**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 14.30΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Προέδρου αυτής, κ. Γεώργιου Βλάχου, με θέμα ημερήσιας διάταξης: Συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης» (3η συνεδρίαση).

Στη συνεδρίαση παρέστησαν ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας κ. Κωνσταντίνος Χατζηδάκης, ο Υφυπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κ. Γεράσιμος Θωμάς, καθώς και αρμόδιοι υπηρεσιακοί παράγοντες.

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Σπανάκης Βασίλειος-Πέτρος, Καλαφάτης Σταύρος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Καππάτος Παναγής, Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Μπουρνούς Ιωάννης, Βαρεμένος Γεώργιος, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Χρηστίδου Ραλλία, Σαντορινιός Νεκτάριος, Σκουρλέτης Παναγιώτης (Πάνος), Τσίπρας Γεώργιος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Κομνηνάκα Μαρία, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ολοκληρώσαμε πριν λίγο την ακρόαση των φορέων. Περνάμε, λοιπόν, στην 3η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, με θέμα ημερήσιας διάταξης: Συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης».

Πριν πάμε στη συζήτηση των άρθρων, να ζητήσω την ψήφο των πολιτικών δυνάμεων κατ’ αρχήν.

Η Νέα Δημοκρατία διά του Εισηγητή της, του κ. Μπουτσικάκη

**ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ-ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Υπέρ.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Η Εισηγήτρια της Μειοψηφίας, η κυρία Καφαντάρη, Βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ;

**ΧΑΡΟΥΛΑ (ΧΑΡΑ) ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Εισηγήτρια της Μειοψηφίας):** Επιφύλαξη, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κ. Αρβανιτίδης μας είπε τη θέση του, αλλά ας τον αφήσουμε να έρθει, διότι θέλω να ακουστεί και να είναι παρών.

Το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας, δια του Ειδικού Αγορητού, του κ. Λαμπρούλη.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ):** Κατά κ. Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Η Ελληνική Λύση διά του κ. Βιλιάρδου;

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Επιφύλαξη, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Ο κ. Αρσένης από το ΜέΡΑ25;

**ΚΡΙΤΩΝ-ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Επιφύλαξη, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Άρα, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης» γίνεται δεκτό επί της αρχής, κατά πλειοψηφία.

Περνάμε, λοιπόν, στη συζήτηση των άρθρων και έχει ζητήσει ο Βιλιάρδος να προηγηθεί, λόγω κάποιας υποχρέωσης στην Ολομέλεια, και ζητώ από τους συναδέλφους να του δώσουμε τη σειρά.

Τον λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, χθες αναφερθήκαμε στο νομοσχέδιο επί της αρχής, σημειώνοντας τη μεγάλη εντύπωση που μας έκανε η ομιλία του Υπουργού, αν και δεν ήταν η πρώτη φορά. Το ότι, δηλαδή, ανάλωσε σχεδόν το σύνολο της ομιλίας του αντιπολιτευόμενος στο ΣΥΡΙΖΑ, με κενά λόγια, κατά την άποψή μας, όπως σχετικά με το ξεπούλημα του ΔΕΣΦΑ, που, ασφαλώς, δεν έχει καμία σχέση με το νομοσχέδιο. Δεν απάντησε δε σε καμία απολύτως ερώτησή μας.

Επί των άρθρων, τώρα, τα εξής: Στο άρθρο 2, στον ορισμό των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, συμπεριλαμβάνονται τα αμιγώς ηλεκτρικά με μπαταρία, δηλαδή, τα BEV, καθώς επίσης τα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα εξωτερικής φόρτισης, τα οποία είναι γνωστά και ως plug-in. Κατά την άποψή μας, όμως, πρέπει να διαχωριστούν, ενώ φαίνεται καθαρά στο νομοσχέδιο τι είδους οχήματα συμπεριλαμβάνονται στις ευεργετικές ρυθμίσεις. Ενώ στον ορισμό, τώρα, συμπεριλαμβάνονται όλων των ειδών τα οχήματα, θα έχουμε την άποψη πως στις περαιτέρω ρυθμίσεις εξαιρούνται οι μοτοσικλέτες και τα υδρογονοκίνητα, οπότε, θα σας παρακαλούσαμε, να διευκρινιστεί. Εκτός αυτού λείπουν τα υγραεριοκίνητα, που θεωρούνται επίσης φιλικά προς το περιβάλλον, αφού ορισμένα είναι κάτω από το όριο των εκπομπών διοξειδίου. Θα θέλαμε εδώ να ρωτήσουμε εάν ισχύει.

