστε να είμαστε σίγουροι ότι αυτή η άσκηση ενός είδους δημόσιας λειτουργίας δεν χρησιμοποιείται για άλλους σκοπούς και χωρίς το αίσθημα ευθύνης που πρέπει να υπάρχει. Πάω στο άρθρο 28, για την χρήση του παράπλευρου οδικού δικτύου. Είναι βέβαιο ότι όλοι οι κάτοικοι των περιοχών των παράπλευρων δικτύων θέλουν να μην υπάρχει επιβάρυνση του συγκεκριμένου δικτύου, είναι προφανές ότι έτσι πρέπει να ισχύει, όμως η κυβέρνηση οφείλει να λάβει μέριμνα για τα επαγγελματικά αυτοκίνητα, τα οποία έχουν κάθε λόγο να θέλουν κάποιες ειδικές μεταχείρισης, προκειμένου κυρίως να τροφοδοτούν σταθμούς τροφοδοσίας με καύσιμα που δεν μπορούν με άλλο τρόπο να αξιοποιηθούν. Αυτές ήταν οι παρατηρήσεις μου. Ευχαριστώ.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει ο κ. Συντυχάκης, Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε..

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ): Ευχαριστώ κυρία Πρόεδρε. Το παρόν σχέδιο νόμου, έρχεται να υλοποιήσει αντιδραστικές κατευθύνσεις της Ε.Ε., με τη ενσωμάτωση Οδηγιών στην ελληνική νομοθεσία, με κύριο στόχο την εξυπηρέτηση αναγκών μονοπωλιακών ομίλων. Στα άρθρα 1 έως 13, που αφορά την ενσωμάτωση της Οδηγίας 94 του 2014, την καταψηφίζουμε, διότι προβλέπει την υποχρεωτική θέσπιση Εθνικού Πλαισίου Πολιτικής, με κίνητρα, όπως ενισχύσεις και φοροαπαλλαγές για τους μονοπωλιακούς ομίλους, για την παραγωγή νέων πράσινων εμπορευμάτων, ενώ προβλέπονται ταυτόχρονα, πληθώρα διευκολύνσεων και απλοποιήσεων για την fast track αδειοδότηση των επενδύσεων που αφορούν τη δημιουργία και τη διαμόρφωση των κατάλληλων υποδομών, λιμάνια, μαρίνες και λοιπά.

Αυτές οι ευρωπαϊκές Οδηγίες, πηγάζουν και εξυπηρετούν τον ανελέητο ανταγωνισμό ιμπεριαλιστικών κέντρων και μονοπωλιακών ομιλιών, για τον έλεγχο των ενεργειακών αγορών. Με τον τρόπο αυτό, με την ενσωμάτωση αυτής της Οδηγίας, η Κυβέρνηση δίνει χώρο στις μεγάλες επιχειρηματικές δράσεις στα εναλλακτικά καύσιμα, όπως το υγραέριο, το πεπιεσμένο φυσικό αέριο και το υγροποιημένο φυσικό αέριο και προφανώς, εξυπηρετεί τις επιδιώξεις αυτών των μονοπωλιακών ομίλων που θέλουν να επενδύσουν για την γεωστατική αναβάθμιση στην περιοχή. Ζημιωμένος βέβαια από αυτή την ιστορία, είναι ο ίδιος ο λαός, ο οποίος θα κληθεί να ακριβοπληρώσει, ξανά και ξανά και αυτές τις εναλλακτικές μορφές ενέργειας, στο βωμό της ακόρεστης δίψας μονοπωλιακών κολοσσών, για κέρδη. Κατά συνέπεια, καταψηφίζουμε τα συγκεκριμένα άρθρα που αφορούν την ενσωμάτωση της Οδηγίας 94 του 2014.

Σε σχέση τώρα με τα άρθρα 12 και 14 έως 27, που αφορούν τους κλάδους των βενζινάδων, των ιδιοκτητών συνεργείων επισκευής αυτοκινήτων και ιδιοκτητών φορτηγών. Στο άρθρο 12, που αφορά τις άδειες άσκησης επαγγέλματος των επισκευαστών αυτοκινήτων. Με το άρθρο αυτό επιβάλλεται ξεχωριστή επιπλέον άδεια, για την άσκηση δραστηριοτήτων μηχανικού συντήρησης και επισκευής κινητήρων οχημάτων, που αφορά μια σειρά καύσιμα και οι όροι κατάρτισης για την απόκτησή της. Η αυστηροποίηση των αντίστοιχων προδιαγραφών, για τα ίδια τα συνεργεία αυτοκινήτων, προκειμένου να δίνεται η δυνατότητα συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτου με βάση τις προαναφερθείσες κατηγορίες, δηλαδή συγκεκριμένη εσωτερική διάταξη του χώρου, αντίστοιχος εξοπλισμός και τα λοιπά.

Για εμάς, για το Κ.Κ.Ε., το συγκεκριμένο άρθρο εφαρμόζει στην ελληνική νομοθεσία τις κατευθύνσεις της Ε.Ε. και του ΟΟΣΑ στον κλάδο, γενικεύει τις πιστοποιήσεις, κατακερματίζει τα επαγγελματικά δικαιώματα, επιβάλλει την ειδίκευση κατάρτισης και τα αντίστοιχα κέντρα επαγγελματικής κατάρτισης. Σε μια πορεία, διευκολύνεται η συγκέντρωση των κλάδων, με τα επιπλέον έξοδα υποδομών και κατάρτισης, που επιβάλλει στα μικρά συνεργεία. Οι δυσκολίες να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις, σπρώχνει πρακτικά τους πιο αδύνατους, να χάσουν την πρόσβαση στο συγκεκριμένο τμήμα της αγοράς. Θέση μας είναι ότι τα πτυχία των υπαρχόντων τεχνικών σχολών, μπορούν να παρέχουν την απαιτούμενη επάρκεια άσκησης του επαγγέλματος, ανεξαρτήτου 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.

Κατάργηση της επιχειρηματικής δραστηριότητας στον τομέα της επιμόρφωσης. Αντίστοιχα, οι απαραίτητες προσαρμογές των συνεργείων, ειδικά των πιο μικρών, στις προδιαγραφές των καυσίμων, θα μπορούσαν να τύχουν διαφόρων διευκολύνσεων, χρηματοδοτικών ή φορολογικών, που θα μείωναν το κόστος εφαρμογής τους. Κατά συνέπεια, καταψηφίζουμε το άρθρο 12. Στα άρθρα 14 έως 27, στο δεύτερο κεφάλαιο, που αφορούν την απλοποίηση της διαδικασίας χορήγησης και αλλαγής των αδειών πρατηρίων καυσίμων. Αυτά τα άρθρα, αποτελούν συμμόρφωση επίσης σε κατευθύνσεις του ΟΟΣΑ. Δεν διαφωνούμε με την απλοποίηση της διαδικασίας αδειοδότησης. Η βασική μας διαφωνία βρίσκεται στο γεγονός ότι, με την ευκαιρία της απλοποίησης, γίνεται ένα ακόμη βήμα στην μεταφορά αρμοδιοτήτων ελέγχου σε ιδιώτες.

Ο έλεγχος των πρατηρίων καυσίμων και η λειτουργία τους, που μπορεί να αποτελέσει δημόσιο κίνδυνο, πρέπει να βρίσκεται στα χέρια των κρατικών φορέων. Το επιχείρημα, ότι αυτό παράγει γραφειοκρατία και καθυστερήσεις, δεν στέκεται. Ένας δημόσιος φορέας, που λειτουργεί προς όφελος των λαϊκών συμφερόντων, μπορεί να λύσει τέτοιου είδους προβλήματα. Η κυβέρνηση με τις συγκεκριμένες διατάξεις, κυρίως, ενδιαφέρεται για επενδύσεις του μεγάλου κεφαλαίου στον κλάδο και όχι για τους μικροπρατηριούχους. Άλλωστε, αυτόν το χαρακτήρα έχουν οι κατευθύνσεις του ΟΟΣΑ, επιτάχυνση, μείωση του κόστους των επενδύσεων με ορίζοντα την μονοπώληση της αγοράς. Κατά συνέπεια, επί της αρχής όλου αυτού του πακέτου του κεφαλαίου Β΄, καταψηφίζουμε. Επί των άρθρων, διαφωνούμε με τα άρθρα 17 και 18, που καταργούν σημαντικά έγγραφα. Δεν έχουμε αντίρρηση για τις διατάξεις ορισμένων άρθρων, όπως τα 19, 21, 22, 23 και 24.

