**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΖ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα, σήμερα, 24 Μαΐου 2018, ημέρα Πέμπτη και ώρα 17:25΄, 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 επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ «περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό» και άλλες διατάξεις».

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κ. Γεώργιος Σταθάκης, 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, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Δημαράς Γεώργιος, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Ανάστασιος Πρατσόλης, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πάλλης Γεώργιος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Σταματάκη Ελένη, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Κατσαβριά- Σιωροπούλου Χρυσούλα, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αραμπατζή Φωτεινή, Κατσανιώτης Ανδρέας, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Δημήτριος Κωνσταντόπουλος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Μανωλάκου Διαμάντω, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Αμυράς Γεώργιος, Ιωάννης Σαρίδης και Μίχος Νικόλαος.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Κυρίες και κύριοι βουλευτές, καλησπέρα σας. Συνεδριάζει η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ «περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό» και άλλες διατάξεις».

Καταρχάς, θα ξεκινήσουμε με έναν προγραμματισμό, τον οποίο πρέπει να εγκρίνει η Επιτροπή. Η δεύτερη συνεδρίαση προτείνεται να γίνει τη Τετάρτη, στις 10:00΄ η ώρα το πρωί, με φορείς. Δεν μπορεί να γίνει τη Τρίτη, γιατί έχουμε νομοσχέδιο που αφορά την Επιτροπή μας. Το απόγευμα της ιδίας μέρας, στις 14:00΄ η ώρα να γίνει η συζήτηση κατ’ άρθρον και την Παρασκευή, 1 Ιουνίου, στις 1000΄ το πρωί να γίνει η β΄ ανάγνωση. Την Πέμπτη δεν γίνεται, διότι με βάση τον Κανονισμό πρέπει να υπάρχει μια μέρα από τη συζήτηση κατ’ άρθρον και τη β΄ ανάγνωση. Θέλετε να πάρουμε μια απόφαση; Συμφωνείτε για την Παρασκευή; Αυτό θα το δούμε αργότερα, γιατί υπάρχει η διαδικασία και θα δούμε αν θα είναι για την Πέμπτη ή την Παρασκευή. Τώρα προχωράμε στις διάφορες προτάσεις για τους φορείς. Το λόγο έχει ο κ. Καματερός.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Προτείνουμε, λοιπόν, τη Σχολή Αρχιτεκτόνων- Μηχανικών του Μετσόβιου Πολυτεχνείου, το Τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας, το Πάντειο Πανεπιστήμιο που έχει κάνει μια πάρα πολύ σοβαρή δουλειά πάνω σε αυτό το θέμα της θαλάσσιας χωροταξίας, το Πανεπιστήμιο Αιγαίου που επίσης έχει ασχοληθεί και έχει μελέτες πάνω στο θέμα, το Σύλλογο Πολεοδόμων και Χωροτακτών, το Σύλλογο Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΤΕΕ), το Σύνδεσμο Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών (ΣΕΒ), το Σύνδεσμο Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), το Παγκόσμιο Ταμείο για τη Φύση (WWF), την Greenpeace, τον Πανελλήνιο Σύλλογο Ιχθυολόγων Δημοσίου που έχει σοβαρές προτάσεις, το Σύνδεσμο Βιοκαυσίμων και Βιομάζας Ελλάδας, το Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών (ΕΛΚΕΘΕ), την Ορνιθολογική Εταιρεία, την Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού και τον εκπρόσωπο των Συλλόγων Παράκτιων Αλιέων που και αυτοί είναι απαραίτητοι.

Κυρία Πρόεδρε, είναι 16 προτάσεις για φορείς.

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

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας): Να ξεκινήσω και εγώ, κυρία Πρόεδρε, από τα πανεπιστημιακά μας ιδρύματα.

Το Τμήμα Χωροταξίας του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, τον Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Ναυτιλίας, την Ένωση Λιμένων Ελλάδος, την Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιεροπλοίων, την Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών και την Ομοσπονδία Παράκτιας Αλιείας, το Σύνδεσμο Υδατοκαλλιεργητών, το Σύνδεσμο Βιοκαυσίμων, το ΣΕΤΕ, το ΣΕΒ και το Τεχνικό Επιμελητήριο. Οι δικές μας προτάσεις, είναι δέκα, περίπου, και σε αρκετά από τα υπόλοιπα καλυπτόμαστε.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑ.ΣΟ.Κ. – ΔΗΜ.ΑΡ.): Εμείς θα προτείνουμε το Δίκτυο «ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ SOS», το Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΚΑΠΕ), το Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών (ΕΛΚΕΘΕ), την Κεντρική Ένωση Δήμων Ελλάδος (ΚΕΔΕ), το Σύνδεσμο Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος (ΣΕΠΕ), τα ΕΛΠΕ Α.Ε., το Σύνδεσμο Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑμεΑ), την Greenpeace, που πρέπει να την ανέφερε ο συνάδελφος, καθώς και την WWF.

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

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου – Χρυσή Αυγή): Κάποιους από τους προτεινόμενους φορείς τους ακούσαμε από τους προλαλήσαντες Βουλευτές και έχουμε να συμπληρώσουμε το Γεωτεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, το Οικονομικό Επιμελητήριο Ελλάδος, την Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων και έναν εκπρόσωπο του Τμήματος Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Όλα αυτά τα έχουμε εγγράφως και μπορούμε να σας τα δώσουμε μετά.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του Κ.Κ.Ε.): Έχουμε καλυφθεί.

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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΑΜΜΕΝΟΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξαρτήτων Ελλήνων): Έχουμε καλυφθεί.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Ενδεχομένως, κυρία Πρόεδρε θα επαναλάβω κάποια, αλλά δεν πειράζει, θα τα αφαιρέσετε.

Greenpeace, Δίκτυο «ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ SOS», ΕΛΚΕΘΕ, Σύνδεσμος Εταιρειών Εμπορίας Πετρελαιοειδών Ελλάδος ή Ελληνικά Πετρέλαια ΕΛ.ΠΕ. Α.Ε., Πανελλήνια Συντονιστική Επιτροπή Αλιευτικών Συλλόγων και το ΤΕΕ, που το άκουσα.

 Ο κ. Μπουκώρος είπε για το Σύνδεσμο Παραγωγών Βιοκαυσίμων, αλλά έχει δύο και εγώ θα προτείνω και τους δύο, δηλαδή, Ελληνικός Σύνδεσμος Παραγωγών Βιοκαυσίμων και Σύνδεσμος Βιοκαυσίμων και Βιομάζας Ελλάδας.

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

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο που καλούμαστε να συζητήσουμε σήμερα πραγματεύεται τρία ζητήματα που φαίνονται διαφορετικά μεταξύ τους, όμως πάντα μια σχέση έχουν, διότι ανήκουν όλα στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

Το πρώτο είναι η θαλάσσια χωροταξία. Το δεύτερο είναι η ποιότητα της βενζίνης και των καυσίμων γενικότερα. Το τρίτο είναι ζητήματα για το δομημένο περιβάλλον. Τροπολογίες ουσιαστικά πάνω στην νομοθεσία που υπάρχει.

Όσον αφορά τη θαλάσσια χωροταξία νομίζω ότι είναι πάρα πολύ σημαντικό, γιατί ουσιαστικά ξεκινάει για πρώτη φορά αυτός εδώ ο σχεδιασμός. Επιτρέψτε μου, να λύσουμε μία παρεξήγηση όσον αφορά στα χωροταξικά σχέδια, γιατί πολλοί νομίζουν ότι τα χωροταξικά σχέδια ρυθμίζουν το χώρο απλά, ότι προστατεύουν το περιβάλλον, καθορίζουν χρήσεις γης κ.λπ.. Φυσικά κάνουν αυτό το πράγμα, αλλά υποτιμάται ο ρόλος τους ως αναπτυξιακά εργαλεία. Τα χωροταξικά σχέδια είναι απαραίτητα αναπτυξιακά εργαλεία, όπως είναι και το δασολόγιο, όπως είναι το κτηματολόγιο και μια σειρά από άλλα εργαλεία.

Επιτρέψτε μου, να εξηγήσω με ένα παράδειγμα, γιατί είναι απαραίτητα αναπτυξιακά εργαλεία. Έχουμε τα παραδείγματα του αναπτυξιακού νόμου. Συνέχεια ψηφίζονται αναπτυξιακοί νόμοι, καθορίζουν στόχους χωρίς να λαμβάνουν υπόψιν τους χωροταξικά σχέδια, χωρίς να υπάρχει αυτό εδώ το εργαλείο -και δίνουμε και κίνητρα μάλιστα μέσα από τους αναπτυξιακούς νόμους- και έτσι δημιουργείται μία ανάπτυξη απρογραμμάτιστη άναρχη, γιατί μπορεί να έχει τομεακά χαρακτηριστικά και μεγέθη, αλλά δεν έχει καθόλου χωροταξικά και αυτό δημιουργεί στρεβλώσεις και στο τέλος προβλήματα από ανάπτυξη σε πολλές περιοχές.

Η σχέση του χώρου και των κοινωνικών σχέσεων επίσης συνίσταται αφενός του ότι οι κοινωνικές σχέσεις δομούνται πάνω στο χώρο και αφετέρου στο γεγονός ότι ο χώρος παίζει σημαντικό ρόλο στον τρόπο με τον οποίο δομούνται οι κοινωνικές σχέσεις. Υπάρχει αυτή εδώ η αλληλεπίδραση. Η έννοια της χωροταξίας είναι συνταγματικά καθιερωμένη. Προσδιορίζει ακριβώς ότι δεν μπορεί οποιαδήποτε δραστηριότητα να χωροθετείται οπουδήποτε και ότι είναι απαραίτητο να διαφυλάσσονται οι περιοχές που χαρακτηρίζονται από ευαίσθητες ισορροπίες περιβαλλοντικές, κοινωνικές, οικονομικές κ.λπ..

Ανέφερα πριν ότι για πρώτη φορά ασχολούμαστε με τη θαλάσσια χωροταξία. Βέβαια, γενικά με τη χωροταξία έχουν γίνει απόπειρες και προηγούμενα, οι οποίες όμως ή δεν ολοκληρώθηκαν ή όσες φορές ολοκληρώθηκαν έμειναν στα χαρτιά, γιατί δεν εξυπηρετούσαν τα κατεστημένα συμφέροντα. Επιτρέψτε μου αυτή εδώ την έκφραση, γιατί η ανυπαρξία χωροταξικών σχεδίων αυτό εξυπηρετεί και τίποτα άλλο, τις πελατειακές σχέσεις που γίνονται χωρίς συγκεκριμένο σχέδιο και εξυπηρετούν αποκλειστικά τον κάθε επενδυτή όπου θέλει, ότι θέλει, όποτε θέλει, χωρίς να εξυπηρετεί ένα συνολικό αναπτυξιακό σχέδιο.

Για αυτό για εμάς είναι πάρα πολύ σημαντικό να προχωρήσουν αυτά εδώ τα σχέδια και στην προκειμένη περίπτωση, η θαλάσσια χωροταξία, γιατί χωρίς αυτά τα εργαλεία, με αυτά που είπα παραπάνω εξυπακούεται ότι δεν μπορεί να προχωρήσει μία δίκαιη ανάπτυξη που εμείς θέλουμε.

Μία παρένθεση, επιτρέψτε μου να είναι γενική η τοποθέτησή μου πάνω στη χωροταξία και ειδικά τη θαλάσσια, γιατί θα έχουμε στην συνέχεια, τη δυνατότητα να μιλήσουμε κατ’ άρθρον, όπως και τη β’ ανάγνωση και αφού ακούσουμε και τους φορείς. Είναι πολύ σημαντικό να τονίσουμε την αναγκαιότητα αυτού του σχεδιασμού.

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός προσδιορίζει την κατανομή σχετικών υφιστάμενων και μελλοντικών δραστηριοτήτων και χρήσεων στις θαλάσσιες περιοχές και στις παράκτιες ζώνες. Στο πλαίσιο αυτό πρέπει να λαμβάνονται υπόψιν οι αλληλεπιδράσεις των δραστηριοτήτων και των χρήσεων, οι οποίες δύνανται μεταξύ άλλων να περιλαμβάνουν τις περιοχές υδατοκαλλιέργειας, τις περιοχές αλιείας, τις εγκαταστάσεις και τις υποδομές για την έρευνα, την εκμετάλλευση και την εξόρυξη πετρελαίου, φυσικού αερίου, καθώς και άλλων ενεργειακών πόρων ορυκτών και αέρινων υλικών και για την παραγωγή ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές.

Δύνανται, επίσης, να περιλαμβάνουν τις οδούς θαλάσσιας μεταφοράς και τις κυκλοφοριακές ροές, τις περιοχές διεξαγωγής στρατιωτικών ασκήσεων, τις προστατευόμενες περιοχές, τις περιοχές όπου εφαρμόζεται η νομοθεσία για την προστασία της βιοποικιλότητας και τα κρίσιμα ενδιαιτήματα των ειδών, τις περιοχές εξόρυξης πρώτων υλών, την επιστημονική έρευνα, τις διαδρομές υποβρυχίων καλωδίων και αγωγών, τον τουρισμό και την υποθαλάσσια πολιτιστική κληρονομιά. Καταλαβαίνετε, λοιπόν, τη σημασία του σχεδιασμού αυτού σε σχέση με τις παραπάνω δραστηριότητες.

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός περιλαμβάνει την εθνική χωρική στρατηγική για το θαλάσσιο χώρο που είναι το γενικό πλαίσιο για τη θαλάσσια χωροταξία και ακολουθεί τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια που είναι επιμέρους σχέδια. Η εθνική χωρική στρατηγική που είναι η «ομπρέλα» για το θαλάσσιο χώρο, προσδιορίζει, πρώτον, τις στρατηγικές κατευθύνσεις για τις θαλάσσιες περιοχές και τις παράκτιες ζώνες που στοχεύουν στη βιώσιμη ανάπτυξη και δεύτερον, υποδεικνύει την αναγκαιότητα ή μη για την εκπόνηση θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων σε επιμέρους χωρικές ενότητες.

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός αποτελεί μέσο υλοποίησης της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της Ε.Ε. – είναι και αυτή μια «ομπρέλα» από την Ε.Ε. – και είναι συνυφασμένος με την ολοκλήρωση διαχείρισης των παράκτιων ζωνών στο πλαίσιο της αλληλεπίδρασης ξηράς και θάλασσας, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο πρωτόκολλο για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών της Μεσογείου και την ενισχυμένη διασυνοριακή συνεργασία, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις των συμβάσεων των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας.

Για πρώτη φορά η οδηγία του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού δηλώνει σαφώς την ανάγκη να ληφθεί υπόψη η διάδραση της ξηράς με τη θάλασσα. Ο συντονισμός των επίγειων χωροταξικών σχεδίων με τα θαλάσσια και η παράκτια ολοκληρωμένη διαχείριση, αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για μια αειφόρο διαχείριση της διάδρασης γης και θάλασσας. Η χώρα μας οφείλει να εναρμονιστεί προς τις διατάξεις της Οδηγίας που συζητάμε σήμερα, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου του 2014, περί θεσπίσεως πλαισίου για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό. Θεσπίζονται κανόνες, χώροι και διαδικασίες που αποσκοπούν στη διαμόρφωση και εφαρμογή του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού.

Η Ελλάδα, ως μεσογειακή χώρα, είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη θάλασσα, με μήκος ακτών 16.000 χιλιόμετρα, δεύτερη μετά τη Νορβηγία στην Ευρώπη και 10η στον κόσμο, με το 80% του πληθυσμού να κατοικεί στην παράκτια ζώνη των 10 χιλιομέτρων και με σημαντικό παράκτιο τουρισμό. Επιτρέψτε μου εδώ μια παρένθεση, όσο αφορά τη δυσκολία διάκρισης της θάλασσας με τη ξηρά και τη διάδραση που έχουν η γη με τη θάλασσα. Αυτό κάνει ορισμένους να προτείνουν ότι θα πρέπει να υπάρχει ένα χωροταξικό που να αντιμετωπίζει και τη ξηρά και τη θάλασσα. Αυτό είναι θέμα τεχνικής. Σημασία έχει να υπάρχει ένα ενιαίο κέντρο που θα αντιμετωπίζει όλα αυτά τα ζητήματα και το νομοσχέδιο φροντίζει για αυτό.

Η σημασία του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού για την Ελλάδα είναι τριπλή. Πρώτον, έχει γεωπολιτική και γεωστρατηγική σημασία, διότι τα θαλάσσια σύνορα της χώρας, τα οποία εκτείνονται μέχρι την Αδριατική βορειοδυτικά, το Λιβυκό πέλαγος νοτιοδυτικά και τη θάλασσα της Λεβαντίνας νοτιοανατολικά, προσδίδουν την εικόνα ενός πραγματικού νησιωτικού και θαλάσσιου κράτους. Δεύτερον, είναι η οικονομική και αναπτυξιακή σημασία, η εκμετάλλευση των πόρων, η ναυσιπλοΐα, ο θαλάσσιος τουρισμός, η αλιεία, η εξόρυξη υδρογονανθράκων, η θαλάσσια επιστημονική έρευνα κ.λπ..

Τρίτον, είναι η περιβαλλοντική και οικολογική σημασία, γιατί η ολοκληρωμένη ρύθμιση, διευθέτηση και οργάνωση των χρήσεων της θάλασσας έχει ως αποτέλεσμα την προστασία του πολύτιμου για τη ζωή θαλάσσιου περιβάλλοντος και, ταυτόχρονα, την προστασία των ίδιων των πλουτοπαραγωγικών πόρων με αειφορική διαχείριση. Πρέπει να αποφευχθούν κατά το δυνατόν οι συγκρούσεις χρήσεων, αλλά και να υπάρχουν συνεργασίες για πολλαπλασιαστικά οφέλη.

Το νομοσχέδιο καθορίζει σαν αρμόδια αρχή για την εφαρμογή του νόμου την Γενική Γραμματεία Χωρικού Σχεδιασμού. Να ξεκαθαρίσουμε ότι το νομοσχέδιο καθορίζει απλά το πλαίσιο του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Πρέπει να γίνουν επιμέρους χωροταξικά και προβλέπονται οι περιοχές. Πριν να τελειώσω αυτό το κεφάλαιο για να μιλήσω και για τα άλλα, επιτρέψτε μου να πω το εξής, υπάρχει ένα πρόβλημα μέχρι την ολοκλήρωση όλων αυτών εδώ των σχεδίων. Και στο άρθρο το μεταβατικό το τελευταίο, νομίζω ότι είναι το μοναδικό νομοσχέδιο που αντιμετωπίζει ουσιαστικά το πρόβλημα αυτό, γιατί μέχρι τώρα έχουμε συνηθίσει τα άρθρα που καθορίζουν την μεταβατική περίοδο να λένε καταργείται αυτό ή θα ισχύει το άλλο μέχρι τότε κλπ.

