**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, 14 Ιουλίου 2020, ημέρα Τρίτη και ώρα 11.10΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεωργίου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης: Συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης» (2η συνεδρίαση – ακρόαση εξωκοινοβουλευτικών προσώπων).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν οι Υφυπουργοί Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κ.κ. Γεράσιμος Θωμάς και Δημήτριος Οικονόμου, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Επίσης, στη συνεδρίαση εξέθεσαν τις απόψεις τους, μέσω τηλεδιάσκεψης, σύμφωνα με το άρθρο 38 του Κ.τ.Β. οι κ.κ.: Αναστάσιος Μάνος, Διευθύνων Σύμβουλος του Διαχειριστή Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΔΕΔΔΗΕ ΑΕ), Αθανάσιος Τσιάνος, Γενικός Γραμματέας του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ), Κωνσταντίνος Κυράτσος, Πρόεδρος του ΔΣ του Συνδέσμου Εμπόρων Εισαγωγέων Αυτοκινήτων Ελλάδος (ΣΕΕΑΕ), Γεώργιος Βασιλάκης, Πρόεδρος του ΔΣ του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων και Δικύκλων (ΣΕΑΑ), Διονύσιος Νέγκας, Πρόεδρος του Ελληνικού Ινστιτούτου Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων (ΕΛΙΝΗΟ), Μαργαρίτα Καραβασίλη, εκπρόσωπος της Μη Κυβερνητικής Οργάνωσης EcoCity, Σπυρίδων Παπαγεωργίου, Πρόεδρος του Οργανισμού «Ένωση για το Ποδήλατο», Δημήτριος Τσέκερης, υπεύθυνος Ενεργειακής Πολιτικής του WWF Hellas, Τάκης Γρηγορίου, υπεύθυνος εκστρατείας για θέματα ενέργειας και κλιματικών αλλαγών στο ελληνικό γραφείο της Greenpeace, Γεώργιος Ασμάτογλου, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων (ΠΟΠΕΚ), Ιωάννης Γιαρέντης, Πρόεδρος του ΔΣ του Διαχειριστή Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας και Εγγυήσεων Προέλευσης (ΔΑΠΕΕΠ), Αθανάσιος Νικολόπουλος, Πρόεδρος του ΔΣ της Ενιαίας Ομοσπονδίας Βιοτεχνών Αυτοκινήτων Μηχανημάτων Μοτοσυκλετών (ΕΟΒΕΑΜΜ), Σταύρος Σταυρής, Πρόεδρος του φορέα «Ελληνικές Υποδομές και Οδοί με Διόδια» με διακριτικό τίτλο HELLASTRON (Hellenic Association of Toll Road Network), Σεραφείμ Κασιδιάρης, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΑΤΑ) και Ευθύμιος Λυμπερόπουλος, Πρόεδρος του ΔΣ του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ).

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.: Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Αποστόλου Ευάγγελος, Βαρεμένος Γεώργιος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, να ξεκινήσουμε. Σήμερα θα έχουμε τη δεύτερη συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, όπου επεξεργαζόμαστε το νομοσχέδιο του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας με τίτλο: «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης». Στη σημερινή συνεδρίαση θα έχουμε ακρόαση φορέων. Έχουν κληθεί αρκετοί εκπρόσωποι. Να δούμε πόσοι είναι στο σύστημα και μπορούν να επικοινωνήσουν μαζί μας. Να ξεκινήσουμε, λοιπόν, με τον κ. Αναστάσιο Μάνο, Διευθύνοντα Σύμβουλο του Διαχειριστή Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας, του γνωστού μας ΔΕΔΔΗΕ ΑΕ. Καλή σας μέρα. Έχετε τον λόγο. Μέχρι πέντε λεπτά φαντάζομαι να σας είναι αρκετά, για να κάνετε μια πρώτη γενική τοποθέτηση και, αν ερωτηθείτε κάτι και εσείς και οι άλλοι εκπρόσωποι, θα σας δοθεί η δυνατότητα για λίγα λεπτά να δευτερολογήσετε και να διευκρινίσετε. Έχετε τον λόγο, λοιπόν. Καλώς ήλθατε.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΜΑΝΟΣ** **(Διευθύνων Σύμβουλος του Διαχειριστή Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΔΕΔΔΗΕ ΑΕ)):** Ευχαριστούμε πολύ, που μας δίνετε την ευκαιρία. Λοιπόν, ο ΔΕΔΔΗΕ ασχολείται, από την αρχή, για τη διαμόρφωση του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, έχοντας ως γνώμονα την ευκολότερη και αποτελεσματικότερη σύνδεση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων και των φορτιστών στο δίκτυο. Οι υπάρχουσες υποδομές του δικτύου διανομής, όπως έχουμε κάνει αναλυτική μελέτη, επαρκούν για την επίτευξη των στόχων και την υποστήριξη αυτού του σχεδίου έως το 2030, με βάση αναλυτικές μελέτες που έχει εκπονήσει ο Οργανισμός.

Για την ακρίβεια, ο στόχος του ΕΣΕΚ είναι, για να έχετε μία εικόνα και τον αριθμό, περί τα 300.000 αυτοκίνητα το 2030. Η φόρτιση αυτών των αυτοκινήτων σε επίπεδο ενέργειας ακόμα και τις ώρες αιχμής σημαίνει μία απαίτηση περίπου του 4% της καταναλισκόμενης ενέργειας. Αυτό είναι εφικτό και δεν δημιουργεί κανένα πρόβλημα ασφάλισης σταθερότητας στο δίκτυο, χωρίς να χρειάζονται σημαντικές επενδύσεις, χωρίς να χρειάζονται ουσιαστικά, μάλλον, επενδύσεις στο επίπεδο της υψηλής και της μέσης τάσης, που είναι χρονοβόρες και απαιτούν μεγάλο σχεδιασμό. Στο τοπικό επίπεδο της χαμηλής τάσης, δηλαδή στα πέριξ, θα λέγαμε, του φορτιστή, μπορεί να χρειαστούν μικρές επενδύσεις ή τροποποιήσεις, ανάλογα με τη χρήση και τον σχεδιασμό, οι οποίες, πρώτον, είναι άμεσες και έχουμε όλα τα μέσα να τις κάνουμε και να υποστηρίξουμε τους σχετικούς παρόχους.

Είναι σημαντικό σε αυτό το σημείο, να τονίσουμε ότι ο ΔΕΔΔΗΕ σαν Διαχειριστής, τόσο με βάση το ν. 4643/2019 του άρθρου 27 και την τροποποίηση της παραγράφου 4, όσο και τη γνωμοδότηση της ΡΑΕ τον Ιούλιο του 2019, δεν επιτρέπεται οι διαχειριστές, να αναπτύσσουν ή να διαχειρίζονται, ουσιαστικά, τους ηλεκτρικούς φορτιστές και μπαίνουν στην εικόνα σαν «last resort». Δηλαδή, μόνο αν αποτύχουν οι ιδιώτες, τότε γίνονται διαγωνισμοί κι αν αποτύχει κι αυτή η λύση, τότε ανατίθεται πλέον στον διαχειριστή. Άρα ο ρόλος μας σαν ΔΕΔΔΗΕ είναι, καθαρά, υποστηρικτικός στους φορείς, οι οποίοι θα υποστηρίξουν την ανάπτυξη των σταθμών φόρτισης.

Κλείνοντας, να πω δύο σημεία. Πρώτων, ότι οι σταθμοί φόρτισης μπορούν, να λειτουργήσουν τόσο από το υφιστάμενό μας δίκτυο και τις υφιστάμενες παροχές, είτε με νέες παροχές, όπου ο ΔΕΔΔΗΕ τοποθετεί τους έξυπνους μετρητές, ούτως ώστε να έχει συνεχόμενη κι άμεση εικόνα της κατανάλωσης και υποστήριξη των αντίστοιχων προμηθευτών. Ο ρόλος του ΔΕΔΔΗΕ συνεχίζει, να είναι ενεργός κατέχοντας μία από τις 9 θέσεις του Συμβουλίου στο Γνωμοδοτικό Συμβούλιο για την Ηλεκτροκίνηση, ούτως ώστε να υπάρχει και υποστήριξη και συμμετοχή στο μελλοντικό σχεδιασμό.

Αυτά από πλευράς μας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ωραία, κ. Μάνο, σας ευχαριστούμε πάρα πολύ. Θα μείνετε στην ακρόαση, φυσικά, για όσο μπορείτε. Δεν ξέρω, εάν θα ερωτηθείτε για κάτι, αλλά μένετε στη γραμμή, όσο μπορείτε κι όσο το επιτρέπει το πρόγραμμά σας.

Θα συνεχίσουμε τώρα με τον κ. Κωνσταντίνο Κυράτσο, τον Πρόεδρο του ΔΣ του Συνδέσμου Εμπόρων Εισαγωγέων Αυτοκινήτων Ελλάδος.

Κύριε Κυράτσο, σας ακούμε, σας καλωσορίζω εκ μέρους όλων των συναδέλφων. Έχετε το λόγο, παρακαλώ για 5 λεπτά.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΤΣΟΣ (Πρόεδρος του ΔΣ του Συνδέσμου Εμπόρων Εισαγωγέων Αυτοκινήτων Ελλάδος (ΣΕΕΑΕ)):** Σας ευχαριστώ πολύ, κ. Πρόεδρε. Μπορεί να παραβιάσω λίγο το χρόνο, δώστε μου αυτό το δικαίωμα.

Αρχικώς, θα θέλαμε, να τονίσουμε κι εμείς από τη μεριά μας ότι είμαστε υπέρμαχοι κάθε προσπάθειας και μέτρου, που έχει στόχο την προστασία του περιβάλλοντος, τον εκσυγχρονισμό του στόλου των αυτοκινήτων μας και την ευθυγράμμιση με τις κοινοτικές οδηγίες. Όμως, θέλουμε, αρχικώς, να τονίσουμε ότι η επιβολή του περιβαλλοντικού τέλους σε εισαγόμενα αποκλειστικά μεταχειρισμένα αυτοκίνητα είναι ένα άκρως αντικοινωνικό άρθρο, που κάνει διακρίσεις μεταξύ εισαγόμενων και εγχώριων εμπορευμάτων και δημιουργεί συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού στην ελληνική, αλλά και την ευρωπαϊκή αγορά.

Υπάρχει ήδη δεδικασμένο κατά της Ρουμανίας, σας παραπέμπουμε στην απόφαση του Δικαστηρίου Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων της 7ης Απριλίου 2011, η υπόθεση 402/2009, που αναφέρει ρητά ότι «απαγορεύεται η επιβολή φόρου λόγο ρύπανσης σε βάρος εισαγόμενων αυτοκινήτων, εφόσον αυτό λειτουργεί αποτρεπτικά για την αγορά τους, χωρίς να υπάρχουν ανάλογα αποτρεπτικά για τα αντίστοιχα εγχώρια».

Άλλωστε, η αντικοινοτικότητα του ανωτέρω σχεδίου νόμου που ήρθε σήμερα προς ψήφιση, αποτυπώνεται ρητά στο άρθρο 110 της συνθήκης λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το οποίο και σας παραθέτουμε αυτολεξεί. Κανένα κράτος - μέλος δεν επιβάλλει άμεσα ή έμμεσα στα προϊόντα άλλων κρατών - μελών εσωτερικούς φόρους οποιασδήποτε φύσεως, ανώτερους από εκείνους που επιβαρύνουν άμεσα ή έμμεσα τα ομοειδή εθνικά προϊόντα. Κανένα κράτος - μέλος δεν επιβάλλει στα προϊόντα των άλλων κρατών - μελών εσωτερικούς φόρους, η φύση των οποίων, οδηγεί έμμεσα στην προστασία άλλων προϊόντων. Τονίζουμε ότι για τις αντικοινοτικές νομοθεσίες της πολιτείας στο χώρο του αυτοκινήτου έχει ήδη καταγγελία του Συνδέσμου μας στην Κομισιόν, η οποία, λίαν συντόμως θα εμπλουτιστεί με τα νέα νομοθετικά ατοπήματα του εν λόγω σχέδιο νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος αλλά και του ετέρου αντικοινοτικού σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομικών που βρίσκεται μέχρι και σήμερα, 14/7, σε δημόσια διαβούλευση και που αφορά τα τέλη ταξινόμησης επιβατικών και φορτηγών αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως.

Θεωρούμε δεδομένη την καταδίκη της χώρας μας στα Ευρωπαϊκά Δικαστήρια και την επιβολή υπέρογκων προστίμων που θα μετακυλήσουν στον φορολογούμενο, αφού παρά τις αλλεπάλληλες προειδοποιήσεις του Συνδέσμου μας προς τους αρμόδιους φορείς που έφεραν αυτά τα σχέδια νόμου προς ψήφιση, δυστυχώς, δεν εισακουστήκαμε. Θεωρούμε ότι το πραγματικό έρεισμα είναι η διακοπή της εισαγωγής μεταχειρισμένων αυτοκινήτων από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Καταγγέλλουμε ότι η διαδικασία της ανοικτής διαβούλευσης, όπως αυτή πραγματοποιήθηκε για διάστημα 14 ημερών, από τις 17/6 έως και την 1/7, κρίνεται από περίεργη, στην καλύτερη περίπτωση, ως και ύποπτη, καθότι παρατηρήσαμε το εξής φαινόμενο. Ενώ επί πολλές μέρες η ροή των σχολίων επί του άρθρου 47 ήταν σταθερή, τόσο αριθμητικά, όσο και στις επί της ουσίας τοποθετήσεις, ξαφνικά, τις τελευταίες δύο ημέρες ο όγκος των συνολικών σχολίων υπερτριπλασιάστηκε από υποτίθεται αγανακτισμένους πολίτες αγανακτισμένους πολίτες που προέτρεπαν την κυβέρνηση να αυστηροποιήσει ακόμα περισσότερο το νομοθετικό πλαίσιο στις εισαγωγές.

Έτσι, όλως τυχαίως, Σάββατο ξημερώματα έγινε γνωστό ότι το σχέδιο νόμου θα έρθει στη Βουλή με ακόμα χειρότερους όρους από ό,τι ήταν πριν, αφού, πλέον, στο κάδρο με περιβαλλοντικό τέλος 1000 ευρώ ακόμα και τα ελαφρώς μεταχειρισμένα αυτοκίνητα οδηγίας Euro5, τα οποία, στο σύνολό τους είναι απολύτως κατάλληλα για κυκλοφορία και καθόλου ρυπογόνα. Εξάλλου, τέτοια εγχώρια μεταχειρισμένα αυτοκίνητα κυκλοφορούν ελεύθερα στον εσωτερικό δακτύλιο της Αθήνας. Είναι λυπηρό για μια δημοκρατική κυβέρνηση να δημιουργεί ευνοϊκές συνθήκες αγοράς πανάκριβων ηλεκτρικών οχημάτων που απευθύνονται στα γερά πορτοφόλια και παράλληλα, να στερεί από τον μέσο Έλληνα καταναλωτή που ζει με το βασικό μισθό, τη δυνατότητα να αντικαταστήσει το παμπάλαιο εγχώριο και ρυπογόνο αυτοκίνητο του, με ένα πολύ πιο σύγχρονο και πολύ λιγότερο ρυπογόνο οκταετίας εισαγωγής, για παράδειγμα, αυτοκινήτου.

Ένα μέρος από το μεγάλο ποσό που προορίζεται για την επιδότηση της ηλεκτροκίνησης για αυτοκίνητα που κοστολογούνται τουλάχιστον 25.000 έως 30.000 ευρώ τα φθηνότερα, θα έπρεπε να δινόταν ως κίνητρο αγοράς ενός καλύτερου οχήματος σε ιδιοκτήτες πολύ παλαιών οχημάτων. Με αυτόν τον τρόπο και ο γερασμένος στόλος μεταχειρισμένων στη χώρα μας θα εκσυγχρονιζόταν και θα είχε την ευκαιρία η αγορά να προσαρμοστεί σιγά σιγά στα νέα δεδομένα και γιατί όχι, σε μερικά χρόνια να μπει σε τροχιά ηλεκτροκίνησης.

Δυστυχώς, όμως, το εν λόγω σχέδιο νόμου το μόνο που θα καταφέρει άμεσα θα είναι η τεράστια απώλεια εσόδων από τα κρατικά ταμεία και θα προκαλέσει ντόμινο αρνητικών εξελίξεων και λουκέτων σε έναν ήδη δοκιμαζόμενο κλάδο, από τον οποίο, ζουν πολλά συναφή επαγγέλματα και απασχολούνται δεκάδες χιλιάδες εργαζόμενοι. Άλλωστε, ουσιαστικός στόχος της ανανέωσης του στόλου και δήθεν, της προστασίας του περιβάλλοντος δεν πρόκειται να επιτευχθεί με την εφαρμογή του εν λόγω σχεδίου νόμου, αφού οι κάτοχοι πολύ παλαιών οχημάτων ουσιαστικά δεν θα μπορούν να τα αντικαταστήσουν με νεότερα, με αποτέλεσμα να αναγκαστούν να τα κρατήσουν και να τα συντηρούν, με ότι αυτό συνεπάγεται για την τοξικότητα τους προς το περιβάλλον, αλλά και την οδική ασφάλεια.

Επιπλέον, η αγορά θα κινηθεί, από εδώ και στο εξής, σε μία πλήρως μονοπωλιακή λογική, το αυτοκίνητο των μεγάλων εισαγωγικών εταιρειών και των θυγατρικών τους εταιρειών ενοικιάσεων θα είναι τα μόνα που θα υπάρχουν ως μεταχειρισμένα αυτοκίνητα στην ελληνική αγορά. Αποτέλεσμα αυτών των ολέθριων συνεπειών θα υπάρξει στο ελεύθερο εμπόριο, θα θιγεί πάρα πολύ ο Έλληνας καταναλωτής, θα έχει πολύ περιορισμένες επιλογές για να αντικαταστήσει το παλιό του όχημα και, αναπόφευκτα, θα αγοράζει τα αυτοκίνητα αυτά, ελλείψει ανταγωνισμού, σε εξωφρενικές τιμές.

Καλούμε, έστω και την τελευταία αυτή στιγμή, την ελληνική κυβέρνηση, πριν νομοθετήσει για άλλη μία φορά εις βάρος των πολλών και για χάρη των λίγων, να αναλογιστεί το κοινωνικό και πολιτικό κόστος που φέρουν τέτοιες νομοθεσίες που δημιουργούν ανισότητες και να λειτουργήσει ως κράτος, δηλαδή ως δίκαιος νομοθέτης με γνώμονα το γενικό συμφέρον. Αυτός, άλλωστε, είναι ο δρόμος που ακολουθείται στα πρότυπα ευρωπαϊκά κράτη και αποτελεί μονόδρομο για την κοινωνική ευημερία και την οριστική έξοδο από την ύφεση.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Εμείς σας ευχαριστούμε, κύριε Πρόεδρε.

Το λόγο έχει ο κ. Τσιάνος.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΙΑΝΟΣ (Γενικός Γραμματέας του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων - ΣΕΣ)**: Καλημέρα σας. Ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση. Θα προσπαθήσω να είμαι πολύ σύντομος.

Στο πλαίσιο της διαβούλευσης, ο Σύλλογος έχει αποστείλει σχόλια, τα οποία είτε λήφθηκαν υπόψη στη διαμόρφωση του νομοσχεδίου, είτε σχόλια που αφορούσαν τεχνικά ζητήματα και λεπτομέρειες θα ληφθούν υπόψη στη διαμόρφωση των κανονιστικών πράξεων και Υπουργικών Αποφάσεων.

Ξεκινώντας, θα ήθελα να τονίσω ότι ο Σύλλογος Συγκοινωνιολόγων χαιρετίζει και στηρίζει το νέο νομοσχέδιο για την ηλεκτροκίνηση, εκτιμώντας ότι αποτελεί ένα ακόμα σημαντικό βήμα για πόλεις πιο καθαρές, για πόλεις περισσότερο βιώσιμες και ανθρώπινες. Δυστυχώς, η περιβαλλοντική ρύπανση και η κυκλοφοριακή συμφόρηση αποτελούν δύο από τα κυριότερα προβλήματα των σύγχρονων πόλεων. Συνεπώς, η μετάβαση στην κινητικότητα που ρυπαίνει σημαντικά λιγότερο δεν είναι πλέον επιλογή, αλλά είναι ανάγκη και, ως Έλληνες συγκοινωνιολόγοι, είμαστε παρόντες στην αντιμετώπιση των προκλήσεων της νέας εποχής.

Όσον αφορά, λοιπόν, το νέο νομοσχέδιο, θέτει τις βάσεις για τη δημιουργία ενός ορθολογικού πλαισίου για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης, η οποία είναι πολυδιάστατη και το νομοσχέδιο αντιμετωπίζει πολύπλευρα το ζήτημα της προώθησης της ηλεκτροκίνησης και αυτό είναι πολύ σημαντικό. Επίσης, στο πλαίσιο των καλών πρακτικών που έχουν εφαρμοστεί σε ευρωπαϊκές χώρες, αλλά και διεθνώς, το νομοσχέδιο θεσμοθετεί κίνητρα για την αγορά ηλεκτρικού οχήματος και την ανάπτυξη υποδομών ηλεκτροκίνησης. Παράλληλα, όμως, κι αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό, οργανώνει τις υπηρεσίες του κράτους, όπως με τη σύσταση αυτοτελούς Τμήματος Ηλεκτροκίνησης, ώστε να αντιμετωπίζονται γρήγορα τα όποια ζητήματα προκύπτουν. Ζητήματα θα προκύψουν και θα είναι αρκετά, οπότε θα πρέπει να είμαστε κατάλληλα προετοιμασμένοι και οργανωμένοι, ώστε αυτά να τα αντιμετωπίσουμε έγκαιρα και αποτελεσματικά. Τόσο, λοιπόν, η σύσταση που αυτοτελούς Γραφείου Ηλεκτροκίνησης, όσο και η σύσταση του Γνωμοδοτικού Συμβουλίου Ηλεκτροκίνησης που προβλέπονται στο σχέδιο νόμου, θα βοηθήσουν πολύ σε αυτήν την κατεύθυνση.

Επίσης, κρίνεται πολύ θετικό και απαραίτητο η εκπόνηση των σχεδίων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων από τους δήμους, όπως αυτό προβλέπεται στο άρθρο 17. Λόγω του ότι η διαχείριση στάθμευσης είναι βασικό αντικείμενο των συγκοινωνιολόγων μηχανικών, ο Σύλλογος θα συνδράμει και θα υποστηρίξει το Υπουργείο στη διαμόρφωση του πλαισίου εκπόνησης των εν λόγω σχεδίων.

Το νομοσχέδιο, λοιπόν, είναι η βάση για τη μετάβαση σε πιο καθαρές μεταφορές και είναι απαραίτητο. Πέρα, όμως, από τα κίνητρα που προτείνονται στο εν λόγω σχέδιο νόμου, που αφορούν την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, θα απαιτηθεί μελλοντικά και η λήψη περιοριστικών μέτρων κυκλοφορίας, όπως η απαγόρευση εισόδου σε κέντρα μεγάλων αστικών πόλεων για οχήματα που εκπέμπουν ρύπους σε υψηλά επίπεδα.