Το άρθρο 28 αφορά την απαγόρευση χρήσης του παράπλευρου των εθνικών δρόμων οδικού δικτύου από τα φορτηγά. Η διάταξη επιβάλλει την απαγόρευση χρήσης του δικτύου αυτού από φορτηγά άνω των 3,5 τόνων, που συμπεριλαμβάνει επαγγελματικά αυτοκίνητα αυτοαπασχολούμενων, καθώς και μικρά φορτηγά δημόσιας χρήσης. Οι αυτοαπασχολούμενοι και οι οδηγοί φορτηγών δημόσιας χρήσης αναγκάζονται να χρησιμοποιούν τα αντίστοιχα δίκτυα, θέτοντας σε κίνδυνο και την δική τους ασφάλεια, λόγω των εξοντωτικών και αλλεπάλληλων διοδίων που έχουν επιβληθεί στις εθνικές αρτηρίες, σαν αποτέλεσμα της ιδιωτικοποίησης τους. Η δική σας κυβέρνηση είναι αυτή που συνεχίζει παίρνοντας τη σκυτάλη από τις προηγούμενες κυβερνήσεις, την επιβολή των διοδίων και η απόδειξη είναι οι νέοι σταθμοί διοδίων, που μπαίνουν σε λειτουργία από σήμερα το βράδυ στο νέο τμήμα Θουρία - Καλαμάτα. Η πολιτική, λοιπόν, της κυβέρνησης είναι αυτή που αύξησε κατακόρυφα το κόστος των μεταφορών, ειδικά των πιο μικρών επαγγελματιών του κλάδου. Λύση του προβλήματος δεν μπορεί να δοθεί με απαγορεύσεις και πρόστιμα, που μόνο φορομπηχτικό χαρακτήρα έχουν. Λύση θα μπορούσε να είναι, η κατάργηση των διοδίων σε ένα ασφαλές και δημόσιο οδικό δίκτυο. Κατά συνέπεια, καταψηφίζουμε αυτό το συγκεκριμένο άρθρο.

Τέλος, για το άρθρο 29, είπαμε και στην προηγούμενη συνεδρίαση αρκετά πράγματα. Τονίζουμε το γεγονός, ότι με αυτό το άρθρο η κυβέρνηση κλιμακώνει την επίθεσή της στα δικαιώματα πολιτικών μηχανικών, αρχιτεκτόνων και τοπογράφων και η εφαρμογή της οποίας μετράει ήδη πολλά χρόνια με πάρα πολλούς σταθμούς, σημαντικότεροι από τους οποίους ήταν το προεδρικό διάταγμα 38/2010, που είχαν υλοποιήσει - νομοθετήσει οι προηγούμενες κυβερνήσεις. Η συγκεκριμένη διάταξη διαιωνίζει το καθεστώς των μηχανικών δύο ταχυτήτων, κατακερματίζει τα επιστημονικά αντικείμενα σε πολλαπλά γνωστικά πεδία, εξισώνει κολέγια τριετούς φοίτησης του εξωτερικού με τις σχολές εσωτερικού. Όλες αυτές οι αλλαγές, που είναι στα πλαίσια των κατευθύνσεων της Ε.Ε., έρχονται να διασφαλίσουν την ανταγωνιστικότητα και κατά συνέπεια, την κερδοφορία των μονοπωλιακών κατασκευαστικών ομίλων, μέσα από την διασφάλιση φθηνής εργατικής δύναμης και την επιτάχυνση της συγκέντρωσης της παραγωγής στα χέρια των ομίλων, ώστε να βρουν κερδοφόρα διέξοδο. Αυτήν, λοιπόν, την κατεύθυνση υλοποιούν οι συγκεκριμένες ρυθμίσεις του άρθρου 29, δεμένες πάντα με τις ανατροπές στο πλαίσιο άσκησης των τεχνικών έργων, επιταχύνουν την προλεταριοποίηση των μηχανικών και στρώνουν το έδαφος για εργαζόμενους μικρότερου χρόνου σπουδών, φθηνότερων, χωρίς πολλά δικαιώματα.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ(Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων): Σήμερα το πρωί, ακούσαμε τους εκπροσώπους όλων των φορέων όλων των εμπλεκομένων, με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, δηλαδή τη μελέτη, την κατασκευή, υλοποίηση των πρατηρίων, τη διακίνηση των καυσίμων, εμπορία κ.λπ.. Όλοι οι εκπρόσωποι του επιστημονικού κλάδου, όπως είναι οι μηχανικοί, οι οποίοι ασχολούνται με τη μελέτη, στη συνέχεια με την κατασκευή, και την επίβλεψη όσον αφορά την ορθή υλοποίηση της μελέτης για την κατασκευή του πρατηρίου, οι πρατηριούχοι, που ακούσαμε τους εκπροσώπους τους, αλλά και οι διακινητές των καυσίμων, όλοι συγκλίνουν στο εξής. Αυτό το νομοσχέδιο πραγματικά εκσυγχρονίζει αυτό που λέμε «άδεια ίδρυσης και εμπορία καυσίμων», είτε τα γνωστά υγρά καύσιμα είτε τα εναλλακτικά, δηλαδή τις καινούργιες μορφές καυσίμων που έχουμε τώρα σε αέρια μορφή ή όσον αφορά στην ηλεκτρική ενέργεια. Όλοι συγκλίνουν, όλοι βλέπουν ότι είναι θετικό το νομοσχέδιο.

Τώρα, θα ήθελα να σχολιάσω κάποια επιμέρους πράγματα. Το σημείο που στάθηκε ο Πρόεδρος του Τεχνικού Επιμελητηρίου -και συμφωνώ- είναι αυτό που αφορά στις υπεύθυνες δηλώσεις των Μηχανικών. Ως προς το περιεχόμενο της δήλωσης, αν δηλαδή κάποιος κάνει μια δήλωση ορθή ή ψευδή προβλέπεται από τις διατάξεις της υφιστάμενης νομοθεσίας. Επομένως, νομίζω ότι αυτά που μπαίνουν στο νομοσχέδιο περί πειθαρχικών ποινών κ.λπ. νομίζω, κύριε Υπουργέ, ότι πρέπει να το δείτε με περισσότερη ευαισθησία, δηλαδή, ειδικά λόγω της περιόδου που διανύουμε τώρα, θεωρώ ότι είναι εξοντωτικές για τον κλάδο των Μηχανικών. Έχω σημειώσει σε ποιες σελίδες γίνεται αναφορά για τις υπεύθυνες και είναι πάρα πολλές οι σελίδες -μπορώ να σας τις δώσω γραπτώς αν θέλετε, κύριε Υπουργέ. Έπειτα, θα ήθελα να αναφερθώ στο Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης, όπου στη σελίδα 50 αναγράφεται κανονικά και ορθά ως «Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης», ενώ στη σελίδες 24 και 36 έχει παραληφθεί η λέξη «Συμμόρφωσης» -νομίζω ότι αν προστεθεί εκεί η λέξη, κύριε Υπουργέ, θα διευκολύνει.

Επίσης, ένα άλλο σημείο που πραγματικά δημιουργεί πάρα πολλά προβλήματα και στην κατασκευή και στη μελέτη των πρατηρίων, αλλά και στα υφιστάμενα πρατήρια -στις επεκτάσεις που θέλουν να κάνουν, όπως η τοποθέτηση άλλων μορφών καυσίμου κ.λπ.- η μείωση των εσωτερικών αποστάσεων είναι πολύ σημαντικό. Είναι ταυτισμένο με αυτό που λέμε «εκσυγχρονισμός», ό,τι δηλαδή ισχύει για τις αποστάσεις στην Ευρώπη θα ισχύει πλέον και στην Ελλάδα. Αυτό που ίσχυε 10 μ. απόσταση για τις αντλίες, δηλαδή για τις εσωτερικές αποστάσεις, πραγματικά ήταν υπερβολικό.