Με την ίδια λογική, πάντως, θα έπρεπε να συμπεριληφθούν τα σκάφη με ηλεκτρικές μηχανές, αφού η Ελλάδα διαθέτει πολλά μικρά σκάφη και μεγάλα. Θεωρείται, δε, πως τα μεγάλα σκάφη συμβάλλουν στη ρύπανση όσο και τα αυτοκίνητα. Ειδικά, επειδή έχουν καύσιμα με υψηλές περιεκτικότητες σε θείο, όπως γνωρίζουμε όλοι.

Ένα τέτοιο ενδεχόμενο, βέβαια, θα προϋπέθετε τη δημιουργία σταθμών φόρτισης σε λιμάνια και σε μαρίνες -κάτι που πρέπει, κατά την άποψή μας, να πραγματοποιηθεί.

Στο άρθρο 3. Αν και η παροχή διευκολύνσεων θεωρείται, στη διεθνή βιβλιογραφία, ισάξιας σημασίας με αυτή των χρηματικών κινήτρων, για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης θα πρέπει να είμαστε προσεκτικοί. Κατά τον ίδιο τρόπο, θα πρέπει να είμαστε επιφυλακτικοί όσον αφορά στην παραχώρηση δωρεάν στάθμευσης σε αυτούς που έχουν τη δυνατότητα να αγοράσουν ηλεκτρικό αυτοκίνητο σαν κύριο ή σαν δεύτερο. Ειδικά υπό τις σημερινές συνθήκες, έναντι των άλλων κατοίκων μιας κορεσμένης περιοχής. Εν προκειμένω, τίθεται θέμα ισότητας σε νομικό και σε ηθικό επίπεδο. Όταν ο δήμος έχει παραχωρήσει σε ιδιώτη την εκμετάλλευση της στάθμευσης, θα πληρώνει ο φορολογούμενος δημότης τον ιδιώτη για να παρκάρει δωρεάν το ηλεκτρικό του αυτοκίνητο. Εδώ, πρόκειται για κίνητρα με την τσέπη των άλλων, - κάτι που δεν πρέπει να συμβαίνει ποτέ. Γιατί, τότε, δεν τους παρέχετε και δωρεάν διέλευση από τα διόδια των ΣΔΙΤ;

Η απαλλαγή από την καταβολή τέλους στάθμευσης αρχίζει από την 1/1/2021, σύμφωνα με το τελευταίο άρθρο. Για ποιο λόγο υπάρχει αυτή η προθεσμία; Τι θα συμβεί, δηλαδή, με αυτούς που θα αγοράσουν πριν ηλεκτρικό αυτοκίνητο; Δεν θα υπάρχει αυτή η απαλλαγή;

Στο άρθρο 4. Με ποια λογική θα ενισχύεται η παραγωγή ηλεκτρικών αυτοκινήτων μόνο στην Αρκαδία και στη δυτική Μακεδονία; Μήπως πρόκειται απλά για τοποθέτηση εμποδίων στην παραγωγή; Σε κάθε περίπτωση, κατά την άποψή μας, υπάρχει ξανά θέμα νομιμότητας, λόγω της ενδεχόμενης παραβίασης της αρχής της ισότητας και της οικονομικής ελευθερίας. Εκτός εάν, βέβαια, υπάρχει πρόθεση δημιουργίας ελεύθερων οικονομικών ζωνών, όπως στην κεντρική Αμερική.