Αυτές οι πολιτικές, οι πολιτικές δηλαδή περιορισμού της κυκλοφορίας των ρυπογόνων οχημάτων, που εφαρμόζονται εδώ και χρόνια στην Ευρώπη αλλά και διεθνώς, είναι αποτελεσματικές όσον αφορά στην ανανέωση του στόλου των οχημάτων, με οχήματα που ρυπαίνουν λιγότερο και κατά συνέπεια με οχήματα νέας γενιάς, που προσφέρουν μεγαλύτερη ενεργητική και παθητική ασφάλεια.

Η ανανέωση του στόλου θα συνεισφέρει και στην αύξηση της οδικής ασφάλειας στη χώρα και αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό και μας απασχολεί και μας τους συγκοινωνιολόγους.

Για τη λήψη, όμως, των περιοριστικών πολιτικών θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και η οικονομική κατάσταση της χώρας και η οικονομική δυνατότητα των πολιτών να αντικαταστήσουν το όχημά τους. Οπότε, ο Σύλλογος προτείνει την έναρξη ενός διαλόγου για την εφαρμογή τέτοιων περιοριστικών πολιτικών κυκλοφορίας στο μέλλον.

Επίσης, προτείνουμε και επισημαίνουμε ότι όλες οι πολιτικές, που θα εφαρμοστούν για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, θα πρέπει να εντάσσονται σε μια στρατηγική βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Πάντα το ένα υποσύστημα μεταφορών επηρεάζει το άλλο και αυτό γι’ αυτό θα πρέπει οι μεταφορές να εξετάζονται στο σύνολό τους.

Όσον αφορά επιμέρους άρθρα του νομοσχεδίου, έχουμε να κάνουμε δύο μικρές παρατηρήσεις.

Η μία αφορά στο άρθρο 3, για τη δημιουργία δωρεάν θέσεων στάθμευσης για τα ηλεκτρικά οχήματα. Μετά τις τελευταίες τροποποιήσεις δεν είναι ξεκάθαρο, αν επιτρέπεται και για ποιο διάστημα η στάθμιση των ηλεκτρικών οχημάτων στις θέσεις κατοίκων της ελεγχόμενης στάθμευσης. Η θέση του Συλλόγου είναι να μην επιτρέπεται η στάθμευση των ηλεκτρικών οχημάτων στις θέσεις κατοίκων, εκτός αν είναι κάτοικοι της περιοχής, διότι δεν θα πρέπει το κίνητρο για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης να λειτουργεί ανταγωνιστικά ως προς τη στάθμευση των κατοίκων, η οποία είναι και ανελαστική.

Η δεύτερη παρατήρηση αφορά στο άρθρο 20, για τη σήμανση των θέσεων στάθμευσης. Στην πρώτη παράγραφο αναφέρεται, πώς θα σημαίνονται οι θέσεις στάθμευσης, οι οποίες είναι εξοπλισμένες με σημεία επαναφόρτισης. Η σήμανση, λοιπόν, για τα σημεία επαναφόρτισης δεν δίνουν την κατάλληλη πληροφορία στον οδηγό ότι εδώ μπορείς να φορτίσεις το όχημα σου.

Στη δεύτερη παράγραφο του άρθρου 20, για τη σήμανση θέσεων στάθμευσης ηλεκτρικών οχημάτων προτείνεται σήμανση που αφορά την πληροφόρηση σταθμών φόρτισης. Υπάρχει εδώ μια μικρή ασάφεια, ως προς συγκεκριμένο άρθρο.

Ο Σύλλογος προτείνει στο νομοσχέδιο να μην προτείνεται συγκεκριμένη σήμανση και αυτή να καθορίζεται στην υπουργική απόφαση και στο πλαίσιο των κανονιστικών πράξεων, όπου θα λαμβάνεται υπόψη και η οριζόντια σήμανση των θέσεων, αλλά και άλλα ζητήματα που θα προκύψουν στο μέλλον, όπως θέσεις αποκλειστικά για φόρτιση οχημάτων, που δεν θα επιτρέπουν ταυτόχρονα τη στάθμευση ηλεκτρικών οχημάτων, που δεν θα χρησιμοποιούν την υποδομή φόρτισης.

Αυτά είναι τα σχόλιά μας. Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων είναι πρόθυμος να συνδράμει με το επιστημονικό του προσωπικό στη μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών ρύπων και είμαστε στη διάθεσή σας για κάθε περαιτέρω διευκρίνιση.

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

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΕΚΕΡΗΣ (Υπεύθυνος ενεργειακής πολιτικής της WWF Hellas):** Ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση. Εμείς, έχουμε καταθέσει κοινά σχόλια με την Greenpeace και τον κ. Γρηγορίου. Θα μιλήσει εκ μέρους και των δυο οργανώσεων και αν χρειαστεί κάτι θα συμπληρώσω.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Τάκης Γρηγορίου, υπεύθυνος εκστρατείας για θέματα ενέργειας και κλιματικών αλλαγών στο ελληνικό γραφείο της Greenpeace. Έχετε το λόγο για πέντε λεπτά.

**ΤΑΚΗΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ (Υπεύθυνος εκστρατείας για θέματα ενέργειας και κλιματικών αλλαγών σε ελληνικό γραφείο της Greenpeace): Κ**ύριε πρόεδρε, ευχαριστούμε για την πρόσκληση. Το νομοσχέδιο για την ηλεκτροκίνηση είναι ένα νομοσχέδιο, το οποίο κινείται στη σωστή κατεύθυνση. Έρχεται κιόλας καθυστερημένα, μπορώ να πω. Μαζί με τους συναδέλφους από το WWF καταθέσαμε τα σχόλια και αξίζει να δώσουμε συγχαρητήρια στη ηγεσία του Υπουργείου και στην ομάδα που δούλεψε στο νομοσχέδιο, γιατί πρόκειται πραγματικά για ένα ολοκληρωτικό νομοσχέδιο, ένα πλήρες νομοσχέδιο, όσον αφορά στα θέματα της ηλεκτροκίνησης.

Και εδώ θα ήθελα να κάνω την πρώτη παρατήρηση, διότι προφανώς, ας θυμηθούμε όλοι ότι η ηλεκτροκίνηση δεν είναι αυτοσκοπός. Αυτοσκοπός είναι ένας τομέας με μηδενικές εκπομπές ως το 2050, όπως άλλωστε πια είναι εθνικός στόχος της χώρας και δέσμευση και της δικής σας κυβέρνησης και του Πρωθυπουργού. Το λέω αυτό, γιατί η επιτυχία ενός τομέα μεταφορών με μηδενικές εκπομπές, περιλαμβάνει ένα σωστό και ορθό πλαίσιο για την ηλεκτροκίνηση. Ωστόσο, από μόνο του αυτό είναι αποσπασματικό. Χρειάζεστε η ηλεκτροκίνηση να αποτελεί μέρος μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής για τη βιώσιμη κινητικότητα, η οποία συν τοις άλλοις θα στοχεύει και στη μείωση των ιδιωτικών οχηματοχιλιομέτρων. Το λέμε αυτό, γιατί θα πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι για να καταφέρουμε να πάμε σε μηδέν εκπομπές, πρέπει να στραφούμε στη βιώσιμη κινητικότητα, όπως λέμε πιο βιώσιμες, πιο λειτουργικές, πιο καθαρές πόλεις, λιγότερα αυτοκίνητα. Ως προς αυτό, επειδή δεν έχουμε χρόνο, πρέπει να κινηθούμε πολύ γρήγορα για την εκμηδένιση των εκπομπών τις επόμενες δεκαετίες.

Εμείς, θα θέλαμε να δούμε στο νομοσχέδιο μέσα, μια ρητή αναφορά σε άλλες νομοθετικές πρωτοβουλίες, που να σχετίζονται με άλλους στόλους οχημάτων, εκτός από τα οχήματα δρόμου. Δηλαδή, να δούμε και για τα αεροπλάνα και για τα πλοία. Καταλαβαίνουμε ότι προφανώς πρέπει να γίνει η αρχή με την ηλεκτροκίνηση στα ηλεκτρικά οχήματα, τα επίγεια μέσα μεταφοράς. Ωστόσο, θέλουμε να αναφέρεται αν γίνεται στο νόμο, ότι έπονται νέες νομοθετικές πρωτοβουλίες και για τους υπόλοιπους στόλους οχημάτων. Θέλουμε να δούμε να υπάρχει ρητή αναφορά για το δεσμευτικό στόχο για το 2030, που λείπει από το νόμο.

Εδώ να πω, ότι ο στόχος πώλησης ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων να είναι 1 στα 3 νέα οχήματα που θα πωλούνται ως το 2030 εμείς θεωρούμε ότι είναι συντηρητικός, μπορούμε να πάμε και καλύτερα.

Θέλω να υπενθυμίσω ότι το ΕΣΕΚ προβλέπει αύξηση ιδιωτικών οχηματοχιλιομέτρων σε πολύ μεγάλο βαθμό ως το 2030, παρότι προβλέπει συρρίκνωση του πληθυσμού της Ελλάδας. Άρα, θεωρούμε ότι υπάρχει περιθώριο για μεγαλύτερη φιλοδοξία, εφόσον, βεβαίως, κινηθούμε γρήγορα προς αυτή την κατεύθυνση.

Θα θέλαμε επίσης να υπάρχει μια αναφορά και ενδεχομένως και να ενταχθεί στα κίνητρα η περίπτωση μετατροπής των συμβατικών οχημάτων σε ηλεκτροκίνητα.

Προφανώς, μακάρι να μπορούσαμε όσοι θέλουμε να αγοράσουμε ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα να αγοράζαμε ένα καινούργιο τώρα. Ωστόσο, αυτό είναι λίγο δύσκολο, το καταλαβαίνουμε όλοι, ακόμα και αν αναπτυχθεί ένα επαρκές δίκτυο φορτιστών δεν έχουμε όλοι την οικονομική δυνατότητα να αγοράσουμε, τουλάχιστον, στα λίγα επόμενα χρόνια ένα νέο ηλεκτροκίνητο αυτοκίνητο.

Συνεπώς, πιστεύουμε ότι ίσως να έχει λογική να μπορέσει να δει η Κυβέρνηση αυτή την περίπτωση. Καταλαβαίνουμε, ότι υπάρχουν τεχνολογικές αβεβαιότητες, ωστόσο πιστεύουμε ότι υπάρχει χώρος για όλους, ενδεχομένως, να υπάρχει και μια αγορά εν υπνώσει που θα μπορούσε να προσφέρει θέσεις εργασίας, να προσφέρει και να συνδράμει στο ΑΕΠ με συνεργεία και μονάδες, οι οποίες θα μετατρέπουν τα συμβατικά οχήματα σε ηλεκτροκίνητα και να δώσετε μία διέξοδο σε ένα μεγάλο κομμάτι της κοινωνίας που δεν μπορεί αυτή τη στιγμή και για τα επόμενα λίγα χρόνια να αγοράσει ένα ηλεκτροκίνητο αυτοκίνητο όσο οι τιμές είναι υψηλές ακόμα και με τις ενισχύσεις και τις επιδοτήσεις.

Ωραία όλα αυτά για το νομοσχέδιο. Λέμε μπράβο δεν έχουμε κανένα πρόβλημα. Ξέρετε ότι σαν Greenpeace και σαν WWF ιδιαίτερα τον τελευταίο καιρό έχουμε ασκήσει δριμύτατη κριτική στο Υπουργείο για άλλα νομοθετήματα, ωστόσο εδώ λέμε μπράβο.

Θα πρέπει, όμως να πούμε κάτι πολύ σημαντικό. Εάν θέλουμε να πάμε σε έναν τομέα μεταφορών με μηδενικές εκπομπές έως το 2050, θα πρέπει οπωσδήποτε να υπάρξει μια πολιτική απόφαση για απαγόρευση πωλήσεων νέων συμβατικών αυτοκινήτων το διάστημα 2030 με 2035 και αυτό πρέπει να συμβεί για δύο λόγους.

Πρώτον, καθαρά για ενεργειακούς και κλιματικούς. Τα μοντέλα, οι μοντελοποιήσεις που έχουμε στη διάθεσή μας λένε, ότι αν θέλουμε να πάμε σε έναν τομέα μεταφορών με μηδέν εκπομπές έως το 2050 το τελευταίο αυτοκίνητο συμβατικό πρέπει να πουληθεί το 2030 με 2035. Δεν γίνεται να πάει καμπύλη στο μηδέν μετά. Θα πρέπει τελευταίο αυτοκίνητο να πουληθεί 2030 με 2035 και μετά να έχει 15 - 20 χρόνια να κυκλοφορεί στους δρόμους και το 2050 να απαγορευθεί πια η κυκλοφορία αυτών των αυτοκινήτων.

Εάν μείνουμε μόνο με μέτρα στήριξης της ζήτησης, δηλαδή, επιδοτήσεις, οι μοντελοποιήσεις δείχνουν ότι οι εκπομπές θα μειωθούν περίπου 30% ως το 2050, άρα χρειάζονται πιο παρεμβατικά και πιο γενναία μέτρα. Αυτός είναι ο ένας λόγος για τον οποίο χρειάζεται να υπάρχει μία πολιτική απόφαση.

Ο δεύτερος λόγος είναι ότι με μία τέτοια πολιτική απόφαση πια θα γίνει εφικτή η ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης με κοινωνικά πιο δίκαιο τρόπο.

Μα, αν υπάρχει - νομίζω το καταλαβαίνουμε όλοι - μία πολιτική απόφαση που θα λέει σε όλη την κοινωνία, ότι το 2030 θα σταματήσουν να πουλιούνται συμβατικά αυτοκίνητα, πια θα αρχίσει η αγορά να αυτορυθμίζεται. Ο καθένας που θα θέλει να αγοράσει αυτοκίνητο και έχει την οικονομική δυνατότητα να αγοράσει ένα ηλεκτροκίνητο τα επόμενα χρόνια - θεωρούμε ότι θα αναπτυχθούν, βεβαίως, οι φορτιστές - θα το αγοράσει μόνος του.

Άρα, λοιπόν, θα δούμε την αγορά να κινείται με πιο γρήγορους ρυθμούς και με ιδίους πόρους τα επόμενα χρόνια για αγορά ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων.

Τι σημαίνει αυτό;

Αυτό σημαίνει τα λίγα κονδύλια που έχουμε στη διάθεσή μας σαν πολιτεία θα μπορέσουμε να τα αξιοποιήσουμε πια στοχευμένα σε νοικοκυριά που τα έχουν πραγματικά ανάγκη χαμηλότερου και μεσαίου εισοδήματος, αλλά και σε στοχευμένους στόλους οχημάτων που μπορεί να είναι ταξί, μέσα συλλογικής μεταφοράς και πάει λέγοντας.

Συνεπώς, το να μπει, λοιπόν, τώρα μια πολιτική απόφαση από την Κυβέρνηση, όπως έχουμε κάνει και άλλες κυβερνήσεις στην Ευρώπη και όχι μόνο, ότι θα σταματήσουν να πωλούνται τα συμβατικά αυτοκίνητα το 2030, περίπου, πιστεύουμε ότι είναι μονόδρομος για κλιματικούς, ενεργειακούς, αναπτυξιακούς, αλλά και για κοινωνικούς λόγους.

Κλείνω λέγοντας πάλι μάλλον ότι, κύριε Υπουργέ, έχετε κάνει ένα πραγματικά πολύ καλό νομοσχέδιο, ένα ωραίο νομοθέτημα το οποίο είναι πλήρες όσο αφορά το ενεργειακό κομμάτι. Οι ρυθμίσεις οι θεσμικές που προτείνει, οι υποχρεωτικοί στόχοι που βάζει για φορτιστές και για ανάπτυξη ηλεκτροκίνητων οχημάτων είναι κρίμα να συνοδεύονται από μια πολιτική πραγματικότητα αυτήν τη στιγμή η οποία εν τέλει μάλλον δείχνει, ότι θα αμβλυνθεί η ανισότητα στην κοινωνία, εάν δεν υπάρξουν κάποιες αλλαγές και αν δεν δοθούν τα κατάλληλα σήματα και οι κατάλληλες ενισχύσεις εκεί που πρέπει να δοθούν.

Αυτά από εμένα.

Νομίζω, ότι συνάδελφος κ. Τσέκερης θέλει να κάνει μία - δύο πολύ σύντομες επιπρόσθετες παρατηρήσεις.

Σας ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

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

**ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΤΣΕΚΕΡΗΣ (Υπεύθυνος Ενεργειακής Πολιτικής του WWF Hellas):** Tο μόνο που θα ήθελα να τονίσω εκ νέου είναι το ζήτημα αυτό, που ανέφερε και ο συνάδελφος από την Greenpeace, για τη διαδικασία συνολικά της δίκαιης μετάβασης σε όλα τα επίπεδα. Η ηλεκτροκίνηση είναι μια μετάβαση σε μια νέα διαδικασία συνολικά, στην οποία θα πρέπει να μεταβούμε ως χώρα. Άρα, υπάρχει μία ανησυχία. Αυτό να γίνει με μία κοινωνική δικαιοσύνη και να μην αποτελέσει ένα εν δυνάμει πεδίο άμβλυνσης ή διεύρυνσης ανισοτήτων, που έχει να κάνει κυρίως με το ζήτημα της απόκτησης ηλεκτροκίνητων οχημάτων κυρίως από τη μεγάλη μερίδα του κόσμου.

Το δεύτερο κομμάτι που ήθελα να σταθώ πιο πολύ ως ερώτημα, δεν θέλω το να απευθύνω, είναι όσον αφορά το θέμα του ΔΕΔΔΗΕ, για το αν μπορεί ή δεν μπορεί να τελεί σε διεύρυνση. Απ’ ότι καταλαβαίνω συζητάμε για το άρθρο 33 παράγραφος 2 στην Οδηγία 2019/944, ακολουθούν μετά οι παράγραφοι 3 και 4, όπου επιτρέπουν υπό προϋποθέσεις κάποιες παρεκκλίσεις.

Άρα, εδώ το ερώτημα είναι, αν έχει συζητηθεί η αξιοποίηση μιας τέτοιας δυνατότητας. Αυτό το λέμε με την έννοια ότι, ενδεχομένως, επικουρικά να είναι απαραίτητο ένα δημόσιο δίκτυο ή, ενδεχομένως, κάποιοι κανόνες καθώς η ηλεκτροκίνηση, εφόσον συνομολογούμε ότι πηγαίνουμε προς μία τέτοια κατεύθυνση καθολικά, αν θα πρέπει να θεωρηθεί βασική υποδομή ή, εν πάση περιπτώσει, υπηρεσία δημοσίου συμφέροντος;

Σχετικά υπάρχει και μια πιο αιτιολογική σκέψη και συγκεκριμένα είναι η 29η αιτιολογική σκέψη της Οδηγίας 2014/94, την οποία και διαβάζω «κατά την ανάληψη των καθηκόντων τους οι διαχειριστές των συστημάτων διανομής ορισμένοι εκ των οποίων μπορεί να αποτελούν τμήμα κάθετα ολοκληρωμένης επιχείρησης που έχει στην ιδιοκτησία της ή διαχειρίζεται σημεία επαναφόρτισης, οφείλουν να συνεργάζονται χωρίς διακρίσεις με όλους τους υπόλοιπους ιδιοκτήτες ή διαχειριστές σημείων επαναφόρτισης, ιδίως παρέχοντάς τους πληροφορίες που απαιτούνται για την αποτελεσματική πρόσβαση και χρήση του συστήματος».

Αντίστοιχα υπάρχει και το άρθρο 4 στην παράγραφο 11, σύμφωνα με το οποίο «τα κράτη - μέλη διασφαλίζουν ότι οι διαχειριστές των συστημάτων διανομής θα συνεργάζονται χωρίς διακρίσεις με κάθε πρόσωπο, το οποίο εγκαθιστά ή θα διαχειρίζεται δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης».

Άρα, εδώ θα ήθελα να προσθέσω αυτό υπ’ όψιν και να ρωτήσω, αν έχει ληφθεί η συγκεκριμένη διάσταση στη συζήτηση όσον αφορά το κομμάτι της συμμετοχής ή όχι - όχι ως τελευταίο καταφύγιο - αλλά συνολικά του ΔΕΔΔΗΕ σε μια τέτοια διαδικασία;

Αν καταλαβαίνω σωστά δεν μου φαίνεται να τον αποκλείει από μία τέτοια συζήτηση.

Αυτά από εμάς, τα υπόλοιπα τα ανέφερε και ο συνάδελφος, ο κ. Γρηγορίου για το νομοσχέδιο. Καταθέσαμε και εμείς τα κοινά σχόλια και είμαστε θετικοί.

Νομίζω ότι με αυτές τις διευκρινίσεις θα μπορούμε να προχωρήσουμε. Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τους εκπροσώπους της Greenpeace και της WWF Hellas.

Το λόγο έχει ο κ. Βασιλάκης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συνδέσμου εισαγόμενων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων και Δικύκλων (ΣΕΑΑ)):** Σας ευχαριστώ πολύ.

Τα μέτρα για την ηλεκτροκίνηση είναι 100% στην σωστή κατεύθυνση και δεν έχουν να ζηλέψουν πολλά πράγματα από τις άλλες χώρες της Ευρώπης.

Είναι πραγματικά η πρώτη φορά που αυτοί οι παράνομοι φόροι που έχουμε στην Ελλάδα, για τα νέα αυτοκίνητα, μας βοηθάνε σε κάτι, διότι επί της ουσίας μας δημιουργείτε αυτή η μεγάλη διαφορά στην τιμή, στον φόρο από το αυτοκίνητο που δεν είναι ηλεκτρικό με αυτό, το οποίο είναι ηλεκτρικό, δηλαδή, από το αυτοκίνητο που δεν είναι καθαρό, με το αυτοκίνητο το οποίο είναι καθαρό, με αποτέλεσμα να σπρώχνουμε τον καταναλωτή στο καθαρό όχημα. Αυτό είναι εξαιρετικά σημαντικό, διότι θέλουμε πραγματικά να πουλάμε καθαρά οχήματα.

Αντιλαμβανόμαστε ότι υπάρχει ένα πρόβλημα με την παλαιότητα του «στόλου» στην Ελλάδα και ένα πρόβλημα με τους ρύπους από τα Ι.Χ. αυτοκίνητα την σήμερον ημέρα. Εμείς οφείλουμε και θα το κάνουμε, να βοηθήσουμε να πετύχει το μέτρο της ηλεκτροκίνησης, παρόλο που τα περιθώρια κέρδους σε όλη την αλυσίδα, εργοστάσιο, εισαγωγέας, έμπορος, είναι μικρότερα από ότι είναι στα συμβατικά αυτοκίνητα.

Αυτό είναι λόγω του πολύ υψηλού κόστους των μπαταριών, αλλά, όπως έχουμε δεσμευτεί, θα επενδύσουμε στο 70% των σημείων που έχουμε στην Ελλάδα, των συνεργείων, με τον πανάκριβο εξοπλισμό, για να συντηρούνται τα αυτοκίνητα, παρόλο που δεν υπάρχουν ακόμη τα αυτοκίνητα αυτά, κάτι που θα γίνει μέσα στο έτος. Σε όλα μας τα σημεία θα υπάρχουν, επίσης, φορτιστές, σε χιλιάδες σημεία στη χώρα.