Εδώ, όμως, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να προσέξετε και να εκσυγχρονιστεί και το θέμα των εξωτερικών αποστάσεων. Οι εξωτερικές αποστάσεις, όπως είναι μέχρι σήμερα, δεν λαμβάνουν τίποτα υπόψη, όπως για παράδειγμα δεν λαμβάνουν υπόψη αν έχουμε να κάνουμε με ένα πρατήριο εκτός αστικού ιστού ή ένα πρατήριο εντός αστικού ιστού. Η λογική λέει πως αν έχουμε να κάνουμε με ένα πρατήριο το οποίο είναι σε ένα αγροτεμάχιο εκτός πόλεως θα πρέπει κανονικά να ισχύουν άλλοι κανόνες από ένα άλλο το οποίο είναι εντός αστικού ιστού. Δεν μιλώ τώρα για οικοδομή -καταλάβατε γιατί μιλώ, κύριε Υπουργέ, καθώς είστε συνάδελφος Μηχανικός. Δεν λαμβάνει, λοιπόν, υπόψη του αυτό, ενώ από την άλλη, στις αποστάσεις δεν λαμβάνει υπόψη αν παρεμβάλλεται κάποιος δρόμος που συνήθως όταν παρεμβάλλεται κάποιος δρόμος θα πρέπει να υπάρχει εκεί κάποια ελαστικότητα στο θέμα των αποστάσεων.

Κάτι άλλο, κύριε Υπουργέ, που έχει προκύψει τώρα την περίοδο της κρίσης. Έχουν βγει οικοδομικές άδειες για κτίρια τα οποία έχουν έναν συγκεκριμένο σκοπό, για παράδειγμα βγήκε μια άδεια για ένα κτίριο το οποίο επρόκειτο να γίνει σχολείο και λόγω της κρίσης, μετά το έτος 2010 έχει εγκαταλειφθεί και κανείς πλέον δεν πρόκειται να το κάνει σχολείο. Έχουμε τέτοια φαινόμενα αρκετά στη Θεσσαλονίκη, συγκεκριμένα είχα πρόσφατα σε μια περιοχή στη Θέρμη, όπου είναι γιαπί, εγκαταλελειμμένος ο σκελετός, από το έτος 2010 και ισχύουν ειδικές διατάξεις για τις αποστάσεις και μετριέται σαν να είναι σχολείο, ενώ αυτό δεν πρόκειται ποτέ να γίνει σχολείο, γιατί είναι εγκαταλελειμμένο. Σας έφερα ένα παράδειγμα για να το δούμε αυτό το θέμα των εξωτερικών αποστάσεων. Επίσης, είναι σημαντικό το σημείο που καταργεί τις αυτοψίες και τον έλεγχο βεβαίωσης για την ορθότητα και ασφάλεια των συστημάτων που πλέον το αναλαμβάνει ο ιδιώτης μηχανικός. Κύριε Υπουργέ, είναι βέβαιο ότι, πράγματι, θα γίνεται πιο γρήγορα, πιο σωστά και πιο υπεύθυνα. Επίσης, θα στοιχίζει λιγότερο στο δημόσιο, αλλά και στον ιδιώτη επιχειρηματία στον οποίο θα γίνεται ο έλεγχος.

Από το σύνολο περίπου των 5.800 πρατηρίων που λειτουργούν σήμερα, περίπου τα 1.600 είναι σε οικοδομές. Όταν λέμε σε οικοδομές δεν είναι μόνο οι πολυκατοικίες, στο σφιχτό αστικό ιστό, αλλά είναι και στα χωριά. Δηλαδή, ένα σπίτι το οποίο έχει δύο πατώματα ή έχει δύο κατοικίες και είναι συνήθως του πρατηριούχου, τότε και αυτό λογίζεται ότι είναι σε οικοδομή. Επομένως είναι πολύ σημαντικό ότι τους δίνεται η δυνατότητα να κρατηθούν στη ζωή αυτές οι επιχειρήσεις. Βέβαια, με αυστηρά κριτήρια και ορθώς ισχύουν αυτά τα αυστηρά κριτήρια, διότι από το σύνολο περίπου των 5.500, περίπου τα 1.600 είναι το 30%. Πέρα όμως από το ότι είναι σημαντικός αριθμός, πρέπει να μείνουν στη ζωή. Κύριε Υπουργέ, στα χωριά συμβαίνει το εξής: Υπάρχουν κάποια πρατήρια που είναι μέσα στα χωριά, αλλά υπάρχουν και λίγα τα οποία είναι απ’ έξω. Εάν κλείσουν αυτά που είναι στα σπίτια καταλαβαίνετε ότι γίνεται μια στρέβλωση και στην ίδια την αγορά. Οπότε είναι σημαντικό. Εδώ, ο εκπρόσωπος των πρατηρίων διατύπωσε μια επιφύλαξη ως προς το κόστος κ.λπ.. Θα ήθελα να κάνω μια επισήμανση, ότι κακώς αυτό το φοβήθηκε ο εκπρόσωπος των πρατηρίων, διότι όσον αφορά για το πρώτο στάδιο ούτως ή άλλως ισχύει αυτό το πράγμα και δεν είναι κάτι καινούργιο. Η ανάκτηση των αερίων κατά τη διάρκεια της τροφοδοσίας προβλέπεται. Άλλο τώρα αν δεν το εφαρμόζουν. Κανονικά εδώ θα μπει η αυτοματοποίηση, οπότε δεν θα μπορεί να γίνει ροή από το βυτίο προς την δεξαμενή εάν δεν έχει κουμπώσει η ανάκτηση των αερίων πάνω - πάνω στο βυτίο. Οπότε δεν έχουν κανένα λόγο να φοβούνται.

Κύριε Υπουργέ, όσον αφορά το δεύτερο στάδιο ούτως ή άλλως προβλέπεται το 2018 από την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως ισχύει για όλη την Ευρώπη. Επομένως, δεν έχουν κανένα λόγο. Θεωρώ ότι εάν γίνει σωστή πληροφόρηση δεν θα υπάρχουν ζητήματα. Σε ό,τι αφορά τη χρήση του παράπλευρου οδικού δικτύου, θα ήθελα να αναφέρω ότι πρέπει να γίνει ένας διαχωρισμός παράπλευρου οδικού δικτύου από την παλαιά Εθνική Οδό. Γιατί, τουλάχιστον, στα αυτοκίνητα με ελληνικές πινακίδες, νομίζω ότι θα είναι λίγο σκληρό μέχρις ότου μειωθούν τα διόδια ή ληφθεί κάποια άλλη μέριμνα ώστε να γίνει πλήρης απαγόρευση χρήσεως του παλαιού Εθνικού Δικτύου. Πιστεύω ότι τα ελληνικά φορτηγά θα πρέπει να μπορούν να το χρησιμοποιούν. Για παράδειγμα η παλαιά Εθνική Οδό Λάρισα – Βόλος είναι 60 χλμ.. Στα μικρά αυτοκίνητα Ι.Χ. η διαδρομή στοιχίζει γύρω στα 4 με 4,5 ευρώ και στα μεγάλα 15 ευρώ. Δηλαδή, πάει και έρχεται με 30 ευρώ για 120 χλμ.. Όπως γνωρίζετε η παλαιά Εθνική Οδό έχει ακριβώς την ίδια χιλιομετρική απόσταση με τη νέα Εθνική Οδό που έχει διόδια. Οπότε είναι μια, επιπλέον, επιβάρυνση στο κόστος μεταφοράς.