Είναι το μοναδικό νομοσχέδιο που προβλέπει ότι όλες οι υπηρεσίες που έχουν σχέση με ότι προγράμματα υπάρχουν και εκπονούνται και γίνονται, πρέπει να αποστέλλονται στην Γενική Γραμματεία Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος. Όμως, κατά τη γνώμη αυτό δεν φτάνει θα πρέπει και κατά τη συζήτηση ίσως μας δοθεί η ευκαιρία να εμπλουτίσουμε αυτό το κενό γιατί, όλες οι προβλέψεις πηγαίνουν πολύ πίσω για το πότε θα γίνουν τα χωροταξικά, ως τότε η ζωή τρέχει, η πολιτική τρέχει, οι αναπτυξιακοί νόμοι τρέχουν, τα ΕΣΠΑ τρέχουν και θα πρέπει να αποφεύγουμε λάθη. Παράδειγμα, σήμερα διάβαζα ότι ανατέθηκε κύριε Υπουργέ το χωροταξικό του τουρισμού, το οποίο έχει 18 μήνες παράδοσης. Δεν μπορεί να είναι πιο νωρίς το ξέρουμε, αλλά τι γίνεται σε αυτή την περίοδο; Ήδη, σε κορεσμένες περιοχές εγκρίνονται και γίνονται ξενοδοχειακές μονάδες.

 Άρα, νομίζω ότι πρέπει να βρούμε πέρα από αυτό τον έλεγχο που μπορεί να ασκήσει η Γενική Γραμματεία και άλλους τρόπους που θα μπορούσε να είναι Οδηγίες προς τις αρμόδιες υπηρεσίες να παίρνουν υπόψη τους τα τοπικά σχέδια, τα οποία άλλα είναι τελειωμένα άλλα εκπονούνται, να μην παίρνονται αποφάσεις, οι οποίες δημιουργούν προβλήματα, όπως παράδειγμα, να εγκρίνονται ιχθυοκαλλιέργειες εκεί που προβλέπονται να γίνουν πάρκα υποθαλάσσια.

Στο διάστημα που μου έμεινε, θα μιλήσω για το δεύτερο κομμάτι που είναι η ενσωμάτωση των Οδηγιών της Ε.Ε., όσον αφορά στην ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και diesel. Το νομοσχέδιο στοχεύει στην ενθάρρυνση της χρήσης νέων προηγμένων βιοκαυσίμων και θεσπίζεται η υποχρέωση ανάμιξης της βενζίνης με βιοκαύσιμα και ιδιαίτερα, με αυτούσια βιοαιθανόλη ή βιοαιθέρες που παράγονται από αλκοόλες βιολογικής προέλευσης. Όλα αυτά έχουν ως στόχο την περαιτέρω προώθηση της χρήσης της από ανανεώσιμες πηγές, μέσω της αύξησης της συμμετοχής των βιοκαυσίμων στη τελική κατανάλωση ενέργειας της μεταφοράς, στο πλαίσιο και της εθνικής υποχρέωσης που έχουμε σχετικά με το στόχο για το μερίδιο ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές 10% μέχρι το 2020.

Τέλος, στο τρίτο κομμάτι γίνονται τροπολογίες για το δομημένο περιβάλλον, όπως είναι η παράταση κάποιων ημερομηνιών που γίνονται υποχρεωτικά, όπως είναι οι αλλαγές από κάποιες αποφάσεις αντί για το Υπουργείο στην περιφέρεια ή αντίστοιχα σε κάποιες βελτιώσεις. Εδώ θα μπορούσε να πει κάποιος ότι οι τροπολογίες αυτές γίνονται σε ένα νόμο που ψηφίσαμε πριν από λίγους μήνες. Πρέπει να διευκρινίσουμε ότι αυτή εδώ η διαδικασία - και περιμένουμε να μας εξηγήσει ο Υπουργός αυτό το θέμα - είναι απαραίτητη, γιατί κάθε φορά που ψηφίζουμε ένα νομοσχέδιο, ιδιαίτερα τόσο σημαντικό, γιατί το νομοσχέδιο που ψηφίσαμε για το δομημένο περιβάλλον ήταν τομή για την πολεοδομική νομοθεσία, από τον τρόπο που θα κρίνονται οι οικοδομικές άδειες, μέχρι το πώς θα ελέγχονται, με την αναδιάρθρωση των υπηρεσιών, την ίδρυση παρατηρητηρίου κ.λπ..

Έχει γίνει μια δουλειά την περίοδο αυτή, με συζητήσεις, διαβούλευση περιφερειακά και είναι κάτι που νομίζω ότι θα ήταν χρήσιμο να γίνεται σε κάθε νομοσχέδιο να δοκιμάζεται η υλοποίησή του στην πράξη. Να βλέπουμε δηλαδή τις αδυναμίες που υπάρχουν σε λεπτομέρειες και να τις διορθώνουμε. Νομίζω ότι αυτό προσπαθεί να κάνει το νομοσχέδιό μας σήμερα, μετά τη διαβούλευση που έχει γίνει. Είναι σημαντικές βελτιώσεις αυτές που έγιναν, το τονίζω αυτό, μετά από διαβούλευση, μετά από συζήτηση σε όλη τη χώρα με τα Περιφερειακά Επιμελητήρια και Υπηρεσίες. Ευχαριστώ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Επειδή βρίσκονται αυτή τη στιγμή όλοι οι Εισηγητές, θα σας διαβάσω τους φορείς που θα καλεστούν. Θα ήθελα να ακούσετε προσεκτικά και εάν υπάρχει κάτι να προσθέσετε, προσθέστε το τώρα.

Παρόλο που ο Κανονισμός λέει για δέκα φορείς, έχω μια λίστα δεκαεννέα φορέων.

Ναυτικό Επιμελητήριο, Τμήμα Χωροταξίας Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Ένωση Λιμένων Ελλάδας, ΕΣΑΜΕΑ, ΣΕΤΕ, Τεχνικό Επιμελητήριο, Γεωτεχνικό Επιμελητήριο, ΕΣΠΑΒ, ΣΒΙΒΕ. Αυτοί οι δύο φορείς είναι για τα βιοκαύσιμα, ΣΕΒ, WWF, Ιχθυολόγοι Δημοσίου, ΕΛΚΕΦΕ, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Ορνιθολογική Εταιρεία, Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού, Ομοσπονδία Παράκτιων Αλιέων, ΣΕΜΠΧΑ, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, Τομέας II Πολεοδομίας και Χωροταξίας. Το λόγο έχει ο κ. Καματερός.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Το Πάντειο Πανεπιστήμιο δεν θα το καλέσουμε;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Είναι απαραίτητο να είναι; Για ποιο λόγο;

ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ (Εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ): Είναι απαραίτητο. Έχει γίνει φοβερή δουλειά, έχουν γίνει συνέδρια, ειδικά για τη θαλάσσια χωροταξία.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εντάξει. Θα γίνουν 20 οι φορείς. Το λόγο έχει ο κ. Αμυράς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Εγώ θέλω να κάνουμε μια αντικατάσταση. Επειδή έχουμε καλέσει δύο Ενώσεις για τα βιοκαύσιμα, να βγάλουμε την μία που είναι ελληνική και να βάλουμε την Ευρωπαϊκή Ένωση για βιοκαύσιμα που θα μας δώσουν ευρωπαϊκή εμπειρία. Τι λέτε;

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Την European Western Advance Diesel Association; Δεν θα διαφωνούσα να έρθουν και αυτοί.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του Ποταμιού): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Εισηγητής της ΝΔ): Κυρία Πρόεδρε, έχουμε δώσει τρεις περιπτώσεις για ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις. Δεν έχετε συμπεριλάβει κάποια.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Συμπεριέλαβα τον Σύλλογο Παράκτιων Αλιέων. Από τη Ν.Δ., σύμφωνα με τον Κανονισμό έχουμε συμπεριλάβει από τις προτάσεις σας και το Ναυτικό Επιμελητήριο και το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας και την Ένωση Λιμένων Ελλάδας και την ΕΣΑΜΕΑ. Να μην πάμε πάνω από 20. Καλέσαμε αυτούς.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ: Κυρία Πρόεδρε, η ακτοπλοΐα είναι βασικό θέμα, διότι έχει σχέση και με το παράκτιο χωροταξικό. Εξάλλου, πολλά συμπέσαν με την πρόταση του κυβερνώντος κόμματος. Συνεπώς, ποιος ο λόγος; Η ακτοπλοΐα παίζει σπουδαίο ρόλο. Και ναι μεν τώρα έχουμε το πλαίσιο, αλλά αργότερα θα δείτε ότι ότι ειπωθεί εδώ, αν διαβάσει κανείς με προσοχή την Οδηγία θα αποτελέσει το θεμέλιο για τα μετέπειτα νομοθετήματα.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Εγώ θα σας πω, όπως γνωρίζετε καλά, ότι υπάρχει και η διαδικασία των υπομνημάτων, τα οποία, δίνονται σε όλα τα μέλη. Το λόγο έχει ο κ. Δρίτσας.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ: Κυρία Πρόεδρε, το ξέρετε, εκτός από τη σοβαρότητα που έχει το κάθε χωροταξικό είναι δομικά βέβαιο ότι είναι θέμα πολυπαραμετρικό. Σε αυτήν την περίπτωση, νομίζω ότι θα άξιζε να έχουμε μια εξαίρεση. Να καλέσουμε τους πάντες, γιατί είναι πολυπαραμετρικό ζήτημα. Το θέτω στην κρίση σας. Δεν είναι ένα απλό νομοσχέδιο. Είναι από τη φύση του πολυπαραμετρικό.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Δηλαδή λέμε, Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιερόπλοιων, Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Παράκτιων Επαγγελματικών Αλιευτικών Σκαφών. Και αυτούς τους δύο φορείς.

Οπότε, πάμε στους 22, ενώ ο Κανονισμός λέει 10 σε αριθμό. Θα καλέσουμε και αυτούς τους δύο, και το Πάντειο Πανεπιστήμιο και αυτό που είπε ο κ. Αμυράς, το European Waist Association .. κ.λπ.. Το λόγο έχει ο κ. Μπουκώρος.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Εισηγητής της Νέας Δημοκρατίας): Πράγματι, κύριε Υπουργέ, θα μπορούσαμε να το χαρακτηρίσουμε τριμερές αυτό το νομοσχέδιο. Από τη μια πλευρά, ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός που είναι και το σπουδαιότερο τμήμα του νομοσχεδίου, στο δεύτερο μέρος η παραγωγική και η ποιότητα των καυσίμων και η υποχρεωτική συμμετοχή τους πλέον στην ανάμειξή τους με τη βενζίνη με τελικό στόχο βεβαίως τον περιορισμό της κλιματικής αλλαγής και τον περιορισμό του περιβαλλοντικού αποτυπώματος.

Για το τρίτο μέρος έχει να κάνει με την ενσωμάτωση κάποιων τροπολογιών και κάποιων νομοτεχνικών βελτιώσεων, σχετικά με την ένταξη αυθαιρέτων και τη δόμηση εκατέρωθεν αγωγών, βεβαίως έχει συμφωνήσει ο τεχνικός κόσμος, όμως έχουμε κάποια ζητήματα να θέσουμε σε κάποιες συγκεκριμένες παρ. του άρθρου 34. Ας έρθω, όμως, στο βασικό κομμάτι του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού.

Κάθε πολιτική που αφορά στο θαλάσσιο χώρο για την Ελλάδα είναι κρίσιμη πολιτική. Ελλάδα σημαίνει θάλασσα και αναμφίβολα όλοι γνωρίζουμε ότι η θάλασσα ιστορικά υπήρξε ο οικονομικός πνεύμονας της Ελλάδος. Η υψηλότερη συγκέντρωση πληθυσμού άλλωστε και ανθρωπογενών δραστηριοτήτων στην παράκτια ζώνη το αποδεικνύει σε μεγάλο βαθμό. Αρκεί να σημειώσω ότι εννέα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας, καθώς και οι 12 από τις 13 περιφέρειες της χώρας είναι παράκτιες περιοχές. Το 80% της βιομηχανικής παραγωγής και το 90% της τουριστικής δραστηριότητας εντοπίζονται και πάλι στην παράκτια ζώνη.

Το υπό συζήτηση νομοσχέδιο κατά το πρώτο και σημαντικότερο μέρος του, όπως προείπα, αφορά την ενσωμάτωση της Οδηγίας 89/2014 της Ε.Ε.. Να σημειώσουμε, λοιπόν, τι είναι αυτός ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός.

Κατά τη δική μας προσέγγιση είναι η δημόσια διαδικασία ανάλυσης και σχεδιασμού της κατανομής των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στη θάλασσα, με στόχο βέβαια την επίτευξη οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών στόχων. Ο βασικός στόχος ενός τέτοιου σχεδιασμού οφείλει, πάλι κατά τη δική μας άποψη, να είναι η οργάνωση των χρήσεων στη θάλασσα με απώτερο στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη, την προστασία του περιβάλλοντος και την αξιοποίηση του χώρου για προσέλκυση επενδύσεων.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός βασίζεται και ορίζεται σε σημαντικό βαθμό από την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική, όπως αυτή προκύπτει από την κατευθυντήρια Οδηγία της Ε.Ε. 56/208. Χάριν, λοιπόν, συνέπειας και ασφάλειας δικαίου, η Ελλάδα προχωρά στην ενσωμάτωση, υπό την πίεση και των δεσμευτικών ημερομηνιών.

Γιατί όλα αυτά τα πράγματα δεν είναι εύκολα, κύριε Υπουργέ. Έχουμε το θαλάσσιο σχεδιασμό, τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια στη συνέχεια, ας μη ξεχνάμε ότι όλα τα χωροταξικά σχέδια, από το εθνικό μέχρι τα περιφερειακά, τα τοπικά και τα ειδικά δεν έχουν ολοκληρωθεί ή είναι υπό αναθεώρηση. Άλλωστε, στο αναπτυξιακό σχέδιο ο κ. Τσακαλώτος την προηγούμενη εβδομάδα έδωσε και συγκεκριμένες ημερομηνίες και θα γίνω αναλυτικότερος παρακάτω.

Να σημειώσουμε, επίσης, ότι ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός αγγίζει σπουδαία θέματα. Δηλαδή, για τη χώρα μας δεν είναι η ενσωμάτωση μιας ευρωπαϊκής οδηγίας. Βεβαίως σήμερα δεν συζητάμε το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, για να είμαστε απολύτως ειλικρινείς και με τους ανθρώπους που μας ακούν, συζητάμε τη δημιουργία του νομοθετικού κελύφους μέσα στο οποίο θα υλοποιηθεί, μετά από μελέτες, μετά από θάλασσα χωροταξικά σχέδια, δια της αρμόδιας Αρχής, όπως καθορίζεται, περιορισμένα κατά την άποψή μας, με την εμπλοκή όλων των συναρμόδιων Υπουργείων, για να φτάσουμε κάποτε, και αυτό είναι το ευκταίο, γιατί είναι αδύνατο ένα ναυτικό έθνος, όπως οι Έλληνες, να μην προηγούνται των άλλων ευρωπαϊκών εθνών στο θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό.

Το λέω αυτό, γιατί ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός αγγίζει τους τομείς εκείνους της οικονομίας μας και της ίδιας μας της ύπαρξης που είναι οι πιο εξωστρεφείς και πιο εξαγωγικοί, που είναι εκείνοι που κατ' εξοχήν φέρνουν χρήμα στην Ελλάδα. Θα έλεγα τη ναυτιλία με την ακτοπλοΐα, θα έλεγα τον τουρισμό, θα έλεγα τις υδατοκαλλιέργειες- δυναμικός εξαγωγικός κλάδος-, που μας φέρνει στις πρώτες θέσεις παγκοσμίως. Με λύπη πληροφορήθηκα ότι τον τελευταίο καιρό μας ξεπέρασε στις εξαγωγές η γειτονική Τουρκία και κάποιους λίγους χιλιάδες τόνους- αγγίζει τον καταδυτικό τουρισμό, αγγίζει τον παράκτιο τουρισμό- και πάμε και στα σοβαρότερα από εκεί και πέρα- στις θαλάσσιες μεταφορές, εξόρυξη πετρελαίου, φυσικού αερίου και άλλων ενεργειακών πόρων, πρώτων υλών, ορυκτών, αδρανών υλικών για την παραγωγή ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στο θαλάσσιο χώρο, που άλλες βορειοευρωπαϊκές χώρες έχουν προχωρήσει πάρα πολύ τα ζητήματα αυτά.

Η συγκεκριμένη οδηγία, θα μπορούσε να πει κανείς, ότι ενσωματώνεται με καθυστέρηση, διότι θα μπορούσε να έχει ενσωματωθεί από 18/9/2016. Βεβαίως, μας δίνει προθεσμία μέχρι το Μάρτιο του 2021 και ελπίζω αυτή η 3ετία να αποδειχθεί αρκετή για την εκπόνηση όλων αυτών των σχεδίων, διότι πρέπει να το διευκρινίσω, ότι υποχρεωτικά πρέπει να αποδειχθεί αρκετή.

Όπως προκύπτει από το νομοσχέδιο, κύριε Υπουργέ, ορίζονται αποκλειστικά αρμόδιοι, ο ίδιος ο Υπουργός Περιβάλλοντος φυσικά και η Γενική Γραμματεία Χωρικού Σχεδιασμού, ένα υποκείμενο όργανο στον Υπουργό. Εμείς θα λέγαμε να δούμε το ζήτημα- γιατί θάλασσα σημαίνει Ελλάδα, είναι ο οικονομικός μας πνεύμονας ενός ευρύτερου προγραμματισμού και μιας ευρύτερης δημοκρατικής νομιμοποίησης σε ένα τόσο σπουδαίο ζήτημα. Δεν ξέρω αν θα ανεβεί επίπεδο, αν θα είναι ο προθάλαμος η Γενική Γραμματεία και θα πρέπει να πηγαίνει στο Υπουργικό Συμβούλιο και δεν είμαι βέβαιος, ότι αρκεί μια ενημέρωση της Βουλής, όπως συμβαίνει με άλλα ζητήματα, για το ζήτημα του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Θα σας παρακαλούσα να το δούμε, έχουμε χρόνο, βεβαίως, εφόσον σήμερα είπαμε ότι δημιουργούμε μόνο το νομικό κέλυφος. Το τι θα συμβεί στην ελληνική θάλασσα είναι μείζονος υπαρξιακού χαρακτήρα ζήτημα και για την ελληνική οικονομία και για την ελληνική κοινωνία και για την εθνική μας ύπαρξη. Θα πω παρακάτω βεβαίως και για την υποχρεωτικότητα δημιουργίας πλαισίου συνεργασίας με τρίτες χώρες, γιατί εκεί υπάρχουν κάποια σημαντικά ζητήματα.

Τα χωροταξικά σχέδια μιας χώρας δεν είναι αυτόνομοι οργανισμοί, αλληλεπιδρούν. Ως εκ τούτου, η «πυραμίδα» πρέπει να ακολουθείται. Πρέπει να ακολουθείται με τον εθνικό χωροταξικό σχεδιασμό, τον χερσαίο χωροταξικό σχεδιασμό, το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, την ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων ζωνών που εντάσσεται στο νομοσχέδιο- δεν ξέρω αν καλώς ή κακώς- γιατί ίσως αυτό θα μπορούσε να είναι ένα άλλο «εργαλείο γέφυρα» που να ενοποιεί το χερσαίο και το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό. Βεβαίως, υπάρχει το Πρωτόκολλο της Βαρκελώνης, αλλά σας θυμίζω ότι οι χώρες της Ιβηρικής Χερσονήσου, παρότι είναι Πρωτόκολλο της Βαρκελώνης, δεν το έχουν επικυρώσει ακόμα. Γιατί λοιπόν βιαζόμαστε εμείς; Γιατί έχουμε δεδομένες καταστάσεις στην παράκτια ζώνη.

Θα έλεγα ότι αυτό θα μπορούσε να είναι ένα «εργαλείο γέφυρα», οι χωροτάκτες το καταλαβαίνουν καλύτερα που θα ενοποιεί τους δύο σχεδιασμούς- χερσαίο και θαλάσσιο. Το πάτε αντίστροφα, πάτε να «κουμπώσετε» στον χερσαίο, που είναι υπό αναθεώρηση. Το αντιλαμβάνονται και αυτό, αλλά επειδή, όπως εξήγησα εισαγωγικά, η παράκτια ζώνη στην Ελλάδα δεν είναι μια τυχαία ζώνη, όπως σε άλλες χώρες, δύναται να απαξιώσει πολύ μεγάλες εκτάσεις της χώρας το Πρωτόκολλο της Βαρκελώνης. Εμείς έχουμε 17.500 χιλιόμετρα ακτές και οι υπόλοιπες χώρες έχουν λίγες χιλιάδες χιλιόμετρα ακτές.

Λόγω των ελληνικών ιδιαιτεροτήτων, κύριε Υπουργέ, θα έλεγα ότι δεν μπορούμε να υιοθετούμε οριζόντιες πολιτικές σε αυτά τα ζητήματα. Η νησιωτικότητα της Ελλάδας, το μήκος των ακτών, ο χαρακτήρας της πολυνησιακής χώρας με τα χιλιάδες νησιά μας υποχρεώνει να ανακαλύψουμε, ναι μεν να ενσωματώσουμε το Ενωσιακό Δίκαιο, αλλά και να προτάξουμε τις ελληνικές ιδιαιτερότητες στα ζητήματα αυτά, γιατί οι αποφάσεις ενός Υπουργού ή μιας Γενικής Γραμματείας μπορεί να επιφέρουν σημαντικά- αρνητικά ή θετικά- αποτελέσματα σε τέτοιου είδους ζητήματα.

Γι' αυτό είπα και για τον ευρύτερο δημοκρατικό προγραμματισμό και της ευρύτερης έγκρισης που πρέπει να τυγχάνουν αυτά τα ζητήματα.

Θα μπορούσε, βεβαίως, κανείς, μιλώντας για αυτά τα θέματα, να μιλάει ώρες, διότι το υγρό στοιχείο, στην Ελλάδα, είναι το κυρίαρχο στοιχείο. Η θάλασσά μας είναι το κυρίαρχο στοιχείο. Τα χωροταξικά σχέδια, λοιπόν, πρέπει να εκπονούνται με μια λογική σειρά.

Θυμίζω, μόνον, ότι την προηγούμενη εβδομάδα, στο Υπουργικό Συμβούλιο, παρουσιάζοντας το αναπτυξιακό σχέδιο, ο κ. Τσακαλώτος ανέφερε - και οφείλουμε να σας το αναγνωρίσουμε αυτό, κύριε Υπουργέ- το μόνο τμήμα του αναπτυξιακού σχεδίου που είχε δεσμευτικές ημερομηνίες. Σας ευχόμαστε να τις τηρήσουμε. Όλο το υπόλοιπο ήταν μια έκθεση ιδεών.

Τι είπε ο κ. Τσακαλώτος, προφανώς, χρησιμοποιώντας στοιχεία που του δώσατε εσείς; Ότι σύμφωνα με το αναπτυξιακό σχέδιο προβλέπεται, το νέο θεσμικό πλαίσιο του χωροταξικού, το Δεκέμβριο του 2018, την επανεξέταση των χωροταξικών σχεδίων, τον Σεπτέμβριο του 2018,

τον σχεδιασμό τοπικών χωροταξικών σχεδίων, σε όλη τη χώρα που θα γίνει σε διαφορετικές φάσεις, τον Σεπτέμβριο του 2018, Τα βλέπω πολύ ασφυκτικά όλα αυτά, έτσι; Ναι, μιλάμε για 2 και για 3 μήνες. Επιπλέον, τη δημιουργία ενός χωροταξικού σχεδίου για τις βασικές επενδύσεις, που λέγαμε προηγουμένως και τουρισμός 2019, βιομηχανία 2020, ορυκτοί πόροι 2020, ιχθυοκαλλιέργειες 2021.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): *(εκτός μικροφώνου)* Είναι ειδικό χωροταξικό.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ (Εισηγητής της Ν.Δ.): Ναι, βεβαίως, στα ειδικά έχουμε κάποιο περιθώριο ενός έως δύο ετών. Στα υπόλοιπα τοπικά περιφερειακά και ειδικά, οι ημερομηνίες που βάλατε εσείς από το αναπτυξιακό σχέδιο για μετά το μνημόνιο είναι πάρα πολύ δεσμευτικές.

Η υποχρέωση για την ενσωμάτωση της κοινοτικής Οδηγίας είναι δεδομένη, κύριε Υπουργέ. Ελπίζω, όμως, να χρησιμοποιήσουμε αυτήν την ενσωμάτωση της Οδηγίας για εκπόνηση πραγματικών θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων στο μέλλον και ολοκληρωμένου θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου.

Όμως, το γεγονός ότι, έως σήμερα, κύριε Υπουργέ, δεν έχει συγκληθεί το Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξίας, όπως προβλέπεται από το ν.4447/2016 είναι μια απόδειξη ότι η Κυβέρνηση λειτουργεί αποσπασματικά. Το γεγονός ότι όπως έλεγα προηγουμένως, εσείς προηγείστε σε ημερομηνίες και προθεσμίες άλλων συναδέλφων σας, δεν σημαίνει και δεν αποδεικνύει ότι τουλάχιστον στη χωροταξία, υπάρχει στρατηγικός σχεδιασμός. Δεν υπάρχει. Υπάρχουν κάποιες εξαγγελίες. Όταν τον δούμε να υλοποιείται και να ικανοποιεί τις προθεσμίες που και εσείς θέτετε, τότε θα έχουμε την απόδειξη ότι υπάρχει στρατηγικός σχεδιασμός.

Θα σας έλεγα και κάτι άλλο, τώρα, κύριε Υπουργέ, το οποίο το είπα επιγραμματικά στην αρχή. Η εμπλοκή ρυθμίσεων που αφορούν παράκτιες περιοχές στην εκπόνηση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού δημιουργεί πλήθος περιπλοκών, σχεδόν σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές της χώρας. Είπαμε ότι αυτό δεν συμβαίνει τώρα, αλλά δύναται να συμβεί με τα σχέδια, στο μέλλον, έτσι;

Τι πρέπει να προσέξουμε, διότι πρέπει να λειτουργούμε και προληπτικά; Η ένταξη των παράκτιων ζωνών στο αντικείμενο σχεδιασμού και ρύθμισης του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού αναμένεται να επιφέρει ανάσχεση στο θαλάσσιο σχεδιασμό, καθώς ζητήματα, όπως η οριοθέτηση της παράκτιας ζώνης, του αιγιαλού και της παραλίας, παραμένουν ανοικτά, εδώ και χρόνια και δεν ξέρουμε σε ποιο βαθμό θα αντιμετωπιστούν, τα αμέσως επόμενα χρόνια, δηλαδή εντός των δεσμευτικών προθεσμιών. Αυτό λέω.

Εκτός των άλλων, οι παράκτιες περιοχές ρυθμίζονται - έστω και ανεπαρκώς - από άλλα επίπεδα σχεδιασμού και συνεπώς, δύναται να δημιουργηθούν σοβαρά νομικά ζητήματα από την εισαγωγή του συγκεκριμένου σχεδιαστικού πλαισίου.

Σας είπα προηγουμένως ότι έχετε κάνει πολιτική επιλογή, γιατί το κέλυφος φτιάχνουμε σήμερα. Όλα τα υπόλοιπα είναι πολιτικές επιλογές και μάλιστα, «στενών οργάνων» - θα έλεγα. Γι' αυτό και ζητάμε μεγαλύτερη συμμετοχή. Σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες, όσο μπορούμε να γνωρίζουμε, τέτοιου είδους ζητήματα αντιμετωπίζονται με πολυεπίπεδη κυβερνητική εμπλοκή, με συμμετοχή των αρμόδιων φορέων και όχι στην ακρόαση μιας Επιτροπής, έτσι; Πολλά υπουργεία. Πάει και σε επίπεδο κυβέρνησης η αρμοδιότητα.

Βεβαίως, αν η κάθε αρμοδιότητα πηγαίνει σε επίπεδο κυβέρνησης, θα δημιουργήσουμε γραφειοκρατία και εμπλοκή. Όμως, μιλάμε για ζητήματα μείζονος σημασίας και είναι μείζονος σημασίας αυτό το ζήτημα, κύριε Υπουργέ, -πέραν από τους οικονομικούς, κοινωνικούς, περιβαλλοντικούς λόγους- και για εθνικούς λόγους. Το κατανοείτε πολύ καλά.

Το άρθρο 12 δεν μπήκε καν στη διαβούλευση, για προφανείς λόγους και δεν είμαστε εμείς, εκείνοι που θα διαφωνήσουμε.

Το άρθρο 12 του νομοσχεδίου νομίζω ότι αντιστοιχεί στο άρθρο της Οδηγίας 11 και προβλέπει την υποχρεωτική δημιουργία πλαισίου συνεργασίας με τρίτες χώρες. Ασφαλώς δεν είναι το σημερινό επίπεδο που θα συζητήσουμε αυτό το ζήτημα. Το γνωρίζουμε όλοι και για ευνόητους λόγους το επισημαίνω για να αναδείξω τη σπουδαιότητα του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού.

Ένα άλλο ερώτημα από την ανάγνωση των άρθρων είναι αν υπάρχει κάποια πρόβλεψη, όλα αυτά να «κουμπώσουν» στην εμβληματική πολιτική της γενικής διεύθυνσης θάλασσας και αλιείας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, τη «Blue Growth» που δεν διαφαίνεται κάτι τέτοιο και δεν υπάρχει μια τέτοια πρόβλεψη. Δεν είναι ωφέλιμο να συζητάμε συγκεκριμένα. Είπα ακριβώς για ποιους λόγους.

Το δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου, κ. Υπουργέ, θα ήθελα να προσέξετε ιδιαίτερα. Τα βιοκαύσιμα είναι ένας σημαντικός κλάδος και αγγίζουν και την πρωτογενή παραγωγή. Όλη η παραγωγή ενεργειακών φυτών στη χώρα ελέγχεται μέσω των δηλώσεων καλλιέργειας του ΟΠΕΚΕΠΕ. Είναι ένας δυναμικός ελληνικός κλάδος, όπου παράγονται από ενεργειακά φυτά και στο σύνολο είναι περίπου 200.000 τόνοι βιοκαύσιμα στην Ελλάδα και 90% προορίζεται για την εσωτερική αγορά. Είναι ένας κλάδος δυναμικός, ο οποίος δεν επλήγη από την κρίση.

 Θα ήθελα να προσέξετε το άρθρο 19 του νομοσχεδίου που λέει ότι μέχρι 7% βιοκαύσιμα το 2020, αυτή η διατύπωση δύναται να συρρικνώνει τον κλάδο και νομίζω ότι πρέπει να αλλάξει η διατύπωση και να γράψει κατ' ελάχιστον μέχρι 7% η παραγωγή των βιοκαυσίμων για να δώσουμε ώθηση σε ένα καθαρά ελληνικό κλάδο που έχει δυνατότητες ανάπτυξης.

 Στο άρθρο 34 στην παρ. 8, εκεί που υπάρχουν δικαστικές αποφάσεις οριστικές για τα αυθαίρετα, ερχόμαστε να τα εντάξουμε στις νέες προθεσμίες. Νομίζω ότι και εκεί ενδεχομένως να είναι λάθος η διατύπωση και ας το δούμε στη συζήτηση κατά άρθρων που θα γίνει την ερχόμενη Τετάρτη.

Κλείνοντας, θα έλεγα ότι κύριε Υπουργέ, η θάλασσα μας είναι ο πλούτος μας και η άμυνά μας. Ότι γίνεται από δω και πέρα πρέπει να είναι ολοκληρωμένο και όχι ατελές, πρέπει να έχει ευρύτατες συναινέσεις, κοινωνικές και πολιτικές, γιατί θα είμαστε υπόλογοι έναντι των επερχόμενων γενεών. Θα έχουμε επιφύλαξη αρχικά και θα δούμε στη συνέχεια, γιατί θέλουμε κάποιες διευκρινίσεις. Σας ευχαριστώ

 ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής) : Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, επειδή τώρα υπάρχουν εκπρόσωποι από όλα τα κόμματα για να ξεπεράσουμε την προθεσμία του Κανονισμού για τη δεύτερη ανάγνωση, που πρέπει να μεσολαβεί μια μέρα, συμφωνείτε, η δεύτερη ανάγνωση, αντί για την άλλη Παρασκευή 10 η ώρα, να γίνει την άλλη Πέμπτη 10 η ώρα, υπό την προϋπόθεση ότι μπορεί ο Υπουργός. Οπότε, αν συμφωνείτε όλοι, γιατί πρέπει να είναι ομόφωνη η απόφαση, να το διερευνήσουμε με τον Υπουργό και να γίνει την Πέμπτη.

Το λόγο έχει ο κ. Κωνσταντόπουλος.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ - ΔΗΜΑΡ): Κύριε Υπουργέ προκαλεί ιδιαίτερο ενδιαφέρον γιατί το νομοσχέδιο που φέρνετε σήμερα, τιτλοφορείται ενσωμάτωσης στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 89 του 2014 της Ε.Ε., περί θεσπίσεως πλαισίου για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και άλλες διατάξεις. Αυτό διότι, όταν η ενσωμάτωση της Ευρωπαϊκής Οδηγίας για τη θαλάσσια χωροταξία καταλαμβάνει 6 μόνο σελίδες, ενώ η ενσωμάτωση των Ευρωπαϊκών Οδηγιών για τα βιοκαύσιμα 513/2015 και 652/2015 την αυθαίρετη δόμηση των αγωγών φυσικού αερίου της ΔΕΠΑ και τόσα άλλα που θα φέρετε στην Ολομέλεια καταλαμβάνουν θα έλεγα περισσότερες από 90 σελίδες.

Ο τίτλος του νομοσχεδίου που εισηγείστε θα έπρεπε να είναι «Διάφορες διατάξεις ατάκτως ερριμένες» και κατ' επέκταση «θαλάσσια χωροταξία», αποφεύγοντας όμως κάθε αναφορά στη λέξη ΑΟΖ. Ερωτώ, κύριε Υπουργέ, γιατί;

Αναφέρω, τη θαλάσσια χωροταξία γιατί δεν καταλαβαίνω γιατί αυτόν το σημαντικότατο σχεδιασμό τον φέρνετε «κουτσουρεμένο» και αποκομμένο. Αποκομμένο, μάλιστα, κόντρα ακριβώς στη λογική της ολιστικής προσέγγισης που επιβάλλουν, τόσο το πνεύμα της Οδηγίας που ενσωματώνουμε σήμερα όσο και κυρίως, θα έλεγα, η Σύμβαση της Βαρκελώνης. Δεν μπορώ να πιστέψω ότι υπάρχει κάποιο πρόβλημα κατανόησης ως προς το τι είναι, τι σημαίνει και πώς καταρτίζεται ένα ολιστικό σχέδιο.

Φέρνετε, κύριε Υπουργέ, ως νομοθέτηση, την κατάρτιση και την έγκριση της εθνικής χωρικής στρατηγικής για το θαλάσσιο χώρο, χωρίς, όμως, την ύπαρξη εγκεκριμένης εθνικής χωρικής στρατηγικής.

Αυτό ακριβώς λέτε στο άρθρο 6 του παρόντος νομοσχεδίου. Βάζουμε, δηλαδή, το κάρο μπροστά από το άλογο. Αυτό συμβαίνει, λόγω της καθυστέρησής σας να ενσωματώσετε την Οδηγία 89/2014 της Ε.Ε..

Κύριε Υπουργέ, από τις 18 Σεπτεμβρίου 2016 θα έπρεπε να έχετε μεταφέρει την εν λόγω Οδηγία στο εθνικό μας δίκαιο. Μάλιστα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μας έχει παραπέμψει, μαζί με τη Βουλγαρία και τη Φινλανδία, στο Δικαστήριο της Ε.Ε..

Η Κομισιόν, μάλιστα, να σας θυμίσω, έχει ζητήσει και επιβολή προστίμου ύψους 31.416 ευρώ ανά ημέρα, στην Ελλάδα, έως ότου, φυσικά, η Οδηγία τεθεί σε ισχύ στο εθνικό δίκαιο. Το καταγράφετε και εσείς, άλλωστε, στην Έκθεση Αξιολόγησης Συνεπειών που συνοδεύει το νομοσχέδιο αυτό. Όπως, επίσης, αναφέρετε ότι και η μη ενσωμάτωση της Οδηγίας 89/2014 της Ε.Ε., συνιστά λόγο παραπομπής της χώρας μας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο και επιβολής προστίμου.

Όλα αυτά συμβαίνουν, παρόλο που η δημόσια διαβούλευση για τη συγκεκριμένη οδηγία έχει ολοκληρωθεί από τα τέλη του 2016. Πώς να εξηγήσει κανείς, βέβαια, αυτήν την καθυστέρηση; Να πω ανικανότητα; Να πω αβελτηρία; Δώστε μας εσείς κάποια εξήγηση.

Αφού καθυστερήσατε, έρχεστε και ορίζετε τον εαυτό σας ως την αρμόδια αρχή, με αποκλειστική ευθύνη την εφαρμογή της οδηγίας, στο άρθρο 14.

Γιατί αυτή η υπουργοκεντρική προσέγγιση, κύριε Υπουργέ; Γιατί αυτός ο συγκεντρωτισμός; Δεν υπάρχει εμπιστοσύνη αλλού;

Όταν, επιτέλους, αποφασίζετε τη φέρνετε προς ψήφιση. Τη φέρνετε μαζί με ένα σωρό άλλα θέματα, όπως τα βιοκαύσιμα, που και για αυτά έχετε καθυστερήσει να ενσωματώσετε τις σχετικές οδηγίες.

Αλήθεια, θα ήθελα να σας ρωτήσω, από ειλικρινές ενδιαφέρον και χωρίς αντιπολιτευτικές κορόνες, πόσες ακόμη εκπρόθεσμες οδηγίες υπάρχουν ακόμη και τι συνέπειες έχουμε από τη μη ενσωμάτωσή τους;

Η προθεσμία ενσωμάτωσης για την Οδηγία 652/2015 ήταν 21 Απριλίου 2017, ενώ για την Οδηγία 1513/2015 ήταν ο Σεπτέμβριος του 2017.

Άρα, κύριε Υπουργέ, μιλάμε σήμερα για ένα ώριμο νομοσχέδιο από πλευράς ευρωπαϊκών οδηγιών που σχεδόν κόντευαν να ξεχαστούν, αν δεν υπήρχε η δαμόκλειος σπάθη των προστίμων.

Τώρα, σχετικά με την ενσωμάτωση των δύο άλλων ευρωπαϊκών οδηγιών στο εθνικό δίκαιο, όπως της 1513/2015 και της 652/2015, θα έλεγα ότι, εν τοις πράγμασι και ουσιαστικά, ρυθμίζουν τα θέματα των βιοκαυσίμων.

Πρώτον, έχουν ρυθμίσεις ώστε σε εθνικό επίπεδο, μέχρι το 2020, να προωθηθούν οι στόχοι χρήσης και διείσδυσης νέων βιοκαυσίμων, μεταφορές και ηλεκτροπαραγωγή στο ενεργειακό ισοζύγιο, με ταυτόχρονη επίτευξη μειωμένων εκπομπών αερίων.

Δεύτερον, καθίσταται υποχρεωτική η προσθήκη βιοντίζελ στα διακινούμενα πετρελαιοειδή.

Επίσης, ρυθμίζονται υποχρεώσεις των προμηθευτών καυσίμων αναφορικά με τη διείσδυση στη χονδρική, λιανική αγορά βιοκαυσίμων για τη χρήση στις μεταφορές. Για παράδειγμα, οδική, αεροπορική. Καθώς και τους στόχους της επίτευξης ανάμειξης αυτών, δηλαδή, βιοαιθανόλης και βιοαιθέρων στη βενζίνη και στο ντίζελ. Βέβαια, καλό θα ήταν κ. Υπουργέ, να ενσωματωθούν και οι ανωτέρω οδηγίες για τα βιοκαύσιμα, αλλά θα πρέπει να τις δείτε πρώτα και να δείτε τόσο την αλματώδη αύξηση στις τιμές των καυσίμων, όσο και την πονεμένη ιστορία για την καταπολέμηση του λαθρεμπορίου των καυσίμων, κάτι δηλαδή που το θυμόμαστε μόνο προεκλογικά.

Εδώ μπαίνουν τα ερωτήματα. Μετά από την πρόσμιξη βιοκαυσίμων θα έχουν οι καταναλωτές φθηνότερες τιμές; Θα είστε σε θέση να ελέγχετε αποτελεσματικά τα βιοκαύσιμα; Γιατί να θυμίσω, εκκρεμούν ακόμη πέντε κρίσιμες υπουργικές αποφάσεις για την καταπολέμηση της λαθρεμπορίας. Κύριε Υπουργέ, υπάρχουν τεράστια ζητήματα, ανοικτά και στόχοι που πρέπει να επιτευχθούν. Δυστυχώς, όμως, θα έπρεπε να είχατε κινηθεί γρηγορότερα, παρά το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος αυτής της περιόδου που κυβερνάτε και η διεθνής συγκυρία ήταν ιδιαίτερα ευνοϊκή με τις χαμηλές διεθνείς τιμές πετρελαίου. Αυτό σημαίνει μικρότερα κόστη για τα νοικοκυριά και μικρότερα κόστη για τις επιχειρήσεις. Επομένως, πολύ καλύτερες προοπτικές για την ανάπτυξη της οικονομίας και την αύξηση του εγχώριου προϊόντος. Κάτι τέτοιο όμως δε συνέβη, αλλά συνέβη το αντίθετο. Αδικαιολόγητη ύφεση το 2015, καθώς και το 2016, με αναιμική ανάπτυξη 1,4% το 2017, πολύ μακριά από τους ρυθμούς των υπόλοιπων χωρών της Ε.Ε..

Όσον αφορά στις Α.Π.Ε., ενώ τα κόστη μειώθηκαν κατακόρυφα θα έλεγα, πάνω από 60% και 70% μείωση κόστους για τα φωτοβολταϊκά και δεν υπήρξε καμία ανάπτυξη στις φθηνές Α.Π.Ε.. Επίσης, καμία αξιοποίηση του πλούσιου αιολικού και ηλιακού δυναμικού της χώρας μας. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, η χώρα να βρίσκεται πολύ μακριά από το στόχο του 18% στις μετοχές των Α.Π.Ε. στην τελική κατανάλωση ενέργειας το 2020, στο πλαίσιο του συνολικού ευρωπαϊκού στόχου για 20% διείσδυση των Α.Π.Ε.. Όλη την περίοδο από το 2015 – 2017, το μερίδιο των Α.Π.Ε. βρίσκεται σταθερά μεταξύ 15% και 15,5%. Ωστόσο, με το παρόν νομοσχέδιο γίνεται μια προσπάθεια αύξησης της διείσδυσης των Α.Π.Ε. στις μεταφορές, μήπως και επιτευχθεί ο στόχος του 18%.

Συγκεκριμένα, με το άρθρο 29, νομοθετείται η συμμετοχή της βιοαιθανόλης κατά 3,3% στο τελικό μείγμα της βενζίνης το 2020. Αυτό όμως κύριε Υπουργέ, δεν προσφέρει παρά 0,5%, δηλαδή, στην προσπάθεια για επίτευξη του στόχου του 18%, αυτό επειδή τα προϊόντα του πετρελαίου συμμετέχουν περίπου 50% στην τελική ζήτηση της ενέργειας και η βενζίνη βέβαια, με τη σειρά της, αποτελεί περίπου το 1/3 των προϊόντων πετρελαίου που καταναλώνονται στη χώρα μας. Από το 15,5%, δηλαδή, άντε να φτάσουμε στο 16% και από εκεί τι; Θα χρειαστούν πάνω από 2 GWATT αιολικών και φωτοβολταϊκών να εγκατασταθούν στους επόμενους 24 μήνες, δηλαδή, σενάριο επιστημονικής φαντασίας και αυτό απαντά στο ρυθμό που δεν υλοποιείται το νέο σύστημα για την ένταξη των νέων έργων Α.Π.Ε. στην αγορά ηλεκτρισμού.

Ωστόσο, τι να πούμε για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, για το πόσο πίσω είμαστε. Τι να πρωτοπούμε για τις περίπου 100 αλλαγές που φέρνετε στο δικό σας νομοσχέδιο. Μόλις μάλιστα πριν έξι μήνες σε ψηφισθέντα νόμο, στον ν.4495/2017 περί δομημένου περιβάλλοντος, μέσα σε ένα μόνο άρθρο, αν θυμάμαι καλά, το άρθρο 34, τροποποιείται σε μεγάλο βαθμό τι είχατε ορίσει ως νέο θεσμικό πλαίσιο για υπηρεσίες δόμησης των δήμων, αλλά και για τις νέες διευθύνσεις ελέγχου δόμησης, περιφερειακά παρατηρητήρια των περιφερειών.

Δηλαδή, τι βλέπουμε; Αλλάζετε, κύριε Υπουργέ, σωρεία διατάξεων για τη συγκρότηση και τις αρμοδιότητές τους σε μια σειρά από δομές και συλλογικά όργανα του ν.4495/2017 και επιφέρετε διάσπαρτες αλλαγές σε διαδικασίες, αρμοδιότητες, προθεσμίες, ορισμούς, δικαιολογητικά, δηλαδή, γραφειοκρατία, τη μεγάλη γάγγραινα.

Είναι να απορεί κανείς, πώς αυτές οι εκτεταμένες αλλαγές χαρακτηρίζονται στο επίσημο δελτίο τύπου του Υπουργείου Περιβάλλοντος για το νομοσχέδιο ως τροπολογίες νομοτεχνικής φύσεως, παρά το γεγονός ότι δεν είναι τροπολογίες και το γνωρίζετε. Αλλά τι; Άρθρο, το άρθρο 34 στο σώμα του νομοσχεδίου που κατατέθηκε.

Για τους λόγους αυτούς, αν και πρόκειται για Ευρωπαϊκές Οδηγίες, θα περιμένουμε να ακούσουμε και τους φορείς, ώστε να αποκτήσουμε και καλύτερη και τεκμηριωμένη άποψη για το πώς μπορεί να περάσει με τον καλύτερο τρόπο στο εθνικό μας δίκαιο το κανονιστικό πλαίσιο των Οδηγιών αυτών. Για όλα τα παραπάνω, ως Δημοκρατική Συμπαράταξη, παρότι δεν είμαστε αρνητικοί, δηλώνουμε επιφύλαξη επί της αρχής. Ευχαριστώ.

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

ΗΛΙΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΡΟΣ (Ειδικός Αγορητής του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή): Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε. Συζητούμε σήμερα το σχέδιο νόμου «Ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ «περί θεσπίσεως πλαισίου για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό» και άλλες διατάξεις».

Η διαδικασία, μέσω της οποίας φτάσαμε σήμερα να συζητάμε το θεσμικό πλαίσιο για τη θαλάσσια χωροταξία έχει ξεκινήσει ήδη από το 2000 και τη συνάντηση κορυφής της Λισαβόνας, όπου τέθηκαν οι αρχές για τη βιώσιμη ανάπτυξη. Η «Στρατηγική του Goteborg» που εγκρίθηκε τον Ιούνιο του 2001 αποτελεί συμπλήρωμα της «Στρατηγικής της Λισαβώνας» και έτσι σταδιακά ξεκίνησε η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών. Εξέλιξη αυτών των αρχών αποτελεί η 1η Οδηγία που καλούμαστε να ενσωματώσουμε σήμερα.

Βεβαίως, άξιο σχολιασμού είναι το γεγονός, πως στην Ελλάδα, μια χώρα άρρηκτα συνδεδεμένη με τη θάλασσα, τοποθετημένη σε κομβικό σημείο στο χάρτη, με πλούσια ναυτική ιστορία, οι πολιτικές ηγεσίες θεωρούσαν ότι δεν χρειαζόμαστε έναν στρατηγικό θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό. Και για να είμαστε ειλικρινείς, ούτε και η παρούσα κυβέρνηση δεν το θεωρεί, παρά αναγκάζεται να θέσει το νομοθετικό πλαίσιο για πολλοστή φορά, λόγω Ευρωπαϊκής Οδηγίας και λόγω του ότι θα πρέπει να έχουμε ολοκληρώσει τον σχεδιασμό εντός του α' τριμήνου του 2021, αλλιώς θα επιβληθούν τα γνωστά πρόστιμα.

Μάλιστα, έχει ήδη ανακοινώσει η Κομισιόν το πρόστιμο ύψους 31.416 ευρώ την ημέρα, αφού θα έπρεπε να έχει ήδη ενσωματωθεί η εν λόγω Οδηγία στο εθνικό δίκαιο έως 18 Σεπτεμβρίου 2016. Η αλήθεια είναι ότι δεν έχετε προετοιμαστεί σωστά και αυτό, διότι δεν φροντίσατε να έχετε μια ολοκληρωμένη θεώρηση για το χωροταξικό σχεδιασμό της χώρας μας σε εθνικό επίπεδο, στη βάση ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού.

Επιλέξατε το 2016, να εξετάσετε το νομοσχέδιο «Χωρικός Σχεδιασμός- Βιώσιμη Ανάπτυξη» χωρίς να συμπεριλάβετε τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, παρά το γεγονός ότι είχε λήξει ήδη η διαβούλευση επί του θέματος. Το είχε επισημάνει τότε και ο Ειδικός Αγορητής μας. Ο Χωροταξικός Σχεδιασμός δεν πρέπει να μελετάται ξεχωριστά από τον Θαλάσσιο, αλλά θα πρέπει να εξετάζονται παράλληλα και ο θαλάσσιος θα πρέπει να εισαχθεί με διακριτούς όρους στο υπάρχον πλαίσιο σχεδιασμού. Ξέρουμε ότι ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός βρισκόταν σε διαβούλευση που έληξε προ ημερών και θα αναμένουμε να έρθει προς συζήτηση στη Βουλή. Επισημαίνουμε, όμως, ότι για να υπάρχει ολοκληρωμένη αντίληψη και διαμορφωμένη πολιτική θα έπρεπε να τα δούμε μαζί.

Επανέρχομαι λοιπόν σε αυτή την άποψη, διότι ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός δεν είναι ανεξάρτητος από το χερσαίο και εν τέλει, ο θαλάσσιος δεν εντάσσεται στον στρατηγικό χωρικό σχεδίασμα, όπως αυτός ορίστηκε στο ν. 4269/2014, αλλά ούτε και στο ν. 4447/2016. Σε αυτό το σημείο να επισημάνουμε ότι το προβλεπόμενο από το ν. 4447, Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξίας δεν έχει ενεργοποιηθεί ακόμη. Συνεπώς, είναι πασιφανές ότι δεν υπάρχει Εθνική Χωρική Στρατηγική, όχι ότι όπως το είχατε τοποθετήσει αυτή η στρατηγική θα ήταν πραγματικά «εθνική» αφού ορίζεται ότι αυτή η στρατηγική εξαρτάται από τις οικονομικές συγκυρίες την εκάστοτε χρονική περίοδο και βασικές κατευθύνσεις θα δίνονταν από το διευθυντήριο των Βρυξελλών.

Επί του παρόντος, λοιπόν, δεν υπάρχει καμία εξέλιξη παρά το γεγονός ότι έχουν παρέλθει 2 χρόνια και άρα, μπορούμε να είμαστε βέβαιοι ότι και το σημαντικό ζήτημα του θαλάσσιου χωροταξικού θα μείνει στα χαρτιά και δεν θα υπάρξει κανένα σχέδιο υλοποίησης προσαρμοσμένο στις πραγματικές συνθήκες.

Άλλωστε, η κυβέρνηση έχει αποδείξει ότι αποτυγχάνει να δημιουργεί κλίμα εμπιστοσύνης, τόσο στο εσωτερικό, όσο και στο εξωτερικό και οι διάλογοι που διεξάγει ξεκάθαρα εξυπηρετούν συμφέροντα αντίθετα όμως προς τα εθνικά. Μπορεί λοιπόν έως τώρα να μην υπάρχει θεσμικό πλαίσιο για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, παρά μόνο διάσπαρτες διατάξεις περί προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος, με όσες ελλείψεις τις χαρακτηρίζουν, αλλά έχουν αναπτυχθεί διάφορα πιλοτικά προγράμματα για την απόκτηση εμπειρίας και την ανάπτυξη τεχνικών.

Τέτοια είναι το ADRIPLAN 2013 - 2015 και αφορούσε το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδίασμά στην Αδριατική και σε τμήμα του Ιονίου Πελάγους, και το ΘΑΛ-ΧΩΡ για την «Διασυνοριακή Συνεργασία για Ανάπτυξη Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού», Ελλάδα-Κύπρος, 2007 - 2013 που αποτέλεσε τον προάγγελο της Οδηγίας 2014/89. Συνεπώς, υπάρχει μια σημαντική βάση δεδομένων για την αναζήτηση στοιχείων, τη ψηφιοποίηση τους και συνεπώς δεν ξεκινάμε από το μηδέν.

Ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός εντάσσεται στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής της Ε.Ε., όπως ορθώς αναφέρεται στην Αιτιολογική Έκθεση. Αν θέλουμε να αναφερόμαστε σε ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική και δεν αναφέρομαι στην Ε.Ε., αλλά σε εθνικό επίπεδο, τότε αυτομάτως θα πρέπει να αναφερθούμε στο τεράστιο ζήτημα της ΑΟΖ, το οποίο δεν το πιάνετε. Όπως αναφέρεται, αποτελεί αποτελεσματικό διατομεακό και διασυνοριακό σχεδίασμά των θαλάσσιων υδάτων, χωρίς όμως να θίγεται η χάραξη και οριοθέτηση των θαλάσσιων ζωνών σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της θάλασσας.

Δυστυχώς όμως, εμείς δεν έχουμε ανακήρυξη την Ελληνική ΑΟΖ και την ίδια στιγμή παραμένουμε αδρανείς και αρκούμαστε στο ρόλο των θεατών των ανακηρύξεων και οριοθετήσεων των ΑΟΖ των χωρών της Ανατολικής Μεσογείου. Η ΑΟΖ δεν αποτελεί αμιγώς θέμα εξωτερικής πολιτικής, αλλά εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο της οικονομικής ανάπτυξης στους τομείς της αλιείας, των υδρογονανθράκων, των ΑΠΕ, της προστασίας του περιβάλλοντος και άρα, μέσω της ανακήρυξης θα μπορούσαμε να χαράξουμε καλύτερα τη θαλάσσια χωροταξική πολιτική του Έθνους.

Αν θέλουμε να δούμε σε ευρωπαϊκό επίπεδο τι συμβαίνει, τότε να λάβουμε υπόψη μας τα παραδείγματα του Βελγίου, της Γαλλίας και της Πορτογαλίας που έχουν αναγνωρισμένη ΑΟΖ και συμπεριλαμβάνεται στο πεδίο εφαρμογής του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού. Η χώρα μας, λοιπόν, χρειάζεται μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την προώθηση των ελληνικών συμφερόντων και αυτή δεν μπορεί να γίνει, αν δεν εφαρμοστεί το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας και δεν προβούμε σε όλες τις απαραίτητες ενέργειες προκειμένου να υπάρξει ακριβής και οριστικός καθορισμός των θαλασσίων συνόρων.

Όσο, εμείς δεν ανακηρύσσουμε ΑΟΖ, όχι μόνο δεν μπορούμε να ασκήσουμε τα κυριαρχικά μας δικαιώματα, αλλά ούτε και να δημιουργήσουμε θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό που θα συντελέσει στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η Ε.Ε. προωθεί τη γαλάζια ανάπτυξη και την ενοποιημένη θαλάσσια διακυβέρνηση, αλλά εμείς ως χώρα, οφείλουμε να θέσουμε το πλαίσιο και τους όρους για την ολοκληρωμένη διαχείριση του αιγιαλού και των παράκτιων ζωνών καθώς και της γενικότερης στρατηγικής βιώσιμης ανάπτυξης προφυλάσσοντας τα εθνικά συμφέροντα.

Εις ό,τι αφορά το Β' μέρος, οι ενσωματωμένες Οδηγίες 2015/1513 «Για την τροποποίηση της Οδηγίας 98/70/ΕΚ σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ και για την τροποποίηση της Οδηγίας 2009/28/ΕΚ σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές» και (ΕΕ) 2015/652 «Για τον καθορισμό των μεθόδων υπολογισμού και των απαιτήσεων υποβολής εκθέσεων σύμφωνα με την οδηγία 98/70/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ».

Εν ολίγοις, θα χρησιμοποιούνται νέα προηγμένα βιοκαύσιμα που δεν παράγονται από εδώδιμες καλλιέργειες, ώστε να υπάρξει αύξηση της κατανάλωσής τους έως το 2020, θα πρέπει να τηρούνται τα κριτήρια αειφορίας των βιοκαυσίμων και των βιορευστών και θεσπίζεται η υποχρέωση ανάμειξης της βενζίνης με βιοκαύσιμα και ειδικότερα με αυτούσια βιοαιθανόλη ή με βιοαιθέρες που παράγονται από αλκοόλες βιολογικής προέλευσης με έναρξη το 2019. Μια πολύ γενική παρατήρηση για το θέμα ηλεκτροπαραγωγής με καύση βιορευστών είναι βέβαιο ότι η εγχώρια παραγωγή φυτικών ελαίων δεν μπορεί να καλύψει τις ανάγκες σε πρώτη ύλη βιορευστών.

Είναι αυτονόητο λοιπόν ότι θα γίνουν εισαγωγές φυτικών ελαίων και μάλιστα, από τρίτες χώρες που θα καίγονται στη χώρα μας για τα επόμενα 20 χρόνια. Κατανοούμε ότι η χρήση βιορευστών δεν είναι απαγορευτική, δεδομένου ότι παράγονται από βιομάζα. Άλλωστε, η χρήση των φυτικών ελαίων, ως εναλλακτικό ανανεώσιμο καύσιμο, ανταγωνιστικό του πετρελαίου, προτάθηκε στις αρχές τις δεκαετίας του 1980. Δεν σημαίνει όμως ότι δεν παράγουν ρύπους, επικίνδυνους για την υγεία των ανθρώπων και υποβαθμίζουν το περιβάλλον.

Εις ό,τι αφορά την υποχρεωτική καύση βενζίνης με βιοαιθανόλη από 1/1/2019, ήδη εδώ και 1 χρόνο περίπου, ειδικοί έχουν επισημάνει τις αδυναμίες εφαρμογής αυτών των οδηγιών, οι οποίες μάλιστα, θα έπρεπε να έχουν ενσωματωθεί από τον Απρίλιο του 2017. Το θετικό είναι ότι το μείγμα θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί από όλους τους κινητήρες, χωρίς να χρειάζεται κάποια μετατροπή. Το αρνητικό είναι ότι θα δούμε την τιμή της βενζίνης να ανεβαίνει κατακόρυφα, δεδομένου ότι το βιολογικό μέρος είναι ακριβότερο από το πετρελαϊκό και σύμφωνα με εκτιμήσεις η τιμή αναμένεται να διπλασιαστεί.

Να σημειωθεί ότι η Ελλάδα κατέχει την 6η θέση μεταξύ 167 χωρών παγκοσμίως στις τιμές των καυσίμων, πολύ υψηλότερα από κάθε άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Είμαστε αν δεν κάνω λάθος, δεύτερη αυτή τη στιγμή στην Ε.Ε. με την υψηλότερη τιμή βενζίνης.

Μάλιστα, σε κάποιες περιοχές της χώρας, η βενζίνη ξεπέρασε τα 2 ευρώ ανά λίτρο. Ακόμα περιμένουμε τα καύσιμα από το σύντροφο Μαδούρο από τη Βενεζουέλα, κάπου «κόλλησε» αυτό το πρότζεκτ, δεν ξέρουμε τι ακριβώς έχει γίνει. Το ράλι ανόδου οφείλεται όχι μόνο στην παγκόσμια άνοδο της τιμής του πετρελαίου, λόγω διεθνών εξελίξεων, αλλά και στη μεγάλη φορολογική επιβάρυνση στα καύσιμα που έχει εξουθενώσει τόσο τους Έλληνες οδηγούς, όσο και το σύνολο των πολιτών, αφού η αύξηση στα καύσιμα σημαίνει αυτομάτως αύξηση σε όλα τα είδη, λόγω υψηλότερου μεταφορικού κόστους.

Επίσης, δεν εξασφαλίζει την ενεργειακή μας ανεξαρτησία δεδομένου ότι καμία χώρα της Ε.Ε. δεν παράγει βιοαιθανόλη για την κάλυψη 100% των αναγκών. Τότε θα κληθούμε να την εισάγουμε από άλλες χώρες όπως η Βραζιλία.

 Τέλος, αναφορικά με την τροποποίηση της πολεοδομικής νομοθεσίας. Θετική είναι η σύσταση μιας επιπλέον Διεύθυνσης Ελέγχου Δόμησης στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου (υπήρχε στη Σύρο και τώρα συνιστάται και στη Ρόδο). Δεδομένης της πολυδιάσπασης του νησιωτικού ελληνικού χώρου και της ταλαιπωρίας που υφίστανται οι κάτοικοι των νησιών για τη διεκπεραίωση των υποθέσεών τους.

Κατά τα λοιπά, πρόκειται για σημειακές παρεμβάσεις στον προηγούμενο ν.4495/2017, στον οποίο είχαμε εκδηλώσει τις αντιρρήσεις μας αιτιολογημένα. Με αυτές τις 46 τροποποιήσεις που εμπεριέχονται στο άρθρο 34 αποδεικνύεται η αναποτελεσματικότητα των δικών σας νομοθετημάτων που χρήζουν τροποποιήσεων. Υπάρχουν πολλές θολές διατάξεις που χρήζουν διευκρινίσεων. Πέραν τούτου, δεν μπορούμε να μην σχολιάσουμε ότι θα πρέπει να έχει αποπληρωθεί ο ΕΦΚΑ για να εκδοθεί η οικοδομική άδεια κατόπιν σχετικού ελέγχου από την αρμόδια υπηρεσία δόμησης.

Ενώ βάσει του προηγούμενου νόμου, ο έλεγχος των απαιτούμενων εισφορών και κρατήσεων γίνεται, αφού εκδοθεί η οικοδομική άδεια. Η οικοδομική άδεια εκ των υστέρων, φερόμενη ως «άδεια νομιμοποίησης» είναι ένα ακόμη σημείο που μας έκανε εντύπωση, όπου πλέον νομιμοποιούνται πολλές περιπτώσεις αυθαιρέτων, παρακάμπτοντας εν πολλοίς τις αποφάσεις της δικαιοσύνης, όπως και η κατάργηση του ορίου προϋπολογισμού των 25.000 ευρώ για την έγκριση εργασιών δόμησης μικρής κλίμακας, πολλές από τις οποίες,-όπως έχουμε ξαναπεί-, δεν είναι εργασίες μικρής κλίμακας.

Η παράταση της προθεσμίας για έκπτωση 10% ή 20% έως τον Οκτώβριο του 2018, αποδεικνύει ότι ο προηγούμενος νόμος δεν έφερε τα επιθυμητά φοροεισπρακτικά αποτελέσματα, οπότε αναμένουμε να δούμε και άλλες παρατάσεις. Καταληκτικά, το παρόν σχέδιο νόμου, αποτελείται από διαφορετικά μέρη που ελάχιστη έως καθόλου συνάφεια έχουν μεταξύ τους. Τα θέματα που τίθενται θα έπρεπε να εξεταστούν ξεχωριστά, ώστε να δοθεί ιδιαίτερο βάρος και σημασία στην καλή νομοθέτησή τους. Σε κάθε περίπτωση, λείπει η ισχυρή πολιτική βούληση και η συνεκτική σκέψη που θα οδηγήσει σε έναν εθνικό σχεδιασμό και εθνική πολιτική είτε για το θαλάσσιο χωροταξικό, είτε για τα καύσιμα, είτε για τα πολεοδομικά. Σχετικά με την πρόθεση ψήφου επιφυλασσόμεθα για τις επόμενες συνεδριάσεις και την Ολομέλεια. Ευχαριστώ πολύ.

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

Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Αραχωβίτης Σταύρος, Βράντζα Παναγιώτα, Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος, Δημαράς Γεώργιος, Δημητριάδης Δημήτριος, Δρίτσας Θεόδωρος, Ζεϊμπέκ Χουσεΐν, Θεοπεφτάτου Αφροδίτη, Θεοφύλακτος Ιωάννης, Ιγγλέζη Αικατερίνη, Καματερός Ηλίας, Καραγιάννης Ιωάννης, Καρακώστα Εύη, Καραναστάσης Απόστολος, Κάτσης Μάριος, Καφαντάρη Χαρά, Ανάστασιος Πρατσόλης, Ξυδάκης Νικόλαος, Ουρσουζίδης Γεώργιος, Παπαδόπουλος Νικόλαος, Πάλλης Γεώργιος, Σιμορέλης Χρήστος, Σπαρτινός Κωνσταντίνος, Σταματάκη Ελένη, Τελιγιορίδου Ολυμπία, Κατσαβριά- Σιωροπούλου Χρύσα, Αθανασίου Χαράλαμπος, Αραμπατζή Φωτεινή, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κατσαφάδος Κωνσταντίνος, Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα), Μπουκώρος Χρήστος, Μπούρας Αθανάσιος, Πλακιωτάκης Ιωάννης, Σκρέκας Κωνσταντίνος, Στύλιος Γεώργιος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας, Τζελέπης Μιχαήλ, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Μανωλάκου Διαμάντω, Καμμένος Δημήτριος, Λαζαρίδης Γεώργιος, Αμυράς Γεώργιος, Γεωργιάδης Μάριος και Μίχος Νικόλαος.

ΕΥΗ ΚΑΡΑΚΩΣΤΑ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής): Το λόγο έχει η κυρία Μανωλάκου.

ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ (Ειδική Αγορήτρια του ΚΚΕ): Είναι ένα νομοσχέδιο που περιέχει από όλα. Από θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, μέχρι βιοκαύσιμα, βιορευστά, τροποποιήσεις στο νόμο περί δομημένου περιβάλλοντος, ανταποδοτικά τέλη και αλλαγή χρήσης γης, μέχρι διαδρομή του άξονα των καλωδιοπτικών ινών. Όμως, ας τα πάρουμε από την αρχή.

Προσαρμογή και ενσωμάτωση των τροποποιήσεων ευρωκοινοτικών οδηγιών. Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός. Χρειάζεται; Βεβαίως χρειάζεται. Όμως με τι κριτήρια; Για τις ανάγκες των ανθρώπων και σεβασμό στο περιβάλλον ή το κέρδος των επιχειρηματικών ομίλων; Η απάντηση δίνεται και με σαφήνεια για την προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης και μεγέθυνσης των θαλάσσιων και παράκτιων οικονομιών. Στηρίζοντας την εφαρμογή της στρατηγικής Ευρώπη 2020. Δεν είχαμε βεβαίως εμείς καμία αμφιβολία ότι η Ε.Ε. των μονοπωλίων, θα μπορούσε να ενδιαφερθεί για τις ανάγκες των ανθρώπων και να τις βάλει μπροστά, τη στιγμή που τσακίζονται μισθοί και συντάξεις σε επίπεδο πείνας. Στέλνεται στη γκιλοτίνα η κοινοτική πολιτική και εξαναγκάζονται οι εργαζόμενοι να δουλεύουν, μέχρι τα βαθιά γεράματα, για να πάρουν αν προλάβουν μια σύνταξη πείνας. Και οι κυβερνήσεις στην Ελλάδα, όπως η σημερινή, εξανεμίζουν τις συντάξεις και τις μετατρέπουν σε επιδόματα φτώχιας, μέσα από συνεχείς μειώσεις και τη φοροληστεία που δεν τελειώνει με τίποτα, αλλά έχει μέλλον. Ο θαλάσσιος λοιπόν χωροταξικός σχεδιασμός και ο παράκτιος χώρος θα είναι για τις ανάγκες των ανθρώπων; Όχι βέβαια.

Το ξέρουμε και από την κατάρτιση ειδικών πλαισίων χωροταξικού σχεδιασμού και τις μελέτες επιχειρησιακών προγραμμάτων αλιείας από τις προηγούμενες κυβερνήσεις, από το 2011, όπου τεράστιες θαλάσσιες εκτάσεις και αντίστοιχες περιοχές αιγιαλού δίνονται για την ανάπτυξη ιχθυοκαλλιεργειών, ουσιαστικά για τη συγκέντρωση και συγκεντροποίηση του κλάδου, παρά τις αντιδράσεις φορέων, συλλόγων κατοίκων τουριστικών περιοχών κ.ο.κ., αφού έτσι μειώνονται και τα αλιευτικά πεδία για τους ψαράδες συλλεκτικής αλιείας και ουσιαστικά, διώχνονται, όπως και αλλαγή χρήσης, όπως για παράδειγμα, από παραθεριστική ή τουριστική μετατρέπεται σε βιομηχανική. Αυτό, βέβαια, το ονόμασαν ορθολογική διαχείριση αειφορίας και προστασίας του περιβάλλοντος. Το ίδιο γίνεται και τώρα.

Εξάλλου, ανέκαθεν η Ε.Ε. έκανε και κάνει συμφωνίες με τρίτες χώρες και τεράστια αλιευτικά πεδία δίνονταν και δίνονται σε δύο - τρεις ιδιωτικούς αλιευτικούς στόλους μεγαθήρια. Έτσι καταβροχθίζονται μικρομεσαίοι επαγγελματίες.

Σήμερα, με τα νέα πεδία υδρογονανθράκων που πολλά βρίσκονται σε θαλάσσιες εκτάσεις, οι εξορύξεις και η μεταφορά απαιτεί νέους χωροταξικούς σχεδιασμούς που σε πολλές περιπτώσεις, έρχονται σε σύγκρουση με ήδη υπάρχουσες οικονομικές δραστηριότητες. Με τι κριτήρια, λοιπόν, θα ενεργήσετε; Με αυτά που συμφέρουν τους επιχειρηματικούς ομίλους ή την πλειοψηφία των εργαζομένων;

Βέβαια, εσείς αυτό που κάνετε είναι να βαπτίζετε το επιχειρηματικό κέρδος, κέρδος για τους εργαζόμενους, αν και έχετε εξασφαλίσει να παίρνουν μισθούς πείνας για να εξασφαλίζετε έτσι περισσότερο κέρδος στον καπιταλιστή. Εξάλλου, όλα αυτά τα είδαμε και στις συμβάσεις για τους υδρογονάνθρακες, όπου οι όμιλοι θα εξορύξουν όσο πετρέλαιο κρίνουν ότι είναι κερδοφόρο, καταστρέφοντας τοπική τουριστική οικονομία, γεωργική και αλιευτική παραγωγή, το περιβάλλον στις διάφορες περιοχές κ.ο.κ. Έτσι είναι, αφού η εξόρυξη γίνεται με κριτήριο το κέρδος και δεν υπολογίζεται ούτε αν μια περιοχή είναι σεισμογενής και τι πιθανότητες καταστροφής, λόγω σεισμού υπάρχουν. Ούτε, βεβαίως, προβλέψεις υπάρχουν σε αυτές τις συμβάσεις για μέτρα προστασίας εργαζομένων και περιβάλλοντος. Είναι ελάχιστες μέχρι αστείες. Είναι, δηλαδή, συμβάσεις που αποτυπώνουν τον χαρακτήρα της καπιταλιστικής ανάπτυξης. Κέρδη για τους ομίλους, επιδείνωση κατάστασης των εργαζομένων.

Τα αναφέρω ως πείρα, γιατί και το νομοσχέδιο για τη θέσπιση πλαισίου για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό κινείται στον ίδιο αντιλαϊκό δρόμο με τα υπόλοιπα χωροταξικά σχέδια για την ενέργεια, τον τουρισμό κ.λπ., καθώς είναι κομμένο και ραμμένο στα μέτρα του μεγάλου κεφαλαίου. Η λογική που το διέπει υποτάσσεται στον σχεδιασμό της άρχουσας τάξης για να δοθεί ώθηση στην καπιταλιστική ανάπτυξη στην Ελλάδα, στους κλάδους προτεραιότητας, ενέργεια, μεταφορές, λιμάνια, τουρισμός.

Σε ό,τι αφορά το ειδικό χωροταξικό πλαίσιο στη θαλάσσια δραστηριότητα που φέρνει η σημερινή κυβέρνηση, αποτελεί συνέχεια της χωροταξικής πολιτικής που χαράχθηκε από την κυβέρνηση του 2016 με τον ν. 4447/2016, καθώς και εκείνης που εφάρμοσαν όλες οι προηγούμενες κυβερνήσεις, αφού εντάσσεται στον συνολικό στρατηγικό σχεδιασμό για την ανάπτυξη του κεφαλαίου.

Στο όνομα της διευκόλυνσης μιας σειράς οικονομικών δραστηριοτήτων, όπως εγκαταστάσεις παραγωγής ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, δηλαδή ανεμογεννήτριες, αναζήτηση και εκμετάλλευση πετρελαίου και φυσικού αερίου, δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών αλιείας, εξόρυξη πρώτων υλών, τουρισμός, εγκαταστάσεις, υδατοκαλλιέργειες, ρυθμίζεται συνολικά η εκμετάλλευση των υδάτων του θαλάσσιου βυθού και υπεδάφους, αλλά και της αιγιαλίτιδας ζώνης, από τους μονοπωλιακούς ομίλους και επεκτείνεται η αλλαγή χρήσεων και στο θαλάσσιο χώρο. Όποια πιθανά περιβαλλοντικά εμπόδια υπήρχαν, ξεπερνιούνται με τις ρυθμίσεις που υπάρχουν στο νομοσχέδιο, στο όνομα της αλληλεπίδρασης ξηράς - θάλασσας.

Επίσης, με πρόφαση την προστασία του περιβάλλοντος, θεσπίζουν τις αρμόδιες αρχές για την εφαρμογή της Συνθήκης της Βαρκελώνης, με άλλα λόγια, την κρατική αρχή που θα καθορίζει τους όρους εκμετάλλευσης και συνεργασίας των μονοπωλίων των γειτονικών χωρών.

Ακόμα, γίνεται αναφορά στο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων, μιλάω για το άρθρο 6, και στα αναπτυξιακά προγράμματα που σημαίνει ότι για άλλη μια φορά, το κράτος έρχεται να στηρίξει την επέκταση των ιδιωτικών επενδύσεων στο θαλάσσιο χώρο είτε με την απευθείας συμμετοχή του στη χρηματοδότηση των ομίλων είτε αναλαμβάνοντας το ίδιο να κατασκευάσει τις απαραίτητες υποδομές που χρειάζονται για τη στήριξη αυτών των ιδιωτικών επενδύσεων.

Άλλωστε, η αγαστή συνεργασία Κυβέρνησης - Συνδέσμου Ελλήνων Βιομηχάνων(ΣΕΒ) φαίνεται και από την πρόσφατη μελέτη που δημοσιοποίησε ο ΣΕΒ και στην οποία δηλώνει τα αιτήματά του, τα οποία έρχεται σήμερα να εξυπηρετήσει η Κυβέρνηση και με το εν λόγω νομοσχέδιο. Συνεπώς, καθόλου δεν μας κάνει εντύπωση που ο Εισηγητής της πλειοψηφίας πρότεινε τον Σ.Ε.Β. στην ακρόαση φορέων.