Στο άρθρο 5. Εν προκειμένω υπάρχει κεντρική παρέμβαση στην αγορά, ενώ επιβαρύνονται οι πολίτες που, ενδεχομένως, θα μπορούσαν να αγοράσουν ένα νεότερο και πιο καθαρό αυτοκίνητο, σε σχέση με το υπάρχον, σε χαμηλότερη τιμή από το ηλεκτρικό. Έτσι, θα εξασφαλιζόταν επίσης η μείωση των ρύπων. Κάτι ανάλογο θέλατε, ως Κυβέρνηση, να προωθήσετε τον Νοέμβριο. Τα Euro 5 και τα Euro 6, δηλαδή, που τελικά αποσύρουν οι Γερμανοί. Τι άλλαξε από τότε;

Εκτός αυτού, εάν ο στόχος είναι πράγματι το περιβάλλον, θα έπρεπε να συμπεριληφθεί μία ρύθμιση επιδότησης των εισαγωγών μεταχειρισμένων ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων.

Στο άρθρο 6, πρόκειται για μία θετική ρύθμιση για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και σε συμφωνία με το πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας. Νομίζουμε, όμως, πως δεν καλύπτονται όλες οι κατηγορίες οχημάτων, κάτι που θα θέλαμε να διευκρινιστεί. Για παράδειγμα, καλύπτονται οι ηλεκτρικές μοτοσικλέτες, ποδήλατα ή πολύ σημαντικό τα τετράκυκλα, που είναι ένα πολύ φθηνότερο είδος αυτοκινήτου, ειδικά ως δεύτερο αυτοκίνητο της πόλης;

Στο άρθρο 7, δεν έχουν τεθεί όρια και δεν έχει ποσοτικοποιηθεί το κόστος από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, κάτι που δεν το εγκρίνουμε, όταν το διαπιστώνουμε στα περισσότερα από τα νομοσχέδια. Εκτός αυτού, περιλαμβάνεται μόνο μία κατηγορία επαγγελματικών, έως τρεισήμισι τόνους. Ποιος είναι ο λόγος να περιλαμβάνεται μόνο μία κατηγορία;

Συνεχίζοντας, δεν συμπεριλαμβάνονται τα τρακτέρ; Εάν όχι, γιατί; Ήδη, υπάρχουν κάποιες εφαρμογές που θα μπορούσαν να βελτιώσουν το κόστος των παραγωγών, βοηθώντας στη δημιουργία νέων ειδικοτήτων και θέσεων εργασίας. Από την άλλη πλευρά, γιατί υπάρχει η πριμοδότηση των νησιών; Μπορεί να εφαρμοστεί; Τι προβλέπεται, εάν μία εταιρεία έχει έδρα σε κάποιο νησί, όπως για παράδειγμα, στην Αίγινα ή στην Τζια και τα αυτοκίνητα της είναι στην ηπειρωτική χώρα; Δεν βλέπουμε να προβλέπεται κάτι. Είναι όλα τα νησιά ίδια; Μας δίνεται η εντύπωση πάντως, πως δρομολογείται για να χρηματοδοτηθούν συγκεκριμένες εταιρείες ενοικιάσεων αυτοκινήτων σε νησιά.

Στο άρθρο 8, ισχύουν όσα αναφέραμε στο προηγούμενο άρθρο.

Στο άρθρο 9, έχουμε τις εξής ενστάσεις: πρώτον, για τα συγκεκριμένα αυτοκίνητα με λιανική τιμή προ φόρων άνω των 50 χιλιάδων ευρώ, εάν δεν κάνουμε λάθος, καθορίζεται ετήσια αντικειμενική δαπάνη 4 χιλιάδων ευρώ, ανεξαρτήτως τιμής. Δηλαδή, όσοι έχουν τη δυνατότητα να δίνουν παραπάνω από 100.000 και άνω, για παράδειγμα, 200.000, θα έχουν την ίδια φοροαπαλλαγή; Με απλά λόγια, το αυτοκίνητό τους θα έχει την ίδια περίπου φοροαπαλλαγή με ένα μέσο όχημα των χιλίων εξακοσίων κυβικών; Δεν μοιάζει με επιδότηση των πλουσίων;