Κύριε Υπουργέ, θέλω να θέσω και ένα άλλο προβληματισμό. Άκουσα τον εκπρόσωπο των μεταφορέων καυσίμων, ο οποίος επισήμανε ορθώς, ότι απαγορεύεται να γίνεται η διέλευση των βυτίων ή εν πάση περιπτώσει των οχημάτων γενικά, τα οποία μεταφέρουν εύφλεκτα υλικά και άρα απαγορεύεται να χρησιμοποιούν τα τούνελ, δηλαδή να χρησιμοποιούν τους αυτοκινητόδρομους. Και λέω εγώ τώρα, κάνω τον εξής προβληματισμό, εάν δεν χρησιμοποιήσει την Αττική Οδό γιατί δεν μπορεί να περάσει από το τούνελ, από που θα περάσει αυτό το όχημα με τα εύφλεκτα υλικά; Μέσα από τα χωριά; Μέσα από τους αστικούς ιστούς; Εδώ πρέπει να το δούμε λίγο προσεκτικά αυτό κ. Υπουργέ. Όπως το ίδιο συμβαίνει, για παράδειγμα, στην εθνική οδό. Στα Καμένα Βούρλα, για παράδειγμα, εάν δεν μπορεί να περάσει όπου είναι αλλεπάλληλα τούνελ, εάν δεν μπορεί να κάνει χρήση των τούνελ, θα πρέπει να περάσει από Άγιο Κωνσταντίνο, Καμένα Βούρλα και τα λοιπά. Αυτό με προβλημάτισε. Εγώ σας μεταφέρω, κύριε Υπουργέ, τους προβληματισμούς. Λοιπόν, αυτά ήθελα να πω και σας ευχαριστώ πολύ.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΒΑΔΕΛΛΑΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Ευχαριστώ πολύ. Κυρίες και κύριοι βουλευτές, η ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της οδηγίας 34 του 2014 αποτελεί ένα ουσιαστικό βήμα στην πορεία της χώρας μας. Εμείς είμαστε υπέρ της απορρόφησης και της ενσωμάτωσης των νόμων της Ε.Ε. και τείνει προς την ενίσχυση της χρήσης εναλλακτικών μορφών καυσίμου. Θα διαφωνήσουμε βέβαια και διαφοροποιούμαστε με τη διαδικασία του επείγοντος, διότι είναι ένα σοβαρό ζήτημα και πρέπει να το αντιμετωπίσουμε έτσι. Είναι το μέλλον της χώρας και πρέπει να το δούμε ίσως εκτενέστερα. Πάντως, εισάγεται για πρώτη φορά η ηλεκτροκίνηση ως τρόπος κίνησης των οχημάτων, αλλά δεν θα μπορούσε να εδραιωθεί ως κοινή πρακτική αν δεν δημιουργηθούν πρώτα οι υποδομές, δηλαδή το απαραίτητο δίκτυο σημείων εφοδιασμού.

Τι προβλέπεται όμως για τις όμορες χώρες; Γιατί εμείς μπορεί να έχουμε ένα καλό δίκτυο κάποια στιγμή, όμως αν ένα αυτοκίνητο θέλει να ταξιδέψει, να βγει πιο έξω, να πάει προς την Ευρώπη; Τι γίνεται με την Αλβανία, ας πούμε; Τι γίνεται με τις άλλες όμορες χώρες; Αυτό πρέπει να το δει η Ε.Ε. και να πιέσει προς την αφομοίωση του συστήματος και από άλλες χώρες που δεν ανήκουν στην Ε.Ε.. Επίσης, έχουμε μια απορία. Πώς μπορεί ο Έλληνας πολίτης να βασιστεί σε αυτό το νέο είδος, αφού δεν ξέρει ποιο είναι το φορολογικό καθεστώς της επαύριον. Ποια θα είναι τα τέλη κυκλοφορίας, πώς θα φορολογείται ο νέος τρόπος κίνησης. Πάντως, με τις διατάξεις των άρθρων του πρώτου κεφαλαίου εισάγουμε στην ελληνική νομοθεσία αλλά και στην καθημερινότητα των Ελλήνων καινούργιες έννοιες όπως ‘δημοσίως προσβάσιμο σημείο επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού’, ‘σημείο επαναφόρτισης κανονικής ισχύος’, ‘σημείο επαναφόρτισης υψηλής ισχύος.

Πρόκειται για τις απαραίτητες εκείνες υποδομές που αφορούν στην επέκταση και στρατηγική εδραίωση της χρήσης των εναλλακτικών καυσίμων. Χρειαζόμαστε οπωσδήποτε νέες υποδομές, πολλά σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, αν θέλουμε να πεισθούν οι πολίτες για τα θετικά της ηλεκτροκίνηση. Θα θέλαμε να μειώσουμε και τις ενεργειακές μας εξαρτήσεις. Συμβάλλει θετικά, αλλά μαζί με την ηλεκτροκίνηση θα πρέπει να τοποθετήσουμε και νέα σημεία ανεφοδιασμού φυσικού αερίου, LNG, CNG και βεβαίως και σημεία ανεφοδιασμού υδρογόνου. Εδώ χρειάζεται πολύ μεγάλη προσοχή, δεδομένου ότι έχουν εκρηκτικές συμπεριφορές τα συγκεκριμένα είδη, αλλά τα χρειαζόμαστε. Είναι απαραίτητα για την δοκιμαζόμενη οικονομία μας, επειδή βρισκόμαστε σε κακή οικονομική κατάσταση. Ένα φθηνό οικονομικό μέσο μετακίνησης με ένα φθηνό καύσιμο, συμβάλει στον ανταγωνισμό και στον εκσυγχρονισμό, αλλά και στις απαιτήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας. Χρειάζεται να απεξαρτηθούμε από τα ρυπογόνα και ορυκτά καύσιμα, εδώ όμως πρέπει να δούμε ποιες είναι οι ενέργειες της Πολιτείας για τους ελληνικούς εξορύξιμους υδρογονάνθρακες. Πάντως, με την ενσωμάτωση της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 94/2014 η Ελλάδα περνά ένα «κατώφλι» και κάνει μια στρατηγική επιλογή εκσυγχρονισμού, να ακολουθεί έναν ευρωπαϊκό βηματισμό στην ενεργειακή πολιτική.

Επί της αρχής θα μας βρείτε θετικούς και απέναντι στο πνεύμα ενίσχυσης της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων, αλλά συμφωνούμε και με την ουσία και με το περιεχόμενο της οδηγίας 94, που ενσωματώνουμε σήμερα στην Ελληνική Νομοθεσία, δηλαδή το κεφάλαιο Α και τα άρθρα 1 έως 13. Στο κεφάλαιο Β προβλέπονται οι αναγκαίες λεπτομέρειες, σχετικά με τις διαδικασίες αδειοδότησης, ίδρυσης και λειτουργίας των πρατηρίων καυσίμων και ενέργειας. Γενικότερα θα δούμε στα άρθρα 14 έως 20, ότι εκεί αποσαφηνίζεται νομικά μια σειρά τεχνικών ζητημάτων. Είναι φανερό πως ακολουθήθηκαν οι αρχές και έγινε μια καλή προσπάθεια νομοθέτησης και το Υπουργείο έλαβε σοβαρά υπόψη, από ότι είδα, τα σχόλια της δημόσιας διαβούλευσης, αλλά και κάποιες παρατηρήσεις των φορέων, με ορισμένες εξαιρέσεις που θα πούμε για αυτές μετά. Σήμερα επιβάλλεται να νομοθετήσουμε σε συνεργασία με αυτούς τους φορείς και είναι η γνώμη τους σημαντική. Επίσης, είναι πολύ σημαντική η δημιουργία και η λειτουργία του ψηφιακού μητρώου πρατηρίων, που προβλέπεται στο άρθρο 21. Εκεί θα κριθούν πολλά, αν είναι επιτυχής η λειτουργία αυτού του μητρώου, στην οργανωμένη προσπάθεια της Πολιτείας να πατάξει την παραβατικότητα, αλλά θα ήθελα να δώσουμε μεγάλη σημασία στο ζήτημα του λαθρεμπορίου.

Στο κεφαλαίο Γ, στα άρθρα 22 έως 27, εξετάζονται μια σειρά από σοβαρά τεχνικά ζητήματα, τα οποία είναι προϊόν των ραγδαίων τεχνολογικών ζητημάτων και εξελίξεων. Στο πλαίσιο της λειτουργίας των πρατηρίων καυσίμων, δημιουργείται ένα ουσιαστικό και αποτελεσματικό κανονιστικό πλαίσιο λειτουργίας και ρυθμίζεται μια σειρά ζητημάτων ασφαλείας. Τώρα στο θέμα των πρατηρίων που στεγάζονται σε ισόγεια πολυκατοικιών, εκεί είναι ένα σοβαρό ζήτημα και το εξετάζουμε στο άρθρο 25. Το ζήτημα της μείωσης των αποστάσεων μεταξύ των δεξαμενών καυσίμων, αυτό νομίζω ότι πρέπει να το δούμε με μια «ελαστική αντίληψη», αν τα πρατήρια είναι εκτός του ιστού των πόλεων.