Πραγματικά, πιστεύουμε ότι από τη στιγμή που τα μέτρα αυτά δεν έχουν να ζηλέψουν τίποτα από άλλες ευρωπαϊκές χώρες, όσον αφορά το ύψος της επιδότησης, πιστεύουμε ότι ενώ ξεκινάμε καθυστερημένα σαν χώρα, ξεκινάμε δηλαδή, μάλλον, από τους τελευταίους, με τον τρόπο αυτό και με τη θέληση της πολιτείας, θα μπορέσουμε να κερδίσουμε πολύ χαμένο έδαφος.

Όσο για το περιβαλλοντικό τέλος το οποίο θα επιβληθεί, θεωρούμε ότι είναι στη σωστή κατεύθυνση. Δυστυχώς, είναι απαραίτητο. Δεν θεωρούμε ότι αρκεί το ποσό το οποίο μπήκε και το γεγονός ότι δεν μπήκε στα EURO 5B, διότι και αυτά είναι προηγούμενης τεχνολογίας αυτοκίνητα, για τα οποία έχουν καταδικαστεί οι κατασκευαστές ότι ρυπαίνουν δέκα φορές περισσότερο από το κανονικό.

Όμως και πάλι, το μέτρο είναι στη σωστή κατεύθυνση και θα περιοριστεί κάπως, τουλάχιστον κατά το ήμισυ, φανταζόμαστε, η εισαγωγή παλιού ρυπογόνου αυτοκινήτου και το πολύ σημαντικό είναι ότι μηδενίζεται, αυτό το οποίο κάνει το Υπουργείο, δηλαδή δεν πάει απλά να βάλει έναν φόρο στο παλαιό εισαγόμενο μεταχειρισμένο αυτοκίνητο, αλλά παράλληλα μηδενίζει τον φόρο στο τελευταίας τεχνολογίας εισαγόμενο μεταχειρισμένο αυτοκίνητο, δηλαδή στο EURO 6, στα αυτοκίνητα ως πεντέμισι περίπου ετών, από κει που σήμερα είναι 200%.

Σήμερα έχουμε το παράλογο να φορολογούμε με τον ίδιο φόρο το πολύ παλιό μεταχειρισμένο και το νέο μεταχειρισμένο. Εμείς, θέλουμε, οι έμποροι οι οποίοι τα εμπορεύονται αυτά τα αυτοκίνητα να συνεχίσουν να κάνουν αυτή τη δουλειά, με την ίδια κερδοφορία και την ίδια επιτυχία, αλλά να φέρνουν πιο καθαρά αυτοκίνητα.

Μάλιστα, τα αυτοκίνητα EURO 6 είναι αυτά που πουλάμε εμείς, οπότε εκεί έχουμε περισσότερο ανταγωνισμό. Εκεί νομίζω δείχνουμε ότι ενδιαφερόμαστε για το περιβάλλον διότι, πραγματικά, δεν μπορεί από τη στιγμή που εισάγονται κατά μέσο όρο 10,6 ετών αυτοκίνητα, εμείς να θεωρούμε ότι αγωνιζόμαστε με αυτά από τη στιγμή που πουλάμε καινούργια αυτοκίνητα ή μεταχειρισμένα αυτοκίνητα τριών ή τεσσάρων ετών.

Πρέπει να ξεκαθαρίσω ότι τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα πρωτίστως απευθύνονται σε στόλους, αναφέρθηκε το υψηλό τους κόστος και πως θα μπορεί ο κοσμάκης να απευθυνθεί σε ένα ηλεκτρικό όχημα. Ο στόχος του δεν είναι εκ πρώτης να απευθυνθεί ο κοσμάκης σε ένα ηλεκτρικό όχημα και σίγουρα όχι αυτοί οι οποίοι έχουν τα βαριά πορτοφόλια, όπως προαναφέρθη.

Ο στόχος της κάθε ευρωπαϊκής πολιτείας θα έπρεπε να είναι να μπούνε στην κυκλοφορία στόλοι που χρησιμοποιούν αυτοκίνητα που κάνουν πολλά οχηματοχιλιόμετρα, ταξί, εταιρείες, ταχυμεταφορές, σουπερμάρκετ κ.λπ.. Όλοι αυτοί οι οποίοι κάνουν πάρα πολλά οχηματαχιλιόμετρα πρέπει να τους δοθούν κίνητρα και τα κίνητρα είναι στη σωστή κατεύθυνση. Αυτοκίνητα πλέον υπάρχουν αρκετά και θεωρούμε ότι θα πάει καλά το μέτρο.

Τώρα, επιστρέφοντας και κλείνοντας, όσον αφορά το περιβαλλοντικό τέλος, … (δεν ακούγεται), δε θα διαφωνήσω με τον κ. Κυράτσο, ο οποίος είπε ότι θα έπρεπε να φορολογούνται όλα τα παλαιά αυτοκίνητα που κυκλοφορούν με ένα υψηλότερο τέλος κυκλοφορίας στη χώρα, όπως γίνεται και στις λοιπές ευρωπαϊκές χώρες και να μη γίνεται μια διάκριση μεταξύ των εισαγόμενων μεταχειρισμένων και των εγχώριων.

Πρώτον, θέλω να πω ότι τα εγχώρια μεταχειρισμένα έχουν πληρώσει πολύ υψηλό φόρο και δεύτερον, αν και συμφωνώ ότι αυτό θα ήταν πιο σωστό, δυστυχώς η πολιτεία διστάζει να το κάνει, τη στιγμή που η Ελλάδα συνεχίζει να περνάει μια πολλή μεγάλη κρίση. Εμείς, όμως, θα ήμασταν σύμφωνοι σε αυτό.

Το αποτέλεσμα όμως είναι ότι στις δυτικές χώρες της Ευρώπης όπου υπάρχει υψηλότερος φόρος όσο παλιώνει το αυτοκίνητο φόρος στην κυκλοφορία του, αυτό το οποίο παρατηρούμε είναι ότι τα αυτοκίνητα προηγούμενων τεχνολογιών στον στόλο τους στο στόλο των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων τους, βαίνουν μειούμενα το οποίο είναι καλό για το περιβάλλον τους. Στην χώρα μας βαίνουν αυξανόμενα λόγω των εισαγωγών αυτών στη χώρα μας και σε δύο τρεις τέσσερις άλλες ανατολικές χώρες της Ευρώπης.

Βάζοντας λοιπόν το περιβαλλοντικό τέλος, τουλάχιστον πάει να διακοπεί αυτή η ραγδαία αύξηση των κυκλοφορούντων παλιάς τεχνολογίας αυτοκινήτων το οποίο θεωρούμε ότι είναι ένα σημαντικό πρώτο βήμα αλλά δεν θα διαφωνήσουμε ότι μελλοντικά καλό είναι να υπάρξουν και όπως είπε ο κύριος Γρηγορίου κυκλοφοριακά μέτρα όσον αφορά τα αυτοκίνητα τα οποία ρυπαίνουν περισσότερο ή υψηλότεροι φόροι στην κυκλοφορία όσον αφορά τα αυτοκίνητα που ρυπαίνουν περισσότερο. Βέβαια, αυτά για να γίνουν πρέπει πρώτα να έχει λυθεί το θέμα των ΜΜΜ το οποίο όπως ξέρετε ακόμα εκκρεμεί και θα πάρει τουλάχιστον ένα χρόνο ακόμα να λυθεί.

Επίσης ένα τελευταίο στατιστικό. Ο μέσος όρος ηλικίας των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων στη χώρα μας είναι 16 έτη τη στιγμή που στην αρχή της οικονομικής μας κρίσης το 2009 το 2010 ήταν τα 10 έτη. Πρέπει να διακοπεί αυτή η ραγδαία αύξηση του στόλου ηλικίας των αυτοκινήτων και πρέπει να προσπαθήσουμε και θα το κάνουμε εμείς που τα εισάγουμε τα αυτοκίνητα στη χώρα τα νέα αυτοκίνητα στη χώρα, να βάλουμε όσο περισσότερα αυτοκίνητα μειωτικών ρύπων, ηλεκτρικά αυτοκίνητα, έτσι ώστε ο μέσος όρος των ρύπων να εκλογικευτεί.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κύριος Παπαγεωργίου.

**ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ (Πρόεδρος του Οργανισμού «Ένωση για το Ποδήλατο»):** Σας ευχαριστώ πολύ για την πρόσκληση. Είμαστε εξαιρετικά χαρούμενοι με το νομοσχέδιο είναι κάτι το οποίο έπρεπε να γίνει και είναι πολύ ευχάριστο το οποίο συζητείται και είναι σε φάση ολοκλήρωσης. Θα μιλήσω αποκλειστικά για τα ηλεκτρικά ποδήλατα. Ξεκινώντας από αυτό θα ήθελα να αναφερθώ σε τρείς αριθμούς το 2009 στην Ευρώπη οι πωλήσεις των ηλεκτρικών ποδηλάτων ήταν 500 τεμάχια το 2019 ο αριθμός αυτός έφτασε 2,6 εκατομμύρια και οι πιο απαισιόδοξες προβλέψεις για το 2025 είναι πως θα ξεπεράσουν τα 7 εκατομμύρια με τις πιο ρεαλιστικές να μην ξεπεράσουν τα 10 εκατομμύρια πωλήσεις. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει πάρα πολύ μεγάλο ενδιαφέρον στον χώρο αυτό των ηλεκτρικών ποδηλάτων ακριβώς γιατί έρχονται να καλύψουν δύο βασικές ανάγκες, την ελάφρυνση της κίνησης στις πόλεις αλλά και την ανάπτυξη του ποδηλατικού τουρισμού κάτι που μπορεί να οδηγήσει σε μεγάλες ευκαιρίες για την οικονομία και χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας.

Αξίζει να πω ότι τα έσοδα του ποδηλατικού τουρισμού στην Ευρώπη αυτήν τη στιγμή ξεπερνούν τα 44 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως. Με βάση τα παραπάνω, θα ήθελα να σταθώ σε ορισμένα σημεία. Πρώτον, θέλω να αναφερθώ στη διαφορά ανάμεσα στα pentelex. Τα pentelex, είναι τα ποδήλατα εκείνα, όπως γνωρίζετε πολύ καλά, στα οποία η ηλεκτροκίνηση λειτουργεί όσο κάνει χρήση το πετάλι και στα e-bikes η ηλεκτροκίνηση λειτουργεί με τη χρήση ενός γκαζιού. Ο ελληνικός κώδικας αυτήν τη στιγμή δεν αναγνωρίζει τα e-bikes ως ποδήλατα, σύμφωνα με τον όρο τι σημαίνει ποδήλατο.

Επίσης, σε σχέση με την επιδότηση ολοκληρωμένων pentelex ή και κιτ μετατροπής ποδηλάτων, το πρόβλημα που υπάρχει με τα κιτ μετατροπής, ενώ φαινομενικά είναι μια οικονομική λύση, είναι ότι τα ποδήλατα στα οποία θα χρησιμοποιηθεί αυτό το κιτ δεν είναι πιστοποιημένα ως προς την ποιότητά τους για να λειτουργήσουν με τις επιβαρύνσεις που θα δεχτούν, τόσο στην επιβράδυνση, όσο και στην επιτάχυνση, από ένα κιτ μετατροπής. Άρα έχουμε ένα μέσο το οποίο δεν είναι καθόλου ασφαλές ή τουλάχιστον δεν είναι πιστοποιημένο.

Το επόμενο κομμάτι ως το οποίο θέλω να αναφερθώ είναι τα pentelex. Είναι κάτι το οποίο αυτή τη στιγμή έχει μεγάλο ενδιαφέρον σε όλη την Ευρώπη. Αυτή τη στιγμή ο ελληνικός νόμος αναγνωρίζει τα pentelex. Είναι τα ποδήλατα εκείνα τα οποία μπορούν να αναπτύξουν ταχύτητα έως 45 χιλιόμετρα την ώρα. Απαιτούν από τους κώδικες και τους ευρωπαϊκούς κανόνες κράνος, άδεια κυκλοφορίας και ασφάλιση. Καλύπτουν συγκεκριμένες ανάγκες. Αφορούν περισσότερο τον ποδηλατικό τουρισμό με κάλυψη μεγάλων αποστάσεων. Παρόλα αυτά, στην Ελλάδα υπάρχουν τέτοια pentelex. Πολύ τακτικά πωλούνται χωρίς να υπάρχει προηγούμενη ενημέρωση ότι δεν ανήκουν στο χαρακτηρισμό ποδήλατο, άρα έχουν άλλες ανάγκες. Άρα, λοιπόν, η επιδότηση τέτοιων ποδηλάτων είναι επίσης κάτι που πρέπει να ληφθεί υπόψη.

Το τελευταίο κομμάτι έχει να κάνει με τους εταιρικούς πόρους. Είναι πολύ σημαντικό για την ανάπτυξη της χρήσης του ποδηλάτου στον αστικό ιστό οι εταιρείες να μπορούν να διαθέτουν κάποιες λύσεις για τους εργαζόμενους τους, να τους παρακινούν εκείνους που μένουν σε αποστάσεις τέτοιες που μπορούν να χρησιμοποιήσουν ποδήλατο, να τους παρακινούν να χρησιμοποιήσουμε ένα ηλεκτρικό ποδήλατο. Το ηλεκτρικό ποδήλατο φυσικά απαντά σε τρεις βασικούς προβληματισμούς. Έχει ανηφόρες; Θα ιδρώσω για να φτάσω; Είναι μακριά; Άρα, λοιπόν με ένα ποδήλατο με ηλεκτρική υποβοήθηση κανείς δεν έχει τους προβληματισμούς αυτούς και η χρήση στόλου ηλεκτρικών ποδηλάτων από μεγάλες εταιρείες θα μπορούσε να βοηθήσει σημαντικά στην ανάπτυξη των ηλεκτρικών ποδηλάτων. Αυτές είναι οι παρατηρήσεις που θέλω να κάνω. Είμαστε στη διάθεσή σας για την οτιδήποτε άλλο μπορεί να χρειαστείτε. Σας ευχαριστώ πολύ για την πρόσκληση.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κύριος Ασμάτογλου.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΣΜΑΤΟΓΛΟΥ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Πρατηριούχων Εμπόρων Καυσίμων, ΠΟΠΕΚ)**: Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε, για την πρόσκληση που κάνατε στην Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Καυσίμων, ώστε να εκφράσει την άποψή της και τη θέση της για το υπό ψήφιση νομοσχέδιο. Πρέπει να πούμε ότι τα πρατήρια καυσίμων, κύριε Πρόεδρε, είναι κατεξοχήν οι χώροι τροφοδοσίας οχημάτων με καύσιμα και ενέργεια και πληρούν προς κάθε πλευρά τις διατάξεις της νομοθεσίας, με την παρουσία υπεύθυνου λειτουργίας για θέματα διαχείρισης ασφάλειας κατά την παροχή καυσίμων ή και ενέργειας. Πρέπει να γνωρίζετε ότι τα πρατήρια καυσίμων και ενέργειας διαθέτουν όλα τα πλεονεκτήματα εκείνα που θα μπορούσαν να καταστούν ως οι περισσότερο κατάλληλες επιχειρήσεις για την αποκλειστική χρήση και εγκατάσταση των ταχυφορτιστών. Πλέον, τα πρατήρια καυσίμων δεν είναι στενά καυσίμων, αλλά είναι και ενέργειας, γιατί μπαίνουν στη ζωή μας τα εναλλακτικά καύσιμα και ένα από αυτά είναι και η ηλεκτρική ενέργεια.

Άρα, λοιπόν, λόγω της μεγάλης διασποράς σε όλη την ηπειρωτική και νησιωτική Ελλάδα που είναι τα πρατήρια και του μεγάλου αριθμού διέλευσης οχημάτων από αυτά, επιβάλλεται να τοποθετηθούν οι ταχυφορτιστές ως σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος προς εξυπηρέτηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

Η πρόταση της αποκλειστικής χρήσης από εμάς των ταχυφορτιστών ηλεκτροκίνητων οχημάτων σε πρατήρια καυσίμων και ενέργειας, πραγματικά θα βοηθήσει στην περαιτέρω ανάπτυξη της αγοράς ηλεκτροκίνησης, καθώς και ιδιαιτέρως, στην ασφαλή λειτουργία της φόρτισης. Επίσης πρέπει να πω, ότι θα δώσει ώθηση στα πρατήρια καυσίμων και ενέργειας που δραστηριοποιούνται στη χώρα μας, να τοποθετήσουν ανάλογα με το εμβαδόν του ακινήτου που διαθέτουν, τους αντίστοιχους ταχυφορτιστές, προσπαθώντας, με τον αποτελεσματικότερο τρόπο, τις υποδομές φόρτισης και έτσι δημιουργώντας ένα κατάλληλο υπόβαθρο για την αύξηση του μεριδίου αγοράς των ηλεκτροκίνητων οχημάτων σε σχέση με τα συμβατικά.

Εδώ πρέπει να επισημάνουμε, ότι κανένας άλλος χώρος δεν είναι καταλληλότερος και περισσότερο ασφαλής, αν ληφθούν υπόψη από τη διεθνή βιβλιογραφία σειρά ατυχημάτων κατά τη φόρτιση μπαταριών από τα πρατήρια ενέργειας για την εγκατάσταση ταχυφορτιστών. Οι υπόλοιποι χώροι, πρέπει να πω, ότι τα κτίρια γραφείων ή καταστήματα και λοιπά είτε δεν ελέγχονται από τις αρμόδιες Υπηρεσίες είτε δεν διαθέτουν τις απαραίτητες για την ασφάλεια προδιαγραφές και γνωρίζετε πολύ καλά, ότι τα πρατήρια έχουν μία σειρά νομοθετημάτων, τα οποία υποχρεούνται οι πρατηριούχοι αυτά να τα τηρούν και έτσι παρέχουν την απόλυτη ασφάλεια, όσον αφορά για το καταναλωτικό κοινό.

Εμείς ως Πανελλήνια Ομοσπονδία Πρατηριούχων Καυσίμων, στο πλαίσιο των παραπάνω, φρονούμε ότι θα πρέπει να δοθεί ένα επιπλέον κίνητρο από την Πολιτεία για την τοποθέτηση αποκλειστικά των ταχυφορτιστών- και επιμένω και θέλω να είμαι σαφής όσον αφορά τον όρο «ταχυφορτιστές»- για την γρήγορη φόρτιση. Πρέπει, λοιπόν, να δοθούν τα κίνητρα από την Πολιτεία στα πρατήρια καυσίμων και ενέργειας. Αυτό, βεβαίως, μπορεί να επιτευχθεί με την επιδότηση για την αγορά και τοποθέτηση ταχυφορτιστών από τις επιχειρήσεις εκμετάλλευσης των πρατηρίων καυσίμων και ενέργειας, έτσι ώστε να μπορέσουν τα πρατήρια να περάσουν ομαλά στη νέα εποχή εναλλακτικών καυσίμων, γιατί μη ξεχνάτε κύριε Πρόεδρε, υπάρχουν και άλλα καύσιμα τα οποία περιμένουμε να έρθουν, όπως είναι το υδρογόνο και τα λοιπά, άρα λοιπόν ξεκινώντας τώρα από την ηλεκτρική ενέργεια, εμείς επιμένουμε, ότι αυτή η τοποθέτηση των ταχυφορτιστών θα πρέπει να γίνει αποκλειστικά και μόνο στα πρατήρια, με ένα κίνητρο, ώστε να μπορέσουν οι καταναλωτές να έχουν ομαλή μετάβαση σε όλη την Ελλάδα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε, το λόγο έχει ο κ. Αθανάσιος Νικολόπουλος.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΝΙΚΟΛΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του ΔΣ της Ενιαίας Ομοσπονδίας Βιοτεχνών Αυτοκινήτων Μηχανημάτων Μοτοσυκλετών- ΕΟΒΕΑΜΜ):** Κύριε Πρόεδρε, καταρχάς θέλω να σας ευχαριστήσω για την πρόσκληση στη συζήτηση του νομοσχεδίου, περί της προώθησης της ηλεκτροκίνησης. Ουσιαστικά θα τοποθετηθώ και εκ μέρους του προέδρου της Γενικής Συνομοσπονδίας, του κ.Καββαθά, ως και γενικός γραμματέας της Γενικής Συνομοσπονδίας και ως πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επισκευαστών Αυτοκινήτων, Μοτοσικλετιστών και Μηχανημάτων.

Θα μου επιτρέψετε όμως εδώ να κάνω και μία αναφορά, προς ενημέρωση του Σώματος αλλά και των κ. βουλευτών και του κ. Υπουργού, ότι η Ομοσπονδία εκπροσωπεί 56 πρωτοβάθμια σωματεία ανά την Ελλάδα, έχει 22.000 ανεξάρτητους επισκευαστές, 80.000 εργαζόμενους τεχνίτες στην επισκευή και συντήρηση αυτοκινήτων, μοτοσικλετιστών και μηχανών θαλάσσης, έχει το 70% παροχής υπηρεσίας μετά την πώληση και 85% πανελλαδικής εκπροσώπησης στο χώρο της επισκευής και συντήρησης των ανεξάρτητων επισκευαστών.

Εδώ κ. Πρόεδρε, θα μου επιτρέψετε να κάνω μια επισήμανση. Δυστυχώς, δεν είχαμε τον χρόνο για να δούμε περί το νομοσχεδίου τις αλλαγές που τυχόν έχουν γίνει. Θα τοποθετηθώ με σχόλια επι των άρθρων. Αυτό που προλάβουμε να κάνουμε, είναι την διαφοροποίηση των άρθρων που καταθέσαμε και στη διαβούλευση, γιατί ενημερωθήκαμε χθες το βράδυ στις 22:00 για τη συμμετοχή μας σήμερα. Θεωρούσαμε όμως, ότι και η παρουσία μας και οι τοποθετήσεις μας επί των άρθρων θα είναι σημαντικές και η συμμετοχή μας, ιδιαίτερα στη κουβέντα μας σήμερα επί του νομοσχεδίου, επίσης τη θεωρούμε σημαντική. Έστω και καθυστερημένα, θέτει τις βάσεις για πρώτη φορά σε ένα ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο και ένα καθοριστικό πρώτο βήμα για τη σταδιακή μετάβαση και ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στη χώρα.

Το σχέδιο νόμου, πέρα από στρατηγικούς εθνικούς στόχους και εναρμόνιση της χώρας μας και στην ευρωπαϊκή στρατηγική και νομοθεσία για την γεννητικότητα των εκπομπών από τη μεταφορά και μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων, βλάπτουν τη υγεία του περιβάλλοντος, την ανάπτυξη των δημοσίων διαθέσιμων υποδομών και τη διαμόρφωση ρυθμιστικού πλαισίου στην αγορά της ηλεκτροκίνησης, επηρεάζει πραγματικά και τους παραγωγικούς κλάδους της ΓΣΕΒΕΕ, όπως και την επισκευή και συντήρηση των ηλεκτρικών οχημάτων.