Δεύτερον, ειδικά η εξαίρεση από τη δαπάνη απόκτησης περιουσιακών στοιχείων μοιάζει πραγματικά με τη θεσμοθέτηση του ξεπλύματος μαύρου χρήματος. Κυρίως, επειδή δεν τίθεται κανένα όριο στην αγορά οχημάτων. Για παράδειγμα, αγοράζει κάποιος αυτοκίνητα μηδενικών ρύπων αξίας ενός εκατομμυρίου ευρώ και τα πουλάει 900.000 ευρώ την άλλη ημέρα. Νομιμοποιώντας έτσι, πλήρως τα αδήλωτα εισοδήματα του. Επιτρέπεται να λειτουργεί το κράτος ως πλυντήριο ξεπλύματος μαύρου χρήματος; Προφανώς, δεν το έχετε σκεφτεί, δεν είναι η πρόθεση σας, δεν το πιστεύω, αλλά πρέπει να υπάρξει μία ανάλογη ρύθμιση.

Στο άρθρο 10, επανερχόμαστε ξανά στο θέμα των δήθεν ενισχύσεων, αφού είναι προσχηματικές οι φορολογικές ελαφρύνσεις της τάξης του 5%. Χρειάζεται σημαντική επιχορήγηση με κρατικά και με κοινοτικά κεφάλαια ή να ενταχθούν σε ΕΣΠΑ. Είναι πάντως θετική η πρόβλεψη της παραγράφου 4, για την προσαυξημένη έκπτωση των εργοδοτικών εισφορών για τη δημιουργία νέων θέσεων εξαρτημένης εργασίας πλήρους απασχόλησης. Γιατί, όμως, μόνο έως την έναρξη της παραγωγικής τους λειτουργίας; Θα έπρεπε να είναι τουλάχιστον για 3 έως 5 έτη, όπως συμβαίνει συνήθως διεθνώς.

Στο άρθρο 11, οι ανωτέρω φορολογικές ρυθμίσεις εφαρμόζονται μόνο για ηλεκτρικά αυτοκίνητα ή χαμηλών ρύπων που αποκτήθηκαν το 2020 και το 2021. Έτσι είναι; Τι θα γίνει μετά; Πώς μπορεί μια επιχείρηση να κάνει πενταετές πλάνο αντικατάστασης του στόλου της, υπό αυτές τις προϋποθέσεις;

Στο άρθρο 12. Όπως αναφέραμε και στο νόμο για τη ΔΕΗ εννοώ το άρθρο 27 του νόμου 4643/2019 και το άρθρο 134 Β του νόμου 4001/2011, έχετε επιβαρύνει το κανονιστικό πλαίσιο με ένα σωρό μεσάζοντες. Μήπως για να επιβάλλονται φόροι και προμήθειες μέσω των μεσαζόντων αυξάνοντας το κόστος, όταν κάποιος μπορεί να φέρει πρίζα αλλού;

Με δεδομένη τώρα την απουσία ελεύθερων χώρων στα αστικά κέντρα και την τυχόν δυσχέρεια φόρτισης στις πιλοτές των οικοδόμων, θα έπρεπε να υπάρχει κατά την άποψή μας μία ιδιαίτερη πρόβλεψη. Ίσως με την παροχή κινήτρων ή με ένταξη στον αναπτυξιακό νόμο για την εγκατάσταση σημείων ταχείας φόρτισης στα βενζινάδικα, έτσι ώστε να εξυπηρετούνται οι ενδιαφερόμενοι πολίτες. Εκτός αυτού θα πρέπει να υπάρχουν σε όλους τους αυτοκινητόδρομους βέβαια με την επιβολή προστίμων όταν δεν λειτουργούν. Επειδή ακόμη και σήμερα παρατηρείται κάτι ανάλογο παρά το ότι είναι πολύ λίγοι.