Θα μπω σε ένα θέμα το οποίο με αφορά, γιατί είμαι αρχιτέκτων–μηχανικός. Γίνεται μια θετική προσπάθεια στο άρθρο 29 για την ρύθμιση του επαγγέλματος των μηχανικών. Έχω κάποιες διαφωνίες ως προς τον τρόπο που εισάγεται το ζήτημα, γιατί θα έπρεπε να το εξετάσουμε όχι ως «τσόντα» σε ένα νομοσχέδιο, αλλά αυτόνομα. Διαφωνώ βέβαια και με τις πειθαρχικές κυρώσεις, όσον αφορά τις υπεύθυνες δηλώσεις, γιατί η νομοθεσία νομίζω ότι είναι επαρκής και φαίνεται σαν «εκδικητικό» το όλο θέμα. Καταρχάς είμαστε θετικοί και στην Ολομέλεια θα τοποθετηθούμε και επί των άρθρων εκτενέστερα.

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, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γιώργος, Δημητριάδης Μίμης, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Γιάννης, Ιγγλέζη Κατερίνα, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Γιάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Τζαμακλής Χάρης, Καφαντάρη Χαρά, Μπαλωμενάκης Αντώνης, Ουρσουζίδης Γιώργος, Παπαδόπουλος Νίκος, Ριζούλης Ανδρέας, Τζάκρη Θεοδώρα, Σέλτσας Κωνσταντίνος, Σηφάκης Γιάννης, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Ανδριανός Ιωάννης, Αραμπατζή Φωτεινή, Γεωργαντάς Γεώργιος, Ασημακοπούλου Άννα - Μισέλ, Βλάχος Γεώργιος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Καράογλου Θεόδωρος, Καρασμάνης Γεώργιος, Κασαπίδης Γεώργιος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κεφαλογιάννη Όλγα, Μπουκώρος Χρήστος, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Σαχινίδης Ιωάννης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Μανιάτης Ιωάννης, Τζελέπης Μιχαήλ, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Μανωλάκου Διαμάντω, Βαρδαλής Αθανάσιος, Αμυράς Γεώργιος, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Καβαδέλλας Δημήτριος και Θεοχάρης (Χάρης) Θεοχάρης.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ(Πρόεδρος της Επιτροπής): Ολοκληρώθηκε ο κύκλος των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών, τον λόγο τώρα έχει ο κ. Δημαράς που θέλει να διατυπώσει ένα γρήγορο ερώτημα.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΗΜΑΡΑΣ: Κύριε Υπουργέ, με το άρθρο 29 διαμορφώνετε κάποιες διαδικασίες για τη ρύθμιση του επαγγέλματος του μηχανικού. Τι γίνεται με τους πτυχιούχους των Τ.Ε.Ι., δηλαδή δεν θα έπρεπε αυτά να τα εξετάσουμε ενιαία; Είναι ένα ερώτημα αυτό.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου ): Κύριε Υπουργέ, παρακαλώ, έχετε το λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ(Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Θα είμαι πολύ σύντομος, δεν θα τοποθετηθώ για το νομοσχέδιο, θα τα πούμε αύριο στην Ολομέλεια της Βουλής. Θα προσπαθήσω να συνδράμω στον προβληματισμό που ακούστηκε μέσα στην Επιτροπή και από τους φορείς και από τους συναδέλφους. Καταρχάς να καταθέσω κ. Πρόεδρε τις νομοτεχνικές βελτιώσεις που θα κάνουμε για να τις έχουν υπ' όψιν τους οι κύριοι Βουλευτές για αύριο, για την Ολομέλεια της Βουλής. Και ακόμη έχουν να κάνουν και με τις παρατηρήσεις που τέθηκαν αλλά και τις βελτιωτικές εκθέσεις που είχαν και οι φορείς και οι συνάδελφοι. Το πρώτο είναι: Οι πέντε νομοτεχνικές βελτιώσεις αφορούν την σιωπηρή έγκριση και γίνεται αποδεκτό, αλλά διατηρούνται οι ευθύνες των Δημοσίων Λειτουργών, διότι υπάρχουν και αντίστροφα φαινόμενα: Δηλαδή, ενώ είχαμε πολλές φορές φαινόμενα αδιαφάνειας για την έγκριση που έφταναν στα όρια της παρανομίας, έχει παρατηρηθεί και ότι όταν έχουμε σιωπηρή έγκριση έχουμε και τότε τις ίδιες αδιαφανείς διαδικασίες ώστε δηλαδή να υπάρχει σιωπηρή έγκριση: Άρα, ναι μεν έγκριση αλλά μηχανισμός ελέγχου αυτών των αδειοδοτήσεων που προήλθαν με σιωπηρή έγκριση καθώς και ποινές για όσους δεν κάνουν επαρκώς τη δουλειά τους.

Οι υπόλοιπες νομοτεχνικές βελτιώσεις είναι δύο που αφορούν την «Ζώνη Λιμένα», την αδειοδότηση προτεραιότητας της «Ζώνης Λιμένα» και έρχονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και είναι μια καλύτερη διατύπωση, κάποιες αναρρυθμίσεις δηλαδή. Έγινε ακόμη μια παρατήρηση: Επειδή γίνεται η άδεια λειτουργίας αόριστη όταν λήγουν τα πιστοποιητικά και οι τεχνικοί έλεγχοι: Θεωρούμε ότι το μητρώο πρέπει να παρακολουθεί τη λήξη ισχύος των δικαιολογητικών και επομένως να γίνονται και οι απαραίτητοι έλεγχοι για αυτό, το προβλέπουμε.

Η επόμενη νομοτεχνική βελτίωση έχει να κάνει με την Διεύθυνση που θα παρακολουθεί την αρμόδια Υπηρεσία και διαγράφεται και η λέξη « συμμόρφωση», όπως είπαν πολλοί συνάδελφοι, γιατί πολλά δεν είναι πιστοποιητικά συμμόρφωσης αλλά είναι άλλα πιστοποιητικά, όπως είναι, ας πούμε το πιστοποιητικό της πυρασφάλειας. Αυτό δεν είναι πιστοποιητικό συμμόρφωσης. Προβλέπονται από πιο χαμηλά , από εκεί δηλαδή που πρέπει, ποια είναι πιστοποιητικά συμμόρφωσης και ποια είναι άλλου είδους πιστοποιητικά. Επίσης μία νομοτεχνική βελτίωση ακόμη, έχει να κάνει με την προθεσμία που έχει ο πρατηριούχος σε περίπτωση που η αρμόδια Υπηρεσία του ζητήσει πρόσθετα στοιχεία και ορίζεται το διάστημα των 15 ημερών για τα πρατήρια που είναι σε κτίρια μεικτής χρήσης.

Τέλος υπάρχουν δύο νομοτεχνικές βελτιώσεις στο άρθρο 29 στην ρύθμιση του επαγγέλματος του Μηχανικού, διευκρινιστικές περισσότερο η πρώτη, ενώ η δεύτερη έχει να κάνει με την αλλαγή αντί για «έξι μήνες» ορίζονται οι «πέντε μήνες» για να προλάβουμε και τις ημερομηνίες και τα χρονοδιαγράμματα που έχουμε δεσμευτεί. Να σας τις δώσω για να ενημερωθούν οι συνάδελφοι για να μην έχουμε αύριο αιφνιδιασμούς.