Θα μου επιτρέψετε όμως, να εισέλθω στα άρθρα του νομοσχεδίου, που έχει να κάνει με τα άρθρα 29 και 30. Το άρθρο 29, αναφέρεται στη λειτουργία των συνεργείων επισκευής και συντήρησης οχημάτων υψηλής τάσης. Και στο άρθρο 30, της άσκησης επαγγέλματος του τεχνίτη και της συντήρηση και επισκευής οχημάτων υψηλής τάσης.

Πιο αναλυτικά. Οι παρατηρήσεις μας στο σχόλιο για το άρθρο 29, τη λειτουργεία των συνεργείων επισκευής και συντήρησης οχημάτων υψηλής τάσης. Πρώτων, κρίνουμε θετικό που προβλέπεται, ότι στο άρθρο 1 τα συνεργεία οχημάτων υψηλής τάσης εφαρμόζονται στις διατάξεις του Προεδρικού Διατάγματος 78/88 Α-34 που καθορίζει και τα υπόλοιπα συνεργεία επισκευής και συντήρησης οχημάτων. Στο άρθρο 1, ως συνεργείο οχημάτων υψηλής τάσης, ορίζεται η εγκατάσταση εντός στην οποία πραγματοποιούνται εργασίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων υψηλής τάσης, με τη χρήση κατάλληλου εξοπλισμού.

Για τη λειτουργία των συνεργείων οχημάτων υψηλής τάσης, εφαρμόζονται οι διατάξεις του Προεδρικού Διατάγματος 78/88 Α-34 με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος άρθρου. Επίσης, θετικό σημείο είναι η πρόβλεψη του άρθρου 2 για τα συνεργεία οχημάτων υψηλής τάσης που μπορούν να λειτουργούν εντός των εγκαταστάσεων άλλων συνεργείων ή και μεμονωμένα. Ο χώρος που αναφέρατε και τα τετραγωνικά που πρέπει να διατίθενται εντός του συνεργείου για την επισκευή – συντήρηση, δεν καθορίζεται στο σχέδιο νόμου, αλλά προβλέπεται η ρύθμιση και καθώς άλλες λεπτομέρειες όπως ο εξοπλισμός, η σήμανση και άλλα, με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Επενδύσεων, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών.

Συγκεκριμένα, με την κοινή αυτή απόφαση, καθορίζεται: Πρώτων, οι όροι και οι προϋποθέσεις για την επέκταση του αντικειμένου εργασίας των συνεργείων, των παραγράφων 1 και 2 στο άρθρο 13 του Προεδρικού Διατάγματος 78/88, προκειμένου τα εν λόγο συνεργεία να δύνανται να αναλάβουν τη συντήρηση και την επισκευή οχημάτων υψηλής τάσης. Δεύτερον, ο χώρος, η εσωτερική διάταξη, ο μηχανολογικός εξοπλισμός, ο αριθμός και το είδος των εγκατεστημένων μηχανημάτων και οργάνων. Και τρίτον, οι απαγορευτικές γειτνιάσεις και οι αποστάσεις ασφαλείας της παραγράφου 2 του άρθρου 1 του Προεδρικού Διατάγματος 78/88, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εγκατάσταση λειτουργείας οχημάτων υψηλής τάσης. Ουσιαστικά κριτήρια, στοιχεία που θα επηρεάσουν τη λειτουργία των συνεργείων επισκευής και συντήρησης, δεν καθορίζονται στο σχέδιο νόμου, αλλά προβλέπονται να καθοριστούν σε κοινή υπουργική απόφαση προσεχώς.

Δεύτερη παρατήρηση. Επί των σχολίων του άρθρου 30, άσκηση επαγγέλματος του τεχνίτη για τη συντήρηση και επισκευή οχημάτων υψηλής τάσης. Στην παράγραφο 1, 2 και 3 του άρθρου 30, προβλέπεται και καθορίζονται οι κατηγορίες 2, των τεχνιτών οχημάτων υψηλής τάσης, ανάλογα με την εκπαίδευση και την θέση εργασίας και περιγράφονται τα καθήκοντα και κάθε κατηγορία αυτής. Κρίνονται θετικά. Όπως και ο αριθμός απασχόλησης και κατηγορία των τεχνήτων οχημάτων υψηλής τάσης ανά συνεργείο. Στο άρθρο αυτό, τα ουσιαστικά κριτήρια που θα επηρεάζουν σημαντικά τη λειτουργία των συνεργείων, ο χρόνος εκπαίδευσης, το περιεχόμενο της διδακτέας ύλης, η πιστοποιημένη εκτελεστική δομή, -που αυτό είναι πάρα πολύ σημαντικό για μας- η διαδικασία, οι όροι, οι προϋποθέσεις και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την επέκταση του αντικειμένου της άδειας άσκησης επαγγέλματος και βεβαίωση έναρξης άσκησης επαγγέλματος των τεχνητών, προβλέπεται να καθοριστούν στις επόμενες μέρες με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Επενδύσεως, Περιβάλλοντος, Παιδείας και Θρησκευμάτων, καθώς και Υποδομών και Μεταφορών.

Άμεση συνέπεια των παραπάνω άρθρων, είναι, η άμεση έκδοση κοινής απόφασης που προανέφερα, δηλαδή, των Υπουργών Ανάπτυξης, Παιδείας και Θρησκευμάτων, αλλά και Υποδομών και Μεταφορών, ώστε να υπάρξει πρόβλεψη και σχεδιασμός για την εκπαίδευση και κατάρτιση, αλλά και για να υπάρξει συντονισμένη και ουσιαστική εκπαίδευση και κατάρτιση, ώστε να διασφαλιστεί η ασφαλή επισκευή ηλεκτρικών οχημάτων, τόσο για τους εργαζόμενους όσο και για τους χρήστες.

Επίσης, θα ήθελα να μου επιτρέψετε να κάνω και μία αναφορά στα άρθρα 21 και 26, που έχουν σχέση με την εγκατάσταση των υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε κτίρια. Ζητούμε να υπάρξει πρόβλεψη στις κοινές υπουργικές αποφάσεις, τόσο για τα συνεργεία που θα κάνουν επέκταση της αδείας αλλά και της ίδρυσης νέων, την δυνατότητα εγκατάστασης υποδομών επαναφόρτισης.

Στο άρθρο 26, υπάρχει το θέμα της πυροπροστασίας. Προτείνεται να ισχύσουν τα ίδια μέτρα πυροπροστασίας για την εγκατάσταση σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων με την πυρασφάλεια των γενικών συνεργείων, σύμφωνα με το προεδρικό διάταγμα, όπως προβλέπεται, του π.δ.78/88 και όχι σύμφωνα με την παράγραφο 1. Στην παράγραφο 1, προβλέπεται σε όλες τις περιπτώσεις εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων επιπροσθέτως οριζόμενο στην κείμενη νομοθεσία, επιβάλλεται η τοποθέτηση κατ’ ελάχιστον ενός πυροσβεστήρα διοξειδίου του άνθρακα κατασβεστικής ικανότητας τουλάχιστον 55Β ανά 3 σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικού οχήματος, εφόσον υπάρχει μία μόνο θέση επαναφόρτισης και καλύπτεται από την πυρασφάλεια της υπόλοιπης λειτουργίας του συνεργείου.

Ολοκληρώνοντας, σε ότι αφορά τα κίνητρα για την παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων, αγαθών και ειδών σχετικών για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Προτείνεται να συμπεριληφθούν και τα συνεργεία που θα κάνουν επέκταση της άδειας επισκευής ηλεκτροκίνητων οχημάτων, δηλαδή, να τους δοθεί η δυνατότητα παροχής κινήτρων, εφόσον έχουν όλες τις προϋποθέσεις γι’ αυτό, αλλά και τη χρηματοδότηση για την υποδομή ηλεκτρικών οχημάτων.

Τα ίδια πρέπει να συμπεριληφθούν στις κοινές αποφάσεις που θα εκδοθούν και για τα συνεργεία που θα κάνουν επέκταση της άδειας λειτουργία επισκευής ηλεκτροκίνητων οχημάτων, άρθρο 13, στο Μητρώο υποδομών φορέων αγοράς ηλεκτρικής, καθώς και στο άρθρο 32, διαχείριση συσσωρευτών.

Θα μου επιτρέψετε, κύριε Πρόεδρε, είναι απαραίτητη η δημιουργία ενός φορέα διαχείρισης για τους συσσωρευτές ηλεκτρικών οχημάτων και σας ζητάμε και τη συμμετοχή σε αυτόν τον φορέα της Ενιαίας Ομοσπονδίας Επισκευαστών Αυτοκινήτων Μοτοσικλετιστών και Μηχανημάτων.

Συνολικά θα ήθελα να πω κλείνοντας ότι προκειμένου να υπάρξει ουσιαστική βοήθεια και να επιτευχθούν σε μεγάλο βαθμό οι στρατηγικοί στόχοι του σχεδίου, θα πρέπει να γίνει πρόβλεψη για τη χρηματοδότηση και εκπαίδευση του κλάδου, αλλά και του απαραίτητου μηχανολογικού εξοπλισμού, τόσο για την επέκταση αδείας των συνεργείων όσο και του απαραίτητου εξοπλισμού σταθμών φόρτισης για όλους και σε όλες τις υπόλοιπες προϋποθέσεις.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ για την πρόσκληση αλλά και για την υπομονή σας, που με ακούσατε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Σταύρος Σταυρής, Πρόεδρος του φορέα «Ελληνικές Υποδομές και Οδοί με Διόδια» με διακριτικό τίτλο HELLASTRON.

**ΣΤΑΥΡΟΣ ΣΤΑΥΡΗΣ (Πρόεδρος του φορέα φορέα «Ελληνικές Υποδομές και Οδοί με Διόδια» με διακριτικό τίτλο HELLASTRON (Hellenic Association of Toll Road Network)):** Ευχαριστώ πολύ.

Μία από τις βασικές προτεραιότητες της HELLASTRON είναι η μείωση των ρύπων. Βεβαίως, είμαστε θετικοί απέναντι σε αυτό το νομοσχέδιο και για αυτό τον λόγο προσυπογράψαμε την πράσινη συμφωνία μαζί με τους υπόλοιπους φορείς και αναλάβαμε συγκεκριμένες δεσμεύσεις .

Η HELLASTRON είναι ο φορέας ο οποίος εκπροσωπεί όλες τις εταιρείες παραχώρησης με αυτοκινητοδρόμους αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα. Μιλάμε για ένα συνολικό μήκος 2.133χλμ και βεβαίως η ηλεκτροκίνηση σε πρώτη φάση -συμφωνούμε όλοι- ότι θα αναπτυχθεί κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα, αλλά σε καμία περίπτωση δεν μπορούμε να επεξεργαστούμε ή να βάλουμε εμπόδια σε κάποιον, ο οποίος θα αποκτήσει ηλεκτρικό αυτοκίνητο στο να μπορεί να ταξιδέψει, είτε για λόγους επαγγελματικούς, είτε για λόγους αναψυχής.

Άρα, θα πρέπει και στο δίκτυο των αυτοκινήτων HELLASTRON, να αναπτύξουμε σταθμούς φόρτισης.

Εμείς έχουμε ήδη ξεκινήσει, να εγκαθιστούμε στα ΣΕΑ, δηλαδή στους σταθμούς εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών -είναι και τα μόνα σημεία στα οποία μπορούν να τοποθετηθούν φορτιστές- έχουμε ήδη ξεκινήσει οι εργασίες εγκατάστασης, παρόλο που οι πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων προς το παρόν τουλάχιστον είναι πάρα πολύ χαμηλές 0,4 των συνολικών πωλήσεων.

Παρόλα αυτά προβλέπεται, ότι μέχρι τέλος του έτους θα έχουμε εγκατεστημένους 26 σταθμούς φόρτισης σε ΣΕΑ και θα υπολείπονται άλλοι 2 σταθμοί, έτσι ώστε να υπάρχει ένας σταθμός φόρτισης ανά 200 χιλιόμετρα οδικού δικτύου ανά ρεύμα κυκλοφορίας.

Πράγματι για πρώτη φάση νομίζουμε ότι είναι αρκετό μια και τα καινούργια αυτοκίνητα έχουν μία αυτονομία περίπου γύρω στα 200 χιλιόμετρα.

Μελλοντικά δηλαδή μέχρι το τέλος του 2025 οι σταθμοί φόρτισης θα γίνουν 40, αν βάλλουμε και την Εγνατία 48, έτσι ώστε στο δικό μας δίκτυο, να υπάρχει ένας σταθμός φόρτισης ανά ρεύμα κυκλοφορίας σε σχεδόν 50 χιλιόμετρα, πράγμα το οποίο είναι απολύτως επαρκές.

Ένα πρόβλημα το οποίο θα αντιμετωπίσουμε είναι οι χώροι, Αυτή τη στιγμή ο αριθμός των φορτίσεων, όπως καταλαβαίνετε, είναι πάρα πολύ μικρός μιλάμε για 3 με 5 φορτίσεις το μήνα την χειμερινή περίοδο και 10 με 12 φορτίσεις το μήνα την καλοκαιρινή περίοδο.

Όσο, όμως, θα αυξάνονται τα ηλεκτρικά οχήματα θα αυξάνεται και η ανάγκη για χώρο στάθμευσης και φόρτισης των αυτοκινήτων. Ξέρετε, ότι τα αυτοκίνητα χρειάζονται περίπου 20 με 25 λεπτά για να γίνει μια φόρτιση, άρα εκεί θα έχουμε ένα πρόβλημα χώρου σε κάποια από τα υπάρχοντα ΣΕΑ.

Ένα δεύτερο μεγάλο πρόβλημα, είναι η Εγνατία Οδός που είναι ένας δρόμος 800 χιλιόμετρα στον οποίον, δυστυχώς, δεν έχουν προβλεφθεί χώροι για να γίνουν οι σταθμοί εξυπηρέτησης αυτοκινητιστών. Αυτή τη στιγμή λειτουργούν ένας ή δύο σταθμοί και εκεί θα υπάρξει ένα πρόβλημα διότι δεν υπάρχουν χώροι. Δεν υπάρχουν χώροι και για τα συμβατικά καύσιμα αυτή τη στιγμή, πόσο μάλλον για να εγκατασταθούν και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

Αυτά από την πλευρά μας. Νομίζουμε, ότι νομοσχέδιο είναι προς τη σωστή κατεύθυνση και εμείς θα κάνουμε ό,τι μπορούμε και ό,τι να μας ζητηθεί, ώστε να εξυπηρετήσουμε το επιβατικό μας κοινό.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς σας ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο κ. Γιαρεντής.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΑΡΕΝΤΗΣ** **(Πρόεδρος του ΔΣ του Διαχειριστή Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας και Εγγυήσεων Προέλευσης (ΔΑΠΕΕΠ)):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Καλησπέρα σας. Αυτό που ήθελα να αναφέρω είναι το εξής. Μέσα στο γενικότερο κυβερνητικό σχέδιο για αύξηση της διείσδυσης των ΑΠΕ, μέσα στην γενικότερη, θα έλεγα, και ευρωπαϊκή κατεύθυνση για ένα πιο καθαρό περιβάλλον, για περισσότερη πράσινη ενέργεια, ένα από τα βασικά βήματα είναι και το πρότζεκτ της ηλεκτροκίνησης.

Εμείς θεωρούμε, ότι είναι και αυτό ένα από τα βασικά στοιχεία που θα αυξήσουν την διείσδυση των ΑΠΕ. Έχουμε θεωρήσει ότι η ενέργεια η οποία θα παράγεται από Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας πρέπει να είναι βασικός συντελεστής και του δικτύου των σημείων φόρτισης, αλλά και γενικότερα, οτιδήποτε προσθέτει αξία στην πράσινη ενέργεια.

Αυτό που ήθελα να τονίσω, είναι ότι εμείς, έχουμε εντάξει και τα ζητήματα των εγγυήσεων προέλευσης αυτά τα οποία ο κόσμος αναγνωρίζει σαν πράσινα πιστοποιητικά, έτσι ώστε, να μπούνε μέσα στο πλαίσιο της ηλεκτροκίνησης. Επίσης, θέλω εδώ, να τονίσω ότι η αύξηση της ηλεκτροκίνησης ουσιαστικά αυξάνει το capacity της αποθήκευσης της ενέργειας, κάτι το οποίο είναι θα έλεγα η παράλληλη επιδίωξη με την αυξανόμενη διείσδυση των ΑΠΕ, κάτι το οποίο θεωρούμε ότι θα παίξει σημαντικό ρόλο στην δεκαετία που μας έρχεται. Δεν θέλω να υπεισέλθω σε περισσότερες λεπτομέρειες. Θεωρώ ότι, είναι πολύ θετική όλη αυτή η προσπάθεια και πρέπει όλοι να βάλουμε την θετική μας άποψη στην προσπάθεια, αυτή, της Κυβέρνησης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ολοκληρώσατε κ. Γιαρέντη; Συνεχίζουμε με τον κύριο Διονύσιο Νέγκα. Μου λένε κ. Νέγκα ότι, έχετε συνδεθεί. Είναι έτσι; Μας ακούτε; Κύριε Νέγκα;

Συνεχίζουμε με τον κύριο Σεραφείμ Κασιδιάρη, Πρόεδρο της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων. Κύριε Κασιδιάρη, μας ακούτε;

**ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΚΑΣΙΔΙΑΡΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΑΤΑ)):** Καλησπέρα, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας καλωσορίζουμε στην Επιτροπή μας. Έχετε τον λόγο για πέντε λεπτά.

**ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΚΑΣΙΔΙΑΡΗΣ (Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Επαγγελματιών Ιδιοκτητών Αυτοκινητιστών Ταξί και Αγοραίων (ΠΟΕΙΑΤΑ)):** Καταρχήν, ευχαριστούμε πολύ για την πρόσκληση. Κύριε Πρόεδρε, η Ομοσπονδία αυτή, συμφωνεί με την πρωτοβουλία της Κυβέρνησης να φέρει κάτι …, αλλά θέλουμε να επισημάνουμε, κ. Πρόεδρε … του διαλόγου, του Υπουργείου με την Ομοσπονδία, για ένα τόσο σοβαρό … που αλλάζει τα γενικότερα χαρακτηριστικά των … που χρησιμοποιεί ο … μας. Η ηλεκτροκίνηση, προς το παρόν, είναι ένα ζήτημα άγνωστο για τον κλάδο και θα πρέπει οι αρμόδιοι φορείς να εστιάσουν στην …. για τα οφέλη της ηλεκτροκίνησης. Κύριε Πρόεδρε, κάναμε μια έρευνα αγοράς για τα διαθέσιμα αυτοκίνητα στην Ελλάδα και τις τιμές τους. Η έρευνα αυτή μας έδειξε ότι, τα αυτοκίνητα αυτά είναι πανάκριβα και δεν μπορεί ο κλάδος να προχωρήσει σε αντικατάσταση αυτοκινήτων σε αυτή την οικονομική κατάσταση που βρίσκεται, γιατί, σήμερα, έχει χάσει το 70% και είναι και υποχρεωμένος μέχρι τις 31 Μαρτίου του 2021 να αλλάξει το 40% των οχημάτων. Καταλαβαίνετε ότι, αυτό, είναι ένα τεράστιο κόστος που ο κλάδος δεν μπορεί να σηκώσει.

Εγώ θα ήθελα το Υπουργείο μας να σκεφθεί και την επιδότηση που θα δώσει για την αντικατάσταση των αυτοκινήτων, αλλά θα θέλαμε και, στο ενδιάμεσο, μέχρι να φτάσουμε στην ηλεκτροκίνηση να μπορούν στον κλάδο να επιδοτηθούν και τα άλλα καύσιμα που χρησιμοποιεί, μέχρι να μπορεί να καταλήξει μετά στην ηλεκτροκίνηση.

Να μπω στο νομοσχέδιο. Δεν προλάβαμε γιατί ενημερωθήκαμε αργά το βράδυ. Θα αναφερθώ σε ένα άρθρο του νομοσχεδίου, στο άρθρο 18, που ορίζει τη χωροθέτηση των σημείων στάθμευσης και επαναφόρτισης στις μικτές πιάτσες. Αυτό το πράγμα πρέπει να το σκεφτεί, ξανά, το Υπουργείο Μεταφορών, γιατί πιστεύουμε ότι, θα επιφέρει μια αναστάτωση μεταξύ των συναδέλφων και δεν θα έχουμε καλά αποτελέσματα. Σας ευχαριστώ πολύ που με ακούσατε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε κι εμείς.

Η κυρία Καραβασίλη έχει το λόγο.

**ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΚΑΡΑΒΑΣΙΛΗ (Εκπρόσωπος της Μη Κυβερνητικής Οργάνωσης EcoCity):** Είμαστε ιδιαίτερα χαρούμενοι για αυτό το νομοσχέδιο, που έχει κατατεθεί σήμερα και συζητιέται στις Επιτροπές της Βουλής. Το EcoCity έχει, μάλιστα, συνυπογράψει την πράσινη συμφωνία, όπως παρουσιάστηκε την Παγκόσμια Ημέρα Περιβάλλοντος στην Τεχνόπολη από τον ίδιο τον Πρωθυπουργό.

Είναι ένα ζήτημα, που έχει απασχολήσει το EcoCity πάρα πολλά χρόνια, ακριβώς, γιατί ασχολείται με το αστικό περιβάλλον, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και την βιώσιμη αστική κινητικότητα. Για αυτό το λόγο, μάλιστα, εδώ και 16 χρόνια έχει ένα πρόγραμμα το Eco Mobility, που αφορά στους μαθητές του Γυμνασίου, μέσα από την προσπάθεια που κάνει, να ευαισθητοποιήσει, να γνωστοποιήσει το θέμα στη νέα γενιά, προκειμένου να αλλάξουμε συνήθειες.

Άρα, ως εκ τούτου, αντιλαμβάνεστε ότι όχι μόνο λέμε «μπράβο» για την προσπάθεια, που έχει κάνει το αρμόδιο Υπουργείο, αλλά και για τις ρυθμίσεις, πολλές από τις οποίες τις χαιρετίζουμε, γιατί αποτελούν και διατάξεις οι οποίες ήταν και είναι αιτούμενο του EcoCity.

Από χρόνια είχαμε κάνει μελέτες για την ατμοσφαιρική ρύπανση στα αστικά κέντρα, στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη. Από τις επιστημονικές μας επιτροπές με τη συνεργασία των Πανεπιστημίων είχαμε διαπιστώσει, προφανώς, όπως βεβαίως και πολλοί άλλοι τη σύνδεση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης με την κυκλοφορία των αυτοκινήτων και, μάλιστα, της κακής ποιότητας των παλαιών αυτοκινήτων και, ως εκ τούτου, είχαμε θέσει ψηλά στην ατζέντα την προώθηση των ηλεκτρικών οχημάτων κι άλλων καθαρών οχημάτων και δικύκλων με στόχο, βεβαίως, τη μείωση των εκπομπών των μικροσωματιδίων και των άλλων ρύπων.

Σίγουρα, με τη χρήση των ηλεκτρικών οχημάτων είναι βέβαιο ότι μειώνεται ταυτόχρονα και η χρήση των νοθευμένων καυσίμων. Άρα, ως εκ τούτου, χαιρετίζουμε τις βασικές διατάξεις, που αφορούν στην παροχή φορολογικών κινήτρων με στόχο την ελάφρυνση του κόστους χρήσης των ηλεκτρικών οχημάτων, αλλά και την ανάπτυξη σημείων φόρτισης, την παροχή οικολογικών μπόνους και τη δημιουργία έτσι μιας άλλης αντίληψης στην αγορά με τις προϋποθέσεις για την κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων Ι.Χ., δίκυκλων και ποδηλάτων στους ελληνικούς δρόμους. Προφανώς, όλο αυτό σε συνδυασμό και με άλλα μέτρα πολεοδομικά, τα οποία χρειάζονται για την ανάπτυξη δικτύων μετακίνησης υπολογιστικής μετακίνησης, όπως είναι τα σχέδια βιώσιμης αστικής μετακίνησης, που ήδη πολλές πόλεις και πολλοί Δήμοι υλοποιούν κι εφαρμόζουν σήμερα.

Χαιρετίζουμε την ενεργοποίηση του Δημόσιου Τομέα μέσω της υποχρεωτικής ποσόστωσης στις δημόσιες προμήθειες. Άρα ένα άνοιγμα, πλέον, στις πράσινες προμήθειες, κάτι που έχει αργήσει πάρα πολύ το Ελληνικό Δημόσιο, να εφαρμόσει. Εκεί, βεβαίως, χρειάζεται μία ενίσχυση σε όλο το στόλο, που έχουμε μεγάλο αριθμό οχημάτων, όπως είναι τα ταξί, όπως είναι η ταχυμεταφορές, όπως ειπώθηκε, προκειμένου, βεβαίως, να έχουμε μία εμφανή, αλλά ίση ποσόστωση του στόλου.

Επίσης, θεωρούμε πάρα πολύ σημαντικά τα κίνητρα, που στοχεύουν στην προσέλκυση επενδύσεων στις τεχνολογίες και στους τομείς της ηλεκτροκίνησης, τις μπαταρίες κ.λπ. και τα κίνητρα που, ειδικότερα, δίνονται για τις περιοχές, που βρίσκονται στη μετάβαση στη μεταλιγνιτική εποχή, όπως είναι η Μεγαλόπολη, όπως είναι η Πτολεμαΐδα ή η Δυτική Μακεδονία.

Θεωρούμε, λοιπόν, ότι όλο αυτό το πλαίσιο συγκλίνει στη διαμόρφωση μιας άλλης αντίληψης. Απαιτείται, βεβαίως, πιστοποίηση, τεχνογνωσία και εκπαίδευση και μια μεγάλη καμπάνια που θα πρέπει να αναληφθεί, ούτως ώστε, να αλλάξουν οι αντιλήψεις. Προφανώς, απαιτούνται κίνητρα και για τα μικρομεσαία εισοδήματα. Να μην έχουμε, δηλαδή, ένα βάρος προς τους έχοντες και μπορούν να αγοράσουν τα πολύ ακριβά, προς το παρόν, ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Σε πρώτη φάση, να μπορούν να αντικαταστήσουν τα παλιά αυτοκίνητα με καινούργια καθαρής τεχνολογίας. Άρα να υπάρξει μία πολύ μεγαλύτερη αλλαγή του στόλου και με καθαρότερα οχήματα.

Είμαστε υπέρ και το τονίζουμε αυτό, της απόσυρσης των παλαιότερων και εξαιρετικά ρυπογόνων οχημάτων της τεχνολογίας Euro1, 2και 3, που ήδη αυτό εξακολουθεί και διατηρείται και προφανώς, χαιρετίζουμε τα κίνητρα, το περιβαλλοντικό τέλος που μπαίνει αυτή τη στιγμή για τα τεχνολογίας Euro4. Θα θέλαμε σε μεγαλύτερη έμφαση και βεβαίως και τα Euro5, τα οποία, ήδη και αυτά θα αρχίσουν να παρουσιάζουν προβλήματα. Θεωρούμε ότι δεν αρκεί μόνο να δώσουμε κίνητρα και να ενισχύσουμε τη φιλοσοφία των εισαγομένων μόνο, αλλά και της εγχώριας αγοράς, εάν και εφόσον αυτό είναι δυνατό.

Θεωρούμε, επίσης, πάρα πολύ σημαντικά τα μέτρα για τη στάθμευση, για τη διευκόλυνση στις κατοικίες, στα δημόσια κτίρια και τα λοιπά. Τα κίνητρα που δίνονται, ούτως ώστε, να υπάρξουν σημαντικές προβλέψεις. Προφανώς και εμείς, θα πούμε ότι καλό θα ήταν να μην αντικαταστήσουμε, παραδείγματος χάρη, τις θέσεις των κατοίκων που είναι διασφαλισμένες στο κέντρο, με ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα, ακριβώς, γιατί, υπάρχει η φιλοσοφία που μέχρι τώρα προωθείται στις πόλεις μας για τον περιορισμό της μετακίνησης εντός του κέντρου.

Ανάγκη, λοιπόν, εκστρατείας διαμόρφωσης της κοινής γνώμης, όπως λέμε. Απόσυρση και αντικατάσταση των ρυπογόνων στόλων των φορτηγών που κυκλοφορούν στη χώρα και εφαρμογή αντικινήτρων για τις εισαγωγές μεταχειρισμένων παλαιάς τεχνολογίας, κάτι που το βλέπουμε μέσα στο νομοσχέδιο. Αναθεώρηση του καθεστώτος, ενδεχομένως, του πράσινου δακτυλίου και επαναφορά της απαγόρευσης της ελεύθερης πετρελαιοκίνησης στα μεγάλα αστικά κέντρα της Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Προφανώς, η ανάπτυξη και προώθηση των ηλεκτρικών δικύκλων και ποδηλάτων μας βρίσκει ιδιαίτερα σύμφωνους, αρκεί να υπάρχουν δίκτυα ποδηλατοδρόμων, τα οποία, να είναι ικανά και προσβάσιμα στα μεγάλα αστικά κέντρα.

Το Ταμείο Ρύπων, έχουμε ένα ερώτημα, εάν και εφόσον θα έχει τη δυνατότητα να τροφοδοτήσει και να χρηματοδοτήσει όλο αυτό το πάρα πολύ φιλόδοξο και εξαιρετικά ενδιαφέρον πρόγραμμα. Θέλουμε να πιστεύουμε ότι αυτό, βεβαίως, έχει ληφθεί υπόψη. Ένα ζήτημα που δεν βλέπουμε μέσα στο νομοσχέδιο είναι τι θα γίνει με την ανακύκλωση, επαναχρησιμοποίηση, των αποβλήτων που θα προκύψει από την σταδιακή απόσυρση, αλλά και ένα τεράστιο ζήτημα που προκύπτει και πρέπει να μελετηθεί ήδη από τώρα, όπως πρέπει και είναι το ζήτημα της μπαταρίας λιθίου, των συστημάτων που πρέπει να αναπτυχθούν για την ανακύκλωση της μπαταρίας και βεβαίως, όλο το σύστημα το βοηθητικό της υποδομής που γύρω από όλο αυτό το καινούργιο πλαίσιο θα πρέπει να αντιμετωπιστεί με την ίδια ευαισθησία.

Σας ευχαριστούμε και πάλι και θεωρούμε, πραγματικά, ότι αυτό το νομοσχέδιο, όχι μόνο είναι προς τη σωστή κατεύθυνση, έρχεται την κατάλληλη ώρα. Δε μπορούμε να πούμε κάτι εναντίον, γιατί, ακόμα κι αν υπάρχουν ζητήματα, αυτά θα δοκιμαστούν στην πράξη. Σίγουρα, υπάρχουν ζητήματα, σίγουρα οι φορείς, οι οποίοι, έχουν να κάνουν με τα αυτοκίνητα γνωρίζουν πολύ καλύτερα τα θέματα. Είμαστε σε άμεση συνεργασία μαζί τους. Στηρίζουμε αυτή την προσπάθεια και βοηθάμε και θα βοηθήσουμε ακόμα πιο εντατικά στη διαμόρφωση της κοινής γνώμης στην ενημέρωση των πολιτών και στην αλλαγή στάσης. Ευχαριστώ.

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

**ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25)**: Ευχαριστώ πολύ τους συναδέλφους που παραχώρησαν την σειρά.

Καταρχήν, μία ερώτηση ειδικά για τον κ. Μάνο, από τη ΔΕΔΔΗΕ, που ανέφερε ότι υπήρχε μια απόφαση που απαγορεύει στην ΔΕΔΔΗΕ να συμμετέχει. Θα ήθελα να μας πει πιο αναλυτικά γι’ αυτήν, γιατί εμείς γνωρίζαμε και ειπώθηκε στη συζήτηση ότι υπήρχαν σχέδια για την ανάπτυξη ενός δικτύου φορτιστών.

Ο Πρόεδρος των Εταιρειών Εισαγομένων Αυτοκινήτων, θα μας ενδιέφερε να είναι λίγο πιο αναλυτικός για τις αποφάσεις του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου εναντίον της απαγόρευσης εισαγωγών παλιάς τεχνολογίας αυτοκινήτων.

Ο κ. Γρηγορίου, επειδή αναφέρει τη μετατροπή των συμβατικών αυτοκινήτων σε ηλεκτροκίνητα και είναι κάτι το οποίο στηρίζει και το ΜέΡΑ25, θα θέλαμε και να ενημερώσει τα άλλα μέλη της Επιτροπής για την ευρωπαϊκή εμπειρία από αντίστοιχες μετατροπές.

Μία ερώτηση προς τον Εκπρόσωπο των Βενζινοπωλών. Το ζήτημα είναι ότι εφόσον δεν μπαίνει ηλεκτροκίνηση στα βενζινάδικα και εφόσον πάμε, σχετικά μεσοπρόθεσμα, σε αποκλειστική ηλεκτροκίνηση, μιλάμε, στην ουσία, για μια απόφαση να δρομολογήσουμε να κλείσουν τα βενζινάδικα, αντί να τα μετατρέψουμε στους χώρους όπου θα γίνεται η ηλεκτροφόρτηση. Θα ήθελα να μας πει εάν νιώθει αυτόν τον κίνδυνο και, επίσης, εάν θεωρεί ότι θα μπορούσαν τα βενζινάδικα να καλύψουν αυτήν την ανάγκη όσον αφορά τις θέσεις στάθμευσης και τους χώρους που χρειάζονται για να γίνει ικανοποιητικά η ηλεκτροκίνηση.

Πολύ εντυπωσιακή και η δήλωση του Εκπροσώπου των Οδηγών των Ταξί ότι δεν υπήρξε διαβούλευση με το Υπουργείο. Αναρωτιόμαστε, πραγματικά, η διαβούλευση τελικά με ποιους έγινε, αλλά θα είμαστε πιο αναλυτικοί σ΄ αυτό στην ομιλία.

Πολύ σημαντικές και οι προτάσεις της κυρίας Καραβασίλη για την ανακύκλωση μπαταριών λιθίου. Πραγματικά, θα πρέπει να είναι στο νομοσχέδιο. Εάν θα ήθελε η κυρία Καραβασίλη να συμμετάσχει στη συζήτηση, εξειδικεύοντας την εμπειρία σε άλλες χώρες από αυτή τη διαδικασία. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε πολύ, κ. Αρσένη.

Το λόγο έχει ο κ. Λυμπερόπουλος.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος του Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ)):** Καλημέρα σας, ευχαριστούμε πάρα πολύ για τη συμμετοχή που δίνετε στον κλάδο. Ξεκινώντας, θα ήθελα να πω ότι ο κλάδος, απ’ άκρη σε άκρη στην Ελλάδα, είναι υπέρ οποιασδήποτε τεχνολογίας που αφορά τον κλάδο, είτε λέγονταν παλιά διαμεσολαβητές είτε λέγονται τώρα ηλεκτροκίνηση. Όμως, ο κλάδος έχει ένα παράπονο, ότι δεν μας κάλεσαν για να τοποθετηθούμε σε ένα νομοσχέδιο, να συμπεριλάβει και τα αιτήματα τα δικά μας. Γιατί πραγματικά όποιος θέλει να ασχοληθεί με αυτόν, αυτή τη στιγμή δεν βγάζει ούτε τα έξοδα του κόστους λειτουργίας.

Θα θέλαμε, λοιπόν, να πούμε ότι ναι θέλουμε να συμμετάσχουμε, θέλουμε την ηλεκτροκίνηση, όμως είναι απλησίαστα ποσά, τουλάχιστον αυτή τη στιγμή, οι τιμές του αυτοκινήτου. Κάναμε μια έρευνα αγοράς, μας δίνετε ως αυτοκίνητο καλό για να λειτουργήσει και οι τεχνικοί του που είχαμε κάνει μια συνάντησή μας είπανε ως ταξί είναι το Volkswagen, το οποίο έχει 480000. Mε μία επιδότηση 8.000 δεν δύναται ο ταξιτζής σήμερα να αποδώσει. Αν θα υπάρξουν κάποιοι λίγοι, μακάρι να μπορέσουν. Εμείς θέλουμε να προχωρήσει σε όλους, αλλά με μία διαφορά. Η ελεύθερη λειτουργία των ταξί με το καύσιμο που επιλέγουν, ανάλογα τις δυνατότητες που έχουμε και επιδοτούμενα όλα τα προγράμματα. Ας πάρουμε ένα παράδειγμα, σήμερα το φυσικό αέριο δεν είναι ένα προς το περιβάλλον μη καλό αυτοκίνητο. Αυτά τα αυτοκίνητα πρέπει να έχουν κι αυτά μια επιδότηση, για να μπορέσει του χρόνου ο κλάδος, που λήγει η προθεσμία του 60% σε όλη την Ελλάδα των αυτοκινήτων να μπορέσει να τα προσεγγίσει.

Όμως, οι παρεμβάσεις που γίνονται από την ηλεκτροκίνηση στον κανονισμό λειτουργίας, που έχει να κάνει με τις πιάτσες των ταξί, είναι απαράδεκτες. Θα θέλαμε, πραγματικά, όλα τα βενζινάδικα να έχουν ταχυφορτιστή, όχι όμως οι πιάτσες. Όχι θα νοθεύει την ελεύθερη λειτουργία των πιατσών, που μπορεί να δημιουργηθούν τραγικά προβλήματα, διότι η χωρητικότητα των πιατσών στη χώρα μας, ειδικά εδώ στην Αττική, είναι πάρα πολύ μικρές, είναι λίγες. Δεν μπορούν να έχει ταχυφορτιστή στην πιάτσα, θα δημιουργήσει μεγάλες αναστατώσεις μεταξύ του κλάδου και εν πάση περιπτώσει με τον κανονισμό λειτουργίας που έχουμε αυτή τη στιγμή, γιατί θα πρέπει να τον αλλάξουμε, θα πρέπει να το τοποθετηθεί το Υπουργείο Μεταφορών και να μην το δεχτεί με τίποτα. Οπουδήποτε ταχυφορτιστές να μπορέσουν να βάλουν και στα βενζινάδικα -για μας είναι το καλύτερο απ’ όλα - αλλά όχι στις πιάτσες.

Είναι μια καινούργια τεχνολογία που θέλουμε, αλλά ο κλάδος θέλουμε να λειτουργήσει ελεύθερα και να μην αλλοιωθούν οι κανονισμοί λειτουργίας. Θέλουμε να πούμε και προς την κυβέρνηση, σαφέστατα ο κλάδος είναι που συμμετέχει στην παραγωγή και την οικονομία μιας χώρας, όχι όμως με διακρίσεις. Ο πλούσιος ταξιτζής, αν βρεθεί, που θα πάρει ένα τέτοιο αυτοκίνητο θα έχει άλλες δυνατότητες στην πιάτσα. Αυτό δεν θα το δεχτεί ο κλάδος με τίποτα. Πρέπει κάποια στιγμή να υπάρχει ισότιμος συνομιλητής με την κυβέρνηση. Η κυβέρνηση αυτή τη στιγμή δεν μας έχει κάνει ισότιμους. Μπορεί να μιλάει με άλλους για την ηλεκτροκίνηση, όπως με την Beat, να τους κάνει χατηράκια, να βάζει μέσα στα μνημόνια με τη ΔΕΗ συνεργασίας, ένας μη θεσμικός παράγοντας, που δεν έχει καμία σχέση να συζητάει αυτά τα πράγματα και όχι με τον κλάδο. Αυτά θέλω να πω τα ολίγα. Ελπίζω να δείξει κατανόηση η κυβέρνηση και να αρχίσει τις προσπάθειες για το πώς θα υλοποιηθεί αυτό το πρόγραμμα, να καλέσει και εμάς.

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

Το λόγο έχει η κυρία Καφαντάρη.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Εισηγήτρια της Μειοψηφίας):** Καταρχάς θα ήθελα και από την πλευρά μας να ευχαριστήσουμε τους φορείς που συμμετείχαν στη σημερινή διαβούλευση.

Σαν πρώτο σχόλιο θα έλεγα κάτι που λέχθηκε από το Σύνδεσμο Εμπόρων Εισαγωγέων ότι «είναι για γερά πορτοφόλια» η ηλεκτροκίνηση σήμερα, έτσι το χαρακτήρισε μάλιστα. Νομίζω ότι από τους περισσότερους, όχι βέβαια από όλους τους συμμετέχοντες στη διαβούλευση, εθίγη αυτό το ζήτημα, αυτό απλά σαν μία διαπίστωση.

Πάω τώρα σε συγκεκριμένες ερωτήσεις.

Στο Σύνδεσμο Εμπόρων Εισαγωγέων Αυτοκινήτων, είπατε ότι υπάρχει παραβίαση ευρωπαϊκού δικαίου με διακρίσεις μεταξύ εισαγόμενων και εγχώριων μεταχειρισμένων. Εφόσον γίνεται πολιτική επιλογή και απαγόρευση euro 1, 2 και 3 και εισαγωγή περιβαλλοντικού τέλους στα euro 4 και 5. Πώς θα έπρεπε να συμβεί αυτή, προκειμένου να μην υπάρχει παραβίαση ευρωπαϊκού δικαίου; Αυτό είναι το ένα ερώτημα.

Το δεύτερο έχει να κάνει με την Ένωση Ποδηλατών, που σαφώς η στροφή στο ποδήλατο και το ηλεκτρικό ποδήλατο είναι σωστή, στο πλαίσιο μιας πολιτικής για μεταφορές και γενικότερα κινητικότητα χαμηλών εκπομπών. Τι παρεμβάσεις πρέπει να γίνουν στο νομοσχέδιο γι’ αυτό; Έχουν αρχίσει να υλοποιούνται κάποια μέτρα και ειδικά στην Αθήνα με το μεγάλο περίπατο, τον ποδηλατόδρομο στην Πανεπιστημίου. Πώς τα χαρακτηρίζετε σε πρώτη φάση;

Θα ήθελα επίσης να θέσω ένα ερώτημα για τα ταξί, στον ΣΑΤΑ και στην Ομοσπονδία. Η τελευταία παράταση χρόνου κυκλοφορίας λήγει το 2021 για τα αυτοκίνητα, ταξί. Τι πρέπει να κάνει η Κυβέρνηση; Πόσα ταξί εκτιμάτε ότι μπορεί να πρέπει να αποσυρθούν και πώς λαμβάνει υπόψιν η Κυβέρνηση αυτή τη στιγμή, η πολιτεία να το πω καλύτερα, τις οικονομικές συνθήκες, που έχουν δημιουργηθεί και λόγω κρίσης αλλά και λόγω της πανδημίας που δυστυχώς ακόμα δεν έχει αποσυρθεί εντελώς από τη ζωή μας.

Για την ΚΕΔΕ. Οι δήμοι έχουν ξεκινήσει μέσω ΕΣΠΑ και έχουν τοποθετηθεί σημεία φόρτισης. Πώς βλέπετε την εκπόνηση σχεδίων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, σε σχέση με τα ειδικά χαρακτηριστικά κάποιων δήμων, όπως τους παραδοσιακούς οικισμούς, που υπάρχουν πολλοί στη χώρα; Τι υποστήριξη χρειάζεστε για τη διενέργεια ανοιχτών διαγωνισμών που προβλέπει το ΥΠΕΝ;

Επίσης, θα έλεγα ότι περιγράφονται λεπτομερώς τα περιεχόμενα σχεδίων, η ουσία δηλαδή που υποβάλλονται αυτά τα σχέδια και από ποιους εγκρίνονται και κατά τη γνώμη μας αυτά παραπέμπονται, παράγραφος 4 στο άρθρο 18, σε υπουργική απόφαση του ΥΠΕΝ. Στην παράγραφο 6, για την εφαρμογή τους αρμόδιο είναι το καινούργιο αυτοτελές τμήμα ηλεκτροκίνησης του ΥΠΕΝ. Συμφωνείτε με όλα αυτά και τι έχετε να πείτε πάνω σε αυτό;

Κλείνοντας μια ερώτηση στην Greenpeace, που έθεσε και το θέμα της απαγόρευσης πωλήσεων μία συγκεκριμένη χρονική στιγμή, νομίζω είπαν για το 2030.

Σχετικά με τη μετατροπή συμβατικών αυτοκινήτων σε ηλεκτρικά, η δική μου πληροφόρηση λέει ότι αυτό είναι κάτι πολύ δύσκολο, γιατί και το βάρος της μπαταρίας και όλος ο εξοπλισμός είναι κάτι που δεν μπορεί να μπει σε ένα συμβατικό αυτοκίνητο. Υπάρχει κάποια εμπειρία ευρωπαϊκή και εσείς προτείνετε τη μετατροπή τους, εκτός αν εννοείται μέσα από το θεσμό της κυκλικής οικονομίας ότι μπορούν κάποια κομμάτια αυτοκινήτων να χρησιμοποιηθούν για τη δημιουργία καινούργιων ηλεκτροκίνητων; Να μας πείτε πώς το εννοείτε.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ**: Ήθελα λίγο να συνεχίσω πάνω σε αυτά που έβαλε και η κυρία Καφαντάρη και που κατατέθηκαν έτσι και αλλιώς με τη σειρά που αναφέρθηκαν στις εισηγήσεις.

Μου έκανε και εμένα εντύπωση ιδιαίτερη η τοποθέτηση κυρίου Κυράτσος που αναφέρθηκε στην έκφραση «αθέμιτος ανταγωνισμός», ότι το νομοσχέδιο αυτό επιτρέπει και προωθεί τον αθέμιτο ανταγωνισμό. Προφανώς αναφέρεται στα ζητήματα της αγοράς του Συνδέσμου, δηλαδή, της Εμπορίας και Εισαγωγής Αυτοκινήτων, όμως θα ήθελα να καταλάβουμε προς όφελος ποιων είναι ο αθέμιτος ανταγωνισμός, διότι εκπροσωπεί όλο τον κλάδο. Αναφέρθηκε μάλιστα και σε ύποπτη διαβούλευση, το οποίο - αν θέλετε - μας ενίσχυσε την ανησυχία τι εννοεί.

Άρα, ας ξεκαθαρίσουμε και ας μας πει ποιοι ωφελούνται και προς ποιων τα συμφέροντα πιθανά μπορεί να τροποποιηθεί μία διαβούλευση; Γιατί πρέπει να ομολογήσω ότι και εμείς είδαμε πριν από 15 μέρες σε όλα τα Μέσα Ενημέρωσης δημοσιεύματα πανομοιότυπα τα οποία δεν είχαν προέλθει επίσημα από το Υπουργείο, αλλά φαίνεται ότι αυτή ήταν η πηγή τους, σχετικά με σοβαρά προβλήματα στην Εμπορία Εισαγόμενων Αυτοκινήτων και με παραποίηση στοιχείων και με πιθανά περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Άρα, ας μας πει ο κ. Κυράτσος τι σημαίνει αθέμιτος ανταγωνισμός, ποιοι μπορεί να ωφελούνται από μια τροποποιημένη διαβούλευση και τι εννοεί, ότι υπήρχαν τέτοια στοιχεία;

Θα ήθελε να μας πει μαζί με τον κ. Βασιλάκη, αν γνωρίζουν ότι ταυτόχρονα αυτές τις μέρες το Υπουργείο Οικονομικών έχει αναρτήσει προς διαβούλευση άλλο νομοθέτημα το οποίο τροποποιεί τα τέλη ταξινόμησης για όλες τις κατηγορίες αυτοκινήτων συμπεριλαμβανομένων και των Euro 6 και αν γνωρίζουμε και να μας εξηγήσουν στην αγορά και στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις που μας ενδιαφέρουν, ποια θα είναι η επίπτωση αλληλοσυγκρουόμενων και εμπλεκόμενων νομοθετημάτων διαφορετικών Υπουργείων για το ίδιο θέμα;

Τώρα, ήθελα να ρωτήσω κάτι τον κ. Τσιάνο, την κυρία Καραβασίλη, αλλά και τον εκπρόσωπο του WWF και της Greenpeace το εξής. Όπως μας είπαν εκπρόσωποι, τουλάχιστον, του κλάδου της Εμπορίας Αυτοκινήτων οι ρυθμίσεις οι οποίες προτείνονται στο νομοσχέδιο δεν συντελούν στη μείωση της ηλικίας του στόλου, γιατί δεν υπάρχει τροποποίηση στην εσωτερική αγορά των Euro1, Euro2, Euro3.

Θα υπάρξει μια αύξηση των αξιών και θα υπάρχει αδυναμία αγοράς ενός αυτοκινήτου Euro6 ακόμα και μεταχειρισμένου, άρα το αποτέλεσμα του νομοσχεδίου θα είναι περίπου 1.700 ιδιωτικά αυτοκίνητα ηλεκτρικά και μία καθυστέρηση της ανανέωσης του στόλου και προς πιο περιβαλλοντικά ωφέλιμα οχήματα για όλα τα υπόλοιπα από τα, περίπου, 8 εκατομμύρια οχήματα που έχουμε στους ελληνικούς δρόμους. Αν βγάλουμε τα ποδήλατα και τις μοτοσικλέτες - συγχωρέστε με - θα είναι περίπου, 7 εκατομμύρια ή λίγο λιγότερο από 7 εκατομμύρια.

Άρα, για 7 εκατομμύρια οχήματα θα καθυστερήσουμε την ανανέωση του στόλου και θα έχουμε ηλεκτρικά οχήματα για 1700 ιδιώτες και πιθανά 7.000 κάπου εταιρικά αυτοκίνητα και εταιρικούς στόλους. Αυτό, λοιπόν, προκύπτει ότι υποβαθμίζει την ποιότητα του περιβάλλοντος της πόλης και αυτό αφορά και τους συγκοινωνιολόγους και τις οικολογικές οργανώσεις και το ECOcity και αύξηση της ηλικίας του στόλου.

Ως προς τον περιβαλλοντικό στόχο, λοιπόν, που είναι και η ηλεκτροκίνηση, είναι ένα ερώτημα. Θα έχουμε βελτίωση της ηλεκτροκίνησης εκ τούτου;

Διότι θέλω να μου πείτε τη γνώμη σας και εσείς αν συμφωνείτε με αυτά που είπαν οι εισαγωγείς, ότι τα τέλη και η απαγόρευση εισαγωγών θα οδηγήσει στην αύξηση ηλικίας των οχημάτων εντός της χώρας και στην αύξηση της τιμής των μεταχειρισμένων και για τα μικρά και μεσαία νοικοκυριά, εννοώ για τα μικρά και μεσαία εισοδήματα.

Θα ήθελα δε να ρωτήσω και το WWF και την Greenpeace, αλλά και τον διαχειριστή Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας σχετικά με τη χρηματοδότηση του εργαλείου αυτού που έχουμε μπροστά μας που γνωρίζω ότι είναι πάρα πολύ σημαντική. Η χρηματοδότηση αυτή φαίνεται ότι προκύπτει μόνο από τα δικαιώματα και πιθανά από τα τέλη αυτά ταξινόμησης τα ακριβά που, όμως, όπως καταλαβαίνετε, πολύ λίγοι θα οδηγηθούν προς αυτά.

Βλέπω, όμως, ένα δημοσίευμα σημερινό, αν δεν κάνω λάθος, 14 Ιουλίου που λέει, ότι «μετά από απόφαση του Eurοpian Energy Exchange μειώνονται τα δικαιώματα εκπομπής αερίων του θερμοκηπίου κατά 54 εκατομμύρια ευρώ για την Ελλάδα». Άρα, ο λογαριασμός από τον οποίο θα παίρναμε χρηματοδότηση, κύριε Πρόεδρε, μειώνεται έτι περαιτέρω και έτσι και αλλιώς σας είχαμε επισημάνει από χτες – το είχαμε επισημάνει στην ηγεσία του Υπουργείου, δεν το ξέρατε οι υπόλοιποι - ότι φαίνεται ότι από τα 100 εκατομμύρια που είχε εξαγγείλει ο κ. Χατζηδάκης μόνο τα 60 υπήρχαν και τώρα μειώνονται και αυτά.

Αν αυτό, λοιπόν -το λέω περισσότερο για το ECOcity, την WWF και την Greenpeace- οδηγεί στη μείωση των πόρων που πηγαίνουν για τη δίκαιη μετάβαση ή για τον ειδικό λογαριασμό των ΑΠΕ, τι θα προκύψει συνολικά στην μετάβαση της χώρας μας προς μια κλιματική ουδέτερη οικονομία;

Μήπως, τελικά, δηλαδή, το ότι η Κυβέρνηση επιλέγει να μη βάλει ούτε ένα ευρώ από τον προϋπολογισμό ή άλλα διαρθρωτικά και οικονομικά μέτρα, θα οδηγήσει στο να τινάξουμε την ηλεκτροκίνηση στον αέρα, αλλά και την πορεία προς την κλιματική ουδετερότητα;

Όσον αφορά τα ζητήματα του ΔΕΔΔΗΕ. Είναι γεγονός ότι έβαλε κάτι πάρα πολύ ενδιαφέρον το WWF, ο κύριος Τσέκερης, θα ήθελα, όμως, τη γνώμη του ΔΕΔΔΗΕ για αυτό, γιατί δεν αξιοποιείται, λοιπόν, η εξαίρεση αυτή, έτσι ώστε ο ΔΕΔΔΗΕ να καλύψει την υποχρέωση ηλεκτροκίνησης σε περιοχές που δεν υπάρχει ενδιαφέρον από τον ιδιωτικό τομέα;

Νομίζω ότι ανέφερε και την Οδηγία 2014/94 και μας κάνει εντύπωση και σε μας, γιατί η πολιτεία, εν πάση περιπτώσει, οι φορείς είναι εδώ μαζί μας, δεν αξιοποιεί το εργαλείο αυτό, αλλά αντίθετα επιλέγει απ’ ότι είδαμε στο αντίστοιχο άρθρο να βάλει λεφτά από αυτά που δεν έχει απ’ ότι φαίνεται, για να χρηματοδοτήσει την επέκταση δικτύου εκεί που δεν πάει ιδιωτικός τομέας, αντί να έχω έναν ισχυρό βραχίονα, όπως είναι ο ΔΕΔΔΗΕ σήμερα, να καλύψει τις ανάγκες ηλεκτροκίνησης σε περιοχές, όπως είναι τα νησιά ή περιοχές που δεν έχουν μεγάλη ζήτηση;

Μας έκανε ιδιαίτερη εντύπωση η τοποθέτηση και των συνεργείων και των ταξί. Να το ξεκαθαρίσουμε λιγάκι αυτό. Ο κλάδος των συνεργείων, η Ενιαία Ομοσπονδία και ο κλάδος των αυτοκινητιστών, δεν είχαν κληθεί σε καμία διαβούλευση εκ του σύνεγγυς και συζήτηση ούτε για την Πράσινη Συμφωνία που υπέγραψαν -θεωρώ ως διαφημιστικό σόου μόνο την ημέρα του περιβάλλοντος - στο γκάζι; Δηλαδή, αυτοί, τους οποίους, τους ενδιαφέρει αποκλειστικά το θέμα και μιλάμε για δεκάδες, χιλιάδες εργαζόμενους και επαγγελματίες και όχι για 5 μόνο ή 10 εισαγωγικές εταιρείες, δεν είχαν κληθεί σε αυτή την συμφωνία και σε τη συζήτηση;

Τα ταξί που εμείς εκτιμάμε ότι είναι πολύ σημαντικό το μέτρο, το οποίο μπαίνει και δίνει και απόσυρση. Δεν είχαν ενημερωθεί και τι προτιμούν τώρα και τα συνεργεία και τα ταξί, για να προσαρμοστούν οι κλάδοι και να πάμε προς ηλεκτροκίνηση;

Διότι εδώ τοποθετούμαστε από την πλευρά της ηλεκτροκίνησης, γιατί εκτιμούμε ότι τα μέτρα που φέρνει η Κυβέρνηση δεν θα οδηγήσουν, τελικά, στην ηλεκτροκίνηση, παρότι συνηγορούν στον τίτλο σε αυτήν.

Θα ήθελα δε από τον κ. Τσιάνο, κυρία Καραβασίλη, το WWF, την Greenpeace και το EcoCity, πλην των ταξί, να μας πούνε, αν έχουμε εντοπίσει πουθενά στο νομοσχέδιο μέτρα απόσυρσης οχημάτων που να ενισχύουν και το περιβαλλοντικό αποτύπωμα, το οποίο είναι πάρα πολύ σημαντικό και να βελτιώνουν και τις συνθήκες περιβάλλοντος στις πόλεις μας;

Δυστυχώς, κύριε Πρόεδρε, απ’ ότι είδα, αλλά θα ήθελα και την επιβεβαίωση και από εσάς, η ΚΕΔΕ και το Τεχνικό Επιμελητήριο δεν ήταν για να βάλουμε ερωτήσεις. Άρα, δεν βάζω την ερώτηση.

Δεν ξέρω, αν οι περιβαλλοντικοί φορείς γνωρίζω για τις αδυναμίες που υπάρχουν στα άρθρα 22, 24, 25, εκεί, δηλαδή, δεν γράφονται πουθενά το πως θα γίνονται όλα αυτά στις εγκαταστάσεις υποδομών επαναφόρτισης, γιατί δεν είναι συμβατά με τα Προεδρικά Διάταγμα των επαγγελματικών δικαιωμάτων και τις τεχνικές οδηγίες των μηχανικών. Ουσιαστικά υπάρχει μία πολύ μεγάλη ασάφεια, αλλά σε κάθε περίπτωση αυτό θα το δούμε στην αρχή εμείς εδώ στη Βουλή.

Δεν θέλω να σας καθυστερήσω άλλο αυτές οι ερωτήσεις προέκυψαν.

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

**ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ – ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ (Εισηγητής της Μειοψηφίας):** Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα και εγώ με τη σειρά μου να ευχαριστήσω τους φορείς για την συμβολή τους και τις απόψεις τους, τις οποίες ακούσαμε με μεγάλη προσοχή.

Καταλαβαίνω ότι οι κύριοι της Μειοψηφίας αισθάνονται θιγόμενοι από τη στιγμή που οι ίδιοι αποφασίζουν να αντιπολιτεύονται με κορώνες και με άστοχες παρατηρήσεις.

Όλοι οι φορείς σύσσωμοι έχουν αποφασίσει να στηρίξουν την προσπάθεια και τη νομοθέτηση, την οποία έχουμε φέρει στη Βουλή.

Εγώ θα περίμενα πιο γενναία την αντιμετώπιση του εν λόγω νομοσχεδίου, καθώς είναι και ολοκληρωμένο και συνεκτικό και είναι κάτι, το οποίο πραγματικά άφησαν κενό πίσω τους κατά τη διακυβέρνησή τους τα τελευταία τέσσερα χρόνια. Θα περίμενα να έρθουν και με συγκεκριμένες προτάσεις, οι οποίες ίσως να μπορούσαν να βελτιώσουν το νομοσχέδιο αυτό και όχι, απλά να πετάμε πυροτεχνήματα στον αέρα.

Σας ευχαριστώ.

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

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΟΓΙΑΔΗΣ:** Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Ευχαριστούμε τους φορείς και η ερώτηση είναι η εξής: Σε βάθος χρόνου σε 5 ή 10 χρόνια έχουμε μελέτες πόσο της % των αυτοκίνητων θα είναι ηλεκτροκίνητα στην Ελλάδα, στην Ευρώπη και παγκοσμίως;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε.

Στο σημείο αυτό ο Πρόεδρος της Επιτροπής, έκανε την β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Αποστόλου Ευάγγελος, Βαρεμένος Γεώργιος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Το λόγο έχει ο Διευθύνων Σύμβουλος του Διαχειριστή Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΔΕΔΔΗΕ Α.Ε.), ο κ. Μάνος.

Σε απάντηση της σχετικής ερώτησης που ετέθη, υπάρχει και Ευρωπαϊκή Οδηγία, γνωμοδότηση της ΡΑΕ και ελληνική νομοθεσία – τροποποίηση, σχετικά με τον ρόλο του διαχειριστή. Για την ακρίβεια, να κάνω την αναφορά στα άρθρα. Αρχικά ήταν η Οδηγία 2014/94/ΕΕ, όπου τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν ένα επαρκές δίκτυο υποδομών δημόσιας φόρτισης για την εξυπηρέτηση των ηλεκτρικών οχημάτων. Ουσιαστικά, εκεί πέρα ο ρόλος του διαχειριστή ήταν για την ποσοτικοποίηση των ελάχιστων απαιτούμενων υποδομών.

Στη συνέχεια, όμως, τόσο με τη γνωμοδότηση της ΡΑΕ, την 7/2019, που ήρθε να απαντήσει ουσιαστικά στην προηγούμενη Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που ανεφέρθη, ότι πρέπει η αγορά να λειτουργήσει με ανταγωνιστικό μοντέλο, ότι πρέπει να υπάρχουν συμβάσεις παραχώρησης και η δυνατότητα ανάθεσης στον ΔΕΔΔΗΕ είναι όταν και όπου έχουν αποτύχει τα παραπάνω μοντέλα, όπως είπα και στην πρωινή μας τοποθέτηση, ούτως ώστε να υπάρχει μια ομαλή μελλοντική μετάβαση στο μοντέλο της ανταγωνιστικής αγοράς.

Αυτό επιβεβαιώθηκε και με το ν. 4643/2019, την τροποποίηση του άρθρου 27, όπου είναι ξεκάθαρο ότι δεν επιτρέπεται στους διαχειριστές δικτύων διανομής να έχουν στην ιδιοκτησία τους, να διαχειρίζονται ή να λειτουργούν σημεία φόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα, εξαιρουμένων των περιπτώσεων στις οποίες οι διαχειριστές έχουν στην ιδιοκτησία τους ιδιωτικά σημεία φόρτισης, αποκλειστικά για δική τους χρήση.

Άρα, απαντώντας στην πρώτη ερώτηση, ο διαχειριστής δεν έχει την αρμοδιότητα να αναπτύξει ο ίδιος σημεία φόρτισης. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Εμείς ευχαριστούμε. Ο κ. Τσιάνος, έχει το λόγο.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΤΣΙΑΝΟΣ (Γενικός Γραμματέας του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ)):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Σχετικά με την ερώτηση του κ. Φάμελλου, προφανώς, η μείωση των φόρων εισαγωγής νέας τεχνολογίας μεταχειρισμένων οχημάτων από το εξωτερικό, με ταυτόχρονη αύξηση των φόρων για τα παλιά μεταχειρισμένα, θα συνεισφέρουν στην ανανέωση του στόλου, εν μέρει.

Σήμερα, όμως, συζητάμε για το νομοσχέδιο ηλεκτροκίνησης, το οποίο έχει ως κύριο στόχο την προώθηση της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα. Σαφέστατα, όμως, χρειάζεται μια επιπλέον πολιτική ανανέωσης του στόλου.

Τα στοιχεία που μας είπε κ. Βασιλάκης, πριν λίγο, ότι η μέση ηλικία των οχημάτων το 2010 ήταν 10 έτη και ότι το 2020 η μέση ηλικία ανήλθε στα 16 έτη, κάτι που προφανώς οφείλεται στην οικονομική κρίση, είναι εμφανές ότι θα πρέπει να δώσουμε έμφαση και στην ανανέωση του στόλου, η οποία θα συνεισφέρει στη μείωση των ρύπων αλλά θα συνεισφέρει και στην αύξηση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας.

Βέβαια, ταυτόχρονα, θα πρέπει να υποστηρίξουμε την ηλεκτροκίνηση, γιατί δεν είναι απλά το μέλλον είναι το παρόν και θα πρέπει να γίνουν στοχευμένες ενέργειες τόσο ως προς τις υποδομές ως και προς τα κίνητρα.

Το νομοσχέδιο έχει τέτοιο στόχο γι’ αυτό και εμείς το κρίνουμε θετικό. Βέβαια χρειάζονται πολλά πράγματα να γίνουν. Σε αυτά που είπαμε στην αρχή της εισήγησής μας σαν Σύλλογος είναι ότι θα μπορούσαμε να επιβάλουμε και μέτρα τα οποία να είναι πιο περιοριστικά ως προς την κυκλοφορία των οχημάτων που ρυπαίνουν περισσότερο. Αυτά έχουν αρχίσει και εφαρμόζονται ήδη σε μεγάλες πόλεις στην Ευρώπη αλλά και διεθνώς. Είναι πολύ αποτελεσματικά ως προς την ανανέωση του στόλου. Θα πρέπει όμως όλα αυτά να τα εξετάζουμε σύμφωνα με την οικονομική δυνατότητα των πολιτών της χώρας να αντικαταστήσουν το όχημά τους.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κύριος Κυράτσος.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΤΣΟΥΣ (Πρόεδρος του ΔΣ του Συνδέσμου Εμπόρων Εισαγωγέων Αυτοκινήτων Ελλάδος (ΣΕΕΑΕ)):** Ξεκινώ από τη φράση που έκανε εντύπωση τα γερά πορτοφόλια. Ο μέσος όρος ηλικίας των αυτοκινήτων θα διαφωνήσω με τον κύριο Βασιλάκη ήταν το 2010 γύρω στα 14 έτη και σήμερα είναι στα 17 με 18 έτη. Αυτό οφείλεται καθαρά και μόνο αυτή η αύξηση, στην οικονομική κρίση που υπήρξε στην Ελλάδα την τελευταία δεκαετία και σίγουρα οφείλεται και στην ελληνική νομοθεσία η οποία δυστυχώς απαγόρευε την εισαγωγή νέων αυτοκινήτων και επέτρεπε την εισαγωγή πολύ παλιών αυτοκινήτων. Αυτή τη νομοθεσία δεν την φτιάξαμε εμείς κάποιοι άλλοι βοήθησαν την ελληνική κυβέρνηση και έδωσαν κάποια έτοιμα κείμενα για να εφαρμοστούν οι νόμοι οι οποίοι επέτρεπαν την εισαγωγή των παλιών αυτοκινήτων.

Εμείς με το Υπουργείο Οικονομικών, είχαμε από την πρώτη στιγμή που είδαμε το νομοσχέδιο τους είχαμε πει ότι η Ελλάδα πέταξε 8 χρόνια με απόσυρση –παλιά αυτοκίνητα-δυστυχώς με αυτόν τον νόμο θα τα φέρει πολλαπλά πίσω. Κι έτσι κι έγινε . Αλλά σε αυτή τη νομοθεσία, εμείς δεν κληθήκαμε και δεν προσθέσαμε ούτε ένα λιθαράκι στο τέλος την είδαμε και όταν την είδαμε είπαμε ότι θα γεμίσουμε με παλιά αυτοκίνητα και αυτό έγινε. Απαγορεύτηκαν τα καινούργια τα νέα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, και εισήχθησαν τα παλιά.

Για να μπορέσουμε να περιορίσουμε και να ρίξουμε το μέσο όρο ηλικίας των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν στον Ελλαδικό χώρο, τα οποία σας πληροφορώ είναι πάρα πολλά είναι 5,5 εκατομμύρια τα στοιχεία αυτά τα έχει και ο Σύνδεσμος των Αντιπροσώπων. Πόσα από αυτά τα αυτοκίνητα θα εξαλειφθούν από την ελληνική αγορά πως θα εξαλειφθούν από τους ελληνικούς δρόμους. Δεν γίνεται ένα αυτοκίνητο 30ετίας να αντικατασταθεί με ένα αυτοκίνητο ηλεκτρικό. Για να μην το αντικαταστήσει αυτός ο άνθρωπος μέχρι σήμερα, σημαίνει ότι είχε οικονομικό πρόβλημα.

Αυτό το αυτοκίνητο λοιπόν, εύκολα μπορεί να αντικατασταθεί από ένα νεότερο μεταχειρισμένο αυτοκίνητο ηλικίας 30 ας γίνει 15 ας γίνει 12 δεν υπάρχει περίπτωση των 30 ετών να γίνει 5,2,1 έτους καινούργιο. Άρα λοιπόν, πρέπει να υπάρξει η εισαγωγή των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων για να επιτραπεί η εισαγωγή γιατί αυτή τη στιγμή με αυτό το νομοσχέδιο και με το επόμενο που έχει το Υπουργείο Οικονομικών και θα κατατεθεί τις επόμενες ημέρες, θα απαγορευθεί τελείως η εισαγωγή. Με αυτό τον τρόπο μπορούμε να μειώσουμε λοιπόν το μέσο όρο ηλικίας των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων.

Είπε η κυρία Καφαντάρη αν υπάρχει παραβίαση του ευρωπαϊκού δικαίου. Βεβαίως και υπάρχει παραβίαση του ευρωπαϊκού δικαίου και του λυπάμαι γιατί υπάρχει. Με το άρθρο 110 της Συνθήκης Λειτουργίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καταδικάστηκε η Ρουμανία για τον ίδιο ακριβώς λόγο, επειδή ήθελε να επιβάλει επιπλέον φόρους στα εισαγόμενα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα πέραν του υπολειπόμενου φόρου που είχαν τα εγχώρια μεταχειρισμένα τους αυτοκίνητα. Αυτό το καταδίκασε το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Καταδικάστηκε η Ρουμανία και απέσυρε το νομοσχέδιο αυτό, με αποτέλεσμα αυτήν τη στιγμή στη ρουμάνια να κυκλοφορούν τα αυτοκίνητα ελεύθερα, όπως και σε όλα τα άλλα κράτη της Ευρώπης. Η διακίνηση των αυτοκινήτων είναι ελεύθερη.

Εμείς γιατί προσβάλλουμε; Πολλαπλές είναι οι παραβιάσεις που κάνουμε. Προσβάλλουμε την ελεύθερη διακίνηση εμπορευμάτων. Δεν ισχύει η υπέρμετρη φορολόγηση που θα δεχθούν τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα, δεν ισχύει για τα εγχώρια μεταχειρισμένα αυτοκίνητα. Όπως είπαμε, κυκλοφορούν εκατομμύρια παλιά αυτοκίνητα στην Ελλάδα. Θα πρέπει, λοιπόν, να βρίσκουν αυτοκίνητα για να μπορούν να αντικατασταθούν οικονομικά αυτοκίνητα και όχι πανάκριβα ηλεκτρικά, είτε καινούργια αυτοκίνητα.

Από αυτό όλο καταλαβαίνετε ότι το μόνο που πάει να γίνει η απαγόρευση της εισαγωγής μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Οι μόνοι που θα που θα ωφεληθούν θα είναι τα καινούργια αυτοκίνητα. Δεν θα ωφεληθεί κανένας άλλος, ούτε ο καταναλωτής, ούτε το περιβάλλον ούτε κανένας άλλος. Δεν υπάρχει κανένα κράτος στην Ευρώπη που να επιβάλλει επιπλέον φόρους στα εισαγόμενα τους αυτοκίνητα. Αυτή τη στιγμή από τη Γαλλία στη Γερμανία, από τη Γερμανία στη Γαλλία, στο Βέλγιο στη Ιταλία παντού, μεταφέρονται αυτοκίνητα ανεξαρτήτως ηλικίας και κατάστασης χωρίς να επιβάλλονται κάποιοι επιπλέον φόροι. Εσωτερικά σε κάποιες πόλεις ευρωπαϊκές, εκεί επιβάλλονται κάποιοι εσωτερικοί φόροι, αλλά για όλα τους τα αυτοκίνητα. Για παράδειγμα, αυξάνουν τα τέλη κυκλοφορίας των πολύ παλιών αυτοκινήτων, όμως σε όλα τους τα αυτοκίνητα, εισαγόμενα ή εγχώρια. Δεν φορτώνουν τα εισαγόμενα τους αυτοκίνητα με επιπλέον φόρους και η διακίνηση είναι ελεύθερη.

Άρα, λοιπόν, ο αθέμιτος ανταγωνισμός προέρχεται από αυτό και μόνο το γεγονός, ότι απαγορεύουμε την εισαγωγή των μεταχειρισμένων, άρα οδηγούμε τους καταναλωτές μόνο στο εγχώριο μεταχειρισμένο αυτοκίνητο, το οποίο προς συμφέρον των αντιπροσώπων πάντα, κρατάει ψηλά την τιμή όταν δεν υπάρχει άλλο είδος μεταχειρισμένου αυτοκινήτου από τον ανταγωνιστή για τη χαμηλή τιμή. Εμείς, λοιπόν, θέλουμε να επιτραπεί να είναι ισότιμη και ισόνομη η εισαγωγή του μεταχειρισμένου αυτοκινήτου σε σχέση με το εγχώριο μεταχειρισμένο, γιατί με αυτόν τον τρόπο θα βελτιώσουμε και τις τιμές προς τα κάτω και θα βοηθήσουμε τους καταναλωτές να αλλάξουν πιο γρήγορα τα αυτοκίνητά τους.

Όσο αφορά τη διαβούλευση, αυτό που σας είπα προηγουμένως στην πρώτη μου ομιλία, ότι όταν αναρτήθηκε το άρθρο αυτό στη διαβούλευση, βλέπαμε καθημερινά να σχολιάζονται κάποια πράγματα. Υπήρχε μία λογική και στη σειρά και στον τρόπο που σχολιάζονταν και στον αριθμό των ανθρώπων έκαναν τα σχόλιά τους. Την τελευταία μέρα υπήρξε ένας καταιγισμός, πολλαπλάσια τρεις φορές πάνω τα σχόλια που αναρτήθηκαν, τα οποία αν έχετε την υπομονή να διαβάσετε όλα αυτά θα δείτε ότι διαφέρουν στο «και» και, στην τελεία και στο κόμμα. Δεν διαφέρουν πουθενά αλλού, άρα λοιπόν κάποιοι πέρασαν κάποια σχόλια την τελευταία στιγμή πολύ περισσότερο από αυτά που είχαν αναρτηθεί μέχρι εκείνη την ώρα, μόνο και μόνο για να αποδείξουν ότι ο κόσμος δεν θέλει το εισαγόμενο αυτοκίνητο και θέλει να σταματήσει την εισαγωγή του.

Όσον αφορά το νέο νομοσχέδιο, περιμένουμε να κατατεθεί από το Υπουργείο Οικονομικών για τα τέλη ταξινόμησης. Όπως καταλαβαίνετε, λοιπόν, υπάρχει μια ενορχηστρωμένη επίθεση από παντού, Υπουργείο Οικονομικών, Υπουργείο Περιβάλλοντος, ήρθε και το Μεταφορών και ευτυχώς προλάβαμε και διορθώσαμε κάποια πράγματα και έχουν μείνει κάποια υπόλοιπα.

Από παντού, λοιπόν, το μεταχειρισμένο εισαγόμενο αυτοκίνητο βάλλεται, θέλουν να σταματήσουν την εισαγωγή προς όφελος των καινούργιων αυτοκινήτων, τίποτα άλλο. Τίποτα άλλο, δεν μας ενδιαφέρουν ούτε τα έσοδα τα κρατικά, αν θα μειωθούν και αν θα χαθούν χρήματα, ούτε μας ενδιαφέρει το περιβάλλον, γιατί αν μας ενδιαφέρει το περιβάλλον, γιατί δεν επιτρέπουμε την εισαγωγή μεταχειρισμένων ηλεκτρικών αυτοκινήτων και την απαγορεύουμε και αυτή. Το ηλεκτρικό αυτοκίνητο το καινούργιο, τι έχει να ζηλέψει από το μεταχειρισμένο; Γιατί δεν μπορούμε να φέρουμε ένα μεταχειρισμένο ηλεκτρικό αυτοκίνητο ενός έτους ή δύο ετών ή πέντε ετών, τι θα πειράξει;

Άρα λοιπόν, άλλοι είναι οι στόχοι μας. Επιτρέπουν μόνο, όπως είπε και ο κ. Βασιλάκης προηγουμένως, τα Euro6 αυτοκίνητα του τελευταίου ενάμιση έτους αυτοκίνητα να έρθουν, επί ίσοις όροις αν θέλουμε- που και εδώ υπάρχει ένα μικρό ερωτηματικό, να το δούμε και στην πράξη πώς θα λειτουργήσει, επί ίσοις όροις με το εγχώριο μεταχειρισμένο αυτοκίνητο. Όλα τα άλλα τα αυτοκίνητα πέραν του ενάμιση έτους, τα υπερφορολογούν. Άρα λοιπόν, αυτοκίνητα ενάμιση, δύο, τριών, πέντε ετών είναι για πέταμα; Αν είναι δυνατόν, αυτά τα αυτοκίνητα είναι απαγορευτικά και στην Ελλάδα κυκλοφορούν πεντέμισι εκατομμύρια αυτοκίνητα 10ετίας και πάνω: Αυτά όλα τα στοιχεία είναι από την Στατιστική Υπηρεσία και τα έχουμε όλοι μας.

Αν θέλουμε, λοιπόν, να μειώσουμε το στόλο και αν πράγματι μας ενδιαφέρει το περιβάλλον, πρέπει άμεσα να σταματήσουμε αυτό που πάει να γίνει- αυτό το έγκλημα που πάει να γίνει - πριν κλείσουν χιλιάδες επιχειρήσεις, πριν μείνουν δεκάδες χιλιάδες κόσμος άνεργοι, πριν συμβεί το ανεπανόρθωτο και δε θα μπορέσουμε με τίποτα να ξαναδιορθώσουμε για να σηκώσουμε κεφάλι, ως επαγγελματίες.

Σας ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε, το λόγο έχει ο κ. Βασιλάκης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ (Πρόεδρος του ΔΣ του Συνδέσμου Εισαγωγέων Αντιπροσώπων Αυτοκινήτων και Δικύκλων- ΣΕΑΑ):** Η αρχική μου τοποθέτηση κάλυπτε κατά πολύ αυτά τα οποία ειπώθηκαν, αλλά καλό είναι να τα επαναλάβω γιατί μπορεί να μην έγινα απόλυτα κατανοητός.

Συμφωνώ απόλυτα, ότι κανείς δεν θα αλλάξει ένα αυτοκίνητο 30 ετών με ένα νέο ηλεκτρικό. Προφανώς. Συμφωνώ επίσης, ότι θα ήταν πιο λογικό και αυτό κάνουν οι περισσότερες χώρες της Ευρώπης και αυτό το είπα και στην τοποθέτησή μου, να μπει περιβαλλοντικό τέλος στα κυκλοφορούντα παλιά αυτοκίνητα. Αυτό δεν είναι κάτι το οποίο εμείς επιθυμούμε να μην γίνει, προφανώς εάν γινότανε, αντιλαμβάνεστε ποια είναι τα οφέλη για εμάς. Δηλαδή, να ξέρει ο Έλληνας, που είναι από τους μοναδικούς ευρωπαίους ο όποιος ξέρει το αντίθετο, ότι όσο παλιώνει το αυτοκίνητό του, θα έχει υψηλότερους φόρους για την κυκλοφορία του, δηλαδή η λογική του «ο ρυπαίνων πληρώνει». Εμείς συμφωνούμε με αυτή την λογική, αλλά η Πολιτεία δεν είναι διατεθειμένη να το κάνει, διότι ο ελληνικός λαός έχει περάσει μια δεκαετή κρίση και δεν θέλει η Πολιτεία, ο κοσμάκης ο όποιος κυκλοφορεί αυτά τα τεσσεράμισι πέντε εκατομμύρια αυτοκίνητα, να επιβαρυνθεί με μεγαλύτερους φόρους.

Αυτό λοιπόν, θα ήταν από νομικής άποψης θεωρητικά πιο δίκαιο- αν και βέβαια δεν μου αρέσει να μιλάω για νομικά θέματα, μου αρέσει να μιλάω για εμπορικά θέματα και για κοινωνικά θέματα- αν και βέβαια η νομοθεσία της Ευρώπης επιτρέπει να γίνει μια διάκριση, αν υπάρχει περιβαλλοντικό ζήτημα. Περιβαλλοντικό ζήτημα υπάρχει, συμφωνήσαμε όλοι είτε πιστεύουμε ότι η μέση ηλικία το 2010 ήταν 10 έτη με 16 έτη ή ότι η μέση ηλικία ήταν 11 έτη και έγινε 17 έτη, δεν έχει τεράστια διαφορά. Το πρόβλημα είναι μεγάλο, πρέπει να λυθεί.

Τώρα όσον αφορά αυτό το οποίο έχει γίνει στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια και ο λόγος που έχουμε πάει, από εκεί που παραδοσιακά η Ελλάδα εισήγαγε περί τα 6.000 αυτοκίνητα το χρόνο μεταχειρισμένα, κατέληξε πέρυσι να έχει εισάγει 71.000 αυτοκίνητα, αυτό το οποίο έγινε είναι το εξής. Πριν από 5 χρόνια, θα θυμάστε όλοι, ότι υπήρξε το diesel gate. Δηλαδή, αποκαλύφθηκε, ότι πληθώρα κατασκευαστών, μην πω σχεδόν όλοι, έλεγε ψέματα για τους πραγματικούς ρύπους των αυτοκινήτων τους. Ξέρουμε λοιπόν, ότι αυτοκίνητα έως και Euro 5 δεν έχουν ακριβώς τους ρύπους που θα έπρεπε να έχουν ή τέλος πάντων που λέγαν οι κατασκευαστές, ότι είχαν τα αυτοκίνητα αυτά. Για τον λόγο αυτό, οι ευρωπαϊκές χώρες, οι δυτικοευρωπαϊκές χώρες το τονίζω αυτό, προφανώς όχι η Ελλάδα, βάλανε πολύ υψηλά τέλη κυκλοφορίας στα αυτοκίνητα τα οποία είναι Euro5 και πίσω. Δηλαδή, αυτοκίνητα από το 2014 – ΄15 και πίσω. Αυτά τα αυτοκίνητα λοιπόν, η τιμή τους απαξιώθηκε και αυτό το οποίο έγινε, είναι ότι έμποροι οι οποίοι παραδοσιακά εμπορεύονται εγχώρια αυτοκίνητα, δηλαδή, αγοράζουν του κοσμάκη το αυτοκίνητο 5ετίας, 6ειτίας, 10ετίας, 15ετίας, το βάζουν στη μάντρα και το πουλάνε, είχαν τη δυνατότητα να φέρνουν αυτοκίνητα από το εξωτερικό μεγάλης ηλικίας, τα οποία τα αγοράζουν πολύ φθηνά και να τα πουλάνε με μεγαλύτερο κέρδος απ’ ότι εάν εμπορευτούν το εγχώριο. Αυτό έγινε και έτσι φτάσαμε στα 70.000 αυτοκίνητα.

Εμείς δεν προτιθέμεθα να σπρώξουμε την κυβέρνηση να κάνει το οτιδήποτε έχει να κάνει με κλεισίματα εταιρειών, εμείς με τους εμπόρους μεταχειρισμένων αυτοκινήτων θέλουμε να συνεργαζόμαστε. Θέλουμε να είναι υγιείς και προς Θεού, δεν θέλουμε να κλείσει κανείς.

Αλλά εάν πούμε, ότι είχε την οικονομική δυνατότητα, αυτό δηλαδή που προτείνει και ο κ. Κυράτσος το οποίο εμάς μας βρίσκει σύμφωνους, αν είχε τη δυνατότητα η πολιτεία να βάλει φόρο σε όλα τα εγχώρια μεταχειρισμένα παλιά αυτοκίνητα και όχι μόνο στα εισαγόμενα, δηλαδή, όχι απλά να σταματήσει την αύξηση των παλιών αυτοκινήτων, αλλά να επιβάλλει τη μείωση των παλιών αυτοκινήτων, το οποίο θα γινόταν αν έμπαινε φόρος για το παλιό αυτοκίνητο, για την κυκλοφορία του παλιού αυτοκινήτου. Αυτό εμάς μας συμφέρει τρομακτικά πολύ. Διότι αντιλαμβάνεστε, ότι τότε, εν σχέση με τον δυτικοευρωπαίο, ο Έλληνας ο όποιος ξέρει ότι όσο και να το κρατήσω το αυτοκίνητό μου, μπορώ να κυκλοφορώ μέσα στις πόλεις, να ρυπαίνω όσο θέλω και δεν έχω κανένα πρόβλημα ας είναι και δεκαπενταετίας. Εάν ξαφνικά αρχίσει να νιώθει όπως οι υπόλοιποι ευρωπαίοι, όπου ξέρουν, ότι δεν μας συμφέρει η διατήρηση παλαιού αυτοκινήτου, τότε θα οδηγηθούν σε νέο. Δεν θα οδηγηθούν σε νέο αυτοκίνητο εάν διακοπεί εν μέρει η εισαγωγή πολύ παλιών μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και ενθαρρυνθεί η εισαγωγή νεότερων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Τα Euro 6 παρεμπιπτόντως, είναι από το 2015 και μετά. Είναι 5 ετών αυτοκίνητα, 4,3,2 και 1 έτους αυτοκίνητα.

Εμείς λοιπόν, ξαναλέω, είμαστε 40 εταιρείες οι οποίες εισάγουμε όλα τα νέα αυτοκίνητα τα οποία πωλούνται στη χώρα σαν χονδρέμποροι και τα πουλάμε σε εμπόρους στην επικράτειά. Πουλάμε νέα αυτοκίνητα. Δεν μπορώ να καταλάβω πώς τα μέσης ηλικίας 10,6 ετών μεταχειρισμένα αυτοκίνητα που εισήχθησαν πέρυσι, ανταγωνίζονται τα καινούργια τα δικά μας. Ακόμα και αν πούμε, ότι συνεργαζόμαστε με μεγάλες εταιρείες rend a car ή leasing ή κάποιοι εξ ημών έχουμε τέτοιες εταιρείες. Αυτές οι εταιρείες κρατάνε το πολύ 3 χρόνια τα αυτοκίνητα. Δηλαδή, πουλάνε μεταχειρισμένα αυτοκίνητα 3,4,5 ετών και σε κάθε περίπτωση θέλω να πω, νομίζω, ότι η πολιτεία πρέπει να πάρει κάποια μέτρα για να καταλήξει να μην πληρώνει δυσβάσταχτα πρόστιμα στο μέλλον. Εάν η πολιτεία δεν κάνει τίποτα και τα 16 χρόνια μέσης ηλικίας γίνουν 17, 18, 19, 20 τότε θα το τριπλό πληρώσει σε πρόστιμα και νομίζω αυτό δεν συμφέρει κανέναν.

Εγώ θεωρώ, ότι όλοι στην εμπορία του αυτοκινήτου μπορούμε να συνυπάρχουμε και σαφέστατα οι μεγάλοι και σοβαροί έμποροι που πάντα έκαναν αυτή τη δουλειά, θεωρώ, ότι θα επιβιώσουν και δεν θα έχουν κανένα πρόβλημα. Τώρα αν έχουν προκύψει κάποιοι αλεξιπτωτιστές μικροί όλα αυτά τα χρόνια, βλέποντας αυτές τις ευκαιρίες όπου φέρνανε πολύ παλιά αυτοκίνητα, διότι μεγάλοι και σοβαροί δεν έφερναν τόσο παλιά, νομίζω, ότι αυτό δεν είναι κάτι το οποίο θίγει κανέναν, το να ωθηθούν στο να εμπορεύονται καθαρά αυτοκίνητα και αυτοκίνητα που ωφελούν τη χώρα και όχι αυτοκίνητα 12,13,14 ετών που βλάπτουν τη χώρα. Ευχαριστώ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Κυράτσος, για μία διευκρίνηση.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΥΡΑΤΣΟΥΣ (Πρόεδρος του ΔΣ του Συνδέσμου Εμπόρων Εισαγωγέων Αυτοκινήτων Ελλάδας (ΣΕΕΑΕ)):** Η δική μας θέση δεν είναι να επιβληθούν φόροι στα μεταχειρισμένα εγχώρια αυτοκίνητα, δηλαδή, στα εγχώρια αυτοκίνητα με επιπλέον φόρους.

Η δική μας θέση, είναι, ότι πρέπει το εισαγόμενο αυτοκίνητο να μην πληρώνει μεγαλύτερο φόρο απ’ αυτό τον φόρο που έχει στην πλάτη του το εγχώριο μεταχειρισμένο αυτοκίνητο.

Εμείς, δεν θέλουμε να αυξηθούν οι φόροι στα παλιά εγχώρια αυτοκίνητα.

Απλά, λέμε, την αντίθεση που υπάρχει στην εισαγωγή από αμεταχείριστα, εν σχέση με τα εγχώρια. Αυτό.

Το πρώτο είναι αυτό.

Δεύτερον. Δεν εισάγουμε τα τελευταία χρόνια αυτοκίνητα Euro5 γιατί τα βρίσκουμε ποιο φτηνά λόγω της αύξησης των τελών κυκλοφορίας στα άλλα κράτη, όπως είπε ο κ. Βασιλάκης.

Τα στατιστικά στοιχεία τα έχει, είναι μόνον αυτοκίνητα παλιά και πέρα από Euro5 και πέρα και από Euro4. Τέτοια αυτοκίνητα εισάγονται και τα αυτοκίνητα αυτά, τα επιτρέπει η ελληνική νομοθεσία.

Σε ότι αφορά τα Euro6.

Ναι, είναι αυτοκίνητα από το 2015 και μετά, όμως, με 0% προσαύξηση και αυτά τα οποία μπορούμε να εισάγουμε με αυτό το νομοσχέδιο και θα μπορούμε από αύριο, είναι αυτοκίνητα του ενός (1ος) και ενάμισι (1,5) έτους και από εκεί και πίσω, επιβάλλεται επιπλέον φόρος από αυτόν που πλήρωσε το καινούργιο αυτοκίνητο όταν μπήκε στη χώρα.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

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

**ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΚΑΡΑΒΑΣΙΛΗ (Εκπρόσωπος της Μη Κυβερνητικής Οργάνωσης EcoCity):**

Κάποια στιγμή έχασα την σύνδεση, ωστόσο άκουσα πάρα πολύ καλά και με προσοχή, την κυρία Καφαντάρη και τον κύριο Φάμελλο.

Πραγματικά και ο κύριος Φάμελλος βάζει το ζήτημα σε μια ποιο ολοκληρωμένη προσέγγιση

Είναι προφανές ότι αυτό το νομοσχέδιο κάνει ένα βήμα για να ενισχύσει και να δώσει κίνητρα, αλλά και να δώσει και μια άλλη φιλοσοφία στην νοοτροπία μας περισσότερο στην εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης, σαν ένα από τα μέτρα, τα οποία προφανώς συντελούν στο κλίμα, δηλαδή στα μέτρα για την κλιματική αλλαγή, αλλά, βεβαίως και στη βελτίωση της ζωής της πόλης στα αστικά κέντρα.

Προφανώς υπάρχουν ελλείψεις, αρκετές ελλείψεις και σε ότι αφορά τα μέτρα απόσυρσης ,που και εμείς θα θέλαμε να δούμε. Δηλαδή, θα θέλαμε να δούμε ένα νομοσχέδιο το οποίο πολύ πιο θεαματικά, να μπορεί να αλλάξει μέσα σε μία πενταετία το τοπίο. Το τοπίο, δεν το αλλάζει.

Είναι γεγονός ότι κάνει ένα πρώτο βήμα, κυρίως, στη νοοτροπία και στη φιλοσοφία ενός άλλου μέσου πιο καθαρού που αφορά στην κίνηση μέσα στην πόλη.

Προφανώς, λοιπόν, χρειάζονται μέτρα για την απόσυρση των παλαιών αυτοκινήτων, για τα μέτρα σας μικρομεσαίους εισοδηματικά που να μπορούν πραγματικά να βελτιώσουν την κατάσταση των οχημάτων τους, δηλαδή, να αγοράσουμε με σημαντικά φορολογικά κίνητρα και άλλα καινούργια αυτοκίνητα καθαρής τεχνολογίας, ούτος ώστε πραγματικά το αποτέλεσμα σε ότι αφορά τη ρύπανση και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στην πόλη, να είναι πολύ πιο εμφανή.

Προφανώς σήμερα οι μετρήσεις που έχει δώσει ο κ. Φάμελλος, αλλά και τα στοιχεία για τα 1700 Ι.Χ., για έναν μικρό αριθμό εταιρικών και τα λοιπά, είναι έτσι. Αυτό το γνωρίζουμε. Εγώ θεωρώ ότι η αγορά θα αρχίσει να κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση και εκεί η ζήτηση θα δημιουργήσει ακόμα μεγαλύτερη ανάγκη στο να παρθούν πιο φιλόδοξα μέτρα, που θα είναι πολύ πιο γενικευμένα με ένα σύστημα κινήτρων αντικινήτρων πάντα προς την ορθή κατεύθυνση. Και η ορθή κατεύθυνση έχει να κάνει, ότι δεν πρέπει να έχουμε μια μονοπωλιακή μεταχείριση, δεν πρέπει να ξεχάσουμε και τα εισοδηματικά κριτήρια -δεν μπορούμε δηλαδή να βάλουμε όλους στο ίδιο «σακί».

Ταυτόχρονα η εγχώρια αγορά να αντιμετωπισθεί και αυτή με τον ίδιο τρόπο, έναντι και των παλαιών, τα οποία αυτήν τη στιγμή αντιμετωπίζονται και καλώς αντιμετωπίζονται ιδιαίτερα τα Euro1, 2, 3 και 4 ακριβώς επειδή γνωρίζουμε πάρα πολύ καλά από μετρήσεις που έχουν γίνει πόσο η κυκλοφορία τους επιβαρύνει την ατμοσφαιρική ρύπανση στις πόλεις, πόσες -αν θέλετε- γίνονται μετατροπές των κινητήρων συνεχώς και άρα, δεν υπάρχει μια καθαρότητα στην αγορά, γιατί και οι έλεγχοι που θα έπρεπε να υπάρχουν, δεν γίνονται.

Άρα, ένα ξεκαθάρισμα -με όλη τη σημασία της λέξης- της αγοράς πρέπει, να γίνει. Τα αυτοκίνητα που θα μπαίνουν, θα πρέπει πλέον να εγγυώνται, ότι δεν ρυπαίνουν και ότι είναι μιας πολύ υψηλότερης τεχνολογίας. Όσον αφορά τώρα το περιβαλλοντικό τέλος και στα παλαιά αυτοκίνητα προφανώς θα μπορούσε να επεκταθεί αυτό το μέτρο και πρέπει σε επόμενο στάδιο και ακόμα και τώρα αν υπάρχει η δυνατότητα βελτίωσης του νομοσχεδίου, να υπάρξει και το περιβαλλοντικό τέλος και για τα παλιά αυτοκίνητα.

Όντως ο ρυπαίνων πληρώνει, θα πρέπει να μπει στη φιλοσοφία πια της καθημερινότητάς μας και της ζωής μας. Υπάρχει όμως και το εξής πρόβλημα που εμείς αντιμετωπίσαμε, ενώ το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας προωθεί, με τον τρόπο που προωθεί αυτό το νομοσχέδιο που βλέπουμε από την άλλη βλέπουμε, ότι έγινε μια προσπάθεια -που δεν ξέρω και εγώ προσωπικά που βρίσκεται από το ΥΠΕΝ και φέρνει ένα νομοσχέδιο για το τέλος ταξινόμησης που δημιουργεί μια αντίθεση σε σχέση με την εισαγωγή στην ελληνική αγορά αυτοκίνητων των παλαιών και νέων και αντί να λάβει υπόψη του την απαγόρευση που προωθεί αυτή τη στιγμή το ΥΠΕΝ έρχεται και φορολογεί, αντί να απαγορεύει –όπως θα έπρεπε- με υψηλή επιβάρυνση τα ίδια αυτά αυτοκίνητα που έχουν κινητήρες κατηγορίας Euro 1, 2 και 3.

Δεν γνωρίζω αν αυτό όντως συνεχίζει να υπάρχει. Υπήρξε αυτή η πληροφόρηση, δεν μπορέσαμε να βρούμε εάν πράγματι θα προχωρήσει έτσι ή έχει γίνει ένας συντονισμός καλύτερος, όπως απαιτείται ανάμεσα στα δύο νομοσχέδια των δύο Υπουργείων.

Υπήρξε κι ένα ερώτημα από τον κ. Αρσένη, σε σχέση με τις μπαταρίες λιθίου.

Είναι προφανές, ότι η Ευρώπη δεν έχει ακόμα προετοιμασθεί, όσο θα έπρεπε να ετοιμαστεί, ούτε για την παραγωγή, ούτε για τη διαμόρφωση δημιουργίας συστημάτων ανακύκλωσης- επαναχρησιμοποίησης γενικά των μπαταριών νέας τεχνολογίας ή του λιθίου που είναι απαραίτητες για την ηλεκτροκίνηση. Αν εξαιρέσουμε στη Γαλλία που έχει δημιουργηθεί πραγματικά υπάρχει ήδη μία προσπάθεια, μια πρωτοβουλία, μια επένδυση προς αυτήν την κατεύθυνση. Η εισαγωγή αυτών των μπαταριών γίνεται από την Ασία από την Κίνα και ούτω καθεξής.

Άρα, χρειάζεται μία αντιμετώπιση ταυτόχρονα με την εισαγωγή πλέον της αντίληψης ηλεκτροκίνησης και βέβαια της διαδικασίας του από εδώ και πέρα τι θα γίνει με τον αριθμό των μπαταριών που θα αρχίσουν να συσσωρεύονται. Ακόμα δεν υπάρχει το ζήτημα, είμαστε ακόμα στην αρχή, δεν έχουν παλιώσει οι μπαταρίας, δεν είμαστε σε μια φάση δηλαδή άμεσης προτεραιότητας, όμως καλό είναι, να υπάρξει η κατάλληλη νομοθετική ρύθμιση ούτως ώστε να αρχίσουν να δημιουργούνται και συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης μπαταρίας και νέων τύπων μπαταρίας.

Νομίζω, ότι αυτά είναι τα στοιχεία από τις ερωτήσεις που έγιναν.

Όσον αφορά τις χρηματοδοτήσεις πράγματι πρέπει να έχουμε διασφαλίσει, ότι δεν επιλέγουμε ανάμεσα σε χρηματοδοτήσεις και στα άλλα μέτρα, πρέπει να υπάρχουν εξίσου χρηματοδοτήσεις για τα κίνητρα που δίνονται τώρα χωρίς να στερηθούν χρήματα -παραδείγματος χάρη από τη διαδικασία της απολιγνητοποίησης και από άλλα μέτρα για την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρία Καραβασίλη, και εμείς σας ευχαριστούμε.

Το λόγο έχει ο κ. Γρηγορίου.

**ΤΑΚΗΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ** **(Υπεύθυνος εκστρατείας για θέματα ενέργειας και κλιματικών αλλαγών στο Ελληνικό Γραφείο της Greenpeace):** Ευχαριστώ**,** κύριε Πρόεδρε. Είχα κάποιες ερωτήσεις τις οποίες θα ήθελα να απαντήσω.

Καταρχάς, θέλω να επαναλάβω το εξής. Ότι αν φύγουμε να πάμε σε τομέα μηδενικών εκπομπών, το τελευταίο αυτοκίνητό πρέπει να πουληθεί το διάστημα ’30-‘35. Αυτό λένε μελέτες ανεξάρτητες, αυτό λένε οι μελέτες που έχουν γίνει για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Αυτό δεν μπορούμε να το αποφασίσουμε το 2028 και να ανακοινώσουμε στην αγορά ότι το τελευταίο συμβατικό θα πουληθεί σε 3, 4, 5 χρόνια από τώρα να πρέπει να γίνει σήμερα.

Αυτό, επίσης θα επιτρέψει καλύτερη αξιοποίηση των πόρων, για να μην επιδοτηθούν τα «βαριά πορτοφόλια», όπως ανέφερε πολύ εύστοχα και ο κ. Βασιλάκης, αλλά να επιδοτήσουν, και μιλάω για τις άμεσες επιδοτήσεις, να μην υπάρχει παρανόηση- δεν μιλάω για τα αδειοδοτικά και φορολογικά κίνητρα, που πολύ σωστά βρίσκονται στο νομοσχέδιο, που πολύ σωστά στοχεύουν σε στόλους, ως πάλι πολύ σωστά, ανέφερε ο Βασιλάκης. Εκεί πρέπει να δοθεί προτεραιότητα, και μιλάω για τις άμεσες επιδοτήσεις.

Αυτό θα επιτρέψει, λοιπόν, να αξιοποιηθούν οι άμεσες επιδοτήσεις εκεί που χρειάζεται, σε αυτούς που έχουν περισσότερο ανάγκη και σε συγκεκριμένους πάλι στόλους, είτε είναι ταξί, είτε είναι κάτι άλλο. Γιατί ότι αυτό θα συμβεί στα επόμενα δύο χρόνια είναι να επιδοτήσουμε ανθρώπους που δεν χρειάζονται επιδότηση, αφού, πιθανότατα θα αγοράζανε ηλεκτροκίνητο αυτοκίνητο με ιδίους πόρους, ούτως ή άλλως.

Επειδή, λοιπόν, γίνεται πολλή κουβέντα και μάλλον μου αναφέρθηκε, θα ξεκινήσω να απαντάω λίγο ανάποδα , θα ξεκινήσω τον κύριο Φάμελλο, που με ρώτησε, για απόσυρση και τους πόρους που μπορούν να χρηματοδοτηθούν. Βεβαίως, θα δούμε ένα σωστό πρόγραμμα απόσυρσης παλαιών αυτοκινήτων, και σίγουρα, δεν μπορούμε να περιμένουμε όλα από τα έσοδα ίππων. Να δούμε, όμως, τι πηγές διαθέσιμες υπάρχουν αυτή τη στιγμή; Γιατί, εδώ, κύριε Φάμελλε, ανοίγει μια μεγαλύτερη κουβέντα. Συνεχίζουμε και επιδοτούμε ορυκτά καύσιμα, να ανοίξουμε αυτή την κουβέντα, να δούμε, δηλαδή, πώς πρέπει να γίνει η ανακατανομή πόρων στην ελληνική οικονομία για να επιδοτήσουμε «πράσινες» λύσεις.

Έχουμε την πράσινη συμφωνία, έχουμε το Recover Plan της Ε.Ε., αλλά εάν πούμε ότι δεν μπορούμε να ακουμπήσουμε λεφτά του προϋπολογισμού- προσωπικά, πιστεύω, ότι μπορούμε, ιδιαίτερα να για την εξοικονόμηση ενέργειας και σε δεύτερη φάση, και για ηλεκτροκίνηση θα πρέπει να στηριχθεί από τον προϋπολογισμό- αλλά αν πούμε ότι δεν μπορούμε να ακουμπήσουμε τον προϋπολογισμό του κράτους, να δούμε που μπορούμε να κάνουμε ανακατανομή υφιστάμενων πόρων. Και εδώ, έχουμε ένα τεράστιο κομμάτι που είναι τα ορυκτά καύσιμα και οι επιδοτήσεις που έχουμε. Αυτό που ξεφεύγει από την σημερινή κουβέντα που είναι το νομοσχέδιο αλλά αν ανοίξουμε αυτή την κουβέντα να την κάνουμε σωστά.

Από κει και πέρα για την απόσυρση, βεβαίως, να δούμε λοιπόν ένα τέτοιο πλαίσιο, πώς μπορεί να βοηθήσει την ελληνική οικονομία και τον ελληνικό τομέα μεταφορών, γιατί σε συνδυασμό με την κουβέντα που γίνεται για εισαγόμενα παλαιάς τεχνολογίας, προφανώς, θέλουμε να οδηγηθούμε σε έναν τομέα μηδενικών εκπομπών. Δεν θέλουμε να γίνει «νεκροταφείο» παλαιών αυτοκινήτων. Δυστυχώς, η εμπειρία τα τελευταία χρόνια μας, μας έχει δείξει ότι μάλλον προς στο δεύτερο πηγαίναμε και φαντάζομαι, συμφωνούμε όλοι, ότι αυτός δεν είναι ο τρόπος στον οποίο πρέπει να κινηθούμε.

Σχετικά, με τις ερωτήσεις από τον κ. Αρσένη, και την κυρία Καφαντάρη, για τη μετατροπή. Καταρχάς, κυρία Καφαντάρη, μιλάμε για την μετατροπή συμβατικού ΜΕΚ αυτοκινήτου, μηχανή εσωτερικής καύσης, σε ηλεκτροκίνητο, δεν αναφέρθηκα σε κομμάτι της κυκλικής οικονομίας. Είναι κάτι το οποίο το παρακολουθούμε. Όπως είπαμε και στα σχόλιά μας σαν Greenpeace και WWG Hellas, υπάρχουν κάποιες αβεβαιότητες. Αβεβαιότητες τόσο τεχνολογικές όσο και ρυθμιστικές. Παραδείγματα υπάρχουν. Υπάρχει το παράδειγμα της Γαλλίας, υπάρχει το παράδειγμα της Ισπανίας, που εδώ και 10 χρόνια έχει ένα σχετικό πλαίσιο νόμου θέσει σε λειτουργία, βεβαίως, τα τελευταία χρόνια ουσιαστικά γίνεται ό,τι γίνεται που έχει φτάσει σε αυτά τα επίπεδα ωριμότητας για να συζητάμε μετατροπή συμβατικών σε ηλεκτροκίνητα. Υπάρχει στην Καλιφόρνια.

Η γενική ιδέα είναι αυτή. Κάποιος μπορεί να μετατρέψει το αυτοκίνητό του ή να αγοράσει ένα αυτοκίνητο που έχει μετατραπεί από κάποιον αρμόδιο μετατροπέα- πιστοποιημένο μετατροπέα. Αυτή η μετατροπή προφανώς πρέπει να έχει περάσει κάποιου είδους έγκριση και ενδεχομένως., να επιδοτήσει το κράτος ή η πολιτεία αυτή την επιδότηση. Στη Γαλλία για παράδειγμα, ο σκοπός είναι να υπάρχει ένα πλαίσιο, ένα περιβάλλον στην οικονομία που να ευνοεί τη δημιουργία start ups, που θα κάνουν αυτή τη δουλειά, άρα επενδύουν και στην καινοτομία, και υπάρχει μια επιδότηση. Πόσο είναι αυτή. Το κόστος αυτής της μετατροπής ενός συμβατικού σε ηλεκτροκίνητου, υπάρχουν μια γενική εκτίμηση, είναι γύρω στα 10.000 €- μπορεί να πάει και 9000 €, μπορεί να πάει και 8000 €. Στην Γαλλία, περίπου, επιδοτείται το 40%. Δηλαδή, αν κάνει 8500 €- 9000 € μπορεί κάποιος ενδιαφερόμενος να το κάνει με 5000 € τα υπόλοιπα επιδοτούνται.

Όλοι, λοιπόν, αυτή η κουβέντα έρχεται και δένει προς τα εδώ σε αυτό που συζητάμε όλοι τώρα. Θέλουμε να πάμε σε έναν τομέα μηδενικών εκπομπών. Για κάποιον που έχει ένα αυτοκίνητο πενταετίας, επταετίας, δεκαετίας μπορεί να μην είναι αυτή τη στιγμή ανάγκη να δώσει 25.000 €, ίσως και παραπάνω, με την άμεση επιδότηση να πάρει ένα ηλεκτροκίνητο. Μήπως τον συμφέρει να μετατρέψει το δικό του; Με ένα πολύ μικρότερο κόστος και να μπορέσει να βγάλει κάποια χρόνια ακόμα, πριν, και αυτός μετά εφόσον το έχει ανάγκη ,οδηγηθεί στην αγορά ενός ηλεκτροκίνητου αυτοκίνητου.

Αυτό είναι το σημαντικό που πρέπει να μας ενδιαφέρει. Αν υπάρχει αυτή η αγορά, αν είναι κοινωνικά δίκαιη, εμείς πιστεύουμε ότι είναι, τότε βεβαίως θα την υποστηρίξουμε.

Επαναλαμβάνω υπάρχουν κάποια πράγματα που πρέπει να δούμε. Ας συζητήσουμε με τις άλλες χώρες πως το έχουν κάνει, πως το σκέφτονται. Ας αντλήσουμε τα θετικά των εμπειριών που έχουμε και ας προχωρήσουμε. Εμείς σαν Greenpeace και WWF Hellas είπαμε στο συγκεκριμένο σχέδιο να υπάρχει μία πρόβλεψη για κίνητρα και για μετατροπή. Μπορεί να μην έχουμε τις απαντήσεις τώρα αλλά ας ανοίξουμε την πόρτα σε αυτό το μονοπάτι γιατί πιστεύουμε ότι περιβαλλοντικά και κοινωνικά θα μας βοηθήσει.

Άκουσα με ενδιαφέρον τον κύριο Παπαγεωργίου που ανέφερε ότι δεν υπάρχει διάκριση μεταξύ 5 lex ποδήλατα και e-bicycles. Αυτό είναι πολύ σοβαρό. Πρέπει να υπάρχει διάκριση και όχι μόνο αυτό. Εμείς θεωρούμε σαν Greenpeace ότι με τους ποδηλατόδρομους δεν θα πρέπει να επιτρέπεται στα e-bicycles. Ένα όχημα το οποίο αναπτύσσει ταχύτητα 45 χιλιόμετρα περίπου την ώρα, αυτό είναι το όριο ας καταλάβουμε που επιτρέπεται για τα αυτοκίνητα μέσα στις πόλεις. Δεν ξέρουμε κατά πόσο πρέπει να πηγαίνει σε έναν ποδηλατόδρομο, που θα πηγαίνουν οικογένειες και παιδάκια, να υπάρχουν οχήματα που θα αναπτύσσουν αυτή την ταχύτητα.

Ενδεχομένως θα μπορεί να υπάρχει εξαίρεση για τα e-bicycles εφόσον κάποιος έχει π.χ. θέμα αναπηρίας και δεν μπορεί να κάνει διαφορετικά, ακόμα και για στόλους delivery ας πούμε, που θέλουν να χρησιμοποιήσουν τα e-bicycles. Πιστεύω ότι ένα άτομο που μπορεί να κινηθεί με αυτές ταχύτητες θα πρέπει να κυκλοφορεί στους δρόμους και όχι στους ποδηλατοδρόμους.

Καταλαβαίνουμε τις ιδιαιτερότητες της Ελλάδας, ότι υπάρχει ένα ανάγλυφο γεωμορφολογικά ποιοτικό χαρακτηριστικό της Ελλάδας. Ότι δεν έχουμε ακόμα αναπτύξει την κουλτούρα του ποδηλάτου, δεν έχουμε ποδηλατόδρομους άρα πρέπει να ενισχύσουμε οτιδήποτε στρέφει την κοινωνία μας προς αυτή την κατεύθυνση αλλά θέλω να επιστήσω την προσοχή σε οχήματα που αναπτύσσουν αυτές τις ταχύτητες στους ποδηλατοδρόμους που θέλουμε να φτιάξουμε. Προσοχή να μην τους κάνουμε πίστες καρτ αν μου επιτρέπεται.

Άρα λοιπόν είμαστε με πέντε λέξεις πολύ επιφυλακτικοί στα e-bicycles και πρέπει να υπάρχει διαχωρισμός. Σας Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς σας ευχαριστούμε. Τον λόγο έχει ο κύριος Λυμπερόπουλος.

**ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ (Πρόεδρος Δ.Σ. του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (Σ.Α.Τ.Α.):** Εγώ θέλω να υπενθυμίσω λίγο στην επιτροπή ότι ο κλάδος μας το 1990 με 1993 εφάρμοσε μία απόφαση με οδηγία της Ευρώπης και μας κατήργησε τα καύσιμα πετρελαίου και οτιδήποτε άλλο και μας έβαλε μόνο την βενζίνη ότι υπήρχε εντολή από την Ευρώπη. ο οποίος καταργήθηκε μετά γιατί δεν υφίστατο πλέον το ίδιο.

Τώρα να πούμε εμείς σε ότι αφορά τα μεταχειρισμένα που ζητάμε είναι ο κλάδος ο οποίος έχει όριο μόνο πενταετίας που μπορεί να χρησιμοποιηθεί. Γι’ αυτό και ζητάμε αν αυτά τα αυτοκίνητα είναι σε καλή κατάσταση για να κυκλοφορούν να μπορούμε στη δύσκολη εποχή που περνάμε να μπορούμε πολύ φθηνότερα να αντικαταστήσουμε τα αυτοκίνητά μας. Εμείς δεν θέλουμε να μπλέξουμε σε ένα παιχνίδι αυτοκινητοβιομηχανιών που θα αυτοαναιρείται κάθε 2-5 χρόνια που θα αλλάξουν τα καύσιμα. Μην ξεχνάτε ότι η Mercedes είναι η μόνη μεγάλη εταιρεία και ξέρουμε πως επηρεάζει τις αποφάσεις της Ευρώπης που προωθεί παρά ένα μοντέλο ηλεκτροκίνητο και ήδη πριν ένα μήνα ανακοίνωσε τον καινούργιο κινητήρα -ο οποίος πιστεύουμε πάλι θα επιβληθεί με μέτρα από την Ευρώπη- που έχει να κάνει με κινητήρα πετρέλαιο και υβριδικό. Δηλαδή κάθε λίγο που θα αλλάζουν τα μοντέλα, θα πρέπει οι αυτοκινητοβιομηχανίες να επιβάλλουν στις κοινωνίες πως θα κάνουν κατανάλωση καινούργιων οχημάτων που δεν θα λογαριάζεται η δυνατότητα των κοινωνιών αν έχουν τη δυνατότητα να αλλάζουν αυτοκίνητο.

Και αν, όπως λένε κάποιοι, φτάσουμε σε ένα σημείο, όπου στα αυτοκίνητα παλιάς κατηγορίας βάναυσα επιβάλλουμε φόρους, για να μην μπορούν να λειτουργούν, είναι ένα απάνθρωπο μέτρο, το οποίο πολύ μεγάλες κοινωνικές ομάδες, απλούς ανθρώπους, που έχουν μια σύνταξη 300-400 ευρώ, τους λέει, πάρτε καινούριο αυτοκίνητο, γιατί, πλέον, δεν μπορείτε να το κυκλοφορείτε αυτό.

Φτάνουμε, λοιπόν, σε κάποιες λογικές, όπου οι πολυεθνικές των αυτοκινητοβιομηχανιών θα μπορέσουν να ανανεώνουν τους στόλους όλων των χωρών, σύμφωνα με το πώς θέλουν να πουλήσουν. Ακούγοντας και τον κ. Βασιλάκη, αυτό το συμπέρασμα έβγαλα. Ευχαριστώ πολύ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ** **(Πρόεδρος της Επιτροπής)**: Στο σημείο αυτό, θέλω να ευχαριστήσω όλους τους εκλεκτούς καλεσμένους εκπροσώπους των φορέων και για την παρουσία τους και για την κατάθεση των απόψεών τους, που συμβάλλουν και αυτοί στην καλύτερη νομοθέτηση της Επιτροπής μας.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό ολοκληρώθηκε η 2η συνεδρίαση της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, όπου επεξεργαζόμαστε το νομοσχέδιο του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας με τίτλο «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης» και που σήμερα είχαμε ακρόαση φορέων.

Κάνουμε μια ολιγόλεπτη διακοπή και συνεχίζουμε με την 3η συνεδρίαση και τη συζήτηση επί των άρθρων.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Καφαντάρη Χαρά, Φάμελλος Σωκράτης, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Τέλος και περί ώρα 14.00΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

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

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