Θα πρέπει επίσης να υπάρξει μία ομογενοποίηση ως προς τις κάρτες πρόσβασης. Υπάρχουν τελευταίοι στην Ελλάδα κάποιοι σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων που κατασκευάζονται είτε με έξοδα των δήμων είτε σε δημοτικούς χώρους, οι οποίοι απαιτούν συγκεκριμένη κάρτα για την λειτουργία τους. Το γεγονός αυτό δημιουργεί πολλές δυσλειτουργίες. Εκτός αυτού διαπιστώνονται προβλήματα στην επικοινωνία με συστήματα πληρωμών του εξωτερικού κάτι που αφορά κυρίως τους τουρίστες. Άρα, είναι κάτι που πρέπει επίσης να επιλυθεί. Όλοι οι δημόσιοι σταθμοί που τοποθετούνται από δήμους ή από φορείς δημοσίου δικαίου, θα πρέπει να είναι αυτόματοι – auto start όπως τους λέμε - και να μην απαιτούν κάποια συγκεκριμένη κάρτα για τη λειτουργία τους.

Στο άρθρο 15, πρέπει να τοποθετηθεί ανώτατο όριο στις χρεώσεις αφού διαπιστώνονται συχνά υπερχρεώσεις. Η ελεύθερη διαμόρφωση των τιμών φόρτισης από τον πάροχο φόρτισης, θα οδηγήσει στην αύξηση του κόστους φόρτισης και τελικά θα αποβεί αντικίνητρο αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων, όπως συνέβη ακριβώς με το φυσικό αέριο. Επομένως, πρέπει να υπάρχει μία κεντρικά καθορισμένη τιμή ανά κιλοβατώρα φόρτισης τουλάχιστον για την πρώτη περίοδο. Η εφαρμοζόμενη τιμολόγηση για την κατά περίπτωση φόρτιση πρέπει να γνωστοποιείται στο χρήστη του ηλεκτρικού αυτοκινήτου πριν από την έναρξη της διαδικασίας επαναφόρτισης με ευκρινή σήμανση στο σημείο επαναφόρτισης ή ηλεκτρονικά.

Στο άρθρο 16. Οφείλει να διευκρινιστεί εάν το δικαίωμα παραχώρησης θα αφορά συγκεκριμένα σημεία θέσης ή ολόκληρες περιοχές και συνοικίες. Κατά το άρθρο, εάν δεν υπάρχει ενδιαφέρον για την τοποθέτηση φορτιστή οπότε η προβληματική κάλυψη μιας περιοχής, τότε το Υπουργείο Περιβάλλοντος δύναται να διενεργεί διαφανή και χωρίς διακρίσεις διαδικασία, όπως γράφει, μετά από πρόσκληση υποβολής προσφορών. Αυτά γράφει το Υπουργείο. Όμως, ποιος ιδιώτης θα τοποθετήσει φορτιστή σε μία απομακρυσμένη περιοχή; Αναφέρετε πως έχουν δεσμευτεί οι αντιπρόσωποι να βάλουν τέτοιου είδους φορτιστές. Νομίζω 18 φορείς ήταν αν κατάλαβα καλά. Σε ποια σημεία, με ποιες δεσμεύσεις και με ποιες ρήτρες θα τοποθετήσουν φορτιστές; Δεν θα έπρεπε να μας προσκομιστούν, να γνωρίζουμε; Δυστυχώς, αποκλείστηκε ο ΔΕΔΔΗΕ για λόγους που ειλικρινά ακόμη δεν έχουμε καταλάβει. Για τέτοιες ακριβώς περιπτώσεις υπάρχει Οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορά τη συμμετοχή διαχειριστών συστημάτων σημειώνοντας πως ο αντίστοιχος ΔΕΔΔΗΕ της Κύπρου έχει φορτιστές. Άρα, δεν βλέπουμε καμία λογική.