*(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός καταθέτει στα πρακτικά το προσχέδιο των νομοτεχνικών βελτιώσεων που προτίθεται να εισάγει στο σχέδιο νόμου)*

Τώρα πάμε στην ουσία για να απαντήσουμε στον προβληματισμό που ακούστηκε. Θα ξεκινήσω από το τελευταίο θέμα, το τελευταίο άρθρο, που έχει να κάνει με το Τεχνικό Επιμελητήριο που υπηρέτησα για αρκετά χρόνια είτε ως Πρόεδρος, είτε σε άλλες θέσεις είτε ως μέλος. Έγιναν τρεις παρατηρήσεις: Η πρώτη είναι γιατί στις «λοιπές διατάξεις»; Θα ήμουν πραγματικά ευτυχής να ερχόταν μια πρόταση του Τεχνικού Επιμελητηρίου για την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου. Στο αρχείο μου έχω πρακτικά συνεδριάσεων της αντιπροσωπείας του Τ.Ε.Ε.( Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος) από το 1982 έως και σήμερα, για την αλλαγή του θεσμικού πλαισίου, εγώ θα πω ότι έμπαινα σε αυτό το θέμα στην αντιπροσωπεία του Τ.Ε.Ε. τουλάχιστον τρεις φορές τον χρόνο και ποτέ δεν κατέληγε σε μια συγκεκριμένη απόφαση σταθμό. Θα ήμουν ευτυχής για να έρθει ένα ολοκληρωμένο νομοθέτημα για την αλλαγή του θεσμικό πλαισίου από το Τεχνικό Επιμελητήριο για να έχουμε ένα ξεχωριστό νομοθέτημα. Δεν μπορούσαμε να έχουμε ένα ολόκληρο νομοθέτημα για ένα άρθρο, προφανώς το καταλαβαίνετε. Και τι θεραπεύει αυτό το άρθρο; Θεραπεύει μια στρεβλή νομοθεσία που έγινε από τις προηγούμενες κυβερνήσεις, προφανώς με την πίεση των θεσμών, προέβλεπε άλλους όρους και άλλες διαδικασίες για το επάγγελμα του αρχιτέκτονα, του πολιτικού μηχανικού και του τοπογράφου και άλλες για τις υπόλοιπες ειδικότητες. Είχε ξεχάσει τις νέες ειδικότητες το προηγούμενο θεσμικό πλαίσιο και επειδή ενημερώθηκα για τον κ. Μανιάτη, ότι του ζήτησα ως Πρόεδρος του ΤΕΕ να μπει η σύμφωνη γνώμη.

Βεβαίως ζήτησα να μπει η σύμφωνη γνώμη, μου επιτρέπετε να χρησιμοποιήσω το κινητό μου και να σας διαβάσω τη σύνθεση της αντίστοιχης επιτροπής που ήταν και τα τρία επαγγέλματα, δεν ήταν επιστημονικές επιτροπές σαν και αυτές που φτιάχνουμε, δεν συμμετείχαν εκπρόσωποι των Εκπαιδευτικών Ανώτατων Ιδρυμάτων της χώρας, ήταν συγκρότηση επιτροπής για τον καθορισμό ειδικότερων ρυθμίσεων για την εξάσκηση του επαγγέλματος του πολιτικού μηχανικού, του αρχιτέκτονα και του τοπογράφου. Σας διαβάζω τη σύνθεση που είχε υπογράψει ο κ. Μανιάτης, από την Επιτροπή Ανταγωνισμού ήταν ο κ. Κυριτσάκης, ο Πρόεδρος Επιτροπής Ανταγωνισμού, ήταν μια επιτροπή που λειτουργούσε με την ευθύνη της Επιτροπής Ανταγωνισμού.

Υπήρχαν εκπρόσωποι τριών - τεσσάρων Υπουργείων, υπήρχε εκπρόσωπος του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, της Περιφέρειας Αττικής, του Τεχνικού Επιμελητηρίου και της ΕΕΤΕΜ, δηλαδή, ήταν μια επιτροπή υπό την καθοδήγηση και την υποστήριξη της Επιτροπής Ανταγωνισμού και η συνέχεια των συνεδριάσεων αυτής της επιτροπής ήταν δραματική, αν συνέχιζε και ακολουθούσαμε την γραμμή της Επιτροπής Ανταγωνισμού για το επάγγελμα του μηχανικού, τουλάχιστον. Για αυτό είχαμε ζητήσει και τη σύμφωνη γνώμη για τα τρία επαγγέλματα. Τι προβλεπόταν όμως από τη σύμφωνη γνώμη του νόμου; Το λέω για να μην έχουμε ψευδείς εντυπώσεις. Στο ένα άρθρο προβλέπονταν η σύμφωνη γνώμη του ΤΕΕ, στην μια παράγραφο του άρθρου και στην επόμενη όριζε δύο μήνες για τη γνωμοδότηση στην ανωτέρω επιτροπή του Τεχνικού Επιμελητηρίου για την υποβολή της εισήγησης της.

Δηλαδή, θα γνωμοδοτούσε αρνητικά πιθανότατα το ΤΕΕ και στη συνέχεια, σε σχέση με την επιτροπή της Επιτροπής Ανταγωνισμού και στη συνέχεια το Υπουργείο θα πήγαινε και θα έβαζε έναν νέο άλλο Προεδρικό Διάταγμα, που θα ήταν παραπλήσια έκδοση πιθανά με αυτήν της επιτροπής ανταγωνισμού, με την πίεση από τους δανειστές και όλα τα υπόλοιπα. Δεν κάνουμε αυτό σήμερα, το σημαντικό το οποίο κάνουμε και θέλω να είμαι ξεκάθαρος σε αυτό, είναι επειδή το είπε ο κ. Καραμανλής, φαντάζομαι ότι το είτε στη θετική κατεύθυνση, είμαι βέβαιος γι' αυτό, γιατί είναι πάντα εποικοδομητικός και θετικός στην κριτική την οποία κάνει, είναι όχι να ξεπεράσουμε το 1930.

Και γι' αυτό αναγνωρίζουμε τέσσερις νέες ειδικότητες τμημάτων των ελληνικών πολυτεχνικών σχολών που ήταν ξεχασμένες και για τα επαγγελματικά τους δικαιώματα και για την επαγγελματική δραστηριότητα, άρα, ξεπερνιέται αυτόματα η νομοθεσία του 1930, ορίζουμε τις επιτροπές που συμμετέχει το Τεχνικό Επιμελητήριο, τα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα της χώρας, η σύλλογοι όλων των διπλωματούχων μηχανικών για τη διαμόρφωση δύο πραγμάτων. Το πρώτο είναι ανά ειδικότητα, πιο είναι το περίγραμμα, ποιο είναι δηλαδή το μεγάλο εύρος αυτών των ειδικοτήτων για να υπάρχει μια ευελιξία σε κάθε ειδικότητα και το δεύτερο είναι η σύνδεση του προγράμματος σπουδών σε σχέση με τις πραγματικές δραστηριότητες που μπορούν να έχουν πρόσβαση. Αυτό για ενημέρωση της Επιτροπής, σήμερα στο τεχνικό επιμελητήριο συμβαίνει μόνο για όσους συναδέλφους έχουν σπουδάσει στο εξωτερικό, συμβαίνει ήδη, τηρείται.

Αλλά οι στρεβλώσεις που δημιουργούνται να τηρείται για τους συναδέλφους που έχουν σπουδάσει στο εξωτερικό και όχι για αυτούς που έχουν σπουδάσει στην Ελλάδα είναι τεράστιες. Π.χ. θα μιλήσω για τον εαυτό μου. Εγώ έχω σπουδάσει ηλεκτρολόγος μηχανικός. Έχω τα επαγγελματικά δικαιώματα του ηλεκτρολόγου-μηχανολόγου μηχανικού, αυτή η ειδικότητα υπήρχε στη χώρα -σχεδόν όταν γεννήθηκα- ε! κ. Σπαρτινέ; Λοιπόν, στη συνέχεια το τμήμα αυτό διαιρέθηκε σε τέσσερα - πέντε – έξι νέα τμήματα. Τα επαγγελματικά δικαιώματα έμειναν τα ίδια. Ένας συνάδελφος που σπούδασε ηλεκτρονικός μηχανικός ή μηχανικός πληροφορικής στο εξωτερικό, έρχεται και λέει για κάποιο τμήμα που έχει εξειδίκευση. Έχω παρακολουθήσει το ίδιο πρόγραμμα σπουδών και γιατί δεν μου δίνετε κι εμένα δικαίωμα, να υπογράφω και ισχυρά ρεύματα ή υποσταθμούς μέσης και υψηλής τάσης. Δεν του τα απονέμει το Τεχνικό Επιμελητήριο, σωστά. Πηγαίνει στο Συμβούλιο της Επικρατείας το διεκδικεί και το κερδίζει, γιατί είναι άνιση μεταχείριση.

Επομένως, πιστεύω, ότι με αυτό τον τρόπο ίσα-ίσα που εξορθολογίζουμε το πλαίσιο άσκησης του επαγγέλματος μηχανικού και την πρόσβαση που πρέπει να έχει κάθε μηχανικός σε συγκεκριμένα πεδία, ανάλογα με τι ο ίδιος έχει σπουδάσει ή με το τι μεταπτυχιακά έχει κάνει, δηλαδή ανάλογα με τη βασική ειδικότητα που έχει και το περίγραμμα που έχει αυτή η ειδικότητα. Πιστεύω, ότι είναι σε πολύ θετική κατεύθυνση. Ο κ. Δημαράς έκανε μια πρόταση, αν πρέπει να αντιμετωπιστούν ενιαία με τα τμήματα, τα τεχνολογικά εκπαιδευτικά ιδρύματα. Η γνώμη μου είναι, όχι. Δεν πρέπει να αντιμετωπιστεί ενιαία, πρέπει να έχουμε οριστική λύση για το θέμα των ΤΕΙ, για να μη συνεχίζουμε στρεβλές λογικές παλαιοκομματισμού, στρεβλές λογικές που εκμεταλλευόντουσαν κάποιοι τους αποφοίτους ΤΕΙ, για να έχουν εκλογική πελατεία. Είμαστε σε στενή συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας, για να αντιμετωπίσουμε οριστικά και αυτό το θέμα και να τελειώνει αυτή η στρέβλωση, που αρκετοί βουλευτές του Κοινοβουλίου είχαν επενδύσει στο πως να αναπαράγονται διαχρονικά στα βουλευτικά έδρανα.

Μια άλλη πτυχή είναι οι υπερβολικές ποινές των μηχανικών από την άσκηση του επαγγέλματος και εδώ μέσα βλέπω αρκετούς και από όλες τις πτέρυγες, να έχουν ασκήσει το επάγγελμα του μηχανικού, θεωρώ, ότι είναι πολύ επιεικείς οι ποινές. Οι διπλωματούχοι μηχανικοί -όπως και πολλές κατηγορίες επιστημόνων- είχαν ευτελείς τι; Από το θεσμικό πλαίσιο για τις διαδικασίες να γίνονται ταχυδρόμοι διαφόρων ειδών φακέλων. Δεν είναι δυνατόν, όταν καταθέτει ένας διπλωματούχος μηχανικός μελέτη σε δημόσια υπηρεσία καθώς και τα απαραίτητα πιστοποιητικά, να μην κάνει έλεγχο, αν αυτά τα πιστοποιητικά είναι έγκυρα ή είναι πλαστά. Τότε τι δουλειά κάνει; Απλά τα πηγαίνει και τα καταθέτει. Και ειδικά σε καιρούς κρίσης μπορεί το λειτούργημα του διπλωματούχου μηχανικού, δηλαδή αυτός ο δημόσιος έλεγχος που του έχει δοθεί από την πολιτεία, να γίνει βορά στην αγορά, γιατί κάποιος επιχειρηματίας δεν θέλει να βγάλει ένα πιστοποιητικό πυρασφάλειας. Αυτό κοστίζει περισσότερο ή ένα πιστοποιητικό συμμόρφωσης και να βάλει φθηνότερα υλικά. Αν δεν το ελέγξει ο μηχανικός, ποιος θα το ελέγξει; Την πλαστότητα ή την εγκυρότητα αυτού του πιστοποιητικού και ποια ευθύνη θα έχει, επαγγελματική ευθύνη; Χειρότερο θα έπρεπε να ήταν.

Συνεχίζουμε στο επόμενο άρθρο, που έχει γίνει συζήτηση και έχει να κάνει με το παράπλευρο δίκτυο. Άκουσα με προσοχή τον προβληματισμό των εκπροσώπων της Τροχαίας και της Ελληνικής Αστυνομίας συμφωνούν, να γίνει κοινή Επιτροπή, για να αντιμετωπίσουμε το θέμα και να βοηθήσουμε, όχι ακύρωση όμως των προβλέψεων, γιατί δεν θα γίνει ποτέ. Είναι θέμα τριών ημερών να συμβληθεί το Υπουργείο Μεταφορών είτε το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη με το σύστημα τάξης, για να μπορούμε σε όλη την Ελλάδα να πληρώνουμε με την κάρτα μας. Εκτός από την πολύ καλή δουλειά που έχει γίνει με σύγχρονο εξοπλισμό, για να μπορούν τα όργανα της Τροχαίας να έχουν και ενημερωτικά και άλλες διευκολύνσεις στο να ασκήσουν το έργο τους. Άκουσα, όμως, από τους εκπροσώπους των επαγγελματιών διάφορες παρατηρήσεις, που είναι πραγματικά στρεβλές. Εδώ, φέρνουμε τη βελτίωση ενός πλαισίου, που έχουμε περάσει με προηγούμενη τροπολογία, η οποία εφαρμόζεται και έχει εκδοθεί και η υπουργική απόφαση. Τα περισσότερα από αυτά που άκουσα προβλέπονται στην υπουργική απόφαση.

Δηλαδή, λέει κάποιος, πώς θα κάνω εφοδιασμό καυσίμων σε βιομηχανίες, κατοικίες ή άλλα; Προβλέπεται στην υπουργική απόφαση. Όποιος έχει μαζί του δελτίο αποστολής μπορεί να διέρχεται, αρκεί το σημείο του προορισμού, που θα αναγράφεται στο δελτίο αποστολής, να είναι σε αυτή την περιοχή. Όσοι έχουν δημόσιο ή ιδιωτικό έργο, είτε είναι μηχανήματα, είτε οποιοδήποτε βαρύ όχημα, θα έρχονται στο Υπουργείο και θα παίρνουν άδεια. Δόθηκε στο Υπουργείο, επιτέλους, η ευκαιρία να ορίσει τι είναι παράπλευρο δίκτυο και εναλλακτικές διαδρομές, που δεν υπήρχε και σε ποια κατάταξη είναι ο κάθε δρόμος, είτε είναι παλαιά εθνική οδός, είτε άλλο εναλλακτικό δίκτυο. Θέλω να πω μερικά στοιχεία και θα μου πείτε εσείς τι κοστίζει ή και οι επαγγελματίες.

Το 2013 είχαμε 12.054 συνολικά ατυχήματα, τα 802 ήταν θανατηφόρα και 15.690 τραυματίες. Το 2014 είχαμε 11.676 ατυχήματα, 744 θανατηφόρα και 15.082 τραυματίες. Το 2015 είχαμε 11.517 ατυχήματα, 746 θανατηφόρα και 14.729 παθόντες. Αυτά τα στοιχεία είναι στο σύνολο των οχημάτων και θα σας τα καταθέσω για να τα έχετε όλοι. Στο εθνικό δίκτυο, στους αυτοκινητόδρομους, τα θανατηφόρα είναι μόνο το 9%, δηλαδή, όπου έχουμε υποδομή σοβαρή, δεν έχουμε θανατηφόρα ατυχήματα. Δεν είναι λοιπόν δυνατό αυτό που ζούμε κάθε χρόνο, σε κάθε χωριό να περνάνε βαριά οχήματα δίπλα από τα σπίτια, δίπλα από τα παιδάκια ή δίπλα από μικρά επιβατικά αυτοκίνητα, που ιδιοκτήτες τους δεν έχουν χρήματα να πάνε στη δουλειά τους ή να πάνε μια οικογενειακή εκδρομή. Αυτό, είναι μάστιγα για την ελληνική περιφέρεια.

Ακούστηκε, το είπε και ο συνάδελφος, ότι στην Εγνατία δεν μπορούν να περάσουν από τις σήραγγες, θα δω εάν ισχύει το ίδιο και για την Αττική Οδό. Ακούστε τη στρέβλωση. Επειδή η Εγνατία Οδός δεν έχει πάρει αδειοδότηση για τις σήραγγες, δεν αφήνει να διέλθουν τα βυτιοφόρα. Αντί, λοιπόν, να πιέσουμε την Εγνατία να αδειοδοτήσει τις σήραγγες, λέμε να επιτρέπεται τα βυτιοφόρα με επικίνδυνα καύσιμα να περνούν μέσα από τα χωριά. Αυτό είναι λίγο τρέλα.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ: Για να μην πληρώνουν διόδια.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών): Αφήστε τα διόδια, εγώ λέω για την ασφάλεια των πολιτών. Στα διόδια έχουν δίκιο, γι' αυτό και δεσμεύτηκα την Τρίτη να έχουμε μια συνάντηση με τα σωματεία των επαγγελματιών και με τους παραχωρησιούχους, προκειμένου να γίνουν εκπτωτικά προγράμματα στους επαγγελματίες αυτούς, αλλά δεν είναι δυνατόν να αφήνουμε να διέρχονται από τη χώρα τεράστια νούμερα βαρέων οχημάτων, και ξένα και ελληνικά, από το παράπλευρο δίκτυο. Ως Υπουργείο, δίνουμε γύρω στα 20 εκατ. στη συντήρηση του παράπλευρου δικτύου, χωρίς να είναι στις αρμοδιότητες του Υπουργείου. Αν μετρήσουμε τι δίνουν οι δήμοι και οι περιφέρειες, γιατί δεν είναι αυτοί οι δρόμοι φτιαγμένοι σύμφωνα με τις προδιαγραφές, θα τρελαθείτε. Αυτά, κάθε χρόνο, δεν είναι δυνατόν να συνεχιστεί αυτή η κατάσταση. Εάν ανεβείτε εδώ έξω από την Αθήνα στη διασταύρωση του Αγίου Στεφάνου θα βρείτε τέσσερα χιλιόμετρα ουρά βαρέων οχημάτων, στο 90ο χλμ. τα ίδια.

Για τη μείωση των εξωτερικών αποστάσεων, συμφωνούμε. Προτείνουμε, για να μην πάρουμε μια απόφαση στο πόδι και την συμπληρώσουμε, μέσα στην εβδομάδα να γίνει μια επιτροπή και να φέρουμε μια τροπολογία. Πιστεύω ότι εάν βάλουμε τις δεσμεύσεις που βάλαμε και για τα πρατήρια στα κτίρια μεικτής χρήσης θα είμαστε καλυμμένοι, αλλά να το δούμε λίγο καλύτερα. Ο Πρόεδρος του ΕΟΒΕ είπε ότι είναι μεγάλη η τιμή. Μα η πρόβλεψη που υπήρχε στο ισχύον νομοθετικό πλαίσιο ήταν ότι το 2007 έκλειναν αυτά τα πρατήρια και το θεωρώ άδικο να κλείσουν γιατί η ελληνική πολιτεία τους έδωσε την άδεια για να λειτουργήσουν πρώτον, αλλά κυρίως γιατί με τις διατάξεις ασφαλείας αυτές δίνεται η δυνατότητα να λειτουργούν και να λειτουργούν με ασφάλεια. Αυτό είναι το σημαντικό. Θεωρώ ότι εκεί έγινε και πάρα πολύ καλή δουλειά.

Τέθηκε ένας προβληματισμός από τον κ. Αμυρά και από άλλους για συγκεκριμένες πολιτικές που δεν αναφέρονται μέσα στο νομοσχέδιο, σε σχέση με τα σημεία επαναφόρτισης, τον αριθμό των οχημάτων, τα κίνητρα, τη χρηματοδότηση, τις ανάγκες παροχής ηλεκτρικής ενεργείας και όλα τα υπόλοιπα. Αυτό είναι ένα πολύ μεγάλο έργο και είναι το εθνικό πλαίσιο στρατηγικής, που δεν είναι αρμοδιότητα μόνο του Υπουργείου Μεταφορών. Πιστεύω ότι για τη συγκρότηση, την εκπόνηση του εθνικού πλαισίου στρατηγικής πρέπει να γίνει ένας ευρύς διάλογος αφού πρώτα έχουμε συζητήσει, έχουμε διαβουλευτεί με άλλες χώρες και με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για να μπορούμε να βρούμε τη χρηματοδότηση, για να μπορούμε να ασκήσουμε με επιτυχία αυτές τις πολιτικές και το εθνικό πλαίσιο στρατηγικής για τα εναλλακτικά καύσιμα να μην μείνει μόνο στα χαρτιά αλλά να εφαρμοστεί.

Εγώ το θεωρώ έναν πολύ αναπτυξιακό χώρο όχι για τα εναλλακτικά καύσιμα μόνο και την παραγωγή τους ή την εμπορία και τη διανομή τους, αλλά για πολλές πτυχές της οικονομικής ζωής και της παραγωγικής δομής της χώρας. Μπορούμε να εκμεταλλευτούμε και να έχουμε συμβασιοποιημένη γεωργία για τα βιοκαύσιμα, μπορούμε να έχουμε άλλες περιβαλλοντικές δράσεις για την παραγωγή ενέργειας, για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα και τις έξυπνες πόλεις, για τους συσσωρευτές. Πιστεύω ότι το εθνικό πλαίσιο στρατηγικής δεν πρέπει να μένει μόνο στην εμπορία και στη μεταφορά των βιοκαυσίμων, σ' αυτό δηλαδή που πραγματεύεται σήμερα το σχέδιο νόμου, αλλά πρέπει να συνδεθεί με την παραγωγική δομή της χώρας σε πάρα πολλούς τομείς. Πιστεύω ότι εκεί είναι το στοίχημα.

Θα ήθελα να κάνω μια διευκρίνιση στο προηγούμενο άρθρο, γιατί ρώτησε ο συνάδελφος, σε σχέση με την ακινητοποίηση, πού θα φυλάσσονται τα αυτοκίνητα, η ασφάλειά τους κ.λπ.. Με νόμο του 1983 –από το 1983 υπάρχει αυτό- όταν ακινητοποιείται ένα όχημα η φύλαξή του και όχι μόνο η φύλαξη του αυτοκινήτου, αλλά και των εμπορευμάτων και όλων των υπολοίπων και η ευθύνη βαραίνει τον ιδιοκτήτη, ο οποίος έκανε την παρανομία. Αυτό, όπως είπα, ισχύει από το 1983, απλά δεν εφαρμόζεται ως συνήθως. Με βάση αυτό η τροχαία θα τους οδηγεί σε ένα χώρο που θα μπορούν να σταθμεύσουν, να πηγαίνουν γρήγορα να πληρώνουν το πρόστιμο και να το παίρνουν πίσω. Σε κάποιες περιπτώσεις εφαρμόζεται κανονικά.

Εγώ θέλω να ευχαριστήσω πραγματικά όλες τις πτέρυγες του Κοινοβουλίου και τους εκπροσώπους των φορέων για το κλίμα που είχαμε στη συνεδρίαση της Επιτροπής, για τις εποικοδομητικές προτάσεις που κατέθεσαν και πιστεύω ότι αυτή η συνεργασία θα συνεχιστεί και για τα εναλλακτικά καύσιμα και για τις αδειοδοτήσεις και στα επόμενα νομοσχέδια που σύντομα θα φέρουμε.

XΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κύριες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώθηκε η συζήτηση. Όπως συνάγεται από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και Ειδικών Αγορητών, τα άρθρα 1 έως 30 γίνονται δεκτά κατά πλειοψηφία.

Το σχέδιο νόμου γίνεται δεκτό και στο σύνολό του;

ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ: Ναι, ναι.

XΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δεκτό, κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών «Ενσωμάτωση στην Ελληνική Νομοθεσία της Οδηγίας 2014/94/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Οκτωβρίου 2014 για την ανάπτυξη Υποδομών Εναλλακτικών καυσίμων, απλοποίηση διαδικασίας, αδειοδότησης και άλλες διατάξεις πρατηρίων παροχής καυσίμων και ενέργειας, και λοιπές διατάξεις» γίνεται δεκτό, επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, κατά πλειοψηφία.

Λύεται η συνεδρίαση.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Βράντζα Παναγιώτα, Γκαρά Αναστασία, Δημαράς Γιώργος, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Καφαντάρη Χαρά, Παπαδόπουλος Νίκος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κώστας, Συρμαλένιος Νίκος, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Αραμπατζή Φωτεινή, Γεωργαντάς Γεώργιος, Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος, Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος), Κεφαλογιάννη Όλγα, Μπουκώρος Χρήστος, Σαχινίδης Ιωάννης, Μανιάτης Ιωάννης, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Λαζαρίδης Γεώργιος, Καβαδέλλας Δημήτριος και Θεοχάρης (Χάρης) Θεοχάρης.

Στο σημείο αυτό και περί ώρα 15.00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ**  **ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**