Ωστόσο, σε ό,τι αφορά το μέγιστο μερίδιο ενέργειας από βιοκαύσιμα και τη συμμετοχή τους στον εθνικό στόχο χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, εμείς θεωρούμε απαράδεκτο την παραγωγή βιοκαύσιμου από γεωργικές εκτάσεις και καλλιέργειες που είναι για τρόφιμα, τη στιγμή που η πείνα επεκτείνεται όλο και σε περισσότερους ανθρώπους, όχι μόνο των αναπτυσσόμενων, αλλά και των ανεπτυγμένων χωρών και ο FAO κάνει λόγο για διατροφικές ανάγκες και ελλείψεις τροφίμων που συνεχώς αυξάνονται. Είναι διαστροφή να χρησιμοποιούνται αυτά τα προϊόντα και μιλάω για σιτηρά, για ζαχαρότευτλα, για ελαιούχα φυτά, αλλά και ζωοτροφές και άλλα για ενεργειακή χρήση και ουσιαστικά, να χρησιμοποιούνται γεωργικές εκτάσεις. Ουσιαστικά, πρόκειται για αλλαγή χρήσης γης με βάση το κέρδος των ομίλων και όχι τις διατροφικές ανάγκες των ανθρώπων. Εμείς δεχόμαστε τα βιοκαύσιμα της δεύτερης γενιάς, δηλαδή αυτά που παράγονται από υπολείμματα φυτικών ειδών και όχι χρήση πρώτης ύλης από φυτικές καλλιέργειες.

Όμως να αναφέρω και κάτι ακόμα. Υπάρχουν από χρήστες βιοκαυσίμων διαμαρτυρίες και παράπονα για βουλωμένα φίλτρα καυσίμων που προκαλούν με τη σειρά τους ατροφίες στους κινητήρες, διακυμάνσεις στροφών και χαμηλή απόδοση, δηλαδή δεν είναι και ό,τι το καλύτερο.

Σε ό,τι αφορά το άρθρο 34 που είναι τροποποιήσεις στο ν.4495/2017. Σε μερικά σημεία πράγματι χρειαζόντουσαν διορθώσεις, διότι υπήρχαν ασάφειες στο νόμο ή υπήρχαν και λάθη σε διατυπώσεις και με αυτή την έννοια υπάρχουν αλλαγές που έπρεπε να γίνουν. Όμως, μας κάνει εντύπωση ότι στην παράγραφο 21 με την προσθήκη που βάζετε της παραγράφου 1, γίνεται αναφορά για το τέλος ανταπόδοσης. Ουσιαστικά, προστίθεται ακόμα ένα χαράτσι στις πλάτες των ιδιοκτητών, αφού εισάγεται η λογική ότι για κάθε ηλεκτρονική καταχώριση εκδίδεται ανταποδοτικό τέλος προς εξόφληση.

Στην πράξη αυτό το τέλος έχει ήδη επιβληθεί εδώ και μήνες στο ηλεκτρονικό σύστημα του Τεχνικού Επιμελητήριου για τα αυθαίρετα, όπως ορίζει το άρθρο 9 και διαβάζω επακριβώς, είναι δημοσιευμένο στο ΦΕΚ Β΄ 3976/14-11-2017 και τι αναφέρει αυτό;

Λέει «για τη διεκπεραίωση αιτημάτων, τροποποιήσεων δηλώσεων που βρίσκονται σε οριστική υπαγωγή ή έχουν περαιωθεί το πόσο ανταπόδοσης ορίζεται σε 10 ευρώ. Η πληρωμή του ποσού ανταπόδοσης αποτελεί προϋπόθεση για την έκδοση των διοικητικών εγγράφων από το πληροφοριακό σύστημα του Τεχνικού Επιμελητήριου Ελλάδας και την αποδοχή και ολοκλήρωση των διαδικασιών υποβολής δηλώσεων και βεβαιώσεων σε κάθε στάδιο». Αυτό τι σημαίνει;

Για παράδειγμα, αν έχει ολοκληρωθεί μια δήλωση αυθαίρετου και διαπιστωθεί παράλειψη ή υπάρχει ανάγκη να γίνει οποιαδήποτε διόρθωση, τότε για να μπορεί ο μηχανικός να παρέμβει στη δήλωση αυτή, πρέπει πρώτα να εξοφληθεί ανταποδοτικό τέλος 10 ευρώ από τον φερόμενο ιδιοκτήτη του ακινήτου. Με τη τροποποίηση που έχετε στο παρόν σχέδιο δίνει αρμόδιο στον Υπουργό Περιβάλλοντος να καθορίζει το ύψος των ανταποδοτικών τελών. Αυτό, δηλαδή, τι σημαίνει; Ότι διευρύνεται και επαυξάνεται. Εμείς θέλουμε διευκρινίσεις.

Τελειώνω, με δύο ερωτήματα. Όσον αφορά το άρθρο 6, θα σας διαβάζω την Αιτιολογική Έκθεση που δίνετε περισσότερά στοιχεία ότι «πριν την έγκριση της εθνικής στρατηγικής για το θαλάσσιο χώρο απαιτείται η διαδικασία δημόσιας διαβούλευσης, η γνωμοδότηση του συναρμόδιων Υπουργείων, καθώς επίσης, η γνωμοδότηση του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξίας, οι προβλεπόμενες γνωμοδοτήσεις δεν είναι δεσμευτικές» και το επαναλαμβάνετε και λίγο παρακάτω. Δηλαδή, αν δεν είναι δεσμευτικές, απορούμε γιατί τις ζητάτε της.

Επίσης, ένα δεύτερο ερώτημα που ίσως να προέρχεται και από την Οδηγία, αλλά κάνει εντύπωση και μιλάω για το άρθρο 29, εκεί που θεσπίζεται η υποχρέωση ανάμειξης της βενζίνης που καταναλώνεται εγχώρια για χρήση στις μεταφορές είτε με αυτούσια αιθανόλη είτε με βιοαιθέρες, που παράγονται από αλκοόλες βιολογικής προέλευσης. Γιατί, δηλαδή, να είναι μόνο βιολογικής προέλευσης; Το λέω γιατί όσοι ασχολούνται με τα βιολογικά ξέρουν ότι η παραγωγικότητα είναι πολύ πιο μειωμένη γιατί είναι βιολογικά. Αυτό σημαίνει; Σημαίνει ότι θα χρησιμοποιηθούν περισσότερες εκτάσεις ακριβώς για αυτή την ποσότητα. Ρωτάω, λοιπόν, γιατί να είναι βιολογικής προέλευσης; Επί της αρχής, λοιπόν, εμείς, όπως καταλαβαίνετε καταψηφίζουμε.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής των Ανεξάρτητων Ελλήνων): Σας ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε για ένα πολύ σημαντικό στο νομοσχέδιο που ενισχύει την εθνική χωρική στρατηγική, κατοχυρώνει και εγγυάται μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου για τη θαλάσσια ανάπτυξη εντός των υδάτων.

Η Ελλάδα δεν έχει ακόμη καταρτήσει επίσημα εθνικό σχέδιο, αλλά υποχρεούται, όπως όλα τα κράτη μέλη, να προχωρήσει στην εφαρμογή έως το 2021. Με τις διατάξεις του νομοσχεδίου ενσωματώνεται Οδηγία 2014/89/ΕΕ «περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό» στο εθνικό δίκαιο και θεσπίζονται οι αρχές και διαδικασίες που αποσκοπούν στην κατάρτιση, εφαρμογή και αξιολόγηση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού.

Τον Ιούλιο του 2014 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενέκριναν νομοθεσία σχετικά με τη δημιουργία ενός κοινού πλαισίου για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό στην Ευρώπη. Ενώ οι περισσότερες πρωτοβουλίες για εφαρμογή θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού τα τελευταία 30 χρόνια προωθήθηκαν για τη δημιουργία θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών, τα πρόσφατα θαλάσσια χωρικά σχέδια συγκεντρώνονται στη διαχείριση των πολλαπλών χρήσεων θαλάσσιων χώρων ως συνολική διαχείριση.

 Αν και κάθε χώρα της Ε.Ε. είναι ελεύθερη να σχεδιάζει τις θάλασσες δραστηριότητές της θα εξασφαλίζεται χάρη στον καθορισμό ελάχιστων κοινών απαιτήσεων η συνοχή του σχεδιασμού σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο όσον αφορά τις κοινές θάλασσες.

Πέραν αυτού, η αναγκαιότητα για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό επιβάλλεται και από κάτι αδιαμφισβήτητο, δηλαδή, τη στιγμή που τα θαλάσσια ύδατα και οι παράκτιες ζώνες, τα οικοσυστήματα και οι φυσικοί πόροι υφίστανται σημαντικές πιέσεις.

Οι ανθρώπινες δραστηριότητες, οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, οι κίνδυνοι φυσικών καταστροφών και η δυναμική των ακτογραμμών, όπως η διάβρωση ή οι προσχώσεις έχουν σοβαρές επιπτώσεις στη διατήρηση της παραλίας και στα θαλάσσια οικοσυστήματα, οδηγώντας σε υποβάθμιση του περιβάλλοντος με απώλεια της βιοποικιλότητας, αναστέλλοντας την οικονομική ανάπτυξη και πρόοδο.

Αυτό καλούμαστε να συζητήσουμε, περί της θεσμικής και πραγματικής προστασίας του περιβάλλοντος.

Με το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό επιχειρείται η ενίσχυση του συντονισμού μεταξύ δημοσίων αρχών και ενδιαφερομένων μερών μέσω της εφαρμογής ενιαίου μηχανισμού για ισόρροπη και δίκαιη ανάπτυξη.

Με την Οδηγία αυτή προωθείται η εφαρμογή της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» για έξυπνη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη.

Ακολουθείται το παράδειγμα του χερσαίου χωρικού σχεδιασμού και αποσκοπεί μεταξύ άλλων στη δημιουργία θέσεων εργασίας, στην ενίσχυση της παραγωγικότητας και, κυρίως, στην επίτευξη αυτών με ορθή αξιοποίηση των πόρων.

Ως θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός νοείται η διαδικασία με την οποία αναλύονται και οργανώνονται οι ανθρώπινες δραστηριότητες στο θαλάσσιο και παράκτιο χώρο, ενώ αποτελεί μέσο πολιτικής που εξασφαλίζει την αρμονική συνύπαρξη των δραστηριοτήτων και χρήσεων εφαρμόζοντας μια προσέγγιση που βασίζεται σε αρχές της αειφορίας. Κυρίως, όμως, ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός περιλαμβάνει την εθνική χωρική στρατηγική για το θαλάσσιο χώρο και τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια.

Ο θαλάσσιος χωρικός σχεδιασμός είναι απαραίτητος, καθώς πέραν της ανάπτυξης που προσδοκούμε εισάγουμε και το απαραίτητο πλαίσιο βάσει του οποίου θα οριοθετούνται, πλέον, οι περιοχές και θα προστατεύονται από την υπεραλίευση και τη ρύπανση μειώνοντας σταδιακά τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, τουλάχιστον, στην περιοχή μας που τόσο μας ενδιαφέρει.

Σε αυτή τη βάση θα μπορούν, πλέον, να οριοθετούνται συγκεκριμένες περιοχές για υδατοκαλλιέργεια, αλιεία, εγκαταστάσεις και υποδομές για έρευνα, εκμετάλλευση και εξόρυξη πετρελαίου και λοιπών ενεργειακών πόρων και παραγωγή ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, καθώς επίσης για επιστημονική έρευνα, γιατί το αντικείμενο ενδιαφέρει ένα ευρύτερο φάσμα επιστημονικών κλάδων, των γεωγράφων – περιβαλλοντολόγων, νομικών και μηχανικών και αναμένουμε φυσικά τα σχόλιά τους.

Χρονικά η Ε.Ε. χάραξε πολιτική για την ολοκληρωμένη διαχείριση των θαλασσών προ ολίγων ετών και πολλές χώρες το συνειδητοποίησαν εγκαίρως και έχουν κάνει μεγάλα βήματα προς αυτή την κατεύθυνση.

Με το δεύτερο μέρος του σχεδίου νόμου ενσωματώνονται οι Οδηγίες ΕΕ 2015/1513 για την τροποποίηση της Οδηγίας 98/70 σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ, την τροποποίηση της Οδηγίας 2009/28 σχετικά με την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές. Επίσης, 2015/652 για τον καθορισμό των μεθόδων υπολογισμού και των απαιτήσεων υποβολής εκθέσεων σύμφωνα με την Οδηγία 98/70 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ.

Στοχεύει στην ενθάρρυνση της χρήσης νέων προηγμένων βιοκαυσίμων που δεν παράγονται από εδώδιμες καλλιέργειες, ώστε να επιτευχθεί έως το 2020 υψηλότερο επίπεδο κατανάλωσης των βιοκαυσίμων αυτών. Περιλαμβάνονται διατάξεις σχετικά με τη δυνατότητα συμβολής της ηλεκτρικής ενέργειας για οχήματα, καθώς και τη δυνατότητα συμβολής των βιοκαυσίμων που χρησιμοποιούνται στις αερομεταφορές στην υποχρέωση μείωσης των εκπομπών και φυσικά, ρυθμίσεις για την υποβολή της έκθεσης από ομάδα προμηθευτών και απαιτήσεις για την προσμέτρηση των μειώσεων των εκπομπών κατά το πρώτο στάδιο.

Τέλος, θεσπίζεται η υποχρέωση ανάμειξης της βενζίνης με βιοκαύσιμα με στόχο προφανώς την περαιτέρω προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές στις μεταφορές στο πλαίσιο της εθνικής και κοινοτικής πολιτικής και του υποχρεωτικού στόχου περί μεριδίου ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές 10% το 2020 και τη μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Επίσης, στο νομοσχέδιο έχουν κατατεθεί τροπολογίες νομοτεχνικής φύσεως που αφορούν στην προστασία του δομημένου περιβάλλοντος, καθώς και τροπολογία σχετικά με την παράταση των προθεσμιών για τις εκπτώσεις του ενιαίου ειδικού προστίμου, τακτοποίησης των αυθαιρέτων κατασκευών για τις οποίες θα επανέλθουμε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, οφείλουμε να εξετάσουμε με λεπτομέρεια τις εισαγόμενες διατάξεις που θα διαμορφώσουν χωρικά τις θαλάσσιες περιοχές μας και το εύρος για το είδος των δραστηριοτήτων επί αυτών, με μοναδικό μας γνώμονα τη διασφάλιση της χρήσης αυτής, αλλά και της προστασίας της πλούσιας θαλάσσιας κληρονομιάς μας με στενό έλεγχο της ανθρώπινης δραστηριότητας. Είναι αλήθεια ότι ως τώρα είχαμε συνδέσει την έννοια της χωροταξίας με το χερσαίο χώρο. Εν τούτοις, η σημασία του θαλάσσιου χώρου είναι τέτοια που απαιτεί να προβούμε σε ρυθμίσεις συντονισμένες και όχι αποσπασματικές, κυρίως δε, μετά τον ανταγωνισμό χρήσεων που παρατηρείται. Φτάσαμε έτσι να μιλούμε για χωροταξικό σχεδιασμό και στις θάλασσες.

 Έφτασε η ώρα με το σημαντικό αυτό νομοθέτημα να εισάγουμε και εμείς ως κράτος κανόνες ασφαλείας και θέσπισης του πλαισίου για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό. Πόσο μάλλον εμείς που ο θαλάσσιος χώρος διαμόρφωσε τις ιδέες μας, τις αντιλήψεις μας, τις αναζητήσεις μας, τις ονειροπολήσεις μας και πρέπει να καταλήξουμε επιτέλους σε ένα σχέδιο βιώσιμης ανάπτυξης και προστασίας με την ελπίδα να εξασφαλίζει τα δικαιώματά μας εις το διηνεκές. Στηρίζουμε επί της αρχής το σχέδιο νόμου περί θεσπίσεως πλαισίου για τον χωροταξικό σχεδιασμό. Σας ευχαριστώ.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Κυρία Πρόεδρε, συζητούσαμε εδώ με τον κ. Σαρίδη, τον καλό μου συνάδελφο από την Ένωση Κεντρώων, τι χώρα είναι αυτή, νησιωτική χώρα, ναυτική χώρα, η κατ’ εξοχήν ναυτική και νησιωτική χώρα της Ευρώπης και δεν είχε και δεν έχει θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Ομιλεί εκτός μικροφώνου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ (Ειδικός Αγορητής του «Ποταμιού»): Όλοι έχουμε ευθύνες, αλλά και σε εσάς, κύριε Σταθάκη, δεν ήταν η πρώτη σας προτεραιότητα. Είστε 3,5 χρόνια στην Κυβέρνηση, αλλά θα μου πεις τι, έχουμε σάμπως θάλασσα στην Ελλάδα; Όχι βέβαια. Τι συζητάμε;

Άρα, ας μην ασχολούμαστε με μικροπολιτική. Εγώ λέω, λοιπόν, ότι είμαστε άξιοι της μοίρας μας, αφού μια τέτοια εκ των ων ουκ άνευ προϋπόθεση για να αναπτυχθεί η οικονομία, η νησιωτική, η θαλάσσια, η ναυτική, έρχεται με καθυστέρηση και με τον «πέλεκυ» του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου και τον ευρωπροστίμων.

Θα μιλήσω γενικότερα και στην κατ’ άρθρο συζήτηση θα έρθω στα επιμέρους άρθρα. Το πρόβλημα είναι ότι και η ενσωμάτωση αυτής της Οδηγίας για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό δεν εντάσσεται σε ένα ευρύτερο ολιστικό πρόγραμμα, έναν σχεδιασμό που να λαμβάνει υπόψη τις ανθρώπινες δραστηριότητες και στο θαλάσσιο και στον παράκτιο χώρο και τα πλαίσια και τις συνέπειες που έχουν για το περιβάλλον οι στεριανές ανθρώπινες δραστηριότητες.

Για αυτό, λοιπόν, εγώ λέω ότι χρειαζόμαστε μια «ομπρέλα», κάτω από την οποία γίνεται ο σχεδιασμός της λεγόμενης εθνικής χωρικής στρατηγικής, δεδομένου ότι ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός δεν εντάσσεται στο στρατηγικό χωροταξικό σχεδιασμό, δηλαδή στον ν.4269/2014 για τα χωροταξικά εθνικά χωροταξικά πλαίσια ή τα ειδικά χωροταξικά πλαίσια, δηλαδή τη νομοθεσία για χωρικό σχεδιασμό και βιώσιμη ανάπτυξη. Αντιστοιχίζεται σε περιφερειακό επίπεδο στο άρθρο 2, επομένως δεν έχουμε τη γενικότερη θέαση. Οπωσδήποτε, εκκρεμεί ο σχεδιασμός για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών που είναι πολύ σημαντικό σκαλοπάτι και αυτό.

Θα αφήσω το δεύτερο μέρος τελευταίο γιατί έχω καταθέσει και μια τροπολογία, την οποία θα σας παρουσιάσω πολύ σύντομα. Έχω σοβαρές επιφυλάξεις για το άρθρο 34 στο τρίτο μέρος του σχεδίου νόμου για τις ρυθμίσεις για τις αυθαίρετες κατασκευές και τη μετάθεση των καταληκτικών προθεσμιών για να υπαχθούν αυτές οι αυθαίρετες κατασκευές και χρήσεις στις διατάξεις του ν.4495. Είναι άλλη μια αιτία της κακοδαιμονίας μας. Ο αυθαιρετούχος, αυτός που καταπατά και χτίζει αυθαίρετα, ξέρει ότι θα του δοθεί μια παράταση για να εξακολουθήσει να έχει την αυθαίρετη χρήση. Παρόλα αυτά, θεωρώ θετικό ότι συστήνεται περιφερειακή διεύθυνση ελέγχου δόμησης στη Ρόδο για όλα τα Δωδεκάνησα και στη Σύρο για τις Κυκλάδες, για να αντιμετωπιστούν τα φαινόμενα της παράνομης δόμησης.

Από την άλλη, βέβαια, έχουν τεράστια ευθύνη και οι τοπικές κοινωνίες. Πριν από μία εβδομάδα μου έστειλαν μια φωτογραφία από τη Λευκάδα, από την παραλία Μύλος, μια καταπληκτική παραλία. Ευτυχώς, δεν έχει εκεί ούτε καντίνες, ούτε ομπρέλες, ούτε τίποτα. Δεν λέω ότι είναι κακό να υπάρχουν ομπρέλες και τραπεζοκαθίσματα, όπου πρέπει και με σχεδιασμό, αλλά πήγε κάποιος και ισοπέδωσε ένα κομμάτι της παραλίας για να βάλει καντίνα, όλα παράνομα. Είναι το τοπικό site της Λευκάδας, που ανέβασε το θέμα. Επικοινώνησα με τον Δήμαρχο, ο οποίος ήταν κατηγορηματικός ότι όσο είναι αυτός εκεί Δήμαρχος, δεν πρόκειται να γίνει τίποτα τέτοιο στην παραλία Μύλος. Αντιλαμβάνεστε, όμως, ότι πρέπει να είμαστε με οκτακόσιες χιλιάδες μάτια, γιατί από κάπου θα σου έρθει, γιατί δεν υπάρχει ένας κεντρικός σχεδιασμός και γιατί, για να επανέλθω στο θέμα του άρθρου 34, αυτός που αυθαιρετεί, ξέρει ότι όλο και κάπου θα βρει μια προστασία, μικρή ή μεγαλύτερη.

Κύριε Υπουργέ, κατέθεσα μια τροπολογία για τα βιοκαύσιμα, την οποία δεν ξέρω αν την έχετε δει. Την βλέπετε τώρα. Το λέω πολύ απλά για να το ξέρουν και οι συνάδελφοι και να ακούσουν τι έχω καταθέσει. Με αυτήν την τροπολογία προσπαθώ να θέσω δύο κριτήρια για τη ρύθμιση της διαδικασίας ετήσιας κατανομής αυτούσιου βιοντίζελ μεταξύ των δικαιούχων στην Ελλάδα. Το ένα είναι η περιβαλλοντική επίδοση, έτσι ώστε να δίνεται προτεραιότητα στα βιοκαύσιμα που προέρχονται από πρώτες ύλες, οι οποίες παράγονται στην ελληνική επικράτεια και συγκεκριμένα, από συμβολαιοποιημένες ενεργειακές καλλιέργειες, χρησιμοποιημένα φυτικά έλαια, μηχανέλαια, ζωικά λίπη και βαμβακόσπορο, έτσι ώστε, όταν μιλάμε για τοπική παραγωγή, να αποφεύγεται το μεγάλο περιβαλλοντικό αποτύπωμα των μεταφορών.

Το δεύτερο κριτήριο είναι να προσδιορίζεται το χρονικό διάστημα παραγωγής και συλλογής ώστε να μην υπάρχει η δυνατότητα καταχρηστικής υποβολής ποσοτήτων πρώτων υλών προηγούμενων ετών από τους δικαιούχους. Είναι κάτι που γίνεται, όλοι το ξέρουμε, κυρίως στον όγκο του χαρτιού. Την καταθέτω αγαπητοί συνάδελφοι και την αιτιολογική της έκθεση. Για το νομοσχέδιο επιφυλάσσομαι επί της αρχής. Έχει φυσικά πολύ θετικά πράγματα. Είναι και μια Ευρωπαϊκή Οδηγία. Δείτε αυτό παρακαλώ με τα αυθαίρετα που σας είπα στο άρθρο 34 ή εν πάση περιπτώσει, εξηγήστε το μας καλύτερα και επιφυλάσσομαι για την Ολομέλεια. Ευχαριστώ πολύ.

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

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής της Ένωσης Κεντρώων): Το νομοσχέδιο το οποίο θα εισάγεται σήμερα προς εξέταση στην Επιτροπή μας, διακρίνεται σε δύο αυτόνομα μέρη, στα οποία εύκολα μπορεί ένας αναγνώστης να εντοπίσει ως κοινή αρχή, την πρόθεση για ενίσχυση της προστασίας του περιβάλλοντος από την ανθρώπινη δραστηριότητα. Με τις διατάξεις της νομοθετικής σας πρωτοβουλίας - θα δούμε βέβαια και στην κατά άρθρο εξέταση κατά πόσο το καταφέρνατε - αφενός γίνεται η εναρμόνιση του εθνικού μας δικαίου ως προς τις διατάξεις της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 89/2014, σχετικά με τη θέσπιση πλαισίου για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό και αφετέρου, στην ενσωμάτωση άλλων δυο Οδηγιών, την 1513 και 652/2015 που ουσιαστικά τροποποιούν προηγούμενη αντίστοιχη Οδηγία, την 28/2009, την οποία έχει ήδη υιοθετήσει η χώρα μας και αφορούν την ποιότητα των καυσίμων βενζίνης και ντίζελ ως και την προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές. Παράλληλα, θεσπίζεται η υποχρέωση ανάμειξης της βενζίνης με βιοκαύσιμα.

Με τη ψήφιση του πρώτου μέρους του νομοσχεδίου, ξεκινά μια διαδικασία που θα έπρεπε κατά τη γνώμη μου να έχει ξεκινήσει εδώ και πάρα πολλά χρόνια και μάλιστα, με πρωτοβουλία των ελληνικών κυβερνήσεων και όχι με αφορμή μια Ευρωπαϊκή Οδηγία, μια ευρωπαϊκή νομοθεσία, μια διαδικασία αντίστοιχη της κατάρτισης των δασικών χαρτών και εξίσου σημαντική, η οποία θα μας επιτρέψει στο μέλλον να απαντάμε με μεγαλύτερη σαφήνεια σε ερωτήματα, όπως γιατί έχει γεμίσει με τσούχτρες ο Κορινθιακός, αλλά και το πιο σημαντικό ερώτημα, τι μπορούμε να κάνουμε γι' αυτό. Είναι ερωτήσεις, οι οποίες αυτή τη στιγμή δεν μπορεί κανείς να απαντήσει ικανοποιητικά, επαρκώς και καταλλήλως.

Με τη ψήφιση του δεύτερου μέρους ξεκαθαρίζουμε, πως τελικά, είναι πολύ σοβαρές οι συνέπειες στο πλαίσιο της προώθησης της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές από την έμμεση αλλαγή χρήσης γης, η οποία προκαλεί επιπλέον εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, ειδικά βέβαια στην περίπτωση των βιοκαυσίμων και βιορευστών που παράγονται από εδώδιμες πρώτες ύλες.

Επί της αρχής, λοιπόν, εμείς ως Ένωση Κεντρώων, είμαστε σύμφωνοι. Αυτό που συζητάμε είναι, πράγματι, η προστασία του περιβάλλοντος, αλλά αναγκαζόμαστε να διατηρήσουμε την επιφύλαξη μας, καθώς θα πρέπει να εξετάσουμε το αν και κατά πόσο οι προτεινόμενες ρυθμίσεις εξυπηρετούν αυτήν την αρχή ή αν τελικά αλλοιώνουν το περιεχόμενο της, οδηγώντας την, ουσιαστικά, σε μια εφαρμοστική αδράνεια. Δηλώνουμε επί της αρχής την επιφύλαξη επί του νομοσχεδίου, κυρία Πρόεδρε, ελπίζοντας ότι και τα επιχειρήματα στις επόμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής που θα παρουσιάσει η ηγεσία του Υπουργείου, αλλά και διευκρινίσεις που είναι απαραίτητο να δώσει στα μέλη της Επιτροπής μας, θα τεκμηριώσουν το αν και εφόσον ο προτεινόμενος τρόπος ενσωμάτωσης είναι και ο βέλτιστος, ώστε να εξυπηρετηθεί καλύτερα η θεμελιώδης και εκ του Συντάγματος απορρέουσα υποχρέωσή μας να προστατεύσουμε το περιβάλλον από την ανθρώπινη δραστηριότητα.

Σε αυτό το σημείο, θα ήθελα να παρουσιάσω τα σημεία εκείνα που θα λάβουμε υπόψη μας για να καθορίσουμε την τελική μας στάση, ξεχωριστά για τα δύο μέρη του νομοσχεδίου. Για το πρώτο μέρος που αποτελείται από τέσσερα κεφάλαια και 15 άρθρα και πραγματεύεται την ενσωμάτωση της Οδηγίας 89/2014 αποδεχόμαστε ως ισχυρά κίνητρα τα εξής δύο σημεία.

Σημείο πρώτο, ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός της χώρας μας εντάσσεται πλέον, με την ενσωμάτωση της Οδηγίας 89, στην ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της Ε.Ε. και είναι απολύτως συμβατός με το Δίκαιο της Θάλασσας που η χώρα μας έχει κυρώσει ήδη με νόμο, από το 1995, το ν. 2321. Πρόκειται για τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών που οι γείτονές μας Τούρκοι δεν έχουν αποδεχτεί και δεν έχουν υπογράψει. Και θα ήθελα εδώ την προσοχή σας. Κατά την άποψή μου, οτιδήποτε αναδεικνύει την παραβατικότητα και την αυθαιρεσία της Τουρκίας σε διεθνές επίπεδο και με ξεκάθαρο τρόπο η Ελλάδα και εμείς ως Κοινοβούλιο οφείλουμε να στηρίζουμε, να αναδεικνύουμε αυτή την παραβατικότητα της Τουρκίας.

Σημείο δεύτερο. Εκτιμώ πως, μέσω του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού θα γίνει περισσότερο αισθητό, ίσως ακόμα και αντιληπτό από την τουρκική πλευρά, πως οι ελληνικές θάλασσες είναι και ευρωπαϊκές θάλασσες. Με μεγάλη λοιπόν προσοχή και με ιδιαίτερο ενδιαφέρον μελετούμε τους ορισμούς του άρθρου 2, αναφορικά με κρίσιμες, για εμάς, έννοιες, όπως είναι η θαλάσσια περιοχή, η υποπεριοχή, θαλάσσια ύδατα, παράκτια ύδατα, παράκτια ζώνη, σε συνδυασμό με τα όσα αναφέρονται στο άρθρο 4 όπου γίνεται λόγος για αιγιαλίτιδα ζώνη και για τα όρια της περιοχής, όπου η ελληνική δημοκρατία έχει και ασκεί, κυριαρχικά δικαιώματα.

Βεβαίως, θα χρειαστεί να εξετάσουμε ενδελεχώς την επισήμανση, σχετικά με το πεδίο εφαρμογής του νόμου. Πώς δηλαδή, δεν εφαρμόζεται σε δραστηριότητες που έχουν αποκλειστικό σκοπό την άμυνα, ή την εθνική ασφάλεια και δεν θίγει τη χάραξη και την οριοθέτηση των θαλασσίων ζωνών. Βεβαίως, τα προβλήματα αυτά, να είμαστε και ειλικρινείς, τα έχουμε επειδή έχουμε τους συγκεκριμένους γείτονες για γείτονες. Τα υπόλοιπα όμως ζητήματα που προκύπτουν, είναι καθαρά δικά μας και θα πρέπει εμείς να τα αντιμετωπίσουμε.

Όπως για παράδειγμα, τα τυχόν προβλήματα που ίσως προκύψουν από την απόφαση να ορίσουμε ως αρμόδια αρχή για την εφαρμογή του παρόντος νομοσχεδίου, την Γενική Γραμματεία Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος και να της δώσουμε την ευθύνη για την κατάρτιση, την εφαρμογή και αξιολόγηση του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού.

Εντύπωση προκαλεί και η επιλογή να θεσπίσουμε ως χρονικό όριο ολοκλήρωσης του σχεδιασμού, την 31η Μαρτίου του 2021. Θα τα δούμε αυτά φυσικά και στις επόμενες συνεδριάσεις.

Πριν ολοκληρώσω τον σχολιασμό του πρώτου μέρους, θα ήθελα να τονίσω την βαρύτητα που έχει για εμάς το άρθρο 9, σύμφωνα με το οποίο θα διεξαχθεί η δημόσια διαβούλευση και η συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία αυτή. Θα πρέπει να σιγουρέψουμε με κάθε τρόπο πως οι Έλληνες θα ενημερωθούν εγκαίρως, πλήρως και με σαφήνεια, για τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματά τους, σχετικά με αυτήν την πολύ κρίσιμη διαδικασία.

Προχωρώ τώρα στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου που αποτελείται από τα άρθρα 16 έως και 36 και είναι βέβαιο, πως θα μας απασχολήσει περισσότερο, καθώς αφορά στα κρίσιμα ζητήματα που προκύπτουν από την αποδοχή, ως κοινών μας εθνικών υποχρεώσεων, τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, την αύξηση του μεριδίου των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, την παρακολούθηση και εποπτεία των προσπαθειών μας για την επίτευξη αυτών των στόχων, αλλά και τη θέσπιση της υποχρέωσης να αναμειγνύουμε τη βενζίνη που καταναλώνεται στη χώρα μας για τις μεταφορικές δραστηριότητες, είτε με αυτούσια βιοαιθανόλη, είτε με βιοαιθέρες που παράγονται από αλκοόλες βιολογικής προέλευσης.

Αυτήν την τελευταία υποχρέωσή μας για ανάμειξη της βενζίνης, θα πρέπει να είμαστε έτοιμοι να την εφαρμόσουμε, σε μερικούς μήνες, με την έναρξη δηλαδή του επόμενου έτους, του 2019 με σκοπό την περαιτέρω προώθηση της χρήσης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, μέσω της αύξησης του ποσοστού συμμετοχής των βιοκαυσίμων, στην τελική κατανάλωση ενέργειας στο μεταφορικό κλάδο, έχοντας ως τελικό και υποχρεωτικό στόχο το 10%, μέχρι το 2020. Κατά πόσο είναι εφικτό αυτό, θα το εξετάσουμε στις επίμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής μας.

Ολοκληρώνοντας λοιπόν επί της αρχής, την Εισήγησή μου, θα κρατήσω την επιφύλαξη για την θέση της Ένωσης Κεντρώων.

Θα ήθελα να επαναλάβω την πάγια θέση της Ένωσης Κεντρώων να στηρίζει τα σωστά και τα δίκαια και να καταψηφίζει τα άδικα και τα παράλογα.

Θα ήθελα, κλείνοντας, την εισήγησή μου να κάνω μια σημείωση για το Τρίτο Μέρος του νομοσχεδίου, το οποίο αφορά τις δύο τροπολογίες που εντάχθηκαν σε αυτό ως άρθρα. Θα τοποθετηθούμε φυσικά στην κατ' άρθρον συζήτηση, διότι περιμένουμε να ακούσουμε πρώτα τους φορείς.

Αυτό, προς το παρόν, που θα ήθελα να επισημάνω είναι πως δεν βοηθά καθόλου την νομοθετική διαδικασία η επιλογή του Υπουργείου να μπλέκει μέσα σε δύο άρθρα μια σειρά από άσχετα μεταξύ τους πράγματα, από το ζήτημα των αυθαιρέτων, την αρμοδιότητα για τον έλεγχο των προσφυγών κατά των ανακλήσεων, των δηλώσεων υπαγωγής, την τυποποίηση των κατηγοριών των αδειών, την εξουσιοδότηση για έκδοση υπουργικής απόφασης που θα ορίζει το τέλος της ανταπόδοσης μέχρι και την απόσταση μεταξύ των οπτικών ινών. Εκτιμώ, ότι δεν βοηθά καθόλου τη νομοθετική διαδικασία, δημιουργεί περισσότερα προβλήματα από αυτά, τα οποία ενδεχομένως μπορεί να έρχεται να λύσει σε ένα τέτοιο νομοσχέδιο.

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

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΘΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας): Αγαπητοί συνάδελφοι, σήμερα φέρνουμε για πρώτη φορά μια πολύ σημαντική οδηγία που εισάγει ουσιαστικά, το είπαν αρκετοί ομιλητές, το πλαίσιο μέσα στο οποίο θα κινηθεί η θαλάσσια χωροταξία, ένα νέο πεδίο χωροταξικού σχεδιασμού. Όλοι έχουμε συμφωνήσει πόσο απαραίτητο είναι. Ακούστηκαν διάφορες γνώμες για το πόσο γρήγορα θα έπρεπε να το είχαμε φέρει και πόσο αναπόσπαστο κομμάτι είναι κάθε έννοιας σχεδιασμού.

 Όλοι γνωρίζουμε ότι κάθε καινούργια έννοια, όπως είναι η θαλάσσια χωροταξία, από την πρώτη περίοδο διαβούλευσης μέχρι την τελευταία, έπρεπε να προχωρήσει μια μακρά περίοδος συμφιλίωσης διαφόρων φορέων με το τι είναι αυτό, τι επιπτώσεις έχει και ότι πρέπει τελικά να υπάρξει μια ευρεία συναίνεση κοινωνικών, οικονομικών φορέων για το πώς θα προχωρήσουμε.

Έχει μια σημασία, διότι με τη θαλάσσια χωροταξία ουσιαστικά για την Κυβέρνηση κλείνει ένας μεγάλος κύκλος χωροταξικού σχεδιασμού και σημαντικών παρεμβάσεων που έγιναν τα τελευταία ενάμιση - δύο χρόνια.

Να διευκρινίσω για μια ακόμη φορά, το είχαμε πει και σε προηγούμενη συζήτηση ότι η χώρα χωροταξικά αντιμετωπίζει πολύ σοβαρά προβλήματα, έχοντας, όμως, ως δεδομένο δύο πολύ σημαντικές μεταρρυθμιστικές περιόδους.

Η πρώτη ήταν το 1978 - 1979, επί Κωνσταντίνου Καραμανλή, με τους παραδοσιακούς οικισμούς, τα δάση, τη Natura και πολλές άλλες θεσμικές μεταρρυθμίσεις, οι οποίες έφτιαξαν ένα πλαίσιο πολύ σημαντικό για τη χώρα. Η δεύτερη, φυσικά, μεταρρυθμιστική προσπάθεια έγινε στη δεκαετία του ΄80, επί Τρίτση, δηλαδή μια προσπάθεια να ολοκληρωθεί το προηγούμενο σύστημα με έναν ισχυρό χωροταξικό σχεδιασμό.

Και οι δύο μεταρρυθμίσεις, πολύ σημαντικές θεσμικά και με μια συνέχεια, έμειναν ανολοκλήρωτες για λόγους που δεν μπορούμε να συζητήσουμε, ανολοκλήρωτες, όσον αφορά στις βασικές προϋποθέσεις, τις οποίες προαπαιτούσαν. Ήταν ένα θέμα να κατοχυρώσεις συνταγματικά τα δάση και άλλο θέμα ήταν να φτιάξεις τους δασικούς χάρτες. Οι δασικοί χάρτες, 40 χρόνια μετά, ήταν στο ταπεινό 1% επικύρωσης. Άρα, μηδενικό αποτέλεσμα.

Ήταν ένα θέμα να ξεκινήσει μια μεγάλη τομή, για το πώς κάνουμε πολεοδομικό σχεδιασμό, τη δεκαετία του ‘80 ανολοκλήρωτη, αναφορικά με την τραγική πορεία του κτηματολογίου και την αδυναμία να αποκαταστήσουμε την στοιχειώδη προϋπόθεση του χωρικού σχεδιασμού, που είναι το κτηματολόγιο και ούτω καθεξής.

Άρα, η προσπάθεια που έγινε τα τελευταία δύο χρόνια ήταν να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις ολοκλήρωσης αυτής της διαδικασίας με έναν τρόπο πειστικό, δεσμευτικό και σε ένα χρονοδιάγραμμα ασφυκτικό- τέθηκε μάλιστα και η τελευταία διάσταση και από τον Εισηγητή της Ν.Δ., διότι και στο αναπτυξιακό σχέδιο αποτυπώνονται ακριβώς τα χρονοδιαγράμματα αυτά.

Να υπενθυμίσω ότι η προσπάθεια κάλυψης αυτών όλων των διαδικασιών αποτυπώθηκε με έξι σημαντικές πρωτοβουλίες. Το νόμο για το χωρικό σχεδιασμό που ψηφίστηκε στα τέλη του 2016. Τη μορφή και το θεσμικό πλαίσιο για την εκπόνηση των τοπικών χωρικών σχεδίων- τα οποία καλούνται οι Δήμοι να ξεκινήσουν το Σεπτέμβριο του 2018, όχι να ολοκληρώσουν. Τη ψήφιση, με μεγάλη πλειοψηφία από τη Βουλή και αυτό είναι απόλυτα θετικό ότι η συντριπτική πλειοψηφία των κομμάτων ψήφισε θετικά, του νόμου για τον έλεγχο και την προστασία του δομημένου περιβάλλοντος που περιλαμβάνει και τα αυθαίρετα, περιλαμβάνει όμως και τον τρόπο με τον οποίο θα αδειοδοτούνται πλέον και θα ελέγχεται η κατασκευή κτιρίων στη χώρα. Η τέταρτη μεγάλη τομή ήταν ο τρόπος με τον οποίο προχωράμε με τους δασικούς χάρτες και η επιδίωξή μας, μέσα σε λιγότερο διάστημα από δύο χρόνια, από το 1% να πάμε στο 70% των δασικών χαρτών της χώρας επικυρωμένος. Η πέμπτη μεγάλη μεταρρύθμιση ήταν η δημιουργία του νέου ενιαίου Φορέα του Κτηματολογίου με την ενοποίηση με τα υποθηκοφυλακεία και η πρόθεσή μας μέχρι το 2020 να έχει η Ελλάδα κτηματολόγιο και αυτή όλη η ενότητα που έχει ως προϋπόθεση και τους αιγιαλούς, που έχουμε δεσμευθεί ότι μέχρι τέλος του 2018 θα υπάρξει πρωτοβουλία.

Αυτές οι έξι βασικές πρωτοβουλίες διαμορφώνουν ένα σταθερό πλαίσιο, μέσα στο οποίο, αυτό το οποίο, με διάφορους τρόπους έμενε ανολοκλήρωτο τα προηγούμενα χρόνια και τις προηγούμενες δεκαετίες, να μπορέσουμε σε ένα χρονικό ορίζοντα μέχρι το 2020, να τα ολοκληρώσουμε για να μπορέσουμε πλέον να μιλάμε για μια χώρα με κατοχυρωμένα ιδιοκτησιακά δικαιώματα αποτυπωμένα στο Κτηματολόγιο, αποτυπωμένα δάση- παραλίες και ταυτόχρονα, με όλες τις προϋποθέσεις αυτές στη θέση τους, με ένα βιώσιμο τοπικό σχεδιασμό και ένα συμβατό- με τις πραγματικότητες, το περιβάλλον και τα κοινωνικά δεδομένα- τοπικό χωρικό σχεδιασμό.

Αυτό όλο το πλέγμα των πρωτοβουλιών που αναλάβαμε, σήμερα ολοκληρώνεται με τη θαλάσσια χωροταξία. Είναι μια Οδηγία, η οποία όμως έχει τεράστια σημασία για τη χώρα μας- όλες οι Περιφέρειες εκτός από τη Δυτική Μακεδονία έχουν τμήματα θαλάσσιου χώρου- είμαστε μια χώρα με πολύ ισχυρή νησιωτικότητα και για τις ανθρώπινες δραστηριότητες- τις παραγωγικές, κοινωνικές και άλλες- είναι κομβική σημασίας να υπάρχει το πλαίσιο μέσα στο οποίο θα μπορέσουμε να σχεδιάσουμε τη θαλάσσια χωροταξία.

Οι στόχοι είναι πάρα πολύ σαφείς. Προωθούμε και ενδιαφερόμαστε να υπάρξει μια βιώσιμη ανάπτυξη στο θαλάσσιο χώρο, να υπάρξουν αρμονικά οι χρήσεις, ο περιορισμός των συγκρούσεων μεταξύ διαφορετικών χρήσεων και τομέων, η δημιουργία συνεργείων και η ενθάρρυνση των επενδύσεων με διαφάνεια και σαφείς κανόνες. Προφανώς, ενισχύει τον συντονισμό ανάμεσα στις δημόσιες Αρχές, ενώ ταυτόχρονα, επιδιώκει να υπάρξει μια μεγέθυνση των θαλάσσιων οικονομιών και η βιώσιμη χρήση των θαλάσσιων πόρων.

Προφανώς, ο σχεδιασμός στο θαλάσσιο χώρο έχει διαφορετική σημασία από το σχεδιασμό στη στεριά. Πρώτα απ' όλα, επειδή δεν υπάρχει ιδιοκτησία, - ένα κατεξοχήν χαρακτηριστικό, το οποίο αφορά στην ιδιωτική ιδιοκτησία, δίπλα στη δημόσια που χαρακτηρίζει τη χερσαία χωροταξία. Εδώ, κατά κανόνα, μιλάμε για δημόσιο χώρο. Συνεπώς, μια ιδιαιτερότητα είναι αυτή.

Ταυτόχρονα, αποτυπώνει τις δυνατότητες και τις πολλαπλές χρήσεις που, πλέον, εντείνονται γύρω από το θαλάσσιο χώρο. Θα μπορούσαμε να αναφέρουμε τις πολλαπλές χρήσεις και δραστηριότητες, στο θαλάσσιο χώρο, πέρα από την παραδοσιακή δραστηριότητα της αλιείας. Προφανώς, οι υδατοκαλλιέργειες διαφόρων ειδών. Οι υδρογονάνθρακες - πολύ σημαντικό. Όλο το δίκτυο των θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και όλα τα τεχνικά δίκτυα μεταφοράς ενέργειας, τηλεπικοινωνιών, οι ΑΠΕ, οι διασυνδέσεις που είναι πάρα πολύ σημαντικές και ταυτόχρονα, μια ισχυρή διάθεση -εκ των πραγμάτων συσσωρευμένη- να υπάρξει η προστασία της βιοποικιλότητας και της υποθαλάσσιας πολιτιστικής κληρονομιάς, καθώς και η ανάπτυξη της επιστημονικής έρευνας.

Συνεπώς, γύρω από το θαλάσσιο χώρο, η ένταση και η εντατικοποίηση των χρήσεων και ταυτόχρονα, η ισχυρή συνειδητοποίηση ότι η περιβαλλοντική διάσταση του θαλάσσιου χώρου είναι πρωταρχική, για πάρα πολλούς λόγους, οπότε όλο αυτό καθιστά τη χωροταξία πρωταρχική προτεραιότητα. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι θα υπάρξουν δύο πεδία.

Το ένα, είναι η εθνική χωρική στρατηγική για το θαλάσσιο χώρο. Αυτή, εκ των πραγμάτων, είναι αρμοδιότητα του Υπουργικού Συμβουλίου και των κεντρικών θεσμών της Κυβέρνησης, με όλον το συντονισμό των Υπουργείων που χρειάζονται και το άλλο είναι τα επιμέρους θαλάσσια χωροταξικά σχέδια, τα οποία, ενώ διατηρούν όλα τα στοιχεία του συντονισμού απαραίτητα -γιατί αναφέρθηκε ήδη η εμπλοκή περίπου του συνόλου των Υπουργείων-, εντούτοις το κομβικό σημείο, μια και πρόκειται για χωρικό σχεδιασμό - δεν νομίζω ότι μπορεί να είναι άλλο από τη Γενική Γραμματεία του Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος του Υ.Π.ΕΝ.. Οτιδήποτε άλλο θα ακουγόταν λίγο παράδοξο, μιας και πρόκειται για κατεξοχήν δραστηριότητα, η οποία έχει να κάνει πλέον με το χωρικό σχεδιασμό.

Τώρα, η συνάφεια ανάμεσα στη θάλασσα και στη στεριά και στο χωρικό σχεδιασμό, αυτό είναι ένα επίμαχο θέμα, το οποίο συζητήθηκε επί μακρόν. Νομίζω ότι καταλάγιασε αυτή η συζήτηση.

Η θαλάσσια χωροταξία έρχεται να δημιουργήσει κανόνες συμβατότητας και τίποτα περισσότερο για τη χερσαία χωροταξία. Άρα, δεν έρχεται για να αποκτήσει μια επεκτατική διάσταση, η οποία να δεσμεύσει τη χερσαία χωροταξία. Το αντίθετο. Έρχεται μέσα από την οπτική της θαλάσσιας χωροταξίας να δημιουργήσει τις αναγκαίες ελάχιστες συμβατότητες, οι οποίες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από τη χερσαία χωροταξία στο σχεδιασμό της.

Αυτό, εν πολλοίς, ήταν αναπόφευκτο και φαντάζομαι ότι θα υπάρξει μια επεκτατική διάσταση, η οποία θα ακυρώσει ή θα τροποποιήσει ή θα δεσμεύσει με κάποιο καταλυτικό τρόπο τη χερσαία χωροταξία. Αυτές οι ανησυχίες έχουν καταλαγιάσει.

Να σταθώ στα οφέλη. Καταρχάς, νομίζω ότι τα οφέλη είναι περιβαλλοντικά, δηλαδή θα έχουμε πλέον έναν απόλυτα συμβατό με τα περιβαλλοντικά δεδομένα πεδίο δραστηριότητας και ταυτόχρονα, θα δημιουργήσουμε αυτήν την επιπρόσθετη ασφάλεια που χρειάζεται όλη η οικονομική δραστηριότητα της θάλασσας. Το υπογραμμίζω αυτό.

Το υπογραμμίζω αυτό, διότι οι συγκρούσεις που απορρέουν από συμβατότητες δραστηριοτήτων, από συσσώρευση επιπτώσεων, από αυξανόμενες πιέσεις κ.λπ., θα ταξινομηθούν σε ένα ενιαίο σύστημα ρύθμισης κανόνων και αξιοποίησης των δυνατοτήτων των οικονομικών με όρους βιώσιμης ανάπτυξης, διότι οτιδήποτε άλλο στη θάλασσα το έχουμε βιώσει τις τελευταίες δεκαετίες. Οτιδήποτε άλλο, οποιαδήποτε άλλη προσέγγιση παράγει μόνο μεσοπρόθεσμα και μακροχρόνια καταστροφή και συνέπειες για την ίδια την οικονομική δραστηριότητα. Η αλιεία είναι το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα.

Θεωρώ, ότι η συζήτησή μας γύρω από τη θαλάσσια χωροταξία πρέπει να καταλήξει σε μια ευρεία συναίνεση και με αυτό θα σταθώ στη δεύτερη ενότητα, η οποία αφορά τις Οδηγίες για τα βιοκαύσιμα και τα βιορευστά. Εδώ η στόχευση είναι πάρα πολύ απλή, μιλάμε για τη νέα γενιά βιοκαυσίμων, τα νέα προηγμένα βιοκαύσιμα που δεν παράγονται από συγκεκριμένες κατηγορίες καλλιεργειών, αλλά ανταποκρίνονται σε αυτή τη μια ενότητα βιοκαυσίμων που πρέπει να φτάσουν το 2020 σε ένα υψηλότερο επίπεδο κατανάλωσης των βιοκαυσίμων.

Άρα, η αιχμή του δόρατος είναι η βελτίωση των ελέγχων αναφορικά με τη τήρηση των κριτηρίων αειφορίας των βιοκαυσίμων, δηλαδή και των βιορευστών. Η στόχευση είναι σαφής, αναφερόμαστε στην νέα γενιά προηγμένων βιοκαυσίμων και αυτά καλείται να ενθαρρύνουμε με το παρόν πλαίσιο και να προωθήσουμε και να στηρίξουμε.

 Προφανώς, ο αντίκτυπος είναι πρωτίστως στις μεταφορές. Οι μεταφορές θα επηρεαστούν και από άλλους παράγοντες, ηλεκτροκίνηση κ.λπ., αλλά στη δεδομένη περίπτωση η προώθηση είναι σαφής και αφορά την ανάμειξη της βενζίνης πλέον και όχι μόνο μεταφοράς βιοντίζελ, όπως ήταν στο παρελθόν. Άρα, επεκτείνουμε αυτό στην υποχρεωτική ανάμειξη και της βενζίνης με βιοκαύσιμα και ειδικότερα με αυτούσια βιοαιθανόλη ή με βιοαιθέρες που παράγονται από αλκοόλ βιολογικής προέλευσης με έναρξη του 2019 και πρόβλεψη η αύξηση της εν λόγω υποχρέωσης στο μέλλον.

Η τρίτη ενότητα αφορά τις διορθώσεις στον πρόσφατο νόμο. Υπενθυμίζω ότι το νόμο και την εφαρμογή του, η οποία είναι μέχρι τέλος του 2019, εμείς κάναμε πάρα πολλές συναντήσεις σε όλη την Ελλάδα με σημαντικές εκδηλώσεις και με τρομερό ενδιαφέρον από τα Τεχνικά Επιμελητήρια τα τοπικά και άλλους φορείς και οι διορθώσεις αυτές έρχονται να υπηρετήσουν το πνεύμα και την ουσία του νόμου.

Είναι ένα ευρύ φάσμα τεχνικών βελτιώσεων που εντοπίστηκαν, οι οποίες προσπαθούν να επιλύσουν την πράξη και το πνεύμα του νομοθέτη. Δεν έχει κανένα νόημα να επεκτείνουμε συνεχώς τις παρατάσεις για τα ευνοϊκά κριτήρια που εντάσσονται στην αρχή στο νόμο για τα αυθαίρετα, διότι οι παρατάσεις δεν λύνουν το πρόβλημα, εφ' όσον τελειώνει ο νόμος σχετικά σύντομα και με το να το παρατείνεις χάνει την αξιοπιστία όλο το σύστημα. Συνεπώς, έρχεται να λύσει όλα τα τεχνικά προβλήματα, προκειμένου να μη χρειάζεται παρατάσεις να μπορεί να εφαρμοστεί με τεχνικά αξιόπιστο τρόπο και εντός των ορίων του νόμου, τον χρόνο που έχουμε θέσει για την εφαρμογή του νόμου.

Είναι απόρροια μιας πολύ ευρείας διαβούλευσης και προσπάθειας επίλυσης υπαρκτών προβλημάτων για να επιταχυνθεί η εφαρμογή του νόμου. Όλο το πνεύμα του νόμου, οι προϋποθέσεις, τα πρόστιμα, ο τρόπος πληρωμής, τα κίνητρα, τα κοινωνικά κριτήρια κ.λπ. παραμένουν ουσιαστικά ανέπαφα και η προσπάθεια γίνεται να υλοποιηθεί.

Κάποια από τα όργανα που έχει καθυστερήσει η εφαρμογή τους έχει να κάνει αποκλειστικά και μόνο με το γεγονός το ότι δεν έχει υπάρξει ακόμη το αντικείμενο αυτών των οργάνων. Η σύστασή τους ακολουθεί την πορεία εφαρμογής του νόμου. Δεν προσθέτουμε καμία επιβάρυνση για κανέναν. Αυτό που κάνουμε είναι αυτό που ισχύει για το νόμο με τα αυθαίρετα για την ηλεκτρονική επιβάρυνση. Την επεκτείνουμε πλέον αυτή την επιβάρυνση στην περίπτωση αδειοδότησης της ηλεκτρονικής πολεοδομίας το νέο σύστημα που ξεκινά το ΤΕΕ και με το οποίο θα βγάζουμε ηλεκτρονικά τις άδειες από εδώ και στο εξής.

Προβλέπεται στην τροπολογία ότι θα δίνεται και εκεί το αντίστοιχο αντίτιμο των 10 ευρώ για να βγάλει κάποιος την άδεια ηλεκτρονικά. Άρα, δεν προσθέτετε καμία καινούργια επιβάρυνση. Αντιθέτως, επεκτείνεται στο νέο σύστημα με το οποίο θα βγάζουμε τις άδειες.

Νομίζω ότι θα έχουμε μια ευρεία συζήτηση με τους φορείς. Επαναλαμβάνω, όταν πρωτοήρθε η έννοια της θαλάσσιας χωροταξίας προκάλεσε κάποιες ανησυχίες, κάποιες εντάσεις, ακολούθησε μια μακρά περίοδο διαβούλευσης, σήμερα νομίζω ότι έχουμε ωριμάσει για να κάνουμε και αυτό το μεγάλο βήμα στο θέμα του χωροταξικού σχεδιασμού της χώρας και να κλείσουμε έναν μεγάλο κύκλο που ελπίζουμε το 2020 να οδηγήσει τη χώρα να είναι μια χωροταξικά ώριμη πλέον χώρα, ικανή να αντιμετωπίζει όλα τα θέματα που αφορούν και την οικονομική της ανάπτυξη και την ασφάλεια των επενδύσεων και το περιβάλλον και τη δυνατότητα πλέον να έχει κλείσει αυτόν τον μεγάλο κύκλο της καθυστερημένης ολοκλήρωσης μεταρρυθμίσεων που ξεκίνησαν σε άλλες 10ετίες και για διάφορους λόγους έμειναν ανολοκλήρωτες. Ευχαριστώ πολύ.

ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Πρόεδρος της Επιτροπής): Στη σημείο αυτό ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση και σας ευχαριστώ όλους πάρα πολύ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ.: Δημαράς Γεώργιος, Δρίτσας Θεόδωρος, Καματερός Ηλίας, Καρακώστα Εύη, Καφαντάρη Χαρά, Αραμπατζή Φωτεινή, Μπουκώρος Χρήστος, Δημήτριος Κωνσταντόπουλος, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Ζαρούλια Ελένη, Παναγιώταρος Ηλίας, Μανωλάκου Διαμάντω, Λαζαρίδης Γεώργιος, Αμυράς Γεώργιος και Γεωργιάδης Μάριος.

Τέλος και περί ώρα 19.45΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Η ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΜΑΡΙΟΣ ΚΑΤΣΗΣ**