Στο άρθρο 17. Πώς τοποθετήθηκε το κατώτατο όριο του ενός αυτοκινήτου ανά χίλιους κατοίκους για τις θέσεις; Εάν θεωρήσουμε πως η αντιστοιχία στη χώρα μας είναι ένα αυτοκίνητο ανά δύο κατοίκους - αφού υπάρχουν περίπου 5,4 εκατομμύρια αυτοκίνητα - τότε η συγκεκριμένη αναλογία σημαίνει πως υπολογίζεται μία πολύ χαμηλή διείσδυση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Η κανονική φόρτιση τώρα ενός ηλεκτρικού αυτοκινήτου απαιτεί από δύο έως περισσότερες από 8 ώρες ανάλογα με τον τύπο του αυτοκινήτου. Ενώ ακόμη και η γρήγορη φόρτιση απαιτεί από 20 λεπτά έως μία ώρα. Ως εκ τούτου, οι θέσεις εξαρτώνται και από τον τύπο του φορτιστή. Ενώ σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η τοποθεσία του. Είναι καλύτερα, λοιπόν, να ακολουθεί ο σχεδιασμός με τη χρησιμοποίηση της εμπειρίας από άλλες χώρες του εξωτερικού, στις οποίες έχουν τοποθετηθεί.

Σε κάθε περίπτωση η υποχρεωτική χωροθέτηση σημείων στάθμευσης και επαναφόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων με αναλογία 1/1000 ανά κάτοικο θα πρέπει να επανεξεταστεί ενδεχομένως μαζί με την παροχή κινήτρων σε κάποιους πυκνοκατοικημένους δήμους και την τοποθέτηση σε σπίτια ή με την έκδοση αδειών κινητών σταθμών φόρτισης σε μικρά φορτηγά και μηχανές, όπως στο εξωτερικό. Το γνωρίζετε, υπάρχουν πολλές φωτογραφίες.

Στο άρθρο 18, η πρόβλεψη της παραγράφου 1 για πιάτσες αποκλειστικά για ηλεκτροκίνητα οχήματα με υποδομές φόρτισης, θα δημιουργήσει αναμφίβολα πρακτικά ζητήματα, με δεδομένη την απουσία ανάλογων χώρων στα αστικά κέντρα.

Στο άρθρο 19, είναι εύλογη η ρύθμιση για την παροχή θέσεων στάθμευσης ηλεκτρικών οχημάτων για ΑμΕΑ, όπως και φορτιστών για ΑμΕΑ. Όμως, τα ποσοστά 2% και 1% που βλέπουμε, νομίζουμε ότι είναι πολύ χαμηλά.

Και τέλος, στο άρθρο 21, θεωρούμε θετική την πρόβλεψη για την εγκατάσταση καλωδιώσεων σε νέα κτίρια. Ίσως σε ακόμη μεγαλύτερη αναλογία, αφού πρέπει να σχεδιάζουμε με προοπτικές εικοσαετίας και άνω.

Λογικά τότε θα υπάρχει πλήρης ηλεκτροκίνηση, αν και η τεχνολογική εξέλιξη δεν μπορεί βέβαια να προβλεφθεί.

Σήμερα πάντως, υπάρχει μία τεχνητή τεχνική πρόταση για τη λειτουργία των σπιτιών ως smarts phones, όπου θα γίνεται η φόρτιση του αυτοκινήτου το βράδυ και η αποφόρτιση το πρωί αν δεν έχει βέβαια μετακινηθεί. Επομένως, μπορεί να λειτουργήσει ως μπαταρία. Με τον τρόπο αυτό, περιορίζεται η ζήτηση της ημερήσιας ηλεκτρικής ενέργειας, μειώνεται το κόστος για τον ιδιώτη και για τοn διαχειριστή δικτύου, ενώ τελικά περιορίζεται η κατανάλωση ενέργειας εάν συνδυαστεί με φωτοβολταϊκά.

Είναι θετικό, λοιπόν, να υπάρχουν καλωδιώσεις σε όλα τα σπίτια και να πριμοδοτούνται οι εγκαταστάσεις τους από δράσεις όπως από το «Πράσινο Ