**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

**Θ΄ ΑΝΑΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗ**

**ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΗ΄- ΣΥΝΟΔΟΣ Α΄**

**ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

**Π Ρ Α Κ Τ Ι Κ Ο**

**(Άρθρο 40 παρ. 1 Κ.τ.Β.)**

Στην Αθήνα, σήμερα, 13 Ιουλίου 2020, ημέρα Δευτέρα και ώρα 16.20΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεώργιου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης: Επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης».

Στην συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Ο 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.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Μελάς Ιωάννης, Γιόγιακας Βασίλειος, Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Καλογιάννης Σταύρος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Χιονίδης Σάββας, Καππάτος Παναγής, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Πασχαλίδης Ιωάννης, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σκουρλέτης Παναγιώτης (Πάνος), Τσίπρας Γεώργιος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κεγκέρογλου Βασίλειος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Μανωλάκου Διαμάντω, Δελής Ιωάννης, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλό απόγευμα. Αρχίζει η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου όπου σήμερα ξεκινάμε την επεξεργασία και εξέταση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, με τίτλο: «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης».

Το νομοσχέδιο κατατέθηκε την Παρασκευή αργά το βράδυ, ξεκινά σήμερα στην Επιτροπή, η προοπτική και η πρόταση είναι να γίνουν δύο συνεδριάσεις με φορείς και άρθρα αύριο. Έχουν κατατεθεί νομοσχέδια και θα κατατεθούν και άλλα, και πρέπει να πω στους συναδέλφους όλους, ότι αυτή τη βδομάδα θα έχουμε τουλάχιστον 2 Επιτροπές καθημερινά. Κατατίθενται νομοσχέδια και εμείς σαν Επιτροπή δεν μπορούμε να αρνηθούμε την επεξεργασία τους και δεν μπορούμε να τα καθυστερήσουμε. Η β΄ ανάγνωση θα γίνει την Πέμπτη, ούτως ώστε, την επόμενη εβδομάδα που θα αποφασίσει η Διάσκεψη των Προέδρων, όπως έχει προαναγγείλει ο Πρόεδρος να πάνε στην Ολομέλεια.

Πρέπει να σας πω, ότι θα κατατεθεί και άλλο νομοσχέδιο, νομίζω σήμερα, του Υπουργείου Ανάπτυξης, το οποίο θα ξεκινήσει την Τετάρτη, και θα κατατεθεί και άλλο νομοσχέδιο του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης, το οποίο θα ξεκινήσει την Παρασκευή.

Το λόγο έχει ο κ. Φάμελλος.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρία Γενική Γραμματέα, γνωρίζετε ότι σήμερα εκ μέρους της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ και εσείς προσωπικά, και ο Ειδικός Γραμματέας σε εκπροσώπηση του Προέδρου της Βουλής, έχουμε γίνει λήπτες μιας διαμαρτυρίας για τα θέματα της οργάνωσης της συζήτησης.

Για να βάζουμε τα πράγματα σε μία σειρά. Θεωρούμε ότι υπάρχει κοινή ευθύνη της κυβέρνησης, και προσωπικά του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, και του Προεδρείου της Βουλής, για τον τρόπο που οργανώνεται αυτή η συζήτηση εις βάρος του Κανονισμού και των δημοκρατικών κανόνων.

Τα περιστατικά έχουν ως εξής: έχουμε ακόμα μία φορά ένα νομοσχέδιο του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας που κατατίθεται Παρασκευή μεσάνυχτα για να συζητηθεί Δευτέρα.

Κύριε Χατζηδάκη, μάλλον σας γίνεται κακή συνήθεια αυτό. Και ξέρετε ότι η πιθανή επίκληση παλαιάς τέτοιας συνήθειας δεν είναι τιμή για εσάς. Είπατε πάρα πολλά για να μπορέσετε να γίνει κυβέρνηση και τα παραβιάζετε όλα. Και αυτό παραβιάζεται πρώτα από όλα, είναι ο σεβασμός στους Βουλευτές και στην κοινοβουλευτική διαδικασία. Δεν μπορεί το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας να είναι ο «κακός μαθητής» αυτής της κυβέρνησης, να φέρνει συνέχεια νομοσχέδια Παρασκευή μεσάνυχτα και να ζητάει από τις Κοινοβουλευτικές Ομάδες να είναι προετοιμασμένες τη Δευτέρα.

Θεωρώ όμως κύριε Πρόεδρε, ότι αυτό αφορά και το Προεδρείο. Ακόμα και στο αντιπεριβαλλοντικό νομοσχέδιο του κυρίου Χατζηδάκη, αυτό που χαρακτηρίστηκε ως «περιβαλλοντικό έγκλημα» από όλες τις περιβαλλοντικές οργανώσεις της χώρας, κάνατε μια υποχώρηση και το συζητήσαμε Τρίτη, παρότι μπήκε Παρασκευή μεσάνυχτα παραμονές της Κυριακής του Θωμά.

Τώρα, δεν ακολουθείτε ούτε καν αυτή τη μικρή υποχώρηση απέναντι στου Βουλευτές και τα κόμματα για να μπορέσει να γίνει αυτή η συζήτηση.

Και επιπλέον, ακούμε μόλις τώρα, ότι θέλετε για ένα νομοσχέδιο που υποβλήθηκε τροποποιημένο - και έχει το δικαίωμα η κυβέρνηση - Παρασκευή μεσάνυχτα, να έρθουν οι φορείς το πρωί της Τρίτης να πουν προτάσεις;

Μήπως αυτό, κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, είναι μία ξεκάθαρη προσπάθεια να φιμωθει και η κοινοβουλευτική διαδικασία, αλλά και η κοινωνική διαβούλευση;

Να μην μπει κανείς στις προτάσεις για ένα νομοσχέδιο, για ένα πολύ σημαντικό και αναγκαίο ζήτημα, που όμως από την πίσω πόρτα προσπαθεί να αναδιαρθρώσει την αγορά, να κάνει ταξικές διακρίσεις και να κρατήσει την Ελλάδα καθυστερημένη και στον τομέα της ηλεκτροκίνησης;

Γιατί πρακτικά, αυτό που έχουμε στα χέρια μας, είναι νομοσχέδιο το οποίο είναι αποσπασματικά επιφανειακό, μόνο επικοινωνιακό και δεν ωφελεί την κοινωνική πλειοψηφία, ούτε την πατρίδα μας.

Είναι ίσως, ένα από τα λίγα νομοσχέδια που έχετε εδώ και πολύ καιρό εξαγγείλει και μας κάνει εντύπωση η προχειρότητα με την οποία έρχεστε να καταθέσετε κάτι που ήταν και προεκλογική σημαία της Νέας Δημοκρατίας.

Αν είστε τόσο πρόχειροι, ακόμα και σε αυτά που έχετε στον πυρήνα της πολιτικής σας, απορούμε τι θα γίνει στα υπόλοιπα. Διότι στα υπόλοιπα, αυτό που ξέρουμε είναι ότι καταργείτε τους φορείς natura, καταργείτε τους δασικούς χάρτες, ιδιωτικοποιείτε τα απορρίμματα.

 Εδώ, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, έχουμε τα εξής περιστατικά. Πρώτον, στη διάσκεψη των Προέδρων, όπως μας έδειξε και κύριος Ειδικός νωρίτερα, ο κύριος Πρόεδρος της Βουλής είχε αναφέρει ότι το νομοσχέδιο θα συζητηθεί τη μεθεπόμενη εβδομάδα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Στην Ολομέλεια.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Το νομοσχέδιο στην Ολομέλεια, δεν ξέρω πότε προστέθηκε, αλλά σε κάθε περίπτωση, εγώ ξέρω ότι η συζήτηση αυτή έγινε στο Προεδρείο της Βουλής. Αυτό που δεν μπορούμε να καταλάβουμε, κύριε Πρόεδρε, είναι πως ενώ κατατέθηκε Παρασκευή μεσάνυχτα το νομοσχέδιο, δεν έγινε προσπάθεια εκ μέρους του Προεδρείου της Βουλής - και μην βάλετε στη μέση τις υπηρεσίες - να βρεθεί η κοινοβουλευτική ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ και να αναζητηθεί Εισηγητής. Και στείλατε πρόσκληση, κύριε Πρόεδρε - σας το είπα προσωπικά το πρωί - ως θεσμό αναφέρομαι στο Προεδρείο της Βουλής και δεν υπάρχει Εισηγητής της Αντιπολίτευσης.

Ούτε αυτή επικοινωνία επιδιώχθηκε να γίνει τηλεφωνικά με τη γραμματεία της Κ.Ο., με το προεδρείο, με τον διευθυντή παρότι έχετε τα ονόματα και μας γνωρίζετε όλους. Και αυτή η επικοινωνία δεν έγινε ούτε το Σάββατο. Άρα, κύριε Πρόεδρε, αυτό που εμείς καταλαβαίνουμε, είναι ότι η κυβέρνηση επέλεξε δια του Υπουργού και του προεδρείου της Βουλής να μην ειδοποιηθεί η Κοινοβουλευτική Ομάδα του ΣΥΡΙΖΑ. Και προφανώς παραμείνατε στο e mail, που το είδαμε να έρχεται τα μεσάνυχτα.

Αλλά μας έκανε ιδιαίτερη εντύπωση γιατί δεν έγινε επικοινωνία. Και δεν αφορά τις υπηρεσίες, αφορά την πολιτική ευθύνη που ο Πρόεδρος της Βουλής και ο Υπουργός, έχουν απέναντι στην κοινοβουλευτική συζήτηση. Έρχεστε λοιπόν εδώ με μια αγωνία να αποκαταστήσετε το περιβαλλοντικό προφίλ, είναι το μόνο που μπορώ να σας χρεώσω ως πλεονέκτημα ή μάλλον ως αιτία, κύριε Χατζηδάκη.

Έχετε λερωθεί πολύ ως αντιπεριβαλλοντική φιγούρα και θέλετε να πείτε κάτι περιβαλλοντικό στη Βουλή. Το λέτε, όμως, υποβαθμίζοντας τη δημοκρατία και τους κανόνες της Βουλής, για μία συζήτηση η οποία ήρθε πάλι Παρασκευή μεσάνυχτα.

Τελικά, κύριε Υπουργέ, θα είστε ο Υπουργός που μαύρα μεσάνυχτα θα φέρνει νομοσχέδια στη Βουλή; Αν θέλετε αυτό το χαρακτηρισμό, θα σας χαρίσουμε κι αυτόν το χαρακτηρισμό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ορίστε κύριε Αρσένη. Παρακαλώ, όμως, σύντομα. Δεν γίνεται ανάλυση τόση ώρα για τη διαδικασία. Πάμε για να καταλήξουμε.

**ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Προφανώς και ο συνάδελφος από το ΣΥΡΙΖΑ έχει απόλυτο δίκιο. Η διαδικασία ήταν αδικαιολόγητα εσπευσμένη. Έχουμε μια Επιτροπή, τη Διάσκεψη των Προέδρων που συνέρχεται σε τακτό χρονικό διάστημα, ορισμένη ημερομηνία. Δεν υπήρχε κανένας λόγος για το Υπουργείο να μην προλάβει να καταθέσει το νομοσχέδιο μέχρι την Πέμπτη, ώστε να συμπεριληφθεί στην ημερήσια διάταξη. Δεν υπήρχε κανένας λόγος να μπει εσπευσμένα την Παρασκευή το βράδυ και να γίνει συνεδρίαση εκτός προγράμματος, που είχε ανακοινωθεί από τη Διάσκεψη των Προέδρων, τη Δευτέρα εκτάκτως.

Σχεδόν πλέον δεν αντιδράμε σε αυτές διαδικασίες, γιατί αν θέλετε, κύριε Πρόεδρε, είναι ο κανόνας από την αρχή, εδώ και ένα χρόνο που υπάρχει αυτή η Βουλή. Όσο λυπηρό και αν είναι, έχει γίνει κανόνας αυτός και πάρα πολλές άλλες παραβιάσεις του κανονισμού, που πλέον τις κατήγγειλα προσωπικά, τις καταγγείλαμε ως ΜέΡΑ25 για τους πρώτους μήνες, σταματήσαμε πλέον, γιατί είναι επαναλαμβανόμενο. Είναι ένα φαινόμενο, το οποίο είχε, δυστυχώς, αυτή η κυβέρνηση, το εντυπωσιακό θράσος, να νομοθετήσει τη διαδικασία του επιτελικού κράτους, όπου προέβλεπε κανόνες νομοθέτησης. Και έρχεται, τους κανόνες που η κυβέρνηση νομοθέτησε, να τους παραβιάζει έναν προς έναν. Σχετικά με αυτή τη διαδικασία, καλώ και τον Υπουργό προσωπικά, καλώ και όλους τους Προέδρους στη Διάσκεψη, να βάλουν ένα τέλος σ’ αυτήν την «παρανομία», γιατί πραγματικά εξευτελίζει την κοινοβουλευτική διαδικασία.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Αρβανιτίδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΙΝΑΛ)**: Κύριε Πρόεδρε, πρέπει να βρείτε χρόνο. Δεν εντυπωσιάζει κανέναν αυτή η στρατηγική, την έχουμε ξαναζήσει. Εγώ αύριο το πρωί, που υποτίθεται ότι είναι οι Επιτροπές, είμαι εισηγητής σε νομοσχέδιο στην Ολομέλεια. Σήμερα, σε μία ώρα, είχαμε Επιτροπή Περιβάλλοντος με συγκεκριμένα θέματα σοβαρά. Το πήγαμε μία ώρα πίσω. Την Τετάρτη έχουμε την γνωστή Επιτροπή, τη συγκεκριμένη. Την Πέμπτη έχουμε και πάλι Επιτροπές. Πέστε μου, με ποιο τρόπο θα λειτουργήσουμε. Γιατί όλο αυτό το πιεστικό πρόγραμμα; Κάποιος πρέπει να απαντήσει.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ένα πράγμα δεν καταλαβαίνω, λέτε ότι κάθε μέρα έχουμε κάτι. Προφανώς και θα έχουμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΙΝΑΛ)**: Δεν είναι το κάθε μέρα, αλλά ότι είναι ώρα-ώρα και το ένα είναι πάνω στο άλλο. Δηλαδή, θέλετε να μην πάω στην Ολομέλεια και να έρθω εδώ στην Επιτροπή;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Εσείς μου λέτε ότι τα κόμματα που έχουν λιγότερους συναδέλφους, έχουν περισσότερο δυσκολία και πιέζονται οι συνάδελφοι περισσότερο. Αυτό το έχουμε καταλάβει.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΙΝΑΛ)**: Η επιλογή να καταθέτουμε άρθρα που μέχρι το τέλος της διαδικασίας διπλασιάζονται, τι εξυπηρετεί;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Για να βάλουμε τα πράγματα σε μία σειρά, κατατέθηκε ένα νομοσχέδιο την Παρασκευή το βράδυ αργά, το καταθέτει η κυβέρνηση στις 11μ.μ.. Η κυβέρνηση δεν παρεμβαίνει στα υπόλοιπα, για τα οποία τις καταλογίζετε ευθύνες, ούτε ο Υπουργός ούτε η κυβέρνηση.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗ (Ειδικός Αγορητής του ΚΙΝΑΛ)**: Ο προγραμματισμός της Επιτροπής όμως για δύο συνεδριάσεις αύριο, είναι της Επιτροπής δεν είναι του Υπουργού.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Βεβαίως αφού κατατεθεί το νομοσχέδιο οι υπηρεσίες κινητοποιούνται, οι οποίες βέβαια κινητοποιούνται γιατί ήταν έτοιμες, γιατί είχε πει ο Πρόεδρος την Πέμπτη στη Διάσκεψη, ότι νομοσχέδια που δεν έχουν κατατεθεί ακόμη - αλλά για τα οποία έχουμε ενημέρωση και θα σας πω ότι θα κατατεθούν δύο νομοσχέδια - θα εισαχθούν στις αρμόδιες Διαρκείς Επιτροπές για επεξεργασία, με την προοπτική να ψηφιστούν από την Ολομέλεια τη μεθεπόμενη εβδομάδα.

 Άρα, την Πέμπτη μας είπε, ότι Πέμπτη ή Παρασκευή θα κατατεθεί νομοσχέδιο. Το περιμέναμε όλοι και μου λέτε ότι δεν ειδοποιήσαμε. Τι άλλη ειδοποίηση, έπρεπε να είχε γίνει;

Ο Πρόεδρος προαναγγέλλει τα νομοσχέδια που έρχονται και στη συνέχεια, μόλις κατατέθηκε - νωρίτερα δεν μπορούσε να στείλει η Επιτροπή ενημέρωση - στέλνει σε όλα τα κόμματα, για να ξεκινήσει η διαδικασία με τον ορισμό εισηγητών. Αυτό έγινε και την Παρασκευή. Θέλουμε μία μέρα για να ενημερωθούμε;

Ρωτήσατε επίσης, γιατί αυτή την περίοδο. Υπάρχει πλούσιο νομοθετικό έργο, γιατί η Βουλή θα κλείσει τον άλλο μήνα, όπως το ξέρουμε όλοι και προφανώς υπάρχουν νομοθετικές εκκρεμότητες από πολλά Υπουργεία και θα πρέπει να πάμε με λίγο πιο γρήγορο βήμα όλοι. Αυτό δεν αλλάζει, οι πολιτικές απόψεις θα κατατεθούν. Λέτε σήμερα «πως θα έρθουν οι φορείς αύριο». Οι περισσότεροι φορείς θα δείτε, ότι είναι ενημερωμένοι από την Παρασκευή, που κάποιοι επικοινώνησαν και με μένα για να κληθούν, είναι πανέτοιμοι γιατί το περίμεναν.

**ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ – ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας)**: Κύριε Πρόεδρε, δεν θα απολογηθούμε τώρα επειδή παράγουμε έργο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ(Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Εσείς δεν οφείλετε να δώσετε εξηγήσεις. Εγώ, σαν Πρόεδρος της Επιτροπής, οφείλω να δώσω εξηγήσεις σε όλους τους συναδέλφους για την αποκατάσταση της τάξεως και για να μην υπάρχουν λάθος ερμηνείες. Εσείς προφανώς όχι.

Το λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ(Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης)**: Κύριε Πρόεδρε, δεν είναι δυνατόν να μην καταλαβαίνετε ότι αυτή η διαδικασία είναι απαράδεκτη. Δεν προλαβαίνουμε. Είναι δύσκολο να το καταλάβετε. Δεν φτάνει που μας στέλνετε το νομοσχέδιο την Παρασκευή το βράδυ, λέτε αύριο δύο Επιτροπές.

Ξέρετε την Τετάρτη έχουμε άλλες δύο, έχουμε κάθε μέρα Ολομέλεια, εισηγήσεις και μας λέτε και άλλα δύο νομοσχέδια. Είναι δυνατόν να μην καταλαβαίνετε, ότι δεν προλαβαίνουμε;

Δεν μπορούμε να κάνουμε σωστή δουλειά και οι περισσότεροι από εμάς δεν θέλουν να μην κάνουν σωστή δουλειά, θέλουν να κάνουν σωστή δουλειά. Με αυτό τον τρόπο όμως, δεν είναι δυνατόν να γίνει. Οι συνάδελφοι της Ν.Δ. καταλαβαίνω ότι έχουν έτοιμο το νομοσχέδιο, δεν έχουν ιδιαίτερα προβλήματα. Εμείς όμως, πώς θα τα καταφέρουμε;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Επειδή το λέτε για τους συναδέλφους της Νέας Δημοκρατίας ακούστε, εάν από ένα κόμμα ένας συνάδελφος, δηλαδή ο ίδιος συνάδελφος αναλάβει και τα τρία νομοσχέδια, προφανώς θα πιεστεί. Το είπα και εγώ λίγο διακριτικά νωρίτερα, αυτό το καταλαβαίνω, αλλά δεν μπορούμε να το λύσουμε. Ας κανονίσουν τα κόμματα τους εισηγητές τους, ούτως ώστε να μην είναι ο ίδιος σε κάθε νομοσχέδιο.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Κάθε συνάδελφος από το κομματικό έχει μια συγκεκριμένη επιτροπή. Το καταλαβαίνετε, δεν μπορεί να μην το καταλαβαίνετε. Εσείς μας λέτε τρία νομοσχέδια από την ίδια Επιτροπή, είναι πάρα πολλά, δεν τα προλαβαίνουμε, δεν το καταλαβαίνετε; Κάθε συνάδελφος έχει μία επιτροπή, περισσότερες ή τουλάχιστον μία.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν είναι αυτό ο κανόνας, τα κόμματα δεν λειτουργούν έτσι. Δεν είναι ένας συνάδελφος να έχει την Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου. Προφανώς, δεν μπορεί να σηκώσει το φορτίο ένας συνάδελφος. Ας κάνει κατανομή, τι να πως εγώ σ’ αυτό.

Το λόγο έχει ο κ. Λαμπρούλης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ):** Κύριε Πρόεδρε, είναι κατανοητές οι αιτιάσεις των συναδέλφων από όλα τα κόμματα, ανεξαρτήτως μεγέθους, εννοώ κοινοβουλευτικής ομάδας, όμως κι αυτό είναι ένα ζήτημα.

Δηλαδή, οι μικρότερες κοινοβουλευτικές ομάδες, ακριβώς γιατί έχουν μικρότερο αριθμό βουλευτών, σε ένα τέτοιο πυκνό πρόγραμμα συνεδριάσεων αντικειμενικά δυσκολεύονται να ανταποκριθούν. Αυτό είναι κατανοητό από όλους και από εσάς και από όλους.

Η Κυβέρνηση, γιατί από την Κυβέρνηση εξαρτάται η νομοθέτηση, η προώθηση νομοσχεδίων, η επιλογή των ημερών ή του διαστήματος, ενώ ως Αξιωματική Αντιπολίτευση κατηγορούσε κάποτε την προηγούμενη Κυβέρνηση για αυτού του τύπου τις συνεδριάσεις, τις πυκνές, τα πολλά νομοσχέδια, επαναλαμβάνει την ίδια ιστορία, σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό, εγώ δεν το βάζω στο ζύγι. Άρα, η κανονικότητα πάει περίπατο.

 Δεύτερον, φτάσαμε στο σημείο - που αυτό ενδεχομένως να μην αφορά την Επιτροπή, αλλά την αφορά έμμεσα με την έννοια της νομοθετικής διαδικασίας - Δευτέρα και Παρασκευή, που είναι κατεξοχήν ημέρες Κοινοβουλευτικού Ελέγχου, να βάζουμε νομοσχέδια, να βάζουμε επιτροπές. Δείτε σήμερα τι γίνεται, πού θα πάει αυτή η ιστορία; Θα επικαλούμαστε πάντα ότι τελειώνει ο Ιούλιος θα σταματήσουν οι εργασίες της Βουλής, πάμε για διακοπές και βλέπουμε από το Σεπτέμβριο. Σαν διαδικασία είναι παραδεκτή. Στη Διάσκεψη των Προέδρων κάθε κοινοβουλευτική ομάδα τοποθετείται, βεβαίως η Πρόεδρος ανακοινώνει τον προγραμματισμό της Κυβέρνησης, τα προγραμματισθέντα νομοσχέδια.

Είναι ένα ζήτημα, επίσης, το πότε κατατίθενται, το πότε λαμβάνουν γνώση οι Κοινοβουλευτικές Ομάδες, ότι τη Δευτέρα για παράδειγμα στις 4 η ώρα συνεδριάζει η Επιτροπή και το μαθαίνεις αυτό Σάββατο μεσημέρι και είσαι, για παράδειγμα στη Λάρισα ή άλλοι συνάδελφοι από την επαρχία ή και από την Αθήνα.

Το τελευταίο, γιατί δεν θέλω να κουράζω ούτε να καταχρώμαι το χρόνο, με συγχωρείτε, κύριε Πρόεδρε, αλλά οι βουλευτές δεν είναι για να νομοθετούν, έχουν και πολιτική δραστηριότητα γενικότερη. Δεν βάζω το προσωπικό, σε ότι αφορά την κοινοβουλευτική ομάδα.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Βασικά οι βουλευτές είναι για να νομοθετούν, ασφαλώς όχι μόνο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει η κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Κύριε Πρόεδρε, η Δημοκρατία οφείλει να προστατεύει τις Μειοψηφίες και τις ιδιαιτερότητες. Αναφέρθηκαν οι Μειοψηφίες των μικρών κομμάτων, αλλά εγώ θα μιλήσω με τους βουλευτές της Περιφέρειας. Όταν είσαι στη Φλώρινα το Σάββατο και έχεις τη Δευτέρα νομοσχέδιο καταλαβαίνετε ότι είναι πάρα πολύ δύσκολο. Ένα είναι αυτό.

Ένα δεύτερο, θέλω να πω ότι πρέπει να αντιμετωπίσετε την Αντιπολίτευση όλοι, ως έναν αρωγό, που μπορεί να βοηθήσει και στα νομοθετήματα που φέρνετε. Όσο πιο πολύ χρόνο έχουμε μπορούμε να κάνουμε μια παραγωγική κουβέντα. Μη μας αντιμετωπίζετε, σαν να λέτε δεν μας νοιάζει, το είπε και ο Εισηγητής, δεν θα το διαπραγματευτούμε. Να το διαπραγματευτείτε, γιατί η διαπραγμάτευση είναι προς όφελος του ελληνικού λαού.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Βεβαίως θα το διαπραγματευτούμε, βεβαίως θα συζητήσουμε όλοι, δεν υπάρχει θέμα, μη δίνουμε άλλη έκταση, γι’ αυτό το συζητάμε αναλυτικά και επί της διαδικασίας. Καταλαβαίνει το Προεδρείο τι ακριβώς λένε οι συνάδελφοι και κάποιες δυσκολίες, βεβαίως δεν μπορώ να υιοθετήσω όλα όσα λέτε. Τώρα είμαι στη Φλώρινα και αφού είμαι στη Φλώρινα δεν μπορώ να δουλέψω το νομοσχέδιο. Δεν το καταλαβαίνω, δούλεψέ το στη Φλώρινα, αν είσαι Εισηγητής, δούλεψέ το στη Φλώρινα.

Η κάθε Κοινοβουλευτική Ομάδα και ο κάθε συνάδελφος έχει το δικό του τρόπο πώς θα δουλέψει και πώς θα είναι αποτελεσματικός. Εγώ κρατάω αυτήν την κουβέντα, γιατί θέλω να το λήξουμε εδώ και να προχωρήσουμε. Την Πέμπτη που θα έχουμε Διάσκεψη Προέδρων και παρακαλώ και συναδέλφους που συμμετέχουν να το θέσουμε σαν μια γενικότερη λειτουργία στο μέλλον το επόμενο διάστημα να μην επαναληφθούν τέτοια πιεστικά φαινόμενα, αλλά όταν ο Πρόεδρος λέει το πρόγραμμα της εβδομάδας, εκείνη την ώρα παίρνουν το λόγο οι συνάδελφοι εκπρόσωποι μέλη της Διάσκεψης των Προέδρων και μπορούν να θέσουν εκεί τα θέματα.

Όταν ένα νομοσχέδιο, όμως, κατατίθεται και δρομολογηθεί, προφανώς το ένα βήμα ακολουθεί το άλλο και θα έλεγα, ότι πάνε από μόνα τους. Δεν γίνεται.

 Όπου υπάρχουν περιθώρια χρόνου το κάνουμε και εμείς. Όπου δεν υπάρχουν, θα πάμε με κάποια μεγαλύτερη πίεση. Νομίζω, ότι ο τρόπος με τον οποίο θα προχωρήσουμε δεν εμποδίζει κανέναν συνάδελφο να πει τις απόψεις του. Το έχουμε δει και προηγούμενες φορές, θα το δούμε και σε αυτό το νομοσχέδιο που θα δείτε ότι όλοι είστε ενήμεροι, όλοι έχετε τεκμηριωμένες απόψεις, θα τις πείτε εδώ πέρα συμφωνώντας ή διαφωνώντας. Άρα, όλοι είμαστε έτοιμοι τελικά και μη γυρίζουμε γύρω - γύρω τώρα από το ίδιο θέμα. Εγώ δεν έχω κάτι άλλο να πω.

 Να προχωρήσουμε να πούμε ποιους θα πρέπει να καλέσουμε με τηλεδιάσκεψη.

 Κοιτάξτε, εγώ μπορώ να πω σήμερα μόνο το νομοσχέδιο που έχει κατατεθεί, δεν μπορώ να πω κάτι άλλο. Σε αυριανή συνεδρίαση, εάν έχει κατατεθεί και άλλο νομοσχέδιο προφανώς θα σας ενημερώσω αμέσως. Σας λέω τι πρέπει να γίνει για το παρόν νομοσχέδιο. Για το παρόν νομοσχέδιο είπαμε ότι αύριο στις 11 το πρωί θα έχουμε την ακρόαση των φορέων με τηλεδιάσκεψη.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Πώς θα το κάνουμε αυτό, κύριε Πρόεδρε; Αύριο βάζει η Κυβέρνηση μια τροπολογία για το Ελληνικό και θέλω να είμαι ομιλητής, γιατί γίνεται νέα παραχάραξη, νέα τροπολογία που αποκαλύπτεται πόσο ψέμα είναι αυτό που κάνετε στο Ελληνικό.

 Θα μου στερήσετε το δικαίωμα να μιλήσω, κύριε Πρόεδρε;

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Προφανώς, θα τα συνδυάσετε.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Πέστε μου, κύριε Πρόεδρε, πώς θα γίνει αυτό;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Θα το συνδυάσετε.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας)**: Πώς θα το κάνουμε, κύριε Πρόεδρε;

Βλέπετε ότι έρχεστε και στερείτε το δικαίωμα της συμμετοχής των Βουλευτών;

Όταν μιλάμε για αυτό το πράγμα, μιλάμε συγκεκριμένα.

 Στερεί η Κυβέρνηση και το Προεδρείο της Βουλής τη δυνατότητα των Βουλευτών να συμμετέχουν στη συζήτηση. Επιδιώκετε να έχετε μια κοινωνία φοβισμένη στο δρόμο και μια Βουλή, η οποία δεν θα μιλάει, όμως δεν θα σας κάνουμε αυτή τη χάρη. Δεν θα περνάνε μαύρα μεσάνυχτα τα νομοσχέδια. Έχουμε και την πολιτική δυνατότητα και την ικανότητα να διαβάζουμε τι κάνετε. Δεν θα γίνεται κρυφά η νομοθέτηση, κύριε Πρόεδρε.

Θέλουμε οι φορείς να έρθουν κανονικά, να μην έρθουν αύριο, να σεβαστείτε και εσείς και ο Υπουργός. Εάν δεν σεβαστεί ο Υπουργός τη συζήτηση που γίνεται στη Βουλή, δεν θα σεβαστεί η Βουλή τον Υπουργό. Θα το σκεφτεί, λοιπόν, πολύ σοβαρά.

Την κοινωνία δεν τη σέβεται η Νέα Δημοκρατία, είναι ξεκάθαρο. Μπορεί να σεβαστεί τους Βουλευτές, τουλάχιστον, ο Υπουργός, διότι θα έρθει η ώρα που θα μιλήσει και θα μιλήσει σε μια άδεια Βουλή ο Υπουργός. Ας λάβει, λοιπόν, υπόψη του ότι υπάρχουν δημοκράτες στα έδρανα που θέλουν να τηρούνται οι διαδικασίες της δημοκρατίας.

 Δεν θα γίνει αύριο η συζήτηση με τους φορείς. Θα τη βάλετε πιθανά την Πέμπτη ή την Παρασκευή. Δεν προλαβαίνουμε, είμαστε σε άλλη συνεδρίαση αύριο, κύριε Πρόεδρε. Μας εμποδίζετε να ακούσουμε τους φορείς. Μας εμποδίζετε να κάνουμε ερωτήσεις στους φορείς, κύριε Πρόεδρε; Αυτή είναι η πρόθεσή σας;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Σας παρακαλώ πάρα πολύ. Ξέρετε τι μας είπατε τόση ώρα; Επειδή θα κάνετε μια παρέμβαση εσείς στην Ολομέλεια για μια τροπολογία που μάλλον θα κατατεθεί, δεν πρέπει να συνεδριάσουμε οι υπόλοιποι. Αυτό μας είπατε. Παρακαλώ πάρα πολύ.

Το διαδικαστικό, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τελειώνει εδώ. Αυτό που έπρεπε να λεχθεί, ελέγχθη. Κατανοήθηκαν τα πάντα, θα μεταφερθούν και στη Διάσκεψη των Προέδρων όποια μέρα γίνει και προχωράμε.

 Αυτήν την ώρα, παρακαλώ τους συναδέλφους να μας δώσουν φορείς που έτσι κι αλλιώς οι περισσότεροι επικοινωνώντας μαζί μας, μάς περιμένουν. Θα γίνει με τηλεδιάσκεψη αύριο στις 11 η ώρα. Οι περισσότεροι το ξέρουν ήδη ότι θα γίνει αύριο και είναι πανέτοιμοι, άρα δεν συμμερίζομαι αυτό το οποίο είπατε, γιατί οι φορείς πριν έρθουν εδώ σε εμάς έχουν πάει στο Υπουργείο και μία και δύο και δέκα και 22 φορές και το περιμένουν.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Ξέρετε, ποιους θα καλέσουν τα κόμματα; *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)*

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Δεν είπα αυτό, μην κάνετε πως δεν καταλαβαίνετε. Μην μπερδεύουμε την εξυπνάδα με την πονηριά. Είσαστε έξυπνος και κρατάω αυτό. Προφανώς, όσοι φορείς συμμετείχαν στη διαβούλευση του νομοσχεδίου το προηγούμενο διάστημα είναι πανέτοιμοι και περιμένουν να κληθούν από τα κόμματα. Το αν κληθούν ή όχι, αυτό είναι ένα άλλο θέμα, αλλά αυτοί το περιμένουν.

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ:** Κύριε Πρόεδρε, ο ρόλος του Κοινοβουλίου, ο ρόλος της επεξεργασίας των νομοσχεδίων, οι τοποθετήσεις των βουλευτών, Συμπολίτευσης και Αντιπολίτευσης, είναι πολύ σημαντικό. Αυτή τη στιγμή με αυτό που είπατε παραβιάσατε, επιτρέψτε μου, τον Κανονισμό, κύριε Πρόεδρε.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τι είπα;

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ:** Δηλαδή, οι φορείς έχουν ενημερωθεί για αύριο;

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Αυτό είπα;

 **ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ:** Αυτό είπατε, έχουν ενημερωθεί. Μακάρι να κάνω λάθος και να τοποθετηθήκατε λάθος. Δεν παίζουμε με τις λέξεις. Υπάρχει Κανονισμός, ο οποίος πρέπει να τηρείται. Εδώ Συμπολίτευση και Αντιπολίτευση προτείνουμε και μετά θα ειδοποιηθούν οι φορείς, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τι είπα εγώ, λοιπόν;

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ:** Δεν είναι κανόνες καλής νομοθέτησης, ούτε «άντε να τελειώνουμε».

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Με τέτοιες υπερβολές, το οποίο δίκιο έχετε το χάνετε.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ:** Η διαδικασία αυτή αυτό δείχνει.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Είπα το εξής: Πολλοί από τους φορείς, το προηγούμενο διάστημα συμμετείχαν στη διαμόρφωση του νομοσχεδίου. Το νομοσχέδιο δεν ξεκινάει σήμερα, έχει ξεκινήσει εδώ και καιρό. Περιμένοντας το να έρθει, μη βλέποντας και την ώρα -αν θέλετε- να έρθει κάποιοι, από προχθές που κατατέθηκε επικοινωνούν για το ποια θα είναι η διαδικασία και πότε θα κληθούν. Περιμένουν να κληθούν.

Εγώ δεν καλώ κανέναν, ούτε και με ενδιαφέρει ποιος θα έρθει, ότι πουν τα κόμματα θα γίνει. Αυτό είπα κι αυτό είναι κατανοητό. Αυτή την κουβέντα, την κάνουμε στα περισσότερα νομοσχέδια, τρώμε καμιά ώρα και μετά μένουμε πολύ λίγοι για την ουσία του νομοσχεδίου, παρακαλώ, να τελειώσει εδώ.

Είναι κατανοητά τι είπε ο καθένας, η κάθε πολιτική δύναμη, το Προεδρείο και τελειώνει εδώ.

Αύριο στις 11:00΄ θα έχουμε ακρόαση φορέων.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Γιατί δεν το κάνετε αργότερα; Πάλι δύο Επιτροπές θα έχουμε μετά το μεσημέρι. Τι σας πειράζει αυτό;

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Αρβανιτίδη, πρέπει να το πω και για πολλοστή φορά. Ξέρετε ότι λόγω της κατάστασης που έχουν χαλαρώσει τα μέτρα, αλλά έχουμε ένα πρόβλημα με τις αίθουσες. Δεν μπορούμε να πάμε στην Αίθουσα 223, πρέπει να κάνουμε συνδυασμούς. Νομίζετε ότι κανείς έχει πρόβλημα, αν θα είναι στις 11.00΄ ή αν θα ήταν στις 14.00΄;

Πρέπει να συνδυάζουμε με πολλούς παράγοντες και σε αυτό δείχνουμε κατανόηση.

Στις 11.00΄, λοιπόν, θα γίνει με τηλεδιάσκεψη. Άρα, δεν έχει λόγο να μετακινηθεί κανείς, από το γραφείο του θα μπορεί να παρέμβει να πει τις απόψεις του.

Τελειώνοντας, για να μην καθυστερούμε και τους συναδέλφους, στις 15.00΄ θα έχουμε συζήτηση επί των άρθρων και την Πέμπτη, σε ώρα που θα ανακοινωθεί, θα έχουμε τη δεύτερη ανάγνωση, για να μπορέσει να αποφασίσει η Διάσκεψη των Προέδρων, την Πέμπτη και να το βάλει στην Ολομέλεια την επόμενη βδομάδα, όπως έχει προαναγγελθεί.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Η Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου έχει κι αλλά νομοσχέδια; *(Ομιλεί εκτός μικροφώνου)*

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κύριε Αρβανιτίδη, όταν έχω μία πληροφορία είτε από μικροφώνου ή κατ’ ιδίαν το λέω στους συναδέλφους της Επιτροπής για να διευκολύνω το πρόγραμμα. Είμαι πολλά χρόνια και εγώ Βουλευτής και καταλαβαίνω τις δυσκολίες. Σας λέω ότι σήμερα θα κατατεθεί νομοσχέδιο του Υπουργείου Ανάπτυξης. Αυτό ξέρω, αλλά μπορεί να μην κατατεθεί. Ήταν να κατατεθεί την Παρασκευή, δεν κατατέθηκε.

Θέλετε να μην σας το πω; Αυτή την πληροφορία έχω. Ξέρω ότι θα καταθέσει το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης. Έχουν προαναγγελθεί στη Διάσκεψη των Προέδρων, δεν σας λέω κάτι καινούργιο.

Εάν κατατεθούν, προφανώς θα πάρουν τη σειρά τους για συζήτηση στην Επιτροπή. Έτσι γίνεται, έτσι γινόταν πάντα. Ας είμαστε ψύχραιμοι κι ας κρατήσουμε και την κουβέντα και την αντιπαράθεση σε ένα επίπεδο.

Το λόγο έχει ο κ. Μπουτσικάκης.

**ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ – ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας)**:

Ήθελα, καταρχάς, να πω ότι είναι προφανής η μπαχαλοποίηση της διαδικασίας για έναν και μοναδικό λόγο, γιατί θέλει ο κ. Φάμελλος και η παράταξή του να αποκρύψει και να θολώσει τα νερά σε όλα αυτά τα μηδενικά πράγματα που έκαναν τόσα χρόνια για την ηλεκτροκίνηση και για όλη την αγορά των αυτοκινήτων, τα οποία σε όλη την Ευρώπη και σε όλο τον κόσμο είναι τεχνολογίες αιχμής κι εμείς εδώ είμαστε πίσω πολλά έτη.

 Κύριε Πρόεδρε και κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ιδιαίτερη η χαρά μου που είμαι σήμερα Εισηγητής σ’ ένα τόσο σημαντικό νομοσχέδιο, το οποίο θα φέρει τη χώρα μας πιο κοντά σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη, σε κράτη τα οποία με επιτυχία έχουν πετύχει αυτό που εμείς έχουμε θέσει σαν στόχο. Το νομοσχέδιο για την ηλεκτροκίνηση είναι ένα σημαντικό βήμα προς αυτή την κατεύθυνση, ένα σημαντικό βήμα προς το μέλλον.

Η κλιματική αλλαγή, η υιοθέτηση μέτρων και πολιτικών για τη σταδιακή απεξάρτηση από τους ορυκτούς πόρους, καθώς και η μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών αερίων ρύπων, αποτελούν κομβική πολιτική των ευρωπαϊκών και όχι μόνο κυβερνήσεων. Η ηλεκτροκίνηση γνωρίζει μεγάλη ανάπτυξη σε παγκόσμιο επίπεδο και αποτελεί ήδη μια ώριμη και ελκυστική εναλλακτική πρόταση έναντι των συμβατικών οχημάτων.

Τα ηλεκτρικά οχήματα κερδίζουν ολοένα και μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς. Εκτιμάται ότι σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα αποτελέσουν το 35% του συνολικού στόλου οχημάτων έως το 2030, μεταβαίνοντας σταδιακά από τα σημερινά χαμηλά επίπεδα και ποσοστά στην επικράτηση τους ως κυρίαρχη τεχνολογία μέχρι το 2040. Τα συμβατικά οχήματα είναι υπεύθυνα για μεγάλο μέρος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ιδίως στις αστικές περιοχές. Εκπέμπουν μεγάλες ποσότητες ρύπων, συμπεριλαμβανομένων και των οξειδίων του αζώτου, του μονοξειδίου του άνθρακα, των οξειδίων του θείου και σωματιδίων.

Ο τομέας των μεταφορών στην Ελλάδα αντιπροσωπεύει περίπου το 40% της τελικής κατανάλωσης ενέργειας, ενώ περίπου το 56% αυτής της κατανάλωσης καλύπτεται από προϊόντα πετρελαίου. Η ενεργειακή απόδοση, μάλιστα, των κινητήρων εσωτερικής καύσης εκτιμάται στο 20%, ποσοστό που μειώνεται περαιτέρω εάν συνεκτιμηθεί η ενέργεια που απαιτείται για την εξόρυξη, παραγωγή και μεταφορά των προϊόντων πετρελαίου.

Με συνολικά 5,5 εκατομμύρια περίπου ταξινομημένα οχήματα, η Ελλάδα έχει τον γηραιότερο στόλο οχημάτων ιδιωτικής χρήσης στην Ευρώπη, με μέση ηλικία 15,5 έτη και με περισσότερα από τα μισά να έχουν ξεπεράσει τα 16 έτη κυκλοφορίας. Επιπλέον το 73% περίπου του ελληνικού στόλου κυκλοφορεί ήδη για περισσότερα από 10 έτη, χρονικό σημείο αντικατάστασης στις περισσότερες χώρες της Ένωσης. Τα στοιχεία αυτά συνθέτουν ένα σύνολο που επιβραδύνει υπέρμετρα το περιβάλλον, ιδιαίτερα φανερό στα μεγάλα αστικά κέντρα. Αποτελεί σοβαρό πρόβλημα και στον τομέα της οδικής ασφάλειας, καθώς κυκλοφορούν γερασμένα οχήματα μειωμένης προστασίας προς τους επιβαίνοντες και τους πεζούς.

Οι σταθερά υψηλότερες τιμές αγοράς ηλεκτροκίνητων οχημάτων, σε σύγκριση με τα συμβατικά βενζινοκίνητα ή πετρελαιοκίνητα οχήματα, εξακολουθούν να αποτελούν το σημαντικότερο εμπόδιο για την περαιτέρω ανάπτυξη της εθνικής αγοράς ηλεκτροκίνησης. Επιπρόσθετα, η εμπιστοσύνη των καταναλωτών και η αγοραστική δύναμη των ελληνικών νοικοκυριών δεν έχουν ακόμα ανακάμψει σε βαθμό που θα επέτρεπε την αγορά των πιο ακριβών μοντέλων ηλεκτρικών οχημάτων. Κατά τα τελευταία δύο χρόνια, η μέση οικονομική δυνατότητα του ελληνικού νοικοκυριού για την αγορά επιβατικών αυτοκινήτων κυμαινόταν από τα 15.000 € έως τα 25.000 €.

Ωστόσο, η μεγάλη πλειονότητα των μοντέλων ηλεκτρικών οχημάτων που κυκλοφορούν σήμερα στην αγορά, κυμαίνεται σε τιμές άνω των 25 χιλιάδων ευρώ. Την ίδια στιγμή οι άμεσες επιδοτήσεις για την αγορά ηλεκτρικών οχημάτων, όπως έχουν υιοθετηθεί από τα περισσότερα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τα τελευταία χρόνια, δεν υπάρχουν ακόμα στην Ελλάδα. Εδώ φαίνεται η έλλειψη σχεδιασμού από την προηγούμενη Κυβέρνηση.

Οι ελάχιστες υποδομές επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στην επικράτεια συγκεντρώνονται κυρίως στα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης με μηδαμινά ποσοστά κάλυψης στις υπόλοιπες περιοχές της χώρας. Η ανάπτυξη σταθμών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων παρεμποδίζεται κυρίως από την απουσία ενός ολοκληρωμένου νομοθετικού πλαισίου ιδίως όσον αφορά την οργάνωση της εθνικής αγοράς υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης. Παράλληλα, η περιορισμένη έως σήμερα κυκλοφορία ηλεκτρικών οχημάτων επηρεάζει αρνητικά την οικονομική αποδοτικότητα των σταθμών επαναφόρτισής τους και μειώνει την απροθυμία του ιδιωτικού τομέα να επενδύσει και να λειτουργήσει τέτοιους σταθμούς.

Επιπλέον, οι χρεώσεις της επαναφόρτισης του ηλεκτρικού οχήματος πρέπει να είναι σαφείς και διαφανείς για τους χρήστες, ώστε να καθίσταται δυνατή η σύγκριση μεταξύ διαφορετικών παροχών υπηρεσιών επαναφόρτισης οδηγώντας σε ένα υψηλό επίπεδο ανταγωνισμού στην αγορά που πάντα λειτουργεί προς όφελος του καταναλωτή.

Τέλος, πρέπει να διασφαλιστεί ότι είναι επαρκής η ικανότητα των δικτύων ηλεκτρικής ενέργειας που τροφοδοτούν επιπλέον ηλεκτρική ενέργεια που απαιτείται για την επαναφόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων. Σημειώνεται ότι σύμφωνα με αναλύσεις που υπάρχουν ήδη έχουν πραγματοποιηθεί από τη ΔΕΔΔΗΕ, η υπάρχουσα υποδομή δικτύου στην Ελλάδα είναι σε θέση να καλύψει την αναμενόμενη αύξηση των ηλεκτρικών οχημάτων τουλάχιστον έως το 2020.

Όλα αυτά καθιστούν υποχρεωτική την άμεση λήψη πρωτοβουλιών για την υιοθέτηση ενός εναλλακτικού μοντέλου μεταφορών, το οποίο θα βασίζεται στις μηδενικές ή και χαμηλές εκπομπές αερίων ρύπων. Βασική επιδίωξη είναι η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και η βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών.

Τα τελευταία χρόνια η ηλεκτροκίνηση είχε ρυθμιστεί με σχετικές διατάξεις μόνο αποσπασματικά, αποτέλεσμα της έλλειψης σχεδιασμού από την προηγούμενη διοίκηση του Υπουργείου. Η αποσπασματική νομοθέτηση σε συνδυασμό με την έλλειψη κινήτρων για την αγορά ηλεκτρικών οχημάτων και την ανάπτυξη δικτύου επαναφόρτισης ευθύνεται για την απουσία διείσδυσης των ηλεκτρικών οχημάτων στην ελληνική αγορά. Αυτήν την κατάσταση έρχεται να αντιμετωπίσει το παρόν νομοσχέδιο με ένα ολοκληρωμένο και συνεκτικό πλαίσιο διαχείρισης με σαφή προσανατολισμό, με συγκεκριμένους στόχους και με μετρήσιμα αποτελέσματα. Παρόμοιες πρωτοβουλίες έχουν αναληφθεί από το σύνολο σχεδόν των ευρωπαϊκών χωρών και όχι μόνο.

Η ηλεκτροκίνηση κερδίζει διαρκώς έδαφος σε παγκόσμιο επίπεδο και οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι αρκετά δραστήριες όσον αφορά την προώθηση της χρήσης της ηλεκτροκίνησης. Οι κάτω χώρες καθώς και το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γαλλία έχουν ήδη υψηλό ποσοστό διείσδυσης στην αγορά των ηλεκτρικών οχημάτων. Αυτό απορρέει ευθέως από την πολιτική τους να προσφέρουν σημαντικά κίνητρα που καθιστούν την αγορά τους και τη φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων πιο ελκυστική. Αποτέλεσμα η αγορά της ηλεκτροκίνησης εκεί να παρουσιάζει ραγδαία ανάπτυξη.

Η χώρα μας, όσον αφορά τη διείσδυση ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά και αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων ή και υβριδικών, δεν υπερβαίνει το 0,33% της συνολικής αγοράς έως τον Αύγουστο του 2019. Οι σταθμοί φόρτισης σχεδόν όλοι εγκατεστημένης από ιδιωτική πρωτοβουλία περιορίζονται σε 70 - 80 τον αριθμό σε όλη την επικράτεια έως το τέλος του 2018.

Προκειμένου, λοιπόν, το σχέδιο νόμου να αντιμετωπίσει ολιστικά την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, ελήφθησαν υπόψη πρακτικές με έμφαση στα φορολογικά κίνητρα από το σύνολο των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το παρόν νομοσχέδιο αποσκοπεί στη δημιουργία νομοθετικού, οικονομικού και διοικητικού πλαισίου για τη διείσδυση της ηλεκτροκίνησης και τη μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών ρύπων. Άμεσα οφέλη η προστασία του περιβάλλοντος, η βελτίωση της δημόσιας υγείας και του βιοτικού επιπέδου της κοινωνίας καθώς και η ορθή εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας για το περιβάλλον και τις οδικές μεταφορές της χώρας.

Βασικοί στόχοι του νομοσχεδίου είναι ειδικότερα οι εξής. Να απεξαρτητοποιηθεί σταδιακά η χώρα από τη χρήση των ορυκτών καυσίμων και να αποδεσμευτεί από τις ασταθείς διεθνείς αγορές πετρελαίου. Να μεταβεί η χώρα στην κινητικότητα χαμηλών ρύπων. Να αυξηθεί η ταξινόμηση νέων ηλεκτρικών οχημάτων με μεγαλύτερη διείσδυση στην αγορά των μεταφορών. Να αναπτυχθεί δίκτυο δημόσια προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης, καθώς και ιδιωτικών έξυπνων σημείων επαναφόρτισης.

Να ενθαρρυνθεί η ιδιωτική πρωτοβουλία για την ανάπτυξη επενδύσεων στις υποδομές ηλεκτροκίνησης, να ρυθμιστούν οι κανόνες της αγοράς επαναφόρτισης με την υιοθέτηση όρων διαφάνειας και ανταγωνιστικού μοντέλου ανάπτυξης, να εισαχθούν πολεοδομικές διατάξεις για την επιτάχυνση της αδειοδότησης υποδομών επαναφόρτισης και την ενσωμάτωση σχετικών ευρωπαϊκών κανονισμών και οδηγιών.

Η επιτυχής εκπλήρωση των παραπάνω στόχων θα υποβοηθήσει σημαντικά την επίτευξη των αντίστοιχων στόχων που έχουν τεθεί μέσω του εθνικού σχεδίου για την ενέργεια και το κλίμα.

Οι στόχοι αυτοί είναι οι εξής: Το ποσοστό διείσδυσης των ηλεκτρικών οχημάτων το έτος 2030 να ανέλθει σε 30%, επί των νέων ταξινομήσεων. Η μείωση των εκπομπών ρύπων για το έτος 2030 να φτάσει το 30%, σε σχέση με το έτος 2005. Το μερίδιο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στην τελική κατανάλωση ενέργειας στον τομέα των μεταφορών να φτάσει το 19%, το 2030. Η σταδιακή απεξάρτηση της χώρας από τα ορυκτά καύσιμα και η αλλαγή του μοντέλου παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας μέσω της απολιγνιτοποίησης.

Έτσι, με το προτεινόμενο νομοσχέδιο, οργανώνουμε την αγορά της ηλεκτροκίνησης, καθορίζουμε τις σχέσεις μεταξύ των φορέων της αγοράς, τα θέματα λειτουργίας τους και τις υποχρεώσεις τους απέναντι στους χρήστες ηλεκτρικών οχημάτων, καθιερώνουμε μητρώο υποδομών και αγοράς ηλεκτροκίνησης, θεσπίζουμε οικονομικά, αναπτυξιακά και φορολογικά κίνητρα που αφορούν την αγορά, μίσθωση και χρήση ηλεκτρικών οχημάτων και των φορτιστών τους αλλά και την παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων και σχετιζόμενων ειδών.

Τα κίνητρα αυτά αναμένεται να βοηθήσουν στην ανάπτυξη και την αύξηση της διείσδυσης των οχημάτων χαμηλών ή και μηδενικών ρύπων. Εισάγουμε ρυθμίσεις για τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, με ειδικές προβλέψεις για τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και φόρτισης σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους και κτίρια.

Αντιμετωπίζουμε τεχνικά θέματα όπως η απλοποίηση των διαδικασιών αδειοδότησης των εγκαταστάσεων υποδομών φόρτισης της ηλεκτρικής διασύνδεσης και με το διαδίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας, η λειτουργία συνεργείων που αναλαμβάνουν επισκευές και συντηρήσεις ηλεκτρικών οχημάτων και εκπαίδευση τεχνιτών ηλεκτρικών οχημάτων και επέκταση του αντικειμένου της αδείας τους.

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

Κάνουμε πράξη την εφαρμογή της εναρμόνισης με την Ευρωπαϊκή Οδηγία 1161/2019, για την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων, μέσω θέσπισης ποσοτικών στόχων στις δημόσιες προμήθειες.

Όπως τόνισε και ο Πρωθυπουργός, η Ελλάδα ετοιμάζεται να μπει στην πρίζα του μέλλοντος. Οι ωφέλειες από την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης αφορούν το σύνολο της επικράτειας. Στις πόλεις μειώνεται η ατμοσφαιρική ρύπανση και βελτιώνεται η ποιότητα ζωής των πολιτών. Αναπτύσσεται η εμπορική αγορά δημιουργώντας έσοδα για τον κλάδο του οχήματος αλλά και για τον δημόσιο προϋπολογισμό. Δημιουργούνται επιχειρηματικές ευκαιρίες οι οποίες μεταφράζονται σε επενδύσεις και νέες θέσεις εργασίας. Ενθαρρύνεται η χρήση σύγχρονων τεχνολογιών οι οποίες, συνδυαστικά με την ηλεκτροκίνηση, δημιουργούν τις προϋποθέσεις για τη μετάβαση στην κινητικότητα μηδενικών εκπομπών.

Η αύξηση κυκλοφορίας ηλεκτρικών οχημάτων μειώνει το επίπεδο θορύβου και της όχλησης των πολιτών. Δίνονται κίνητρα για την ανάπτυξη παραγωγικών μονάδων τεχνολογίας αιχμής στον κλάδο των ηλεκτρικών οχημάτων. Η κτήση και η χρήση ηλεκτρικών οχημάτων καθίσταται πιο προσιτή για τον πολίτη, μέσω των άμεσων και έμμεσων κινήτρων που θεσπίζονται.

Η χώρα ωφελείται μέσω της σταδιακής απεξάρτησης από τα εισαγόμενα ορυκτά καύσιμα και την έκθεσή της στην αστάθεια των διεθνών αγορών πετρελαίου. Ενισχύεται το οικονομικό προφίλ το οικολογικό προφίλ των ελληνικών νησιών, καθιερώνοντάς τα ως πράσινους προορισμούς.

Τελειώνοντας την εισήγησή μου επί της αρχής, θα ήθελα να συνοψίσω τα οφέλη αυτού του νομοσχεδίου, για την κοινωνία και τη νέα γενιά. Η κινητικότητα χαμηλών ρύπων, όπως αυτή εκφράζεται και εφαρμόζεται απ’ τα σχέδια νόμου, έχει μόνο θετικές συνέπειες, πρώτα για το σύνολο των πολιτών και της κοινωνίας.

Μέσω του παρόντος σχεδίου νόμου, τα σχετικά ζητήματα αντιμετωπίζονται στο σύνολό τους, τόσο μέσα από ένα πλέγμα οικονομικών κινήτρων, όσο και από ένα ολοκληρωμένο και σαφές ρυθμιστικό πλαίσιο, που αφορά στην εγκατάσταση και λειτουργία σημείων φόρτισης. Για τον πολίτη, θα είναι πλέον πιο προσιτή η αγορά ενός ηλεκτρικού οχήματος, όχι μόνο αυτοκινήτου, αλλά και δίκυκλο ή μοτοποδηλάτου.

Ο πολίτης θα έχει ταυτόχρονα την πληροφορία σε πραγματικό χρόνο για το πού μπορεί να φορτίσει και με τι κόστος, ζήτημα που αντιμετωπίζεται, με το Μητρώο Υποδομών και φορέων αγοράς ηλεκτροκίνησης. Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων, αναμένεται να συνδράμει στην προστασία της δημόσιας υγείας μειώνοντας τις αναπνευστικές παθήσεις, οι οποίες συνδέονται με αυτούς. Πρόσφατη μελέτη του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, εκτιμά, σε 6,5 εκατομμύρια παγκοσμίως θανάτους, που αποδίδονται κάθε χρόνο στην ατμοσφαιρική ρύπανση. Ενώ, στη χώρα μας αυτή η εκτίμηση, αφορά ετησίως 8.500 συνανθρώπους μας. Αυτό, είναι κάτι που πρέπει να αλλάξει. Πρέπει να δώσουμε τέλος στην ατμοσφαιρική ρύπανση, για την υγεία όλων μας, αλλά πρωτίστως και για τα παιδιά μας.

Το νομοσχέδιο αυτό, αξίζει, λοιπόν, να υποστηριχθεί από όλες τις πολιτικές δυνάμεις, καθώς συμβάλλει στην οικοδόμηση ενός καλύτερου μέλλοντος, ακόμα και αν υπάρχουν διαφορετικές προσεγγίσεις σε επιμέρους ζητήματα, δεν βλέπω πώς μπορεί να διαφωνήσουμε στην ανάγκη προστασίας της δημόσιας υγείας. Καλώ όλες τις πολιτικές δυνάμεις και προσωπικά όλους τους βουλευτές, να στηρίξουν αυτό το εμβληματικό νομοσχέδιο και όλοι μαζί, να συμβάλουμε, ώστε τα παιδιά μας να ζήσουν σε ένα πιο υγιές και πιο καθαρό περιβάλλον, σε μια πιο ανθρώπινη χώρα από αυτή την οποία παραλάβαμε. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε το συνάδελφο, κύριο Μπουτσικάκη. Κύριε Μπουτσικάκη τώρα που ολοκληρώσατε την τοποθέτησή σας, σας παρακαλώ πολύ να μας καταθέσετε και εσείς τη λίστα με τους προτεινόμενους φορείς, για να αποφασίσουμε και να τους ειδοποιήσουμε.

Το λόγο έχει η κυρία Καφαντάρη.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Εισηγήτρια της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Πολλά ελέγχθησαν στην αρχή για τη διαδικασία, αλλά εγώ δεν θα επικεντρωθώ σ’ αυτό, γιατί τα είπαμε όλα από την πλευρά μας. Αυτό, όμως, το οποίο θέλω να πω, είναι το εξής. Πραγματικά, γιατί αυτή η βιασύνη, κύριε Υπουργέ, μέσα από αυτές τις διαδικασίες να έρθει σε συζήτηση στην Ολομέλεια το εν λόγω νομοσχέδιο;

 Κατά την άποψή μας, λοιπόν, είναι δύο τα τινά. Το ένα, έχει να κάνει με το ότι το πράσινο πρόσωπο της Κυβέρνησης σας και το δικό σας, ουσιαστικά, έχει καταρρεύσει με πάταγο. Το λέω και το εννοώ. Όσο και να λέτε ότι είστε η πράσινη κυβέρνηση του μέλλοντος και ο πράσινος πρωθυπουργός και ο πράσινος υπουργός. Το λέω αυτό, γιατί ο περιβαλλοντικός νόμος ο οποίος ψηφίστηκε πριν από ενάμιση μήνα και ισχύει, ουσιαστικά, έδωσε θα έλεγα ένα «ράπισμα» στο πράσινο πρόσωπο της Κυβέρνησης.

Δεν θα αναφερθώ στο τι περιλαμβάνει. Θα πω μόνο για τους φορείς διαχείρισης προστατευόμενων περιοχών: Την στιγμή που διανύουμε τη δεκαετία της βιοποικιλότητας και φέτος είναι το έτος βιοποικιλότητας, η Ευρωπαϊκή Ένωση βάζει συγκεκριμένα θέματα. Εσείς και με τον νόμο σας, το συγκεκριμένο, δώσατε ένα οριστικό χτύπημα. Πέραν των άλλων με την ιδιωτικοποίηση των δικτύων που δεν είναι μόνο το ΑΔΜΗΕ, είναι και μια σειρά από άλλα δίκτυα φυσικού αερίου, η ΔΕΠΑ και λοιπά και λοιπά, βέβαια και η διαδικασία των αδειοδοτήσεων και τόσα άλλα. Και πρόσφατα, ήταν και οι αλλαγές που κάνατε στη διαχείριση απορριμμάτων, όπου ουσιαστικά ο οικολογικός ορθολογικός τρόπος διαχείρισης και το Εθνικό Σχέδιο Διαχείρισης, ουσιαστικά πάει περίπατο και γυρίζουμε πάλι πίσω στα παλιά, επιτρέψτε μου, στη μη ορθολογική διαχείριση και την ιδιωτικοποίηση της διαδικασίας.

 Ένας, λοιπόν, λόγος, είναι αυτό.

Κύριε Πρόεδρε, σας παρακαλώ, θα ήθελα λίγο ησυχία.

Επαναλαμβάνω, ότι ένας λόγος είναι αυτός, μήπως επισκευάσετε το πράσινο πρόσωπό σας.

Ο δεύτερος λόγος, είναι ένα ερώτημα προσωπικό. Μήπως έχει να κάνει η βιασύνη και με επικείμενο ανασχηματισμό.

Εγώ, έτσι απλά το λέω, ότι θέλετε να μας δείξετε κάποιο έργο. Σαν Υπουργείο, μιλώ.

Τώρα έρχομαι στο εν λόγω σχέδιο νόμου. Πραγματικά και μέσα στο ΕΣΕΚ, το οποίο είχε καταθέσει ο ΣΥΡΙΖΑ και στο ΕΣΕΚ που έχει καταθέσει η Νέα Δημοκρατία, υπάρχουν αναφορές στην ηλεκτροκίνηση.

Το ΕΣΕΚ που είχαμε καταθέσει εμείς, που μιλούσε για 10% ηλεκτρικά αυτοκίνητα επί του συνόλου έως το 2030, με έμφαση σε ταξί, λεωφορεία, εταιρείες ταχυμεταφορών, ενοικιάσεων και λοιπά, αλλά και μέσα στο ΕΣΕΚ που καταθέσατε εσείς, πραγματικά η ηλεκτροκίνηση έχει κυρίαρχο ρόλο και βέβαια μπαίνει και από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Είναι γεγονός, λοιπόν, κυρίες και κύριοι βουλευτές, ότι η κλιματική κρίση μας βάζει καινούργιες ανάγκες, δημιουργεί και καινούργιες προτεραιότητες σχετικά και με το μοντέλο ανάπτυξης που πρέπει να ακολουθηθεί. Έχουμε πραγματικά την πράσινη συμφωνία, η οποία πρόσφατα ψηφίστηκε στην Ευρωπαϊκή Ένωση που βάζει σημαντικούς στόχους για το 2050, να έχουμε την κλιματικά ουδέτερη Ευρώπη.

Πραγματικά μιλάμε για το ΕΣΕΚ, που μιλάει για το 2030, που πρέπει να προωθηθούν και τα βιοκαύσιμα, αλλά και η ηλεκτροκίνηση οχημάτων και το 2030 να έχουμε μείωση των αερίων θερμοκηπίου, ειδικά διοξειδίου του άνθρακα κατά 30%.

Οι μεταφορές -και έχει να κάνει και με το νομοσχέδιο αυτό- ουσιαστικά καταναλώνουν το 40% της συνολικής αναλισκόμενης ενέργειας από το οποίο 40% -δυστυχώς το 80% προέρχεται από ορυκτά καύσιμα. Άρα, το θέμα του ενεργειακού μείγματος πραγματικά μπαίνει πάλι στο προσκήνιο.

Σε σχέση, λοιπόν, με το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου, εγώ θα ήθελα, να πω ότι πέραν του ΕΣΕΚ που είχαμε διατυπώσει ψηφίστηκε το 2016 Οδηγία, ενσωμάτωση Οδηγίας για τα εναλλακτικά καύσιμα ο ν.4439/2016.

Επίσης, υπήρχε Υπουργική Απόφαση το Μάϊο του 2019, καθορισμός όρων προϋποθέσεων τεχνικών προδιαγραφών για την εγκατάσταση συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων, σημεία υπαναχώρησης σε δημόσια προσβάσιμα σημεία, επαναφόρτιση κατά μήκος αστικού, υπεραστικού και εθνικού οδικού δικτύου καθώς και σε χώρους στάθμευσης δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων.

Εσείς τώρα σαν Νέα Δημοκρατία και προεκλογικά το Νοέμβρη του 2018 μιλήσατε για την ηλεκτροκίνηση -ήταν στο πρόγραμμά σας βέβαια- αλλά εξαγγείλατε και μείωση ΦΠΑ και στα διόδια και όλα αυτά. Οι εξαγγελίες αυτές όμως που πήγαν; Μάλλον το αντίθετο γίνεται.

 Το δεύτερο έχει να κάνει με το εξής και στην αιτιολογική έκθεση αναφέρεται το εθνικό σχέδιο για ηλεκτροκίνηση, που θα ακολουθηθεί μια …. σχετική. Αυτό όμως δεν το είδαμε.

Έρχεται το εν λόγω νομοσχέδιο χωρίς να έχει εκπονηθεί -να το πω- το εθνικό σχέδιο για την ηλεκτροκίνηση, που θα ήταν η βάση της στρατηγικής και του σημερινού νομοσχεδίου, Βλέπουμε, δηλαδή πραγματικά, ότι βιάζεστε πάρα πολύ.

Τώρα το εν λόγω νομοσχέδιο περιλαμβάνει ολοκληρωμένο σχέδιο για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, ένα ολοκληρωμένο -όπως λέτε- σχέδιο, αλλά θα το κρίνουν οι δυνάμεις της αγοράς, το πώς θα υλοποιηθεί. Περιλαμβάνει φορολογικά κίνητρα, χρηματοδοτικά εργαλεία σε εταιρικούς στόλους, ταξί και λοιπά, περιλαμβάνει μέτρα για τις λιγνιτικές περιοχές -μιας και βρισκόμαστε στη μεταλιγνιτική εποχή- και πρέπει να γίνουν επενδύσεις εκεί εγκατάσταση μονάδων, εξαρτημάτων, μπαταριών, φορτιστών και λοιπά.

Μιλάει για χωροθέτηση δημόσιων σημείων φόρτισης, σημεία φόρτισης στα νέα κτίρια που είναι υποχρεωτικό -στα νέα κτίρια τα οποία εγείρονται- αλλά βέβαια και κάποια απλοποίηση για τα υφιστάμενα κτίρια, για να μπορέσουν να μπουν μηχανισμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.

Επίσης, πλαίσιο για τα θέματα της εξυπηρέτησης χρήσης των ηλεκτρικών οχημάτων, μιλάμε για τα συνεργεία, μιλάμε για τεχνίτες, προτείνουμε άλλωστε να υπάρχει και ειδικά σεμινάρια, τα οποία πρέπει να γίνουν, για να μπορέσει ο τεχνικός κόσμος να ανταποκριθεί και ίσως να δούμε και σε μαθήματα που μπορεί να μπουν και στα ΕΠΑΛ, ούτως ώστε να υπάρχει μία συγκεκριμένη ενημέρωση και συγχρόνως κατάρτιση για τα καινούργια δεδομένα τα οποία δημιουργούνται.

Κάποιες παρατηρήσεις. Περιορίζονται οι εισαγωγές μεταχειρισμένων. Όμως, ο Σύλλογος Μεταχειρισμένων Αυτοκινήτων έχει θέσει διάφορα θέματα. Είναι ένα ζήτημα αυτό, αλλά αυτό το οποίο ήθελα να πω είναι ότι χρησιμοποιείτε σαν κύριο επιχείρημα, σαν Κυβέρνηση, το ότι λύνεται το πρόβλημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Εγώ δεν θα αρνηθώ ότι οι μεταφορές επιδρούν, έτσι όπως είναι σήμερα, στην ατμοσφαιρική ρύπανση. Άλλωστε, δώσατε και στη δημοσιότητα ένα εθνικό σχεδιασμό για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, πρόσφατα. Αλλά, τα ζητήματα δεν είναι μόνο η ηλεκτροκίνηση που θα λύσουν το πρόβλημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Χρειάζεται ένα συνολικό ολιστικό πακέτο μέτρων για την αντιμετώπιση του προβλήματος στα μεγάλα αστικά κέντρα. Βασικό είναι η ηλεκτροκίνηση. Σαφώς. Από την άλλη μεριά, όμως, υπάρχει και θέμα χρήσης και πράσινου δακτυλίου -ειδικά στην Αθήνα. Πρέπει να αναθεωρήσουμε κάποια πράγματα. Την απαγόρευση πετρελαιοκίνητων αυτοκινήτων, ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα περιαστικού πρασίνου, μη καύσης βιομάζας ασύμβατης με αυτό που πρέπει. Και, γενικότερα, ένα πακέτο συνολικό που θα περιμέναμε από την Κυβέρνηση να το ακούσουμε.

Επίσης, δεν υπάρχει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα, στο σχέδιο νόμου που συζητάμε, για τις μεταφορές χαμηλών εκπομπών που να περιλαμβάνει αεροπορία, να περιλαμβάνει σιδηροδρόμους, να περιλαμβάνει θαλάσσιες μεταφορές.

Στην πρόταση, την οποία είχαμε διατυπώσει και στο Πρόγραμμά μας όσο ήμασταν κυβέρνηση ο ΣΥΡΙΖΑ, έδινε καθοριστικό συντονιστικό ρόλο στον ΔΕΔΔΗΕ, τον οποίο εσείς, σήμερα, θέλετε να ιδιωτικοποιήσετε. Διότι τίθενται και θέματα ευστάθειας του συστήματος διανομής. Άρα, ο ΔΕΔΔΗΕ πρέπει να παίζει ένα συγκεκριμένο συντονιστικό ρόλο.

Από την άλλη μεριά, για τις αστικές συγκοινωνίες, εγώ το μόνο που ήθελα να πω -κάτι που έγινε και Ερώτηση κοινοβουλευτικά από βουλευτές του ΣΥΡΙΖΑ- είναι τι έγινε, ας πούμε στη Θεσσαλονίκη και τον ΟΑΣΘ, που ενώ υπήρχε παραγγελία και διαγωνισμός για ηλεκτρικά αυτοκίνητα, τελικά θα έρθουν δεκαπενταετίας εισαγόμενα αυτοκίνητα, νομίζω και από την Τσεχία. Μία αντίφαση, δηλαδή, οι εξαγγελίες που κάνουμε με τις πρακτικές αυτής της Κυβέρνησης.

Μιλάμε για ηλεκτροκίνητα μοτοποδήλατα. Οι ποδηλατόδρομοι πού είναι;

Επίσης, αύξηση της τιμής των εισαγόμενων μεταχειρισμένων, με το περιβαλλοντικό τέλος που επιβάλλεται. Εδώ ακριβώς, κύριε Υπουργέ, θα ήθελα να μιλήσω και να πω σχετικά με την ταξικότητα του εν λόγω σχεδίου νόμου. Υπάρχει μια ταξική διάσταση. Η αύξηση του κόστους των μεταχειρισμένων, η εξυπηρέτηση μεγάλων ομίλων, η πριμοδότηση ηλεκτρικών για μεγάλα εισοδήματα. Γιατί ξέρουμε ότι οι τιμές ξεκινάνε από 23.000 ευρώ, φτάνουν 30 χιλιάδες ευρώ και υπάρχουν και άλλα με 50.000 ευρώ. Δηλαδή, αυτή η επιδότηση που δεν λαμβάνει υπόψη τα εισοδήματα , να το πω έτσι απλά. Κάποιος που θα πάρει 4 χιλιάρικα ή 5, αλλά πρέπει να βάλει και άλλα 25, δεν νομίζω να είναι ο φτωχός, ο αδύναμος, ο σε περιτροπή εργασία, ο άνεργος ή όλοι αυτοί.

Επίσης, στο νομοσχέδιο, δεν υπάρχουν αναφορές για άλλες καθαρές τεχνολογίες, έστω και μεταβατικά. Παραδείγματος χάριν, τεχνολογίες για το φυσικό αέριο.

Επίσης, δεν περιλαμβάνεται τίποτα και για τα μεταχειρισμένα ηλεκτρικά αυτοκίνητα.

Εντωμεταξύ, εκτιμούμε ότι υπάρχουν φωτογραφικές διατάξεις που έχουν να κάνουν με τον αποκλεισμό, ουσιαστικά, μεταχειρισμένων εισαγομένων αυτοκινήτων και εξυπηρέτηση συγκεκριμένων συμφερόντων. Από την άλλη μεριά, βλέπουμε και μια σειρά διαδικασίες που αφορούν στην ηλεκτροκίνηση. Ήταν και θέμα του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών. Έρχονται όλα στο ΥΠΕΝ. Δημιουργούνται καινούργιες θέσεις -συντονιστικά εμπειρογνωμόνων και λοιπά.

Ερώτηση: Τι γίνεται με την απόσυρση των παλαιών οχημάτων; Μιλάμε ότι αυτή τη στιγμή στη χώρα, με βάση τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, κύριε Υπουργέ, κυκλοφορούν οχτώ εκατομμύρια τετρακόσιες δύο χιλιάδες διακόσια ενενήντα τέσσερα αυτοκίνητα (8.402.294) από τα οποία πέντε εκατομμύρια τετρακόσια έξι (5.000.406) είναι επιβατικά αυτοκίνητα.

Επίσης, ένα θέμα που έχει να κάνει και με την Τοπική Αυτοδιοίκηση και πρέπει να δούμε πώς θα λυθεί, είναι η δημόσια εγκατάσταση φορτιστών, ειδικά από τους Δήμους, με τι κριτήρια θα γίνει αυτό; Βέβαια, θα γίνει σε συνεργασία με εταιρείες, με τον ιδιωτικό τομέα και λοιπά, αλλά δεν πρέπει να υποτιμηθούν και να υποβαθμιστούν περιοχές χαμηλών εισοδημάτων ή ακόμα μιλάμε και για τα νησιά, για ορεινές περιοχές και λοιπά.

Μιλάγατε στο πρόγραμμά σας από το 2018 για ηλεκτροκίνηση και Φ.Π.Α., όπως είπα στην αρχή από 24% στο 13% στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, αλλά και για τα διόδια που προανέφερα, λόγω των Συμβάσεων Παραχώρησης, τελικά ούτε εκεί βρήκατε κάποια λύση.

Υπάρχει ένα θέμα για τους επαγγελματίες ταξί, είναι σοβαρό. Πραγματικά, πρέπει να αλλάξει ο στόλος. Πήραν μία παράταση επί Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ από τα 15 στα 18 χρόνια και από τα 18 στα 21. Πρέπει να αλλάξει ο στόλος το 2021. Πόσα ταξί θα αποσυρθούν; Τι γίνεται σε σχέση με αυτό και πως, κατά κάποιο τρόπο, θα βοηθηθούν και οι επαγγελματίες του κλάδου;

 Κλείνοντας θα ήθελα να πω δυο/τρία πράγματα, επίσης. Αναφερθήκαμε, καταρχάς, στα αυτοκίνητα τα οποία λειτουργούν σήμερα, αλλά θα ήθελα εδώ να πω δύο/τρία ζητήματα που είναι γενικότερα με την πορεία στην ηλεκτροκίνηση. Η μετατροπή και η αντικατάσταση ενός τεράστιου όγκου οχημάτων παλαιάς τεχνολογίας με ηλεκτροκίνητα, σημαίνει και κατασπατάληση φυσικών πόρων. Οι κινητήρες και ιδιαίτερα οι συστοιχίες συσσωρευτών που αυτοί χρησιμοποιούν, χρειάζονται τεράστιες ποσότητες μετάλλων της ομάδας των σπάνιων γαιών με αποτέλεσμα την ακόμα περαιτέρω εκτίναξη της ζήτησης.

Η τεράστια ζήτηση σπανίων γαιών, πιστεύω ότι θα επιταχύνει την υποβάθμιση του περιβάλλοντος τοπικά από εξορυκτικές δραστηριότητες για τα μέταλλα αυτά. Από την άλλη μεριά, υπάρχει και το θέμα στα παλιά αυτοκίνητα που θα αποσυρθούν πώς θα εφαρμοστούν οι αρχές της κυκλικής οικονομίας; Αυτό είναι πολύ σημαντικό, γιατί θα έχουμε να το πω, πολλά απόβλητα προς διαχείριση.

Κύριε Υπουργέ, αναφερθήκαμε πριν και στο θέμα των ρύπων από τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Πραγματικά, ναι, μεν θα ελαττωθούν οι ατμοσφαιρικοί ρύποι, θα μειωθούν οι εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα και οξειδίων του αζώτου από την μείωση των μηχανών εσωτερικής καύσης, θα αυξηθούν οι εκπομπές οξειδίων του θείου από την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας. Αυτό δεν το λέω εγώ σαν Καφαντάρη, ως ΣΥΡΙΖΑ. Υπάρχει η έκθεση της ευρωπαϊκής υπηρεσίας περιβάλλοντος η οποία, επίσης, αναφέρει, κύριε Υπουργέ, για τα μικροσωματίδια. Προβλέπει μείωση των εκπομπών μικροσωματιδίων, λόγω της αυξημένης κίνησης οχημάτων με ηλεκτρικούς κινητήρες, όμως η εκπομπή μικροσωματιδίων από τη φθορά ελαστικών ή φρένων θα παραμείνει στα ίδια υψηλά επίπεδα.

 Επανερχόμενη και κλείνοντας θα ήθελα να πω. Καλές οι προθέσεις, είναι μία αρχή για την εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης με ότι αυτό σημαίνει και παράλληλα με τους στόχους που βάζει η Ευρωπαϊκή Ένωση και για το 2030 σε πρώτη φάση και για το 2050, πρέπει, όμως συγκεκριμένα να δούμε κάποια πράγματα και τέλος πάντων, αυτή τη μετάβαση την ενεργειακή που λέμε, όπως όταν μιλήσαμε για τη μεταλιγνιτική εποχή στις περιοχές της δυτικής Μακεδονίας ή της Πελοποννήσου, μιλήσαμε ότι αυτό το κόστος μετάβασης στην μεταλιγνιτική εποχή που είναι θετικό, επιβεβλημένο λόγω της κλιματικής κρίσης, ποιος θα το πληρώσει; Να μην το πληρώσουν δηλαδή τα αδύναμα, φτωχά στρώματα. Άρα και στο κομμάτι αυτό που μιλάμε για την ηλεκτροκίνηση, που είναι ένα θετικό μέτρο που εισάγεται, ας πούμε, νομοθετικά, πρέπει να γίνουν συγκεκριμένες παρεμβάσεις και πραγματικά, αυτή η τοξικότητα που υπάρχει να εξαλειφθεί, ώστε να πάμε σταδιακά όλοι στην ηλεκτροκίνηση και τέλος πάντων, το 2050 να έχουμε την κλιματικά ουδέτερη Ευρώπη που πιστεύω ότι οραματιζόμαστε και απαιτούμε όλοι. Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστώ πολύ την κυρία Καφαντάρη. Πριν συνεχίσουμε, να πω ότι με βάση τις προτάσεις των συναδέλφων θα καλέσουμε για αύριο- ουσιαστικά καλούμε όλους όσους προτάθηκαν, είναι 18, φαντάζομαι να τα καταφέρουμε ως προς το χρόνο- και είναι αυτοί: Η ΚΕΔΕ, ο ΔΕΔΗΕΕ, η ΡΑΕ, το Τεχνικό Επιμελητήριο, η Greenpeace, η ΕΣΕΗ ο Ελληνικός Σύνδεσμος Εταιρειών Ηλεκτρικής Ενέργειας, ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, οι Αυτοκινητιστές, ΣΕΑΕ, ΔΑΠΕΕΠ,ΓΕΣΕΒΕ, ΕΟΒΕΑΜ, WWF, ΠΟΙΑΤΑ, ΠΟΠΕΚ, Οργανισμός «Πόλης για Ποδήλατο», Hellastron, η οποία εκπροσωπεί τους αυτοκινητόδρομους και μια ΜΚΟ, η ECOCITY που εκπροσωπεί περιφερειακές οργανώσεις σε θέματα βιώσιμων πόλεων.

Άρα, καλούνται όλοι. Λέμε να κάνουμε τη συνεδρίαση για 11 η ώρα, είχαμε πει να αρχίσουμε στις 3, αλλά επειδή μπορεί να έχουμε τελειώσει και νωρίτερα για να μην υπάρχουν συνάδελφοί που θέλουν να περιμένουν και να φύγουν, να πούμε η επόμενη να γίνει στις 2, και αν έχουμε τελειώσει ξεκινάμε στις 2 αν δεν έχουμε τελειώσει να ξεκινήσουμε στις 3. Το λόγο έχει ο κ. Αρβανιτίδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ,πολύ κύριε Πρόεδρε. Η κυβέρνηση και οι Βουλευτές της συμπολίτευσης ενοχλούνται από την κριτική η οποία γίνεται πολλές φορές από εμάς, αλλά δεν το έχουμε προκαλέσει εμείς όλο αυτό, διότι τα ζητήματα ορθής νομοθέτησης, τα ζητήματα του επιτελικού κράτους, τα ζητήματα της διακυβέρνησης και της κανονικότητας είναι επιχειρήματα τα οποία χρησιμοποιείτε όλο αυτό τον καιρό - γιορτάσατε και ένα χρόνο διακυβέρνησης- και βέβαια, πράξεις και λόγια έχουν απόλυτη αναντιστοιχία. Συζητάμε νομοσχέδια τα οποία εισάγονται με μισά άρθρα και αυτά διπλασιάζονται στη συνέχεια, και τα νομοσχέδια αποκτούν άλλο τίτλο από αυτόν με τον οποίον κατατέθηκαν. Αυτό είναι η ουσία της κριτικής και έως ότου, πραγματικά, δεν επιλέξετε ένα πραγματικό τρόπο σωστής νομοθέτησης αυτή η συζήτηση θα μας απασχολήσει συνεχώς.

Τώρα, επί του νομοσχέδιου. Η κυβέρνηση, λοιπόν, φόρεσε και εσείς, κύριε Υπουργέ, «πράσινο κοστούμι» και ξεκινήσαμε εδώ και μήνες μια εξαιρετικά μεγάλη επικοινωνιακή προσπάθεια και προβολή. Έχετε στήσει, λοιπόν, είναι επικοινωνιακή σας καμπάνια για το παρόν νομοσχέδιο που χρειάστηκε να επιστρατεύσετε και να μεταφέρεται από τη Σύρο στο Γκάζι, ακόμα και το περίφημο πρώτο ελληνικό ηλεκτρικό όχημα το Enfield 8.000 της εταιρείας Γουλανδρή που κατασκευάστηκε το 1973. Δεν μας είπατε όμως, η τότε κυβέρνηση Καραμανλή της Ν.Δ., ότι δεν αδειοδότησε από το όχημα, καθώς το κράτος δεν μπορούσε να βρει τότε τρόπο να φορολογήσει το Enfield 8.000. Βέβαια, αν τότε ολόκληρη η παγκόσμια βιομηχανική παραγωγή αυτοκινήτων κινούνταν στην καρδιά της ηλεκτροκίνησης, δεν θα είχαμε χάσει μια μεγάλη ευκαιρία και ως πλανήτης για να αλλάξουμε το ενεργειακό μοντέλο. Όλα αυτά βέβαια είναι ιστορία.

Σήμερα, η ηλεκτροκίνηση αλλάζει όλα τα δεδομένα: τις βιομηχανικές κατασκευές, την οργάνωση των πόλεων, τις μεταφορές, την ανθρώπινη κινητικότητα. Όλα αυτά χρειάζονται νέο ρυθμιστικό πλαίσιο. Οι φιλόδοξοι στόχοι τόσο της Ε.Ε. όσο και του δικού μας ΕΣΕΚ χρειάζεται ένα τέτοιο ρυθμιστικό πλαίσιο και κατάλληλα εργαλεία για να επιτευχθούν. Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο προβάλλεται από την κυβέρνησή σας, ως η πιο ριζική περιβαλλοντολογική πολιτική για τη βιώσιμη κινητικότητα ενεργοποιώντας τη δράση «κινούμαι ηλεκτρικά» με προϋπολογισμό 100 εκατομμύρια ευρώ μέχρι το τέλος του 2021.

 Την ίδια στιγμή, όμως, πιο ουσιαστικές δράσεις και υποδομές βιώσιμης κινητικότητας, όπως όπως η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου του πιο φιλοπεριβαλλοντολογικού μέσου παραμένουν στάσιμες, καθυστερούν ή υποχρηματοδοτούνται και δεν είναι, βέβαια, στις προτεραιότητες της κυβέρνησης.

Οι άλλες εφαρμόζονται πιλοτικά, ως πρόχειρα σχέδια πεζοδρόμησης στην Αθήνα, χωρίς καμία συνοχή, που μόνο μεγάλος περίπατος δεν είναι. Γιατί ο μεγάλος περίπατος, το όραμα για την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας, έχει ξεκινήσει εδώ και τουλάχιστον 25 με 30 χρόνια, από τον Τρίτση, τη Μελίνα, τον Λαλιώτη, με την πεζοδρόμηση Ερμού, Αποστόλου Παύλου, Διονυσίου Αεροπαγίτου κ.ά.

Είναι τουλάχιστον, αφελές και ατυχές να βαφτίζεται, αυτό που ζούμε αυτές τις μέρες στο κέντρο της Αθήνας, ως μεγάλος περίπατος. Με το να βάφουμε πράσινες λωρίδες ασφάλτου, τη βαφτίζουμε πεζόδρομο και βάζοντας φοίνικες στις λεωφορειολωρίδες της Πανεπιστημίου ή βάφουμε τις ράγες του τραμ στο Σύνταγμα κίτρινες και τους βαφτίζουμε ποδηλατόδρομο.

Αλήθεια, κύριε Υπουργέ, τα σχέδια αναβάθμισης και επέκτασης του τραμ ως το Μουσείο, την Πατησίων, την κυψέλη και την Αλεξάνδρας, πρέπει να το ξεχάσουν οι πολίτες αυτής της χώρας; Πότε σκέφτεστε να ολοκληρώσετε τους σχεδιασμούς; Είναι να απορεί κανείς με αυτές τις κοστοβόρες προχειρότητες και την έλλειψη ολοκληρωμένου σχεδίου. Αλλά, η επικοινωνία ρίχνει τους προβολείς αλλού. Αυτά που θέλουμε να φωτίσουμε για αποπροσανατολίσουμε. Εμφανίζεται, λοιπόν, η κυβέρνηση με αυτό το νομοσχέδιο να μας λέει ότι, συμβάλλει ριζικά στην αειφόρο κινητικότητα. Επί της ουσίας, όμως, πρόκειται για ένα γραφειοκρατικό νομοσχέδιο, απαραίτητο βέβαια, ως ρυθμιστικό πλαίσιο, που αφορά πολύ λίγους. Και αφορά πολύ λίγους γιατί, τα 100 εκατομμύρια ευρώ του προγράμματος, αφορούν σε επιδότηση για 6.000 επαγγελματικά αυτοκίνητα των εταιρειών ενοικίασης αυτοκινήτων, για 3.000 σκούτερ, για 2.000 ποδήλατα, για 1000 ταξί και 1.700 ΙΧ.

 Ήταν μόλις τον περασμένο Φεβρουάριο του 2020, που στην Ελλάδα πουλήθηκαν 8.000 Ι.Χ. αυτοκίνητα μέσα σε ένα μήνα. Πρόκειται, λοιπόν, για μια πολύ μικρή παρέμβαση, με πολύ μεγάλο θόρυβο και ντόρο, συνοδευόμενη με πολλή επικοινωνία, μόνιμο χαρακτηριστικό της κάθε κυβερνητικής πολιτικής. Το ερώτημα είναι, είναι αυτό το σωστό τάιμινγκ να επιδοτούμε τόσο ακριβά εισαγόμενα αυτοκίνητα, όταν μπροστά μας έχουμε τόσο βαθιά κρίση; Το ξεκίνημα της νέας κρίσης θυμίζει λίγο το ξεκίνημα της παλιάς του 2008 -2009, όταν πάλι η δική σας συντηρητική παράταξη, κατέφυγε στην αντίστοιχη επιλογή του κ. Παπαθανασίου, τότε που η Νέα Δημοκρατία μείωσε τους φόρους στα πολυτελή τζιπ, προκειμένου να ανακάμψει η κερδοφορία των εισαγωγέων και δυστυχώς, να διευρυνθεί το έλλειμμα ισοζυγίου εξωτερικών πληρωμών. Τώρα, μοιάζει να στηρίζει, να επιδοτεί τις εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτου και θέσεις εργασίας δυστυχώς, σε ξένες χώρες παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων.

Ταυτόχρονα, οι ρυθμίσεις του νομοσχεδίου, παρά τις βελτιώσεις που επήλθαν μετά από διαβούλευση, δίνουν κίνητρα σε όλους, χωρίς εισοδηματικά κριτήρια. Αυτό το σημείο κύριε Υπουργέ, νομίζω πρέπει να το δείτε, χρίζει διορθώσεων. Δεν είναι δυνατόν τα χρήματα του ελληνικού λαού, να δίνονται ως επιδότηση πολυτελούς διαβίωσης. Δεν είναι δυνατόν κάποιος, που έχει την οικονομική δυνατότητα να αγοράσει ηλεκτρικό όχημα αξίας για παράδειγμα 70 χιλιάδων ευρώ, να πάρει επιδότηση τριών, τεσσάρων χιλιάδων ευρώ. Τι είναι αυτό που διαμορφώνει φιλοπεριβαλλοντολογική συνείδηση σε μια τέτοια επιλογή;

Εμείς, το Κίνημα Αλλαγής, υποστηρίζουμε την πράσινη στροφή της οικονομίας, στο πλαίσιο της οποίας εντάσσεται, βεβαίως, η μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση. Η μετάβαση στη ηλεκτροκίνηση, όμως, πρέπει να υποστηριχθεί στη σωστή χρονική στιγμή και με γενναία, αλλά κλιμακούμενη επιδότηση, στη βάση, βεβαίως, εισοδηματικών κριτηρίων. Βέβαια, να δημιουργεί ευκαιρίες επιχειρηματικότητας για την ελληνική οικονομία, προστιθέμενη αξία. Το νομοσχέδιο δεν κάνει πρόβλεψη για το μέλλον, όσον αφορά την ποσόστωση της ηλεκτροκίνησης στα οχήματα που θα κυκλοφορούν και δεν προβλέπει την απαιτούμενη υποχρέωση ηλεκτροκίνησης στο δημόσιο και στον ευρύτερο δημόσιο τομέα.

Δεν κάνει, επίσης, καμία αναφορά σε θέματα ηλεκτροκίνησης σε άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς, όπως τα πλοία, τα τρένα. Θα ρυθμιστούν αργότερα, κύριε Υπουργέ και από άλλα Υπουργεία; Γιατί δεν ακολουθήσατε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση, συνολικά για την ηλεκτροκίνηση, στη χώρα; Το νομοσχέδιο δεν μας λέει τίποτα, επίσης, για την ανάγκη ενίσχυσης των δικτύων, που θα πρέπει να σηκώσουν τα νέα αυτά φορτία ηλεκτροδότησης και το πώς θα γίνει αυτό. Εδώ, χρειάζεται μια στοχευμένη αναβάθμιση, που πρέπει η ΡΑΕ σε συνεργασία με τον ΔΕΔΗΕ, να δούνε πως θα υπάρξει δυνατότητα να σηκώσουν τα ήδη κορεσμένα δίκτυα, τις ανάγκες φόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων ανά την επικράτεια, με ρεύμα, βέβαια, κατά βάση, από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, ώστε να πετύχουμε τους φιλόδοξους στόχους του εθνικού σχεδίου, για την ενέργεια και το κλίμα. Υπάρχει, επίσης, ένα ζήτημα, κύριε Υπουργέ, με την απαγόρευση ή όχι, της εισαγωγής οχημάτων παλαιάς τεχνολογίας, euro 1, euro 2, euro 3.

Είναι ένα θέμα, που πρωτίστως αφορά τους πιο αδύναμους οικονομικά αγοραστές. Η κυβέρνηση θέλει να απαγορεύσει εντελώς την εισαγωγή τους τελικά ή απλά να τα υπερφορολογήσει; Υπάρχει μια ασάφεια, την συγκεκριμένη χρονική στιγμή και το λέω αυτό, γιατί δεν ξέρω αν αυτό το αλαλούμ οφείλεται σε αντικρουόμενα συμφέροντα, τα οποία δεν έχετε ξεδιαλύνει ακόμα ή σε κακό συντονισμό του κυβερνητικού έργου. Η αγορά αυτοκινήτου σήμερα και αύριο, που θα μιλάμε για τα άρθρα του νομοσχεδίου σας, βρίσκεται σε σύγχυση για το τι ζητάτε τελικά να διαβουλευτεί, σε δύο διαφορετικές αντιφατικές προτάσεις κι αυτό γιατί σήμερα, εσείς το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας με το άρθρο 5 του νομοσχεδίου, επιβάλλετε απαγόρευση εισαγωγής των παλαιότερων, εξαιρετικά ρυπογόνων οχημάτων, τεχνολογίας EURO 1, EURO 2, EURO 3 σαν περιβαλλοντολογική επιλογή, ενώ το Υπουργείο Οικονομικών στο άρθρο 4 του νέου φορολογικού νομοσχεδίου, που βρίσκεται ήδη σε διαβούλευση η οποία τελειώνει αύριο, θέλει απλά να τα επιβαρύνει φορολογικά με 200%, εξασφαλίζοντας κάποια δημόσια έσοδα και τροποποιώντας τα άρθρα 121 και 123 του εθνικού τελωνειακού κώδικα.

Το Υπουργείο Οικονομικών μάλιστα, για τη συγκεκριμένη ρύθμιση και την υπερφορολόγηση, επικαλείται και αυτό με τη σειρά του φιλοπεριβαλλοντολογικά επιχειρήματα στην αιτιολογική του έκθεση, όπου αναφέρει ότι αυτό το κάνει για να προωθήσει μη ρυπογόνα οχήματα νέας τεχνολογίας. Η αγορά λοιπόν, είναι θεατής σε δύο διαφορετικές επιλογές πολιτικών από δύο διαφορετικά Υπουργεία της ίδιας κυβέρνησης. Μπορείτε εσείς σήμερα, να μας δώσετε κάποιες εξηγήσεις, γιατί κάνετε αυτές τις επιλογές ή τι τελικά θα ισχύσει; Τι θέλετε να πετύχετε και ποιο μέτρο προκρίνεται ως πιο φιλοπεριβαλλοντολογικό, την απαγόρευση ή την υπερφορολόγηση, τελικά; Δεν θέλω να είμαι ισοπεδωτικός, αλλά ως υπεύθυνη αντιπολίτευση επισημαίνουμε τα τρωτά σημεία και τις κραυγαλέες αντιφάσεις της κυβέρνησης στο παρόν νομοσχέδιο. Υπάρχουν βέβαια, αρκετά θετικές διατάξεις, όπως για παράδειγμα η υποχρέωση ένταξης σημείων φόρτισης σε νέες κτιριακές υποδομές και βεβαίως, είμαστε απολύτως υπέρ της προώθησης της ηλεκτροκίνησης. Θα επιφυλαχθούμε για τεχνικούς λόγους επί της αρχής, περιμένοντας να δούμε την ολοκλήρωση του νομοσχεδίου και αν τελικά σε αυτό θα έρθουν τροπολογίες για να τοποθετηθούμε και αφού δούμε τελικά τη διαμόρφωση, θα εκφράσουμ την άποψή μας. Σας ευχαριστώ πολύ.

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Αρσένης.

 **ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25)**: Σαφέστατα είναι ένα νομοσχέδιο, που κατ’ αρχήν είναι θετικό. Μιλάει για την ηλεκτροκίνηση, ασχολείται με ένα ζήτημα αιχμής. Επιτέλους σε μια χώρα που συζητάμε με όλες τις κυβερνήσεις για το θέμα των εξορύξεων, μπαίνει και κάτι το οποίο αφορά την εποχή που βρισκόμαστε. Σταματάμε να μιλάμε για τις τεχνολογίες του μέλλοντος και επιτέλους, συζητάμε για πρώτη φορά σ’ αυτήν την Επιτροπή, σ’ αυτή τη Βουλή για κάτι που αφορά και πραγματικά την εποχή που βρισκόμαστε. Το νομοσχέδιο αυτό, οπότε είναι θετικό. Έχει αρκετά θετικά άρθρα, θα εντοπίσω τις ελλείψεις και αδυναμίες του, οι οποίες δυστυχώς είναι πολλές, με μια θετική διάθεση, κύριε Υπουργέ, πραγματικά για να διορθωθούν.

Θα θέλαμε πολύ να περιλαμβάνει π.χ. και τις άλλες μεταφορές. Θα είμαι πιο αναλυτικός. Έχουμε και το κομμάτι του τι γίνεται στα λιμάνια, τι γίνεται στις θαλάσσιες μεταφορές που απουσιάζει εντελώς από το νομοσχέδιο, έχουμε τα λιμάνια για τα οποία δεν έχει προχωρήσει η υποχρεωτική ηλεκτροδότηση των πλοίων, όταν σταθμεύουν στα λιμάνια της Ελλάδας, κάτι το οποίο είναι μια εκκρεμότητα η οποία δεν καταλαβαίνουμε για ποιο λόγο καθυστερεί.

 Σε κάθε περίπτωση, έχουμε μπροστά μας ένα νομοσχέδιο, το οποίο δίνει κίνητρα για την ηλεκτροκίνηση, τα δίνει, όμως, με ένα τέτοιο τρόπο που θα αποκλειστούν πάλι μεγάλες κατηγορίες πολιτών, οι πιο ευάλωτοι, και δίνει την αγορά της ηλεκτροκίνησης κυρίως και πάλι στις τρεις υφιστάμενες μεγάλες εταιρείες.

Αυτό που θέλουμε να επισημάνουμε πάρα πολύ είναι ότι δεν μας πηγαίνει πάλι στην πρωτοπορία αυτό το νομοσχέδιο, τρέχουμε πίσω από τις εξελίξεις, τουλάχιστον τρέχουμε αυτή τη φορά, αλλά πίσω από τις εξελίξεις.

Να δώσω ένα παράδειγμα. Ως το 2030, όχι λίγες χώρες, η Ολλανδία, η Δανία, η Εσθονία, η Ιρλανδία, η Ισλανδία απαγορεύουν στην πράξη την αγορά μη ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Είναι πολύ εντυπωσιακό, κύριε Υπουργέ, ότι δεν μιλάμε πλέον για λίγες χώρες, ούτε μιλάμε για χώρες που είναι πολύ μακριά από εμάς στο επίπεδο ανάπτυξης, όπως η Σλοβενία, οπότε είναι κάτι το οποίο θεωρούμε ότι θα έπρεπε να είναι σε αυτό το νομοσχέδιο και εμείς ζητάμε να μπει.

Επίσης, έχουμε βάλει σαν στόχο το 30% ηλεκτροκίνησης μέχρι το 2030, όμως αυτός ο στόχος θα πρέπει να είναι προφανώς ένας ελάχιστος στόχος. Δεν πρέπει να συνεχίσουμε σ’ αυτή την εποχή, που καλπάζει η κλιματική απειλή απέναντί μας, να περιοριζόμαστε στην ικανοποίηση των στοιχειωδών μας υποχρεώσεων, αλλά πρέπει στην ουσία να μπούμε θαρρετά, να πρωτοπορήσουμε για να μπορέσουμε να δημιουργήσουμε τοπική οικονομία που να ασχολείται με τις τεχνολογίες αιχμής, τοπική οικονομία στο κομμάτι της αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής, εφόσον μιλάμε για περίοδο μεγάλης κρίσης και για ανάγκη στροφής προς νέες δραστηριότητες. Δυστυχώς ακόμα η μεγάλη στροφή συνεχίζει να είναι οι εξορύξεις και τα ορυκτά καύσιμα.

Επίσης, θεωρούμε ότι θα μπορούσε να υπάρξουν μέτρα σε αυτό το νομοσχέδιο για μετατροπή υφιστάμενων αυτοκινήτων, που είναι βενζινοκίνητα, είναι ντιζελοκίνητα σε ηλεκτρικά οχήματα, όπως ακριβώς βλέπουμε να γίνεται η μετατροπή από βενζινοκίνητα σε φυσικό αέριο κ.λπ.. Θεωρούμε, δηλαδή, ότι μια τέτοια στροφή θα μπορούσε να μας επιτρέψει και τη δημιουργία και αν θέλετε να συμπεριλάβουμε στα μέτρα αυτά κοινωνικά στρώματα, τα οποία είναι ευάλωτα, που είναι σε οικονομική δυσκολία και θα πρέπει να επωφεληθούν από τα κίνητρα που εισάγονται και με αυτό το νομοσχέδιο. Επίσης, θα δημιουργήσει και νέα επαγγέλματα και νέες θέσεις απασχόλησης αυτή η δυνατότητα. Θα θέλαμε πολύ να τη δούμε να υπάρχει στο νομοσχέδιο. Θα θέλαμε, επίσης, να μπορούσαμε να εξετάσουμε προτάσεις αυτής της Κυβέρνησης, όσον αφορά το σιδηρόδρομο, κάτι που υπάρχει, υπάρχει ηλεκτροκίνηση και στην Ελλάδα, μετά την ιδιωτικοποίησή του ιδίως, απαξιώνεται. Έχουμε ολόκληρα κομμάτια επέκτασης του σιδηροδρόμου, που έχουν ακυρωθεί, γραμμές που υπήρχε ο σιδηρόδρομος, όπως η Πελοπόννησος, στην πράξη να κόβονται, καμία συζήτηση βέβαια για τη σιδηροδρομική γραμμή για το Ιόνιο κ.λπ.. Οπότε, θεωρούμε ότι και αυτό είναι ένα από τα σημαντικά κενά της πολιτικής της χώρας.

Για την ναυσιπλοΐα, που αναφέρθηκε και προηγουμένως, αντί να πηγαίνουμε πραγματικά σε στοιχειώδεις μέριμνες για την υποχρεωτική ηλεκτροδότηση των πλοίων που είναι σταθμευμένα στο λιμάνι, βλέπουμε να προωθηθείτε πολιτικές σαν αυτές, το παράνομο έργο που γίνεται αυτή τη στιγμή από την COSCO στο λιμάνι του Πειραιά, όπου χωρίς περιβαλλοντική αδειοδότηση, έχουμε το νέο λιμάνι για την κρουαζιέρα, προβλήτα για την κρουαζιέρα στη Πειραϊκή, με τρομερές επιπτώσεις για την ποιότητα περιβάλλοντος και από τους ρύπους, που προέρχονται από αυτά τα πλοία.

Επίσης, εμείς ζητάμε να υπάρχει μια μετάβαση σε ένα νέο μοντέλο μετακινήσεων. Παραδείγματος χάρη, τα νέα λεωφορεία που συζητιούνται αυτή τη στιγμή και πάλι προμηθεύονται χωρίς τεχνικές προδιαγραφές, αλλά με μειοδοτικούς μηχανισμούς που στοχεύουν στην καλύτερη τιμή, χωρίς όμως να πετυχαίνουμε το να είναι αυτά τα λεωφορεία στην αιχμή της τεχνολογίας και με βάση και το νομοσχέδιο που συζητάμε για τα υπόλοιπα οχήματα. Μεγάλα κενά, κύριε Υπουργέ, σε αυτό το νομοσχέδιο.

 Το θέμα της υπερτιμολόγησης, όπου δίνεται η δυνατότητα άλλοι να χρεώνουν με την ώρα χρήσης τις μονάδες φόρτισης, άλλοι να χρεώνουν ανάλογα με την κιλοβατώρα, με μεγάλες χρεώσεις που μπορεί να φτάσουν ακόμα και τα 40 λεπτά η κιλοβατώρα ή υπερχρεώσεις που αποκλείουν τους πολίτες που θέλουν να συμμετέχουν και τους πραγματικά ευάλωτους πολίτες και νοικοκυριά και δημιουργούν και μια σπέκουλα ξεκινώντας στραβά αυτή τη νέα δραστηριότητα.

Επίσης, σύνδεση της φόρτισης με την πράσινη ενέργεια. Μιλάτε για υποχρέωση να έχουμε φορτιστές στις πολυκατοικίες. Εάν είναι δυνατόν στην Ελλάδα που ακόμα δεν υπάρχει υποχρέωση για ενεργειακή αυτονομία και για φωτοβολταϊκά στα καινούργια κτίρια που χτίζονται. Εάν είναι δυνατόν, καμία κυβέρνηση δεν έχει φέρει ακόμα αυτό το μέτρο και την ίδια στιγμή δεν προβλέπετε κάτι για τα σημεία φόρτισης, τουλάχιστον, να υπάρχει μερική ή πλήρης κάλυψη των αναγκών φόρτισης από εγκατάσταση φωτοβολταϊκών στα σημεία φόρτισης.

Επίσης για τους ΟΤΑ, θα χρεώνουν οι ΟΤΑ την ενέργεια που πουλάνε; Τουλάχιστον, για τις περιοχές που δεν υπάρχουν ανταγωνιστικοί ιδιώτες δεν θα πρέπει να χρεώνεται αυτή η φόρτιση. Θα πρέπει είναι υποχρεωτική η δωρεάν παροχή.

 Πάρα πολύ σημαντικά σημεία για εμάς, εάν εννοούμε ότι αυτή η πράσινη επανάσταση που ένα μικρό σημείο πάει να εισαχθεί εδώ πέρα δεν θα αφορά τους λίγους, θα αφορά όλη την κοινωνία και άρα θα είναι πετυχημένη. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Και εμείς ευχαριστούμε τον κύριο Αρσένη. Το λόγο έχει ο κ. Λαμπρούλης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε.)**: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Όπως αναφέρεται και στην Αιτιολογική Έκθεση σκοπός του συγκεκριμένου νομοσχεδίου αποτελεί ένα ενιαίο, όπως λέγεται, ολοκληρωμένο πλαίσιο προώθησης της αγοράς της ηλεκτροκίνησης στη χώρα μας υλοποιώντας το στόχο που έχει αποτυπωθεί στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα το οποίο με τη σειρά του, βεβαίως, υλοποιεί τις ευρωενωσιακές στρατηγικές για την κινητικότητα χαμηλών ρύπων, την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και άλλα. Και ακριβώς αυτό το νομοθέτημα αποτελεί τμήμα της συνολικότερης εξειδίκευσης εκ μέρους της Ελληνικής Κυβέρνησης προώθησης της στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο της λεγόμενης νέας πράσινης συμφωνίας που έχει ως βασικούς στόχους πρώτον, να δοθεί κερδοφόρα επενδυτική διέξοδος σε κεφάλαια που λιμνάζουν που έχουν υπερσυσσωρευθεί.

Δεύτερον, να αντιμετωπίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση την ενεργειακή υπεροχή των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και της Ρωσίας στον τομέα των υδρογονανθράκων.

Τρίτον, να προωθήσει εμπορεύματα πράσινης τεχνολογίας στα οποία η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει συγκριτικό πλεονέκτημα.

Έτσι, πτυχή αυτής της πράσινης ατζέντας της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελεί η προώθηση της ηλεκτροκίνησης με σκοπό την απόσπαση μεγαλύτερου κομματιού από την πίτα των διεθνών αγορών για λογαριασμό των Ευρωπαϊκών Ομίλων της αυτοκινητοβιομηχανίας, ώστε να ενισχυθεί ο ανταγωνισμός τους.

 Προκειμένου να υλοποιηθεί αυτός στόχος, ήδη, η Κομισιόν το προηγούμενο διάστημα έλαβε συγκεκριμένες αποφάσεις και μερίμνησε, ώστε να παρασχεθούν μια σειρά από κίνητρα άμεσης και έμμεσης ενίσχυσης προς τους Ομίλους για την ενίσχυση, δηλαδή, της αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

Άλλωστε η πολιτική προώθησης καθαρών αυτοκινήτων με την Ευρωπαϊκή Ένωση να ανοίγει δρόμους για νέα πεδία κερδοφορίας των αυτοκινητοβιομηχανιών συνδέεται και με μια σειρά άλλους τομείς στρατηγικής σημασίας για τα ευρωπαϊκά μονοπώλια, όπως της ενέργειας και της παραγωγής συσσωρευτών, γενικότερα του τομέα των νέων τεχνολογιών και της έρευνας. Και ακριβώς σε αυτούς τους στόχους είναι πλήρως συντονισμένη η Ελλάδα, αφού τόσο η προηγούμενη κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ, όπως και οι πιο προηγούμενες, αλλά όσο και η σημερινή της Νέας Δημοκρατίας, αποφασιστικά κάνουν ότι περνά από το χέρι τους ακόμα και σε συνθήκες στενού δημοσιονομικού πλαισίου για την προώθηση της εν λόγω αγοράς με μέτρα και κίνητρα για τους επιχειρηματίες.

Έτσι όπως προβλέπεται μέσα από το νομοσχέδιο τα κίνητρα θα διακρίνονται, αφενός, σε αυτά που παρουσιάζουν αμιγώς οικονομικό χαρακτήρα, επιδότηση στην τιμή αγοράς, μείωση κόστους ταξινόμησης, χρήσης μέσω φορολογικών απαλλαγών, μειωμένα, ενδεχομένως, διόδια, εκπτώσεις στην ακτοπλοΐα κ.λπ. και αφετέρου, σε εκείνα που διευκολύνουν τη χρήση τους στα μεγάλα αστικά κέντρα με πρόβλεψη για ελεύθερη στάθμευση, υποστήριξη δημιουργίας δικτύων παροχής ενέργειας για την επαναφόρτιση οχημάτων κ.ο.κ..

Συγχρόνως με πρόσχημα τη μείωση των ρύπων και με «Ευαγγέλιο» την Πράσινη Ατζέντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, προωθούνται συγκεκριμένα χρονοδιάγραμμα για την αντικατάσταση του στόλου των οχημάτων που κινούνται και στους ελληνικούς δρόμους με επιδίωξη μέχρι το 2030, ένα στα τρία νέα οχήματα που διατίθενται να είναι ηλεκτρικό.

Το πακέτο υποστήριξης των αυτοκινητοβιομηχανιών εκτός από τα κίνητρα για την αγορά αυτοκινήτου, περιλαμβάνει και επιπλέον κίνητρα για τη δημιουργία και λειτουργία παραγωγικών μονάδων σε Δυτική Μακεδονία και Αρκαδία, όπως αναφέρεται στο νομοσχέδιο. Στις περιοχές δηλαδή, που ήδη έχουν αρχίσει να βιώνουν τις αρνητικές συνέπειες από το σχέδιο απολιγνιτοποίησης.

Οι όμιλοι που θα εγκατασταθούν στις συγκεκριμένες περιοχές θα απολαμβάνουν φορολογικές μειώσεις, για παράδειγμα, όπως αναφέρεται κατά 5% για συνεχόμενες κερδοφόρες χρήσεις, μειωμένες εργοδοτικές εισφορές για κάθε νέα θέση εργασίας, αυξημένους συντελεστές απόσβεσης παγίων, ενώ οι δαπάνες για αυτά θα αφαιρούνται από τα ακαθάριστα έσοδά τους και, μάλιστα, με προσαύξηση κατά 15%.

Αυτά έρχονται να προστεθούν σε όλο τον υπόλοιπο κυβερνητικό σχεδιασμό για τη λεγόμενη «δίκαιη μετάβαση», που στο όνομα της υποτιθέμενης αποκατάστασης των αρνητικών συνεπειών που προκαλεί το κλείσιμο των λιγνιτικών μονάδων της ΔΕΗ στις περιοχές αυτές, Δυτική Μακεδονία και Αρκαδία, έρχεται να δώσει νέα προνόμια στους ομίλους για να προχωρήσουν πιο γρήγορα το σχεδιασμό αυτόν, που θα έχει βαριές συνέπειες τόσο στα δικαιώματα των εργαζομένων, αντίστοιχα στην ενεργειακή φτώχεια που θα γιγαντωθεί και συγχρόνως την ενεργειακή εξάρτηση της χώρας μας, αλλά και τους μεγάλους κινδύνους από την παραπέρα όξυνση των ανταγωνισμών.

Επιβεβαιώνεται πως το κυβερνητικό σχέδιο που θέλει να μετατρέψει τη Δυτική Μακεδονία, την Αρκαδία, σε ειδικές οικονομικές ζώνες για την εγκατάσταση γιγάντιων πάρκων Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας, ήδη, στην Κοζάνη κατασκευάζεται το μεγαλύτερο φωτοβολταϊκό πάρκο των Βαλκανίων, παραγωγικές μονάδες μπαταριών, φροντιστών και άλλων συναφών εξαρτημάτων, τα οποία θα λειτουργούν υπό ευνοϊκό καθεστώς, φορολογικό μισθολογικό, ασφαλιστικό και κάθε άλλου είδους κόστους.

Προνόμια που θα πληρώνει ο λαός των περιοχών αυτών, αλλά και συνολικά ο λαός μας πολλαπλάσια, με μαζική ανεργία, ξήλωμα δικαιωμάτων, περιβαλλοντικούς κινδύνους και πάει λέγοντας.

Σε αυτή την κατεύθυνση, αποκαλυπτική είναι και η στοίχιση όλων των αστικών κομμάτων και φυσικά των παρατάξεων τους σε περιφέρειες, δήμους, αλλά και η ψευτο- αντιπαράθεσή τους Νέα Δημοκρατία, ΣΥΡΙΖΑ, ΚΙΝ.ΝΑΛ., με στόχο τι;

Τον εγκλωβισμό και αποπροσανατολισμού του λαού για τη μετατροπή της Δυτικής Μακεδονίας σε ειδική οικονομική ζώνη, δηλαδή, σε γκέτο φτηνής εργατικής δύναμης και σε όαση φοροασυλίας για το μεγάλο κεφάλαιο, με fast track διαδικασίες που δεν θα λογαριάζουν ούτε τη στοιχειώδη προστασία της δημόσιας υγείας και του περιβάλλοντος.

Εξάλλου, υπάρχει πείρα για το πώς Ν.Δ., ΣΥ.ΡΙΖ.Α., ΠΑ.ΣΟ.Κ. προώθησαν τα προηγούμενα χρόνια τη στρατηγική κατεύθυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την απελευθέρωση της αγοράς της ηλεκτρικής ενέργειας, με διαφορετικά σχέδια, φυσικά, ο καθένας, είτε με τη μικρή ΔΕΗ, με την τριχοτόμηση της ΔΕΗ, είτε με δημοπρασίες ΝΟΜΕ κ.λπ., αλλά χωρίς, όμως, να αποκλίνουν από την προσήλωσή τους στους στρατηγικούς στόχους που έχουν χαραχθεί σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εάν κάτι γίνεται καθαρό είναι πως τα μεγάλα περιθώρια κέρδους στην ανερχόμενη αγορά των λεγόμενων καθαρών οχημάτων, αφενός προσελκύουν τους επιχειρηματικούς ομίλους, αφετέρου, στη φάση ανάπτυξης μιας τέτοιας αγοράς, το ποια μονοπώλια θα αποκτήσουν καλύτερες θέσεις και μεγαλύτερα κομμάτια από την πίτα θα είναι με βεβαιότητα αποτέλεσμα σκληρού και πολυεπίπεδου ανταγωνισμού.

Με δεδομένο ότι οι τεχνολογίες αυτού του τύπου οχημάτων και αποθήκευσης ενέργειας έχουν ευρύτερες χρήσεις, αλλά και προεκτάσεις, η Ευρωπαϊκή Ένωση, κατ’ επέκταση και οι κυβερνήσεις, όπως και στη χώρα μας, στην Ελλάδα, δείχνει αποφασισμένη να κάνει ό,τι απαιτείται, τόσο στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσο και εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, έτσι ώστε τα ευρωενωσιακά μονοπώλια να κερδίσουν κυρίαρχο ρόλο. Εκείνοι, λοιπόν, που και σε αυτή την περίπτωση θα πληρώσουν τη νύφη είναι οι εργαζόμενοι του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας σε πρώτη φάση και συνολικά οι λαοί.

 Το μόνο βέβαιο είναι ότι οι διακηρύξεις περί προστασίας του περιβάλλοντος μέσα στο πλαίσιο και το κουβάρι των ανταγωνισμών, κατ’ επέκταση των ιμπεριαλιστικών ανταγωνισμών, δεν είναι τίποτα άλλο παρά προπέτασμα καπνού πίσω από το οποίο κρύβονται ο οξύτατος ανταγωνισμός για την κατάκτηση νέων αγορών, ο αγώνας για την απόκτηση νέων τεχνολογιών και η πρόσβαση των μονοπωλίων δηλαδή, σε πηγές πρώτων υλών και ακριβώς ένα τέτοιο πεδίο όπου οι επιχειρηματικοί όμιλοι το βλέπουν ως νέο πράσινο Ελντοράντο, η κυβέρνηση επιταχύνει τις διαδικασίες στη βάση των ευρωενωσιακών κατευθύνσεων.

Να γιατί στάζουν μέλι οι όμιλοι στη χώρα μας και σπεύδουν, μάλιστα, να επωφεληθούν από τα νέα δεδομένα που δημιουργούνται στην αγορά. Μιλάμε για τις επενδύσεις και τα deals που κλείνονται ήδη από ΔΕΗ, ΕΛΠΕ κ.λπ.

Εάν κάτι αναδεικνύεται και μέσω του συγκεκριμένου νομοσχεδίου στα πλαίσια της γενικότερης πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κυβερνήσεων, της κυβέρνησης της σημερινής, είναι πως η εξέλιξη της τεχνολογίας, εν προκειμένω η ηλεκτροκίνηση, αντί να συμβάλει στη βελτίωση της ζωής και των εργασιακών συνθηκών, στη μείωση του εργάσιμου και αύξηση του ελεύθερου χρόνου, στην αύξηση μισθών και δικαιωμάτων, ακριβώς επειδή κυριαρχεί αυτός ο τρόπος παραγωγής, ο καπιταλιστικός τρόπος παραγωγής, αυτή ακριβώς η κατεύθυνση αποτελεί απειλή για τους ίδιους τους εργαζόμενους, πολύ περισσότερο που οι εργαζόμενοι καλούνται να θυσιαστούν για τις επενδύσεις, τον ανταγωνισμό, τα κέρδη των επιχειρηματικών ομίλων που καθορίζουν, με βάση την κερδοφορία τους, τι θα παραχθεί, εάν θα παραχθεί, πού και με τι όρους τα προϊόντα θα παραχθούν.

Αντίστοιχα, οι πράσινες πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των υπόλοιπων ιμπεριαλιστικών κέντρων δεν έχουν την παραμικρή σχέση με την προστασία του περιβάλλοντος, το οποίο καταστρέφεται, πράγματι, συστηματικά από τον καπιταλιστικό τρόπο παραγωγής. Έτσι και ο πακτωλός κρατικού χρήματος που δίνεται και θα δίνεται στο μέλλον, ακόμα μεγαλύτερος δηλαδή τα επόμενα χρόνια, στα εμπλεκόμενα, με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, μονοπώλια αφορά πρώτα και κύρια το πώς θα ανοιχτούν νέα πεδία κερδοφορίας για το κεφάλαιο, του οποίου η δράση αποτελεί και τον μεγαλύτερο, τον πιο θανάσιμο κίνδυνο για το περιβάλλον, αλλά και συνολικότερα τον μεγαλύτερο εχθρό για τις λαϊκές ανάγκες και τα δικαιώματα τόσο του ελληνικού λαού, όσο και των λαών της Ευρώπης και όχι μόνο.

Με βάση στα όσα αναφερθήκαμε, καταψηφίζουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε τον κ. Λαμπρούλη.

Στο σημείο αυτό, ο Πρόεδρος της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Μελάς Ιωάννης, Γιόγιακας Βασίλειος, Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Καλογιάννης Σταύρος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Χιονίδης Σάββας, Καππάτος Παναγής, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Πασχαλίδης Ιωάννης, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Φόρτωμας Φίλιππος, Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Σαντορινιός Νεκτάριος, Σκουρλέτης Παναγιώτης (Πάνος), Τσίπρας Γεώργιος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Κεγκέρογλου Βασίλειος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Μανωλάκου Διαμάντω, Δελής Ιωάννης, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Το λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΛΥΣΗΣ – ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ)**: Ευχαριστώ πολύ. Θα ξεκινήσουμε από το γεγονός ότι η ηλεκτροκίνηση δεν είναι κάτι καινούργιο, είναι μια τεχνολογία αιχμής. Άλλωστε, μερικά από τα πρώτα αυτοκίνητα που κατασκευάστηκαν ήταν ηλεκτρικά, αλλά για διάφορους λόγους, που δεν έχει νόημα να αναφερθούν εδώ, επιλέχθηκαν τα ντιζελοκίνητα, ενώ στην πορεία δεν έγινε καμία προσπάθεια να αλλάξουν.

Δεν είναι καμία καινοτομία διεθνώς αλλά ούτε για την Ελλάδα, αφού στη χώρα μας είχε παραχθεί το 1973, 1975, το Enfield 8000 και το οποίο έχουμε αναφερθεί σε προφορική ερώτηση και όλοι γνωρίζουμε τι ακριβώς συνέβη και από ποιο κόμμα.

Όσον αφορά στην ηλεκτροκίνηση στην πρόσφατη ιστορία, έχει γίνει μια επιτροπή για την προώθηση της από το ΥΠΕΚΑ το 2011. Ενώ η μελέτη δημοσιεύθηκε το 2012. Προέβλεπε την ύπαρξη 11.315 ηλεκτρικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα έως σήμερα το 2020. Την έχουμε επίσης εδώ. Ενώ δεν υπάρχουν περισσότερα από 500. Ειδικότερα στην Ελλάδα έχουμε το μικρότερο μερίδιο αγοράς στην Ευρωπαϊκή Ένωση της τάξης του 0,3% μετά την Πολωνία και τη Σλοβακία όταν το μερίδιο αγοράς της Πορτογαλίας είναι 3,4%.

Δυστυχώς, αντί να αναπτυχθεί ο τομέας, όλες οι κυβερνήσεις μας φρόντιζαν να ξεπουλήσουν τις δημόσιες επιχειρήσεις μερικές από τις οποίες επιδοτεί το κράτος σήμερα. Όπως την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, τη Fraport ή τους αυτοκινητόδρομους. Την ίδια περίοδο, το 2010, 2011, είχε δρομολογηθεί επίσης ένα ερευνητικό πρόγραμμα από το Mετσόβιο, το Sivek μαζί με την Περιφέρεια Αττικής. Στόχος του οποίου ήταν η εξέταση της δυνατότητας μετατροπής συμβατικού αυτοκινήτου σε ηλεκτρικό με κόστος 5.000 έως 7.000 ευρώ.

Σύμφωνα με την τότε ειδησεογραφία που έχουμε επίσης στη διάθεσή σας αναμενόταν η έκδοση Προεδρικού Διατάγματος για την παροχή της άδειας μετατροπής, έτσι ώστε να προσφέρεται από τα συνεργεία. Οφείλουμε να σημειώσουμε εδώ πως στις Ηνωμένες Πολιτείες πωλούνται πακέτα μετατροπής στο διαδίκτυο, τα οποία μπορούν να τοποθετηθούν και από ιδιώτες.

 Σε ερώτηση πάντως που καταθέσαμε για το συγκεκριμένο θέμα με νούμερο 1175 από τις 10/ 10/2019, μας απαντήσατε πως θα το μελετήσει το Μετσόβιο. Aκριβώς όπως είχε αναφερθεί το 2011. Τίποτα δεν αλλάζει στη χώρα.

Σε κάθε περίπτωση πρόκειται για μία δυνατότητα που λείπει εντελώς από το νομοσχέδιο παρά το ότι υπάρχει στην Ευρωπαϊκή Ένωση ενώ ζητήθηκε και στη διαβούλευση. Είναι κάτι που θα μείωνε τις εκπομπές ρύπων, θα αύξανε τις θέσεις εργασίας, ενώ θα περιόριζε την εκροή χρημάτων στο εξωτερικό. Εκτός εάν νομίζετε πως θα πρέπει να ταξιδεύει κανείς στην Ευρώπη για να κάνει τη μετατροπή.

Περιμένουμε πάντως με ενδιαφέρον να δούμε εάν η Ευρωπαϊκή Ένωση αντιδράσει στην επιβολή δασμών στα μεταχειρισμένα που προτείνετε με το άρθρο 5, αφού δεν είναι συμβατή με την κοινοτική νομοθεσία κατά το άρθρο 110 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εάν επιτρεπόταν, θα μπορούσαμε να επιβάλουμε δασμούς και σε άλλα προϊόντα έτσι ώστε να στηριχθεί η εγχώρια παραγωγή. Αυτή πρέπει να μας ενδιαφέρει.

Μία επόμενη ερώτηση καταθέσαμε για το τμήμα πιστοποίησης μικρών ηλεκτρικών οχημάτων κατηγορίας L τετράκυκλων, όπως και τρίκυκλων, αλλά και ποδηλάτων την 1/10/ 2019. Απαντήσατε πώς θα το φροντίσετε εάν υπάρχει ενδιαφέρον που όμως φυσικά υπάρχει, όπως το ηλεκτρικό τρίκυκλο το Akon, το οποίο γνωρίζουμε όλοι. Εντούτοις, όπως τυχαία πληροφορηθήκαμε δεν θα δημιουργηθεί ανάλογο γραφείο. Γεγονός που δείχνει καθαρά τις προθέσεις σας να περιοριστείτε στις εισαγωγές για λόγους που θα θέλαμε πάρα πολύ να μας εξηγήσετε.

Δυστυχώς, ενώ προγραμματίζονται προσλήψεις για επιτροπές με το άρθρο 40 και δαπανώνται χρήματα σε εισαγόμενα ηλεκτρικά, δεν δημιουργείται ένα τμήμα για πιστοποιήσεις. Γεγονός που στην ουσία σημαίνει πως συνεχίζεται η πολιτική που οδήγησε στο κλείσιμο του Enfield 8.000, εξυπηρετώντας προφανώς τα συμφέροντα των εισαγωγέων, οι οποίοι βέβαια είναι πάρα πολύ ισχυροί.

Συνεχίζοντας μία δεύτερη τουλάχιστον επιτροπή για την είσοδο των ηλεκτροκίνητων έγινε ξανά στο ΥΠΕΚΑ το 2014 με την ονομασία Oμάδα Ηλεκτρικής Kινητικότητας. Αλήθεια, η Νέα Δημοκρατία δεν κυβερνούσε τότε; Τι ακριβώς απέγινε με την επιτροπή;

 Τέλος, στο εθνικό σχέδιο για την ενέργεια στο ΕΣΕΚ του ΣΥΡΙΖΑ, που ψηφίστηκε το 2019, πριν τις εκλογές, προτάθηκε να υπάρχουν 10% ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα στο σύνολο του στόλου μας έως το 2030. Δηλαδή, περίπου 540.000 αυτοκίνητα με τα σημερινά δεδομένα. Η Νέα Δημοκρατία, όμως, μετά τις εκλογές, με το νέο ΕΣΕΚ, πρότεινε 30% των καινούργιων. Προφανώς, παίζει με τις λέξεις, με την έννοια πως το 30% ακούγεται καλύτερα, αν και πρόκειται για πολύ λιγότερα.

 Το αποτέλεσμα θα είναι, σύμφωνα με δικούς μας υπολογισμούς, να φτάσουμε ίσως στο 5% του συνόλου του στόλου μας, όσον αφορά τα ηλεκτρικά το 2030, όταν η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει στόχο τις πωλήσεις 40% ηλεκτρικών σε σχέση με τις συνολικές στα νέα αυτοκίνητα έως το 2030.

Σίγουρα, λοιπόν, πολύ περισσότερα από ότι σχεδιάζει η Ελλάδα, ειδικά αφού ξεκινάει, η Ευρωπαϊκή Ένωση εννοούμε, από ένα υψηλότερο σημείο.

 Διάφορες χώρες, πάντως, όπως η Ινδία, η Σλοβενία, η Δανία και η Ολλανδία, ανακοίνωσαν πως έως το 2030 θα επιτρέψουν μόνο τις πωλήσεις ηλεκτρικών οχημάτων, ενώ η Γαλλία θα απαγορεύσει τις πωλήσεις των πετρελαιοκίνητων έως το 2040, όπως, επίσης, το Ηνωμένο Βασίλειο.

Το νομοσχέδιο, τώρα, αφορά, εν πρώτοις, φορολογικά κίνητρα για την αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων, είτε από το δημόσιο είτε από ιδιώτες, χωρίς όμως, κατά την άποψή μας, να καλύπτονται μικρότερες κατηγορίες ηλεκτρικών οχημάτων, κάτι που θα θέλαμε να μας διευκρινίσετε, καθώς, επίσης, αντικίνητρα για την εισαγωγή μεταχειρισμένων.

 Εκτός αυτού, προδιαγραφές για την εγκατάσταση σταθμών φόρτισης και όχι υποχρεώσεις, ορισμένα διαδικαστικά θέματα, όπως συνεργεία ΚΤΕΟ, πυροπροστασία και θέσεις στάθμευσης, κάποιες αναδιοργανώσεις στο Υπουργείο, καθώς, επίσης, ως συνήθως, προσλήψεις.

 Επί των βασικών του κατευθύνσεων, δεν έχουμε καμία αμφιβολία σχετικά με το ότι θα επαληθευτούν τα νούμερα, με κριτήριο την Κύπρο, όπου υπήρξε μεγάλο ενδιαφέρον για ένα πρόγραμμα απόσυρσης, με την προώθηση των ηλεκτρικών. Πρόσφατα, δε, σταμάτησε επειδή υπερέβη τις εκτιμήσεις και τις δυνατότητες του προϋπολογισμού της.

Εκτός αυτού, υπάρχει ήδη μεγάλο ενδιαφέρον στην Ελλάδα, κρίνοντας μεταξύ άλλων από τη διαβούλευση, από τις οργανώσεις κατόχων και ενδιαφερομένων, καθώς, επίσης, από το Ελληνικό Ινστιτούτο Ηλεκτροκίνητων Αυτοκινήτων, που ιδρύθηκε το 1991.

Το 1991!

Βέβαια, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα κοστίζουν πολύ περισσότερο από τα συμβατικά, οπότε οι διατάξεις είναι στην ουσία ασήμαντες για τη συντριπτική πλειοψηφία των Ελλήνων. Θα προτιμηθούν, όμως, πιθανότατα από τις εταιρείες, σημειώνοντας πως στην Ελλάδα πάνω από τις μισές πωλήσεις καινούργιων αυτοκινήτων αφορούν εταιρικά αυτοκίνητα.

Πρόβλημα θα είναι, ενδεχομένως, η μαζική εισαγωγή πανάκριβων αφορολόγητων ηλεκτρικών αυτοκινήτων, με την έννοια πως θα επιδεινωθεί το ήδη ελλειμματικό εμπορικό μας ισοζύγιο τα πρώτα χρόνια, οπότε το ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών θα συμπιεστεί επιπλέον από την κατακόρυφη μείωση των τουριστικών μας εσόδων.

Ελπίζουμε να το έχει υπολογίσει η Κυβέρνηση, αν και δεν το πιστεύουμε.

 Με το Πρόγραμμα «Τώρα κινούμαι ηλεκτρικά», που εξαγγέλθηκε από τον Πρωθυπουργό, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα θα επιδοτηθούν με 100 εκατομμύρια ευρώ για 18 μήνες, έτσι ώστε να γίνουν πιο προσιτά στα μεσαία εισοδήματα, αν και πιστεύουμε πως οφείλεται σε εντολή της Γερμανίας, με στόχο να στηρίξει τις εξαγωγές των αυτοκινητοβιομηχανιών της, όπως αμέσως μετά την κρίση του 2008.

 Σύμφωνα με τις εξαγγελίες, λοιπόν, του Πρωθυπουργού, θα καλυφθεί το 25% του κόστους για περίπου 14.000 ηλεκτρικά αυτοκίνητα, ενώ με τις σχετικές φοροαπαλλαγές το όφελος θα πλησιάζει τα 10.000 ευρώ. Εκτός αυτού, θα επιδοτηθεί με 15% η αγορά ή η μίσθωση ηλεκτρικών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως και ελαφρών φορτηγών, καθώς, επίσης, κατά 25% η αγορά ηλεκτρικών ταξί.

Η συγκεκριμένη ρύθμιση των 100 εκατομμυρίων, λογικά θα τοποθετηθεί στις κανονιστικές διατάξεις του άρθρου 44, οπότε το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους δεν έχει ποσοτικοποιήσει την απώλεια σε φόρους του κεφαλαίου γ΄, όπου θα πρέπει να προστεθούν τα 100 εκατομμύρια της επιδότησης, για να φανεί το συνολικό κόστος.

Εν προκειμένω, εάν η ελάφρυνση είναι 10.000 ευρώ ανά αυτοκίνητο, με 14.000 αυτοκίνητα, το κόστος υπολογίζεται στα 140 εκατομμύρια, μόνο για τα ιδιωτικής χρήσης, κάτι που θα μπορούσε να το χαρακτηρίσει κανείς ως μία έμμεση επιχορήγηση των αντιπροσώπων και των ξένων παραγωγών. Βέβαια, στις 25 προτάσεις του Προγράμματος της Νέας Δημοκρατίας, δεν υπήρχε πρόβλεψη για την επιδότηση αγοράς ιδιωτικών αυτοκινήτων, αλλά μόνο η μείωση φόρου, όπως γνωρίζετε.

Επομένως, είναι λογική η παραπάνω υποψία μας για τη Γερμανία. Θυμίζοντας, επιπλέον, το ότι συζητούνταν έως τα τέλη του 2019, προτάσεις περί εισαγωγής μεταχειρισμένων Euro5 και Euro7, που αποσύρουν οι Γερμανοί.

Συνεχίζοντας στο κρίσιμο θέμα της χρήσης τους λόγω της απαιτούμενης φόρτισής τους, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα δεν απευθύνονται σε όλους, αφού πρέπει κάποιος να διαθέτει θέση στάθμευσης και πρίζα. Οι υποδομές είναι ανύπαρκτες και θα χρειαστούν πολλά χρόνια έως ότου οργανωθεί ένα δίκτυο, που θα εξυπηρετεί τους πολίτες. Ενώ, επιπλέον, τα ηλεκτροκίνητα οχήματα έχουν ακόμη μικρή αυτονομία, οπότε δεν είναι τόσο εξυπηρετικά και ελκυστικά για τους περισσότερους. Βέβαια, ελπίζουμε η αυτονομία που αναφέρεται για τα γερμανικά της Volkswagen, από 160 χιλιόμετρα έως 260 χιλιόμετρα και ανάλογα με το μοντέλο, να ισχύει, επειδή διαφορετικά και σύμφωνα με την απάντηση του Υπουργού Ανάπτυξης στην Ερώτηση μας για το «Diesel-gate», ο καταναλωτής δεν θα μπορεί να βρει το δίκιο του. Βέβαια, γενικότερα φαίνεται πως κανένας δεν μπορεί να βρει το δίκιο του με τους Γερμανούς στην Ελλάδα.

Υπήρχε πάντως ο νόμος που περιέγραφε το πλαίσιο για τους σταθμούς φόρτισης, από το 2014. Ο νόμος 4227/2014 και το άρθρο 53, όταν ήταν ξανά στην κυβέρνηση η Νέα Δημοκρατία, αλλά τότε δεν είχε ληφθεί Κοινή Υπουργική Απόφαση, για να τεθεί σε ισχύ. Δυστυχώς.

Το 2019 είχαμε περί τους 70 φορτιστές, ενώ σήμερα διαθέτουμε μερικές δεκάδες παραπάνω. Πολλοί δε από αυτούς είναι μη ελεύθερα προσβάσιμοι, αφού βρίσκονται σε ιδιωτικά πάρκινγκ.

Από την άλλη πλευρά, η Νέα Δημοκρατία, απαγόρευσε στον ΔΕΔΔΗΕ με το άρθρο 27 του νόμου 4643/2019 τη δημιουργία σταθμών φόρτισης, ενώ έκτοτε προστέθηκαν μόνο μόλις μερικές δεκάδες, όταν ο ΔΕΔΔΗΕ είχε και έχει έτοιμο ένα ολόκληρο πρόγραμμα.

Είναι αστείο, λοιπόν, να ισχυρίζεται πως ρωτήθηκε ο ΔΕΔΔΗΕ, εάν μπορεί να αντέξει, σύμφωνα πάντα με άρθρο που έχει δημοσιευτεί σε περιοδικά, αφού είχε προγραμματίσει 1.500 έως σήμερα, το 2020. Μπορούμε να καταθέσουμε αυτό το έγγραφο και στα πρακτικά, γιατί το έχουμε μαζί μας.

Ένα επόμενο θέμα, είναι, φυσικά, η αύξηση της ενεργειακής μας εξάρτησης σε ηλεκτρικό ρεύμα. Ειδικά μετά το άμεσο σχεδόν κλείσιμο των μονάδων λιγνίτη που έχει αποφασίσει η Κυβέρνηση και σε αντίθεση με χώρες, όπως η Γερμανία ή η Πολωνία. Προφανώς θα καλυφθούν οι ανάγκες μας με εισαγόμενο φυσικό αέριο και με εισαγόμενες τεχνολογίες ΑΠΕ, σημειώνοντας πως η εξάρτηση της Ελλάδας από εισαγόμενες πηγές ενέργειας, έχει εκτοξευτεί ήδη στο 73,7% σήμερα από 62,2% που ήταν το 2013, λόγω της μεγαλύτερης χρήσης του φυσικού αερίου.

Πάντως πριν από περίπου 20 χρόνια η αυτάρκεια της Ελλάδας σε ηλεκτρικό ρεύμα, ήταν στο 80% μέσω της ΔΕΗ και του λιγνίτη, ο οποίος αποσύρεται, όταν την ίδια στιγμή -πρόσφατα- η Γερμανία εγκαινίασε ένα νέο εργοστάσιο λιγνίτη έχοντας την πρόθεσή της να τον αποσύρει το 2038.

Συνεχίζοντας, εκεί που το νομοσχέδιο απογοητεύει εντελώς, είναι η πλήρης απουσία σχεδίων παραγωγής ηλεκτρικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα, αφού υπάρχουν μόλις μία με δύο ρυθμίσεις, θολές και ακατανόητες για εμάς, κατά την άποψή μας τουλάχιστον.

Επομένως, είτε πρέπει να τοποθετηθούν στο παρόν σχέδιο νόμου, είτε να ακολουθήσει ένα άλλο, ειδικά για τον συγκεκριμένο σκοπό.

Η Ελλάδα δεν συμμετείχε στην ανάπτυξη της βιομηχανίας αυτοκινήτων εσωτερικής καύσης, οπότε τουλάχιστον πρέπει να μην είναι ξανά απούσα, όσον αφορά τη βιομηχανία παραγωγής ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

Κλείνοντας με τα φορολογικά κίνητρα το χρεοκοπημένο δημόσιο θα έχει απώλεια εσόδων από τα τέλη ταξινόμησης, από τα τέλη κυκλοφορίας, από το φόρο εισοδήματος νομικών προσώπων λόγω των αυξημένων αποσβέσεων, από το φόρο πολυτελείας, από το φόρο μισθωτών υπηρεσιών λόγω της μείωσης της παροχής σε είδος, από τους φόρους στα καύσιμα και ούτω καθεξής.

Εάν δεν τοποθετηθούν, λοιπόν, κάποια ανώτατα όρια θα υπάρξει σημαντικό, πολύ σημαντικό κόστος για τον προϋπολογισμό, το οποίο θα ωφελήσει κυρίως τα νομικά και φυσικά πρόσωπα με υψηλά εισοδήματα. Για παράδειγμα οι εταιρείες χρονομίσθωσης και ενοικιάσεων αποκτούν με το παρόν σχέδιο νόμου το δικαίωμα να αποσβένουν τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα με συντελεστή 50%, παρά το ότι θα τα εκμεταλλεύονται έως και οκτώ χρόνια όσο έχει εγγύηση η μπαταρία.

Επομένως η εμπροσθοβαρής απόσβεση θα μηδενίσει τα κέρδη των συγκεκριμένων εταιρειών, ενώ το κράτος θα επιστρέφει καταβεβλημένες προκαταβολές φόρων, αντί να εισπράττει. Οι εταιρείες βέβαια έχουν κάθε λόγο να προσαρμόσουν κατά το δοκούν τα κέρδη τους, να βελτιώσουν τη ρευστότητά τους και να μεταθέσουν την κερδοφορία σε επόμενες χρήσεις.

Το γεγονός αυτό δεν θα ήταν αρνητικό, εάν η οικονομία της χώρας μας ήταν υγιής. Κάτι που ασφαλώς δεν μπορεί να το ισχυριστεί κανείς. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κι εμείς ευχαριστούμε τον κ. Βιλιάρδο, με τοποθέτηση του οποίου ολοκληρώσαμε τις εισηγήσεις και περνάμε τώρα στους συναδέλφους που έχουν ζητήσει το λόγο.

Το λόγο έχει ο κ. Λογιάδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ:** Δεν μπορεί κανείς παρά να δει θετικά ένα νομοσχέδιο που προωθεί την ηλεκτροκίνηση, έναντι αυτής με μηχανές εσωτερικής καύσης. Όμως το νομοσχέδιο περιορίζεται σχεδόν αποκλειστικά στην αυτοκίνηση και δεν προβλέπει δέσμη μέτρων για τις υπόλοιπες μεταφορές, μεταφορές που δεν έτυχαν ποτέ της ανάλογης προσοχής από τις ελληνικές Κυβερνήσεις, δηλαδή στόχο έχει απλώς τη δημιουργία νέας γενιάς Ι.Χ.

Δεν υπάρχει καμία μέριμνα στο νομοσχέδιο αυτό επίσης, για μη οδικές μετακινήσεις που στη Δυτική Ευρώπη είναι αξιόπιστος αντίπαλος της αυτοκίνησης, όπως παραδείγματος χάριν ο σιδηρόδρομος αποτελεί το βασικό μέσο χερσαίων υπεραστικών μαζικών μετακινήσεων σε όλη την Ευρώπη, ενώ στην Ελλάδα εκτός από τον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη έχει εγκαταλειφθεί. Θα πρέπει να αλλάξει κατεύθυνση της χώρας και να δοθεί βάρος σε μία σειρά νέων γραμμών, όπως σιδηροδρομική Εγνατία Δυτικός άξονας και να επαναλειτουργήσουν οι γραμμές της Πελοποννήσου ακόμη και νέες γραμμές στην Κρήτη παραδείγματος χάριν.

Η ακτοπλοΐα, επίσης είναι μία από τις πιο ρυπογόνους τρόπους μετακίνησης που θα πρέπει να αναβαθμιστεί και να γίνουν συντονισμένες προσπάθειες, ώστε να ανανεωθεί ο στόλος με κινητήρες, που αντί να προσποιούν το πιο ρυπογόνα καύσιμα το μαζούτ, να κάνουν χρήση υψηλής ποιότητας καυσίμων.

Κύριε Υπουργέ, επειδή είμαι και στην Επιτροπή Οδικής Ασφάλειας, που έχουμε πολλά ατυχήματα, επιτρέψτε μου, να αναφέρω μερικά θέματα που αφορούν και την κίνηση με αυτοκίνητα ηλεκτρικά. Η ταξινόμηση των οχημάτων αυτών πρέπει, να αναγράφεται επάνω στο όχημα σε εμφανές σημείο μας λένε από την πυροσβεστική, ότι το αυτοκίνητο αυτό είναι είτε ηλεκτροκίνητο, είτε υβριδικό, είτε είναι με υγραέριο, διότι μετά από ένα ατύχημα εάν πάει η πυροσβεστική εκεί πέρα για να κόψει τις λαμαρίνες είναι πάρα πολύ επικίνδυνο να γίνει έκρηξη και να έχει θανατηφόρα αποτελέσματα.

Ένα δεύτερο σημείο είναι, να μην φορτίζει ο καθένας το αυτοκίνητό του στο σπίτι του ή στο μαγαζί του. Αυτό το βλέπουμε συχνά σε μέρη όπου και στην Κρήτη -το έχω παρατηρήσει- όπου βέβαια κυκλοφορούν πολύ λίγα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, αλλά πάμε και τα φορτίζουμε στο μαγαζί μας χωρίς καμία προδιαγραφή.

Το συγκεκριμένο νομοσχέδιο είναι ταξικό, διότι δεν μπορεί να αγοράσει σήμερα ο κόσμος αυτά τα αυτοκίνητα. Στόχος είναι -όπως σωστά λέμε- η μείωση της επιβάρυνσης του περιβάλλοντος. Αυτό όμως δεν γίνεται μέσα από τους λίγους, οι οποίοι μπορούν να αγοράσουν σήμερα ένα τέτοιο αυτοκίνητο, αλλά γίνεται από τους πάρα πολλούς από τους χιλιάδες από τους εκατομμύρια ανθρώπους, οι οποίοι σήμερα δεν έχουν τη δυνατότητα ούτε καν τροφή να αγοράσουν.

Για να επιτευχθεί ο στόχος της μείωσης της περιβαλλοντικής ρύπανσης θα έπρεπε πρώτα να λύσετε προβλήματα-θέματα βασικότερα από την αγορά ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Γνωρίζετε την πυραμίδα του Maslow και επειδή μιλάτε για κίνητρα, ποιο είναι το κίνητρο της ανθρώπινης συμπεριφοράς; Ο Maslow ιεράρχησε τις ανθρώπινες ανάγκες με την εργασία του Theory of Human Motivation.

Η συγκεκριμένη μελέτη έδειξε ότι οι άνθρωποι κινητοποιούνται, πρωτίστως, στην ικανοποίηση των πλέον βασικών αναγκών τους, προτού προχωρήσουν στην ικανοποίηση άλλων. Στο κατώτερο επίπεδο της πυραμίδας υπάρχουν οι βασικότερες ανθρώπινες ανάγκες, όπως η ανάγκη για τροφή, νερό, ύπνο, θέρμανση. Ποια τροφή, όταν πέφτουν παιδιά αναίσθητα κάτω; Ποιόν ύπνο, όταν κάποιος πρέπει να κάνει δύο και τρεις δουλειές για να επιζήσει; Πχ, τα παιδιά των deliveries. Ποια θέρμανση, όταν πάρα πολλά νοικοκυριά δεν έχουν καν θέρμανση; Και πιο πάνω είναι, μετά, οι ανάγκες για την ασφάλεια, πχ ένα σπίτι. Ποιο σπίτι, όταν με το σχέδιο ΗΡΑΚΛΗΣ κι αυτό θα εξαφανιστεί;

Βλέπουμε, λοιπόν, μέσα από την επιστημονική ανάλυση του Maslow, και όχι μέσα από τα πολιτικά κομματικά «γυαλιά», ότι ο άνθρωπος δεν έχει κατακτήσει τις δύο βασικότερες ανάγκες –ή, καλύτερα, τις έχει χάσει-, εδώ στην Ελλάδα των μνημονίων και της λιτότητας, του «ναι, σε όλα». Αυτό καταδικάζουμε ως ΜέΡΑ25.

Αν θέλετε να επιτευχθεί η εγχώρια παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων, πρέπει άμεσα να οργανωθούν τεχνικές σχολές, που να εκπαιδεύουν τέτοια άτομα.

Για να μειωθούν οι ρύποι, πρέπει να αναπτυχθούν μέσα μαζικής μεταφοράς -πολύ βασικό το τραίνο ή το μετρό, ενώ θα πρέπει, σε κάθε σταθμό μετρό, να υπάρχει ένα πάρκινγκ. Αλλιώς, δεν κάνουμε τίποτα.

Εγώ μένω στο Νέο Ψυχικό. Πάω στο σταθμό «Εθνική Άμυνα» και δεν βρίσκω να παρκάρω. Άρα, παίρνω το αυτοκίνητό μου και φθάνω μέχρι εδώ, στη Βουλή.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κύριο Λογιάδη. Το λόγο έχει η κυρία Πέρκα.

**ΘΕΟΠΙΣΤΗ (ΠΕΤΗ) ΠΕΡΚΑ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Εγώ θα ξεκινήσω από τα θετικά, κύριε Υπουργέ. Βλέπω, για πρώτη φορά, σε νομοσχέδιο να λαμβάνεται υπόψη η δυτική Μακεδονία και η απολιγνιτοποίηση. Θεωρώ ότι είναι ένα θετικό βήμα. Δεν μπορώ να εκτιμήσω ότι είναι και γενναίο. Αλλά, σε κάθε περίπτωση, να ξεκινήσουμε να σκεπτόμαστε αυτήν την περιοχή. Και να επισημάνω ότι ελπίζω ότι για τα 100 εκατομμύρια ευρώ για την επιδότηση της ηλεκτροκίνησης, δεν θα βάλουμε χέρι στα λεφτά της απολιγνιτοποίησης -θέλω να πιστεύω.

Συνεχίζω, τώρα, λέγοντας ότι, προφανώς σε ότι αφορά στην ευρωπαϊκή πολιτική τονίζω ότι, συμφωνούμε με το στόχο της κλιματικής ουδετερότητας για το 2050. Στηρίζουμε την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία. Και επιπλέον, η ευρωπαϊκή στρατηγική κινητικότητας χαμηλών ρύπων μάς βρίσκει σύμφωνους. Επομένως, και η ηλεκτροκίνηση, ως κίνηση, είναι μία θετική κίνηση.

Το θέμα είναι να δούμε κατά πόσον εξυπηρετείται και προωθείται από το νομοσχέδιο που έχετε καταθέσει. Είπαμε και στην αρχή ότι θέλουμε να συμμετέχουμε σε όλα. Το να μας ειδοποιείτε εγκαίρως και να προετοιμαζόμαστε, νομίζω ότι, είναι προς το συμφέρον του τελικού αποτελέσματος, γιατί μπορεί να συνεισφέρουμε με τις προτάσεις μας. Γι’ αυτό και υπήρχε και αυτή η ένταση.

Λέμε, λοιπόν, ότι το να αυξάνεις μόνο τη ζήτηση, δηλαδή με επιδοτήσεις, σε ότι αφορά στα ηλεκτρικά οχήματα και να μην παίρνεις άλλα παράλληλα μέτρα, δεν είναι αποτελεσματικό. Είναι μια αποσπασματική κίνηση, η οποία δεν θα φέρει αυτό το αποτέλεσμα. Και το λέω αυτό και σε σχέση με τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας που θα έπρεπε παράλληλα να προχωρούν -και δεν το βλέπουμε αυτό-, αλλά, κυρίως, με ανανέωση του γερασμένου στόλου, που όλοι πολύ καλά ξέρουμε ότι έχει αυτή η χώρα. Αναφέρομαι κυρίως στα μέτρα αυτά που αφορούν στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα.

Κοιτάξτε, η αλήθεια είναι ότι έχουμε έναν γερασμένο στόλο, από τη μια μεριά. Και από την άλλη, έχουμε μία αγορά, η οποία πρέπει να ρυθμιστεί και, βεβαίως, πρέπει να μη γίνει με άδικο τρόπο και ούτε βίαια. Ισχύει και για την ηλεκτροκίνηση αυτό. Όταν, δηλαδή, τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα EURO 1, EURO 2, EURO 3, τα απαγορεύεις, αλλά, συγχρόνως, επιτρέπεις τα εγχώρια σε αυτές τις μεταπωλήσεις, εδώ κάτι γίνεται. Εδώ, δικαίως, φωνάζουν οι επαγγελματίες του χώρου, γιατί δεν μπορεί να έχεις άλλα μέτρα και άλλα σταθμά. Χώρια το ότι αυτό αντίκειται και σε ευρωπαϊκούς Κανονισμούς περί περιορισμού. Έτσι είναι και οι Συνθήκες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αυτές. Και φαντάζομαι ότι, πολύ σύντομα, θα δούμε και κάποιο πρόστιμο. Δεν μπορούμε να το κατανοήσουμε. Θέλω μια απάντηση σε αυτό. Γιατί γίνεται αυτό;

Αντίθετα, επειδή τα 100 εκατομμύρια ευρώ αντιστοιχούν σε 1.700 περίπου αυτοκίνητα –γιατί έχει και άλλα οχήματα εντέλει-, καταλαβαίνετε κι εσείς ότι δεν γίνεται και μεγάλο το αποτύπωμα το περιβαλλοντικό που αφορά στις μεταφορές. Δεν θα είναι και τόσο ουσιαστικό. Και να θυμίσουμε, εδώ, ότι οι οδικές μεταφορές είναι πραγματικά πολύ επιβαρυντικές για το περιβάλλον. Βεβαίως, είπαν οι άλλοι συνάδελφοι και συμφωνώ ότι, πρέπει να πάει και στα άλλα μέσα μεταφοράς.

Λέμε, λοιπόν, γιατί δεν επιδοτούνται και τα EURO 4/EURO 5, ούτως ώστε κάποιος, γιατί, πραγματικά, είναι ταξικό το νομοσχέδιο. Τώρα, εδώ στην εποχή που βρισκόμαστε δεν είναι εύκολο να πάει να αγοράσει κανείς ηλεκτρικό αυτοκίνητο και βεβαίως και το EURO 4, εφόσον έχει φυσικό αέριο ή υγραέριο και βεβαίως, παραλείψατε να επιδοτείτε και τα μεταχειρισμένα ηλεκτρικά οχήματα.

Εγώ θα συμφωνήσω με την GREENPEACE και την WWF που λέει ότι για να έχουμε πραγματικά μια ολοκλήρωση αυτού του σχεδίου, κάποια στιγμή πρέπει να πούμε ότι τα αυτοκίνητα εσωτερικής καύσης, τα Μ.Ε.Κ., θα πρέπει να σταματήσουν, πάλι, όμως με ένα χρονικό διάστημα για να προσαρμοστεί η αγορά, να δοθεί ένα μήνυμα, βεβαίως, στους ανθρώπους που έχουν κάποια χρήματα να πάνε να τα αγοράσουν μόνοι τους τα ηλεκτρικά, ούτως ώστε να μείνουν τα λεφτά για αυτούς που είναι πιο «αδύναμοι».

Είπαμε για την απαγόρευση.

 Βεβαίως, πρέπει να ξεκινήσετε από τα επαγγελματικά οχήματα, τα Φ.Ι.Χ., Φ.Δ.Χ., φορτηγά, δηλαδή τα οποία θα είναι πολύ χρήσιμο για να απορροφηθούν και τα City logistics τα οποία υποστηρίζουμε.

 Βεβαίως θα σχολιάσω και εγώ αυτό τον διαγωνισμό για τα λεωφορεία της Θεσσαλονίκης που είχε ετοιμάσει ο ΣΥΡΙΖΑ, που προβλεπόταν 190 ηλεκτρικά λεωφορεία με δικαίωμα για άλλα 130. Δεν έχει γίνει τίποτα ένα χρόνο. Από τη μια μεριά, δηλαδή, πανηγυρίζουμε την ηλεκτροκίνηση και τι ωραία την προχωράμε, αλλά ξεκινάμε, όμως, είπαμε, πρώτα από τα δημόσια μέσα μεταφοράς, πάμε στα εταιρικά οχήματα, πάμε στις μεγάλες ομάδες, όπως είναι φορτηγά και ταξί και μετά θα έρθουν οι ίδιοι ιδιώτες να ανανεώσουν το στόλο, εφόσον μπορούν και εφόσον τα κίνητρα είναι αρκετά.

Σε ότι αφορά, επιγραμματικά, για τις πιάτσες των ταξί. Οι αποκλειστικές πιάτσες θα μπορούσαν να ισχύσουν. Μόνο, μπορούμε να βάλουμε ένα ποσοστό να έχουν, τουλάχιστον, 20% των ταξί ηλεκτρικά.

Επίσης, οι θέσεις στάθμευσης για κατοίκους που είχε «παίξει» στη διαβούλευση ,κάπου, διορθώθηκε, κάπου έμεινε και ακούστε να δείτε. Είπαμε ότι προωθούν την ηλεκτροκίνηση, αλλά «δεν πάμε πίσω» στις πολιτικές στάθμευσης, τη διαχείριση της στάθμευσης. Δηλαδή, οι θέσεις στάθμευσης κατοίκου είναι πολύ σοβαρό μέτρο, γιατί πέρα, είπαμε από όλα αυτά, χρειάζονται και κάποιοι σχεδιασμοί στρατηγικοί για τις μεταφορές. Ένα από αυτά είναι η πολιτική της στάθμευσης.

 Υπάρχουν ιστορικού ενδιαφέροντος, οι λεγόμενες αυτοκίνητα αντίκες τα οποία κάνουν πολύ λίγα χιλιόμετρα, δεν το συζητάμε, επίσης, πρέπει να προβλεφθεί κάτι για αυτά.

 Υπάρχουν εταιρείες οι οποίες κάνουν ιδιαίτερα αυτοκίνητα και χρησιμοποιούν κάποιο μεταχειρισμένο ως πρώτη ύλη και ζητούν από το Κοινοβούλιο, δεν είμαι σε θέση να ξέρω περισσότερα, όμως να μπορεί να επιτραπεί ως πρώτη ύλη, όχι για κίνηση και βεβαίως, δεν υπάρχει πρόβλεψη για απαγόρευση εξαγωγής των ηλεκτρικών οχημάτων που αγοράστηκαν με επιδότηση. Αυτό, νομίζω ότι μάλλον διέφυγε. Δηλαδή ένας που αγοράζει με επιδότηση ηλεκτρικό όχημα δεν μπορεί να πάει να το πουλήσει μετά.

Αυτά σε γενικές γραμμές.

Επίσης, θέλω να πω και να τονίσω και ως συγκοινωνιολόγος και ως πολιτικός μηχανικός και ως πρώην Γραμματέας Μεταφορών και ως Αναπληρώτρια Τομεάρχης Μεταφορών ότι η ηλεκτροκίνηση είναι ένα θέμα που άπτεται πάρα πολύ της κινητικότητας της κίνησης και του αρμόδιου Υπουργείου. Εγώ δεν μπορώ να καταλάβω, γιατί δημιουργείτε ένα Τμήμα Εποπτείας στο ΥΠΕΝ, ενώ ένα Μητρώο τηρείται στο ΥΠΟΜΕ;

Αυτά και ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Τον λόγο έχει ο κ. Φάμελλος.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

 Θα περάσω γρήγορα τα επί της διαδικασίας γιατί τα είπαμε, αλλά επί της ηλεκτροκίνησης θέλω να πω ότι η ηλεκτροκίνηση αποτέλεσε μία από τις κεντρικές πολιτικές πρωτοβουλίες της Κυβέρνησης του ΣΥΡΙΖΑ. Στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα η ηλεκτροκίνηση είχε το στόχο του 10% επί του συνόλου των οχημάτων μέχρι το 2030, ενώ είχαμε προχωρήσει και στο ν. 4439 για τα εναλλακτικά καύσιμα, αλλά και στην Υπουργική Απόφαση του Μαΐου του 2019 για τις προϋποθέσεις και τις προδιαγραφές των σημείων φόρτισης.

 Είναι, λοιπόν, μια πολύ σημαντική πολιτική πρωτοβουλία η ηλεκτροκίνηση. Ενδιαφέρει την κοινωνία και ακριβώς, επειδή ενδιαφέρει την κοινωνία, επιδιώκει η Κυβέρνηση να εκμεταλλευτεί αυτό το ενδιαφέρον της κοινωνίας για να πουλήσει ένα ψεύτικο περιβαλλοντικό προσωπείο.

 Αυτό, όμως που είναι πολύ σημαντικό, είναι ότι ενδιαφέρει και την αγορά και αυτό που προσπαθεί να κάνει ο κ. Χατζηδάκης είναι να κάνει «παιχνίδι» με την αγορά και αυτό πρακτικά σημαίνει ότι υπάρχουν οικονομικά συμφέροντα περιορισμένα που εκμεταλλεύονται ή μάλλον που ο νόμος τα υποστηρίζει, κύριε Χατζηδάκη.

Τι γίνεται, όμως στον τομέα της ενέργειας, γιατί από κάπου θα πάρουν ενέργεια τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Έχουμε μία απόφαση της Κυβέρνησης, λανθασμένη και άδικη να «ξεπουλήσει» οτιδήποτε υπάρχει στο δημόσιο πλούτο της χώρας. Το δίκτυο υψηλής τάσης, τον ΑΔΜΗΕ, το δίκτυο μέσης τάσης και διανομής, τον ΔΕΔΔΗΕ, να βγάλει τη ΔΕΗ εκτός ηλεκτροπαραγωγής. Μάλιστα, αφήνει τα ιδιωτικά φυσικά αέρια να παράγουν, αλλά δεν αφήνει τη ΔΕΗ να παράγει, αυτήν την περίοδο που έχει καλύτερες μονάδες, ενώ ταυτόχρονα ιδιωτικοποιεί όλη την ηλεκτροπαραγωγή, μιας και αυτό είναι το σχέδιο της αεριοποίησης και το ψεύτικο σχέδιο της λιγνιτοποίησης, ενώ ταυτόχρονα ξεπουλάει τη «ΔΕΠΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ» και όλες τις ενεργειακές υποδομές.

Από την άλλη μεριά στην ηλεκτρική ενέργεια έχει καταργήσει το ΑΣΕΠ, κατήργησε τη συλλογική σύμβαση και τα golden boys -απ’ ότι μαθαίνουμε περνούν πολύ καλές ημέρες στη ΔΕΗ μιας και πολλαπλασιάζονται οι θέσεις γενικών διευθυντών- και δεν σας διαφέρει καθόλου το δημόσιο συμφέρον από ότι φαίνεται, γιατί ιδιαίτερα στην κοινωνία παραδεχθήκατε και εσείς την προηγούμενη Πέμπτη ότι δεν έχετε καταφέρει να ενεργοποιήσετε το ταμείο επανασυνδέσεων. Φέρνετε δηλαδή έναν νόμο για την ηλεκτροκίνηση αλλά μία υπουργική απόφαση για να συνδεθούν τα ευάλωτα νοικοκυριά στο δίκτυο ηλεκτροδότησης τώρα που κόβετε το ρεύμα εσείς με δικές σας επιλογές γιατί δεν τα στηρίξετε την πανδημία, δεν έχετε κάνει. Καταλαβαίνουμε ότι αυτή είναι η πολιτική σας γιατί έχετε προχωρήσει στην κατάργηση των περιοχών Natura, καταργείται τους δασικούς χάρτες, μετά το φυσικό περιβάλλον βάλατε και τα δάση της Ελλάδας στο μάτι και προχωράτε σε μια πολύ έντονα αντιπεριβαλλοντική πολιτική, μάλλον μια περιβαλλοντική οπισθοχώρηση στην Ελλάδα.

Στην ηλεκτροκίνηση όμως γίνονται τα πράγματα σωστά;

Ας δούμε λιγάκι τα δικά σας κείμενα. Κύριε πρόεδρε στις 21 Οκτωβρίου του 2019 συγκροτήθηκε μια διυπουργική επιτροπή από τον κύριο Χατζηδάκη. Η διυπουργική επιτροπή αυτή λοιπόν έλεγε στο άρθρο 2 ότι θα εκπονήσει εθνικό επιχειρησιακό σχέδιο για την ανάπτυξη ηλεκτροκίνησης μέχρι 30 Ιουνίου.

Που είναι;

Δεν έχετε σχέδιο. Μπαρούφες λοιπόν είναι αυτά που μας λέτε ότι βοηθάτε την ηλεκτροκίνηση. Σχέδιο για την ηλεκτροκίνηση δεν έχετε φέρει, στρατηγική δεν έχετε φέρει και φέρνετε ένα αποσπασματικό νομοσχέδιο. Απαραίτητη η υποστήριξη της ηλεκτροκίνησης, σχέδιο δεν έχετε όμως.

Έρχεται η ευρωπαϊκή οδηγία η 1161 του 2019 και σας λέει ότι για να προωθηθεί η ηλεκτροκίνηση θέλουμε ανάπτυξη δημόσιων μεταφορών.

Δεν την βλέπουμε στο νομοσχέδιο.

Θέλει ανάπτυξη ικανότητας παραγωγής της Ελλάδας, να παράγει η Ελλάδα κύριε Χατζηδάκη.

Δεν το έχετε στο νομοσχέδιο.

Θέλει ισορροπημένη παραγωγή των κρατών και δημόσια διαθέσιμες υποδομές.

Δεν θα έχουμε υποδομές με το νομοσχέδιό σας.

Χρήση ενωσιακών κονδυλίων για την ανανέωση του στόλου δημόσιων μεταφορών, το είπαν όλοι οι συνάδελφοί μου, δεν το κάνετε.

Και τι έρχεστε λοιπόν να μας πείτε ότι φέρνετε με ένα φοβερό νομοσχέδιο;

Μια προετοιμασία. Μάλιστα βλέπω ότι στο άρθρο 44 έχετε δεκατρείς εξουσιοδοτικές διατάξεις για υπουργική απόφαση. Το λέτε αυτό καλή νομοθέτηση;

Δεκατρείς υπουργικές αποφάσεις και στα φορολογικά άρθρα άλλες τρεις με Προεδρικά Διατάγματα. Βέβαια υπάρχει και ένα θέμα με ασάφεια ως προς τις ευρωπαϊκές ενισχύσεις γιατί ακόμα και αυτά τα άρθρα που βάζετε με υπουργική απόφαση λέτε με επιφύλαξη ως προς το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο.

Ούτε αυτό δεν μπορέσατε να διαβάσετε για να κάνετε μια νομοθέτηση έστω στα φορολογικά κίνητρα;

Το περίεργο βέβαια είναι ότι αυτή η επιτελικότητα έρχεται και ξε-ψηφίζετε δύο διατάξεις που ψηφίσατε εσείς. Η μία στο νόμο ΔΕΗ – ΔΕΠΑ, που σας είπαμε τότε προσέξτε τι ψηφίζετε για τον ΔΕΔΔΗΕ, τις ξε-ψηφίζετε τώρα και η άλλη στα φορολογικά κίνητρα του Δεκεμβρίου 2019 για τους χαμηλούς και μηδενικούς ρύπους. Τα αλλάζετε τώρα, διαφοροποιείτε τις κλίμακες. Άρα έχουμε μία απίστευτη προχειρότητα να έρχεστε τώρα να διαγράψετε ρυθμίσεις που ψηφίσατε εσείς στο νομοσχέδιο ΔΕΗ ΔΕΠΑ και στο νομοσχέδιο για τα φορολογικά κίνητρα. Αφαιρείτε ακόμα και κάποια ψήγματα δικής σας νομοθέτησης όπως αυτό το άρθρο για τους παραδοσιακούς οικισμούς και τα διατηρητέα που είχατε στη διαβούλευση, το οποίο το παίρνετε πίσω και θα καταλήξει κύριε Χατζηδάκη να μην έχουν οι διατηρητέοι οικισμοί και τα διατηρητέα κτίρια να μην έχουν υποδομές ηλεκτροκίνησης διότι προβλέπεται αυτό να πάει σε ένα χρόνο μετά.

Όλα τα νησιά μας δεν θα έχουν έτσι υποδομές ηλεκτροκίνησης και πάμε προς τα πίσω διότι θα έχετε φορολογικά κίνητρα χωρίς να έχουν υποδομές στα νησιά και στις απομακρυσμένες περιοχές.

Όλη αυτή η συζήτηση για ποιο λόγο γίνεται;

Γίνεται μια συζήτηση για 1700 αυτοκίνητα γιατί αυτή είναι η αλήθεια, με έντονα ταξικά κριτήρια, άδικη πολιτική. Μόνο όσοι έχουν λεφτά θα αγοράσουν ηλεκτρικό αυτοκίνητο, ενώ στις οικογένειες των μεσαίων και χαμηλών εισοδημάτων δεν θα δοθεί η δυνατότητα ούτε να πάρουν πιο περιβαλλοντικά φιλικό αυτοκίνητο. Ούτε αυτό δεν θα επιτρέπεται γιατί παρεμβαίνετε και οδηγείτε σε αύξηση των τιμών με αν θέλετε άδικες λογικές προς τους εισαγωγείς. Ευνοείτε μόνο αυτούς που εισάγουν καινούργια αυτοκίνητα και έτσι εξάγουμε φορολογικούς πόρους προς το εξωτερικό, γιατί οδηγεί το νομοσχέδιό σας.

Δεν βοηθάει ούτε την παραγωγή στην Ελλάδα, ούτε την κυκλική οικονομία, ούτε καν την εναλλακτική διαχείριση των μπαταριών δεν προωθείτε γιατί δεν έχετε τέτοιες προβλέψεις και τα παραπέμπετε όλα σε υπουργικές αποφάσεις.

Υπάρχουν τουλάχιστον τα λεφτά κύριε Χατζηδάκη, τα 100 εκατομμύρια;

Από το ισοζύγιο που βγάλαμε κυρίες και κύριοι βουλευτές δεν υπάρχουν τα λεφτά. Αυτό που έχετε εξαγγείλει για 100 εκατομμύρια από τον πόρο των δικαιωμάτων δεν προκύπτει. Προκύπτουν τριάντα περίπου εκατομμύρια για φέτος, ίσως και άλλα τόσα το χρόνο ενώ είναι ελλειμματικός ο λογαριασμός των ΑΠΕ και θα έχετε πρόβλημα του χρόνου.

Από που θα μεταφέρετε πόρους για να γίνουν 100;

Μήπως από τα πιθανά τέλη ταξινόμησης που δεν αγοράζει ο πολίτης γιατί εσείς το επιδιώκετε για να υπάρχει αναστολή από τα εισαγόμενα ρυπογόνα;

Πώς θα βγουν τα 100 εκατομμύρια ακόμα και γι’ αυτό το μέτρο το οποίο φέρνετε;

Φέρνετε ένα νομοσχέδιο τόσο πολύ αποσπασματικό που δεν έχει ούτε καν τα λεφτά γι’ αυτό το περιορισμένο αποτύπωμα που εισάγετε και το μόνο που θα έχει ενδιαφέρον να συζητήσουμε είναι το μέτρο για τα ταξί και λίγο για τους εταιρικούς στόλους που και εκεί όμως δεν βάζετε απόσυρση.

Άρα, αφήνετε ρυπογόνα αυτοκίνητα στην αγορά, δημιουργείτε μια δευτερογενή αγορά μια περιορισμένη ομάδα επαγγελματιών, δεν βοηθάτε, λοιπόν, στις αποσύρσεις γιατί και αυτό πάει στην Υπουργική Απόφαση και τελικά ποιο το αποτέλεσμα; Ότι το μεσαίο νοικοκυριό, ότι οι μικρομεσαίοι, οι επιστήμονες, τα χαμηλά εισοδήματα δεν θα δουν ποτέ ηλεκτρικό αυτοκίνητο επί Χατζηδάκη. Και δεν δουν τίποτε οι υποδομές διότι οι δήμοι θα προκηρύξουν το ‘21 για να έχω πιθανά το ‘22 και θα έρθει η πολιτεία να πληρώσει- γιατί, έχετε βγάλει τον ΔΕΔΔΗΕ από αυτήν τη δυνατότητα που σας έδινε η Οδηγία, σας το είπαμε εμείς το νόμο Δ.Ε.Η.- ΔΕΠΑ- γιατί απλά θέλετε να το πουλήσετε και αυτόν.

Ακόμα και σε περιοχές που οι ενεργειακές κοινότητες θα μπορούσαν να δώσουν υποδομές ηλεκτροδότησης- γελάτε, βέβαια- γιατί τις έχετε «καθαρίσει» και αυτές, τις έχετε υποβαθμίσει, κ. Χατζηδάκη, και τις ενεργειακές κοινότητες, που θα μπορούσαν σε ένα νησί να λύσουν το θέμα της υποδομής για την ηλεκτροδότηση. Έτσι, λοιπόν, πού οδηγούμαστε; Οδηγούμαστε σε ένα νομοσχέδιο άδικο, με ταξικές αν θέλετε, αναφορές, γιατί αφήνει όλη την κοινωνία απέξω και παίζει με λίγους μεγαλοεισαγωγείς και αναδιαρθρωθεί την αγορά από την πίσω πόρτα. Μπράβο θέλετε χειροκρότημα, γι’ αυτό που κάνετε; Γιατί ηλεκτροκίνηση δε θα πετύχετε.

Εδώ, λοιπόν, υπάρχει σοβαρό πρόβλημα, κύριε Χατζηδάκη. Υποτιμάτε και τη διαδικασία της ηλεκτροκίνησης, υποτιμάτε το περιβάλλον, έτσι και αλλιώς, γιατί δεν έχετε αφήσει τίποτα όρθιο, οδοστρωτήρας- περιοχές Natura, δασικοί χάρτες, ιδιωτικοποίηση, ανακύκλωση όλα προς τα πίσω- και θέλετε τώρα να κοροϊδέψετε τη Βουλή, ότι θα κάνετε ηλεκτροκίνηση;

Επειδή, όμως, υπάρχει σοβαρό ζήτημα και για τα ζητήματα δημοκρατίας, και για τα ζητήματα ηλεκτροκίνησης, εμείς παραμένουμε στη συζήτηση, σας επισημαίνουμε ότι, δυστυχώς, είναι ένα «άδειο πουκάμισο» αυτό το νομοσχέδιο και κάτι πάρα πολύ σημαντικό για την κοινωνία που το έχει ανάγκη και η Ελλάδα το έχει ανάγκη και επειδή, δεν έχετε κανένα παραγωγικό σχεδιασμό υποβαθμίζετε και το ρόλο της Ελλάδας, διότι, θα αγοράζουμε από το εξωτερικό ακριβά ηλεκτρικά αυτοκίνητα χωρίς να έχουμε υποδομές φόρτισης, χωρίς να έχουμε παντού υποδομές σε όλη την Ελλάδα και θα μείνει πάλι η επαρχία πίσω, και θα μείνει πάλι η Ελλάδα πίσω, γιατί αυτό που ξέρει να κάνει η Δεξιά είναι ένα χρεοκοπεί την πατρίδα και να είναι ξεπουλάει. Αυτό που κάνατε και στα σκουπίδια τόσα χρόνια, αυτό που κάνετε τώρα στην ενέργεια.

Εμείς, δεν θα σας αφήσουμε χωρίς κριτική. Και βέβαια, θα πάμε αυτή τη στιγμή και στη συνεδρίαση τις Επιτροπής Περιβάλλοντος, γιατί εσείς επιλέξετε να μην σας ακούσουμε, κύριε Χατζηδάκη. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ( Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε.

Έχει ζητήσει το λόγο ο συνάδελφός, ο κ. Χιονίδης, που μας τιμά με την παρουσία του στην Επιτροπή μας. Το λόγο έχει ο κ. Χιονίδης.

**ΣΑΒΒΑΣ ΧΙΟΝΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εγώ δεν είμαι μέλος στην Επιτροπή, αλλά το θέμα είναι μείζον και πολύ ενδιαφέρον και θέλω να καταθέσω κάποιες σκέψεις οι οποίες αφορούν συνολικότερα.

Όσον αφορά το κομμάτι της ηλεκτροκίνησης, βλέπουμε ότι έχουμε πραγματικά πολύ ακριβές λύσεις με μία ραγδαία φθίνουσα τιμή τα τελευταία χρόνια και βλέπουμε, επίσης, την προσπάθεια που κάνει η Ε.Ε. να δώσει μερικά δισεκατομμύρια για την ανάπτυξη μπαταριών, ώστε να μπορέσει να φτάσει στα επίπεδα της Tesla ή της Κίνας που είναι πιο μπροστά. Υπό αυτήν την έννοια, θεωρώ ότι είναι προς θετική κατεύθυνση σημειολογικά κυρίως, και όχι επί της ουσίας για το περιβάλλον, να μπορέσουμε να προχωρήσουμε και να κάνουμε άλματα προς τα μπροστά.

Αυτό το οποίο έρχεται, επίσης, και δεν ξέρω ποσό λαμβάνεται υπόψη, κύριε Υπουργέ, είναι το κομμάτι του υδρογόνου, όταν βλέπουμε ότι στοχεύουμε και εμείς να χτίσουμε δεξαμενές και παραγωγή στην περιοχή της Κοζάνης, όπως το ίδιο κάνει η ΒP στην Ολλανδία και άλλες χώρες το υδρογόνο το οποίο είναι ήδη πολύ κοντά μας και είναι κάτι το οποίο δεν ξέρω πως μετά από τέσσερα ή πέντε χρόνια που θα μπορούσε να είναι ένα πολύ ενδιαφέρον καύσιμο, θα μπορέσει να υποκαταστήσει ή να συμπληρωθεί σ’ αυτά τα αυτοκίνητα τα ηλεκτρικά που θα αγοραστούν σε αυτό το διάστημα.

Ένα άλλο θέμα στο οποίο θέλω να σταθώ, είναι το κομμάτι του φυσικού αερίου το οποίο είναι ένα μεταβατικό καύσιμο και το οποίο θα το έχουμε μπροστά μας για τα επόμενα χρόνια. Πώς θα ακούγεται η ιδέα ότι σήμερα δεν θα μπορούσαμε να προχωρήσουμε, κατ’ αρχήν, ιδιαίτερα στις πυκνές αστικές περιοχές όπως είναι και η Αθήνα, τη χρήση του φυσικού αερίου σε οχήματα είτε με την μετατροπή των κινητήρων προσωρινά ώστε να μειώσουμε το θέμα των αιωρούμενων μικροσωματιδίων αλλά και του CaCo2 και παράλληλα, να προχωρήσουμε και στο κομμάτι των ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Είναι στη σκέψη του Υπουργείου, π.χ., στις αστικές συγκοινωνίες, στα λεωφορεία, κάποια εξ αυτών να συνεχίσουν να είναι καινούργια και να χρησιμοποιούν το φυσικό αέριο;

Ποια είναι η πρόβλεψη, τελικώς, η οποία μπορούμε να έχουμε, στηρίζοντας, βέβαια, όλες τις αρχές του νομοσχεδίου, να πάμε προς τα εμπρός, κυρίως για σημειολογικούς λόγους; Αν υπάρχει σκέψη να χρησιμοποιηθεί και να υπάρξει μια μοντελοποίηση χρήσης του φυσικού αερίου, παράλληλα με την κίνηση προς την ηλεκτροκίνηση. Και κάτι τελευταίο. Έχουμε δει σε πάρα πολλές περιπτώσεις, ο μέσος όρος μετακίνησης, ειδικά στα αστικά κέντρα που έχουν το μεγαλύτερο κομμάτι της επιβάρυνσης, είναι περίπου 1,2 άτομα ανά μετακίνηση. Υπάρχει η σκέψη να επιδοτηθούν φθηνά ηλεκτρικά αυτοκίνητα, οι λεγόμενες όπως είναι γνωστές γουρούνες, οι οποίες μπορεί να τις εισάγει κανείς και να μεταφέρουν δύο άτομα με σχετική ασφάλεια και με ένα κόστος της τάξεως 5, 6 ή 7 χιλιάδων ευρώ; Υπάρχει αυτό στη σκέψη, ώστε να μπορεί να επιδοτηθεί και κάτι αντίστοιχο, ώστε να μπορέσουμε να έχουμε μεγαλύτερη διείσδυση και πρόσβαση.

 Όσον αφορά το κομμάτι των φορτιστών και αυτοί έχουν ραγδαία μείωση των τιμών και μάλιστα υπάρχουν και δύο ελληνικές επιχειρήσεις, οι οποίες παράγουν ήδη τους φορτιστές και οι οποίοι, θα είναι πολύ εύκολο πλέον να τους έχουμε και στο σπίτι μας. Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ κύριε Υπουργέ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ( Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε τον κ. Χι0νίδη, με την τοποθέτηση του οποίου ολοκληρώθηκε η συζήτηση. Να πω πριν δώσω τον λόγο στον Υπουργό, για να κλείσουμε τη συνεδρίαση, όπως είπα και νωρίτερα, απόψε το βράδυ αναμένεται να κατατεθεί το νομοσχέδιο για το παρεμπόριο από το Υπουργείο Ανάπτυξης. Προφανώς, απόψε θα έχουμε πρόσκληση για τη συνεδρίαση την Τετάρτη στις 9 η ώρα, ξεκινάμε το νομοσχέδιο. Το κρατάτε από τον προγραμματισμό σας. Επίσημα θα έρθει το βράδυ. Το λέω προκαταβολικά, για να μειώσω τον χρόνο της διαδικασίας μεθαύριο, για μη λέμε τα ίδια.

Κύριε Υπουργέ, έχετε το λόγο για να ολοκληρώσετε τη συνεδρίαση για σήμερα.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ(Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας):** Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο αυτό είναι ένα πράσινο νομοσχέδιο. Εξ ορισμού μιλάμε για την ηλεκτροκίνηση, μιλάμε για ένα νέο οικολογικό τρόπο μετακινήσεων. Και αυτό, νομίζω, αποδεικνύεται από το ίδιο το περιεχόμενο του νομοσχεδίου. Θεωρώ ότι και η προσπάθεια που έγινε από ορισμένους να διαστρεβλωθεί το περιεχόμενο και να μειωθεί η αξία του νομοσχεδίου, ήταν μικρόψυχη. Είμαι βέβαιος ότι στα μάτια όσων παρακολουθούν τη συζήτηση, γίνεται μπούμερανγκ γι’ αυτούς που το προσπάθησαν.

Τι κάνει το νομοσχέδιο; Στέκομαι σε πέντε τομές που θεωρώ βασικές. Πρώτη τομή, δίνει κίνητρα για την εισαγωγή ηλεκτρικών αυτοκινήτων, σκούτερ και ποδηλάτων. Διότι δεν μιλάμε μόνο για αυτοκίνητα. Στα αυτοκίνητα υπάρχουν κίνητρα, πέραν των φορολογικών, με αυτό το ειδικό πρόγραμμα που έχουμε ανακοινώσει, που είναι στο 15% της αξίας τους, γενικά. Θα εξειδικεύσω στη συνέχεια. Στα σκούτερ είναι μέχρι το 20% και στα ποδήλατα είναι μέχρι το 40%. Επομένως, στα σκούτερ και στα ποδήλατα, τα κίνητρά αναλογικά είναι πιο γενναία. Θα επανέλθω στη συνέχεια στο ζήτημα της ταξικότητας, παίρνοντας αφορμή και από αυτό.

Άρα, μαζί με τα φορολογικά κίνητρα, που ισχύουν ήδη από τον τελευταίο φορολογικό νόμο και μαζί με τις προβλέψεις που υπάρχουν για τα εταιρικά αυτοκίνητα, υπάρχει και ένα γενναίο πακέτο φορολογικών κινήτρων. Ξεκινάμε με τα 100 εκατομμύρια. Αν ο κ. Φάμελλος λέει ότι δεν θα φτάσουν, θα τον παρακαλούσα να παρακολουθεί τις εξελίξεις. Η Ευρωπαϊκή Ένωση η ίδια, είναι πολύ πιθανό, από το ταμείο ανάκαμψης, να χρηματοδοτήσει τέτοιου είδους δράσεις, πέρα από τα χρήματα που εμείς διαθέτουμε ή θα διαθέτουμε από το ταμείο ρύπων. Η μικρόψυχη αντιπολίτευση είναι κακός σύμβουλος, όπως είπα και προηγουμένως, γι’ αυτόν που τη μετέρχεται.

 Δεύτερον, ρυθμίζουμε παράλληλα, όπως είναι αυτονόητο και λογικό, το ζήτημα των φορτιστών. Άλλωστε, αν είχα να διαλέξω εγώ τουλάχιστον, ανάμεσα στα κίνητρα για τα αυτοκίνητα, τα σκούτερ, τα ποδήλατα και στους φορτιστές και μου έλεγε κάποιος, ξεκίνα οπωσδήποτε με ένα από τα δύο, θα ξεκινούσα από τους φορτιστές, διότι χωρίς τους φορτιστές δεν έχεις την βάση να θεμελιώσεις το οικοδόμημα.

Γι’ αυτό το λόγο, προβλέπουμε ότι θα υπάρξει πλήρης κάλυψη με δίκτυο φορτιστών, όλων των εθνικών οδών μέχρι το τέλος του 2021. Υπάρχει δέσμευση των εισαγωγέων αυτοκινήτων για 1200 σημεία φόρτισης, στις δικές τους υποδομές και εγκαταστάσεις. Υπάρχει και πρόβλεψη, σε συνεννόηση με τους δήμους μέχρι το Μάρτιο 2021, να προχωρήσει η χωροθέτηση για τους δημόσιους φορτιστές, πέραν αυτών που προβλέπονται για τις πολυκατοικίες και τα σπίτια γενικώς, που είναι ένα άλλο πράγμα.

Για τα καινούργια σπίτια προβλέπουμε υποχρεωτική εγκατάσταση τέτοιου φορτιστή, για τα παλιά σπίτια προβλέπουμε τις διαδικασίες που υπάρχουν στο φυσικό αέριο. Δηλαδή, δεν χρειάζεται ρητή συγκατάθεση του 50 +1 των ιδιοκτητών σε κάθε πολυκατοικία, μπορεί να προχωρήσει καθένας μόνος του. Εάν κάποιος θέλει να το σταματήσει, πρέπει να πείσει τα 501 χιλιοστά των ιδιοκτητών, να εμποδίσουν την εγκατάσταση φορτιστή. Άρα, προβλέπουμε πολύ σαφείς ρυθμίσεις και για τους φορτιστές, που είναι σε δημόσιους χώρους και για τους φορτιστές, που είναι σε ιδιωτικούς χώρους, διευκολυντικές ρυθμίσεις.

Τρίτον, προβλέπουμε ένα ολόκληρο πλαίσιο λειτουργίας πια, της αγοράς. Υπήρχαν κάποιες αποσπασματικές ρυθμίσεις. Οι ρυθμίσεις αυτές εντάσσονται σε αυτό το νομοσχέδιο, καταργούμενες οι περισσότερες. Υπάρχει ο ρόλος του ΔΕΔΔΗΕ, ο οποίος συμμετείχε στη διαβούλευση και εγγυάται την ευστάθεια του όλου εγχειρήματος. Υπάρχουν οι εισαγωγείς των αυτοκινήτων, οι οποίοι βεβαίως και εκείνοι συμμετείχαν από την αρχή στη διαβούλευση, αλλά υπάρχει κυρίως μια συμφωνία 18 εταίρων, από διαφορετικές πλευρές ο καθένας, καλύπτοντας διαφορετικά σημεία της αγοράς, που ήρθαν και υπέγραψαν συμφωνία με το δικό μας Υπουργείο και το Υπουργείο Μεταφορών, δεσμευόμενοι ο καθένας από την πλευρά του ότι θα κάνει αυτά που αναλογούν σε κάθε φορέα, προκειμένου από τη θεωρία να περάσουμε το ταχύτερο δυνατόν στην πράξη.

Έρχονται, λοιπόν, αυτοί οι ίδιοι οι φορείς της αγοράς, 18 επαναλαμβάνω, από την ένωση ιδιοκτητών μέχρι τον ΔΕΔΔΗΕ και από τους εναλλακτικούς παρόχους ηλεκτρικής ενέργειας μέχρι τους εμπόρους αυτοκινήτων και δεσμεύονται, ότι θα στηρίξουν αυτό το εγχείρημα.

Τέταρτον, το δημόσιο αναλαμβάνει το δικό του βάρος, όχι μόνο βέβαια φέρνοντας αυτό το νομοσχέδιο και όχι μόνο ελέγχοντας το ΔΕΔΔΗΕ να κάνει τη δουλειά του, αλλά μεταξύ των άλλων και με μία πρόβλεψη, ότι από του χρόνου το 25% των καινούργιων αυτοκινήτων που θα παραγγέλνει το δημόσιο, θα είναι υποχρεωτικά ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Άρα, το δημόσιο δεν κάνει μια επικοινωνιακού τύπου προσπάθεια, όπως είπανε ορισμένοι, αλλά προχωρεί προς την κατεύθυνση που σας είπα και παράλληλα - θα τα εξηγήσουν εδώ οι συνάδελφοί μου από το Υπουργείο Μεταφορών - προχωρούν ένα αντίστοιχο εγχείρημα, σε σχέση με τα ηλεκτρικά λεωφορεία στις αστικές συγκοινωνίες. Δεν είναι θεωρίες αυτά, είναι δεσμεύσεις και υπάρχουν δηλώσεις του κυρίου Καραμανλή και του κυρίου Κεφαλογιάννη, ως προς αυτό.

Πέμπτον, δεν στεκόμαστε μόνο στα κίνητρα για τα αυτοκίνητα, ταξί, σκούτερ και ποδήλατα. Εισάγουμε αναπτυξιακά κίνητρα για την παραγωγή στην Ελλάδα φορτιστών μπαταριών και για όποιον θέλει και ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Είναι μέσα στο νομοσχέδιο όλες αυτές τις προβλέψεις, επειδή τουλάχιστον ως προς τα αυτοκίνητα αμφισβητήθηκε.

Υπάρχει ρητή πρόβλεψη για όλα αυτά και μάλιστα - να σημειώσω ότι η κυρία Πέρκα τουλάχιστον, σε άλλο μήκος κύματος από τον κ. Φάμελλο, το αναγνώρισε - για πρώτη φορά δίνονται ειδικά φορολογικά κίνητρα στις λιγνιτικές περιοχές. Τόσο στη Δυτική Μακεδονία, όσο και στη Μεγαλόπολη, θεσπίζονται ειδικά κίνητρα για την παραγωγή πρωτίστως μπαταριών, φορτιστών μπαταριών ηλεκτρικών αυτοκινήτων και αυτοκινήτων, εάν χρειαστεί.

Αυτό είναι νομίζω και ένας νέος τομέας της οικονομίας μας, ο οποίος μπορεί να δημιουργηθεί και νομίζω ότι πρέπει να αναγνωριστεί ότι με αυτό το νομοσχέδιο δεν διευκολύνουμε απλώς την βελτίωση των συνθηκών σε σχέση με το περιβάλλον, μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα των σωματιδίων κ.λπ., αλλά το νομοσχέδιο αυτό έχει και οικονομική διάσταση, με την έννοια ότι μπορεί να ανοίξει και ένα νέο τομέα της οικονομίας.

Άρα, κίνητρα για την αγορά οχημάτων, αγορά φορτιστών, συνολικά ρυθμίσεις για να λειτουργήσει ομαλά η αγορά, με βάση τις καλές ευρωπαϊκές πρακτικές, ρόλος του δημοσίου στις προμήθειες και στις δημόσιες συγκοινωνίες και αναπτυξιακά κίνητρα για την παραγωγή μπαταριών φορτιστών και ενδεχομένως και αυτοκινήτου. Αυτό είναι ένα περίγραμμα σε γενικές γραμμές του νομοσχεδίου, που σήμερα συζητάμε.

Επειδή, ήδη μιλάω 10 λεπτά και έχω 20 στη διάθεσή μου, νομίζω ότι θα ήταν ατόπημα να μην απαντήσω σε διάφορες αιτιάσεις και παρατηρήσεις συναδέλφων της Αντιπολίτευσης και θα προσπαθήσω να καλύψω τις περισσότερες.

Πρώτη παρατήρηση από την πλευρά του ΣΥΡΙΖΑ. Γιατί βιάζεστε; Έχουμε τέσσερα χρόνια μέχρι τις επόμενες εκλογές. Ήταν στο πρόγραμμά μας αυτό το νομοσχέδιο, 11 ευρωπαϊκές χώρες έχουν θεσπίσει ήδη κίνητρα για την ηλεκτροκίνηση, κάναμε διαβούλευση από τον περασμένο Οκτώβριο ουσιαστικά ξεκίνησε η προσπάθεια γι’ αυτή τη διαβούλευση, συμφώνησαν σχεδόν όλοι οι φορείς της αγοράς, βγήκαν και περιβαλλοντικές οργανώσεις, θυμάμαι την GREENPEACE η οποία έχει τοποθετηθεί θετικά νομίζω και η WWF και με αυτό τον τρόπο προχωρούμε.

Από κει και πέρα, υπήρξαν τοποθετήσεις από ορισμένους συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ, που με εξέπληξαν. Συνάδελφος αναφέρθηκε ακόμα και στη φθορά των ελαστικών, που μπορεί να έχουν τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Βεβαίως, παραδέχομαι και εγώ ότι δεν έχω βρει τη μέθοδο μόνος μου σε όλο τον πλανήτη να μην έχουν φθορά τα ελαστικά, αλλά αυτός νομίζω δεν είναι λόγος, καθώς αντίστοιχη φθορά έχουν και τα ελαστικά των συμβατικών αυτοκινήτων. Δεν είναι λόγος η φθορά των ελαστικών να μην εισάγουμε την ηλεκτροκίνηση στην Ελλάδα.

Ο ΣΥΡΙΖΑ ήταν πάλι σήμερα σε ένα πολιτικό βέρτιγκο, σε μία σύγχυση. Πραγματικά προσπάθησα να βγάλω ένα μέσο όρο από τις τοποθετήσεις των συναδέλφων του ΣΥΡΙΖΑ, που τοποθετήθηκαν. Τι στο καλό θέλουν να κάνουν στο τέλος με αυτό το νομοσχέδιο, δεν κατάλαβα. Θυμήθηκα αυτόματα ότι καταψήφισαν το νομοσχέδιο για τους υδρογονάνθρακες, καίτοι ήταν αυτούσιο αυτό το οποίο εκείνοι συμφώνησαν στις 27 Ιουνίου του 2019 παρακαλώ, δέκα μέρες πριν τις εκλογές. Θυμήθηκα αυτόματα, ότι αυτοί που σηκώνουν ψηλά τη σημαία της οικολογίας είναι υπέρ της παράτασης της ζωής των λιγνιτικών μονάδων στις αντίστοιχες περιοχές. Θυμήθηκα, ότι συντάσσονται με όλους που διαμαρτύρονται εναντίον των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας τελευταία, διότι προφανώς ψάχνουν για ακροατήριο. Άρα, δεν θα με εκπλήξει οτιδήποτε και να κάνουν σ’ αυτό εδώ το νομοσχέδιο.

Εκείνο το οποίο δεν μπορώ να μην σημειώσω είναι, ότι πάντως αυτό το κόμμα που ήρθε σήμερα να μας κάνει κριτική για αυτό το ζήτημα που είναι ζήτημα πρώτης γραμμής στις περιβαλλοντικές συζητήσεις σε όλη την Ευρώπη δεν είχε κάνει και τίποτα το ιδιαίτερο παρά μόνο μια διάταξη που έλεγε, ότι τα συστήματα φόρτισης θα είναι δημόσια. Εκεί έδειξε την ευαισθησία του σε σχέση με τον δημόσιο τομέα, ιδιωτικοποίησε το ΔΕΣΦΑ για παράδειγμα, έκανε το Υπερταμείο, ιδιωτικοποίησε τον ΑΔΜΗΕ κ.λπ., αλλά τα συστήματα φόρτισης – άπαγε της βλασφημίας - έπρεπε να παραμείνουν δημόσια και τα κατάφερε μια χαρά και είδατε και πόσο λειτούργησαν μια χαρά όλα αυτά τα δημόσια συστήματα φόρτισης.

Εν πάση περιπτώσει, ασκήθηκε και άλλη κριτική.

Ειπώθηκε, ότι είναι ταξική πολιτική αυτό το οποίο κάνουμε με αυτό το νομοσχέδιο. Δεν ειπώθηκε μόνο από το ΣΥΡΙΖΑ, ειπώθηκε και από συναδέλφους άλλων κομμάτων.

Δέχομαι ότι είναι ταξική πολιτική. Το δέχομαι, διότι πράγματι αφορά τα ταξί, αλλά μόνο με αυτή την έννοια δέχομαι ότι είναι ταξική πολιτική, γιατί από κει και πέρα δείτε τι κάνουμε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι.

Πρώτα από όλα παίρνουμε μέτρα τα οποία αναντίρρητα είναι υπέρ του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας. Και διερωτώμαι τον καθαρό αέρα τον αναπνέουν μόνο οι πλούσιοι, δεν τον αναπνέουν οι φτωχότεροι; Τι αναπνέουν οι φτωχότεροι κατά τη θεωρία των συναδέλφων της Αντιπολίτευσης;

 Δεύτερον, δημιουργούμε – πιστεύω - θέσεις εργασίας σε αυτή τη νέα αγορά των φορτιστών που δημιουργείται, αλλά ενδεχομένως και των μπαταριών και όλων των άλλων στοιχείων που μπορεί να συνοδεύσουν αυτή την αγορά.

Αυτό δεν είναι θετική πολιτική για τους φτωχότερους; Πιστεύετε, ότι στα εργοστάσια για μπαταρίες θα δουλέψουν εφοπλιστές, βιομήχανοι; Εάν το πιστεύετε να μας το πείτε.

Τρίτον, προβλέπουμε όλα αυτά τα γενναία κίνητρα για τα σκούτερ και τα ποδήλατα. Ποιοι θα τα καβαλάνε αυτά τα ποδήλατα και τα σκούτερ; Η ολιγαρχία θα κυκλοφορεί με ποδήλατα από δω και πέρα; Να το δούμε και αυτό.

 Δεν ξέρω, κύριε Πρόεδρε, αλλά, τουλάχιστον, περνάμε καλά με τα επιχειρήματα τα οποία αναπτύσσονται. Εκτός αυτού, θέλω να σας πω τι κάνουμε.

 Εμείς κατεβάζουμε την τιμή των ηλεκτρικών αυτοκινήτων με όλα τα μέτρα που παίρνουμε μαζί από 25% μέχρι και 30% και έτσι υπολογίζουμε, ότι ενώ ένα συμβατικό αυτοκίνητο θα κάνει σήμερα 13.000 με 15.000 ευρώ το ηλεκτρικό θα κάνει 20.000 με 23.000 ευρώ, αλλά την ίδια στιγμή πρέπει να λογαριάσει κανείς ότι τα έξοδα συντήρησης και λειτουργίας του ηλεκτρικού είναι πολύ - πολύ μικρότερα, είναι, ενδεχομένως, και το 1/3 ενός συμβατικού.

 Τώρα, επίσης να ξεκαθαρίσω ότι έχουμε - μια και μιλάμε για την ταξικότητα - προβλέψει 15% επιδότηση στο πρόγραμμα αυτό το οποίο έχουμε ανακοινώσει. Επομένως όταν έχουμε ένα αυτοκίνητο 25.000 έχουμε μια επιδότηση 3.750 ευρώ. Όταν έχουμε ένα αυτοκίνητο 30.250 έχουμε μια επιδότηση 4.800 ευρώ. Όταν έχουμε ένα αυτοκίνητο 40.000 θα μπορούσε να έχουμε μια επιδότηση 6.000 ευρώ, αλλά μπαίνει κόφτης με βάση όσα έχουμε ανακοινώσει και πάμε στα 5.500 ευρώ, διότι δίνουμε μέχρι 5.500 ευρώ και επιδοτούμε ηλεκτρικά αυτοκίνητα μέχρι 50.000 ευρώ αξίας, όχι από εκεί και πάνω.

Αυτή είναι η ταξικότητά μας.

Επομένως, πριν βγάλετε τα συμπεράσματά σας δείτε τι γίνεται σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, δείτε τι λέει το ίδιο το νομοσχέδιο και οι ίδιες οι ανακοινώσεις μας και μετά ελάτε να μας πείτε για τα ποδήλατα της ολιγαρχίας και όλες τις άλλες αιτιάσεις τις οποίες σήμερα προβάλατε.

Προχωρώ περαιτέρω. Τι κάνουμε με τα μεταχειρισμένα εισαγόμενα;

Για λόγους περιβάλλοντος και δημόσιας υγείας απαγορεύουμε την εισαγωγή των παμπάλαιων Euro 1, Euro 2, Euro 3, διότι κάποια στιγμή, όταν μιλάμε για το περιβάλλον, πρέπει να έχουμε και αποδείξεις ότι ενδιαφερόμαστε.

Στα Euro 4 βάζουμε κάποιο περιβαλλοντικό τέλος. Δηλαδή, αυτά που είναι από 11 - 12 χρονών και πάνω, στα μεταχειρισμένα εισαγόμενα Euro 4, 3.000 ευρώ. Το χαμηλώσαμε λίγο μετά τη διαβούλευση που έγινε.

Βάζουμε και στα Euro 5A - όπως λέγονται - δηλαδή, οκταετίας και πάνω, ένα περιβαλλοντικό τέλος 1.000 ευρώ, ακριβώς, για τους ίδιους περιβαλλοντικούς λόγους.

Tο βάζουμε μόνο στα μεταχειρισμένα, διότι έρχονται τα αφήνουν οι Γερμανοί, οι Βρετανοί ή οποιοσδήποτε άλλος ευρωπαίος - γιατί τα δικά μας αυτοκίνητα είναι πολύ παλαιότερα - τα δίνουν μισοτιμής και στη συνέχεια στην αγορά των μεταχειρισμένων ζημιώνεται.

Έτσι, ένας οποιοσδήποτε Έλληνας έχει ένα αυτοκίνητο πενταετίας, επταετίας, που θέλει να το πουλήσει και έχει να ανταγωνιστεί όλους αυτούς, που εισάγουν μισοτιμής και νοθεύοντας τον ανταγωνισμό ουσιαστικά απέξω και με την ίδια λογική επιβαρύνουν παράλληλα και το περιβάλλον.

Για αυτό εισάγουμε αυτά τα μέτρα και επειδή πάλι είδα τους συναδέλφους του ΣΥΡΙΖΑ να έχουν αμφιβολίες για αυτά τα περιβαλλοντικά τέλη, αυτοί που υπερασπίζονται το περιβάλλον, θα τους έλεγα να κοιτάξουν δημοσιεύματα εφημερίδων που είναι και στο δικό τους χώρο, για να δούνε ότι είχαν ταχθεί υπέρ αυτών των μέτρων.

Τι κάνουμε για τα ταξί; Για τα ταξί, για την ανανέωση του στόλου έχουμε γενναία κίνητρα. Γιατί ο ΣΥΡΙΖΑ, πράγματι, επέτρεψε να είναι να κυκλοφορούν στις πόλεις μέχρι 21 έως 22 ετών ταξί. Έρχομαι στα πλαίσια μιας κοινωνικής διάστασης - καταλαβαίνω την κοινωνική διάσταση, αλλά δεν μπορώ να καταλάβω την περιβαλλοντική διάσταση αυτής της πολιτικής - και δίνουμε κίνητρα μέχρι 10.500 ευρώ για την απόκτηση νέου ηλεκτρικού ταξί. Αυτό κάνουμε για τα ταξί και είμαι βέβαιος ότι οι ταξιτζήδες θα αγκαλιάσουν αυτή τη λύση.

Γιατί δεν απαγορεύουμε τα συμβατικά αυτοκίνητα από ένα σημείο και πέρα τελείως, όπως έχει συμβεί σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες; Διότι ξεκινάμε πολύ πιο πίσω από αυτές τις χώρες. Η Νορβηγία, ήδη, σήμερα έχει μια αγορά στην οποία το 50% του στόλου είναι ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Άρα, μπορεί σε μερικά χρόνια να πάει σε αυτή την απαγόρευση. Εμείς έχουμε μερικές εκατοντάδες ηλεκτρικά αυτοκίνητα που κυκλοφορούν. Επομένως, παρότι το σκεφτήκαμε, κύριε Αρσένη, είναι κάτι, το οποίο είπαμε να το αφήσουμε. Θα δούμε πως θα εξελιχθούν τα πράγματα, αλλά το αφήνουμε προς το παρόν και βλέποντας και κάνοντας σε σχέση με την εξέλιξη της αγοράς.

Τι θα κάνουμε με την ηλεκτροδότηση πλοίων στα λιμάνια; Είναι κάτι που μας απασχολεί και θα το συζητήσουμε με τον ΔΕΔΔΗΕ και με όλους τους εμπλεκόμενους, προκειμένου να βρεθούν κάποιες μέθοδοι, έτσι ώστε τα πλοία, τα οποία αράζουν στα λιμάνια και τα οποία, πράγματι, μολύνουν όσο πολλά αυτοκίνητα την ώρα που μένουν εκεί, να ηλεκτροδοτούνται από υποδομές, οι οποίες θα υπάρχουν στους λιμένες. Άρα, να και κάτι με το οποίο συμφωνούμε.

Ποιος είναι ο τρόπος χρέωσης; Ο τρόπος χρέωσης είναι αγορά, η οποία εποπτεύεται από τη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας (ΡΑΕ). Όπως υπάρχουν πάροχοι ηλεκτρικής ενέργειας που λειτουργούν μαζί με τη ΔΕΗ σήμερα και όλοι υποπτεύονται με τον ίδιο τρόπο, θα είναι μια ελεύθερη αγορά εποπτευόμενη η αγορά των φορτιστών από τη Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας (ΡΑΕ).

Για τις δημόσιες μεταφορές είπα. Ειπώθηκε, επίσης, το σημείωσα και προηγουμένως, ότι δεν έχουμε λεφτά να στηρίξουμε αυτό το εγχείρημα. Εμείς ξέρουμε πολύ καλά ότι έχουμε τα λεφτά, αλλά, την ίδια στιγμή που ειπώθηκε ότι δεν έχουμε λεφτά, ο ομιλητής είπε ότι «και να τα βρείτε, ποιους θα εξυπηρετήσετε; 1700 ανθρώπους σε όλη την Ελλάδα». Αφήστε μας, λοιπόν, μη στεναχωριέστε, θα γίνουμε κακοί μ’ αυτούς τους 1700 ψηφοφόρους μας, ολιγάρχες, όλους αυτούς τους οποίους θέλουμε να εξυπηρετήσουμε με αυτό το νομοσχέδιο για το οποίο σας ταλαιπωρούμε εδώ και θα δούμε πώς θα πάει το πράγμα. Ας κάνουμε μια πιο σοβαρή αντιπολίτευση!

Τελευταία παρατήρηση και με αυτήν κλείνω, ειπώθηκε από το ΣΥ.ΡΙΖ.Α., από τον κ. Φάμελλο, ότι αυτό το νομοσχέδιο είναι «μπαρούφες». Έτσι είναι, εάν έτσι νομίζει ο κ. Φάμελλος. Είναι «μπαρούφες» αυτό το νομοσχέδιο με το οποίο συμφωνεί ολόκληρη η αγορά, θα φανεί και αύριο στην ακρόαση των φορέων, είναι «μπαρούφες» ένα νομοσχέδιο που ακολουθεί το δρόμο που έχουν ακολουθήσει ήδη 11 ευρωπαϊκές χώρες, είναι «μπαρούφες» ένα νομοσχέδιο το οποίο ακολουθεί το δρόμο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, είναι «μπαρούφες» ένα νομοσχέδιο το οποίο είναι, από την αρχή μέχρι το τέλος, ένα πράσινο νομοσχέδιο. Δεν έχει, λοιπόν, να κάνει τίποτα άλλο ο κ. Φάμελλος και, ενδεχομένως και άλλοι συνάδελφοι του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., παρότι τους άλλους τους είδα σε κάπως διαφορετικό μήκος κύματος, παρά να καταψηφίσει αυτό το νομοσχέδιο, να δούμε τι θα πει στους νέους ανθρώπους που περιμένουν πώς και πώς την ηλεκτροκίνηση, να δούμε τι θα πει στις περιβαλλοντικές οργανώσεις που χαιρετίζουν αυτό το νομοσχέδιο, να δούμε τι θα πει στους ίδιους τους ψηφοφόρους του ΣΥ.ΡΙΖ.Α. που όλες οι μετρήσεις δείχνουν ότι σε τέτοιες πολιτικές είναι θετικοί. Το Κόμμα αυτό βρίσκεται ολοένα και περισσότερο σε πολύ μεγάλη σύγχυση. Είναι δικός τους λογαριασμός.

Δικός μας λογαριασμός, όμως, είναι να αγνοήσουμε αυτές τις μικρόψυχες φωνές και να προχωρήσουμε μπροστά, σε μια, πραγματικά, πράσινη πολιτική και σ’ αυτόν τον τομέα και σε πολλούς άλλους τομείς του Υπουργείου μας, όπως είναι η απολιγνιτοποίηση, όπως είναι η απόσυρση των πλαστικών μιας χρήσης, όπως είναι το Εθνικό Σχέδιο Αναδασώσεων που έχουμε στα σκαριά, όπως είναι η υποθαλάσσια διασύνδεση των νησιών για να μειωθεί η ρύπανση από τα φουγάρα της ΔΕΗ, όπως είναι η πολιτική που έχουμε παρουσιάσει ήδη από τις προγραμματικές δηλώσεις και την οποία είμαστε αποφασισμένοι να την εφαρμόσουμε μέχρι κεραίας, γιατί η πολιτική για το περιβάλλον είναι πολιτική για το μέλλον, είναι πολιτική για τα παιδιά μας!

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε κι εμείς τον κ. Υπουργό για την αναλυτικότατη τοποθέτησή του, με την ομιλία του οποίου ολοκληρώθηκε η πρώτη συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου που επεξεργαζόμαστε το νομοσχέδιο του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας με τίτλο «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης».

Αύριο στις 11:00 θα έχουμε ακρόαση φορέων με τηλεδιάσκεψη, εμείς θα είμαστε εδώ, και στις 14:00 θα αρχίσουμε την τρίτη συνεδρίαση επί των άρθρων. Σας ευχαριστώ πολύ, καλό σας βράδυ, καλή συνέχεια σε όλους.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ. Βλάχος Γεώργιος, Χιονίδης Σάββας, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Ιωάννης, Σενετάκης Μάξιμος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 19:10΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

 **Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**  **Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

 **ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ**  **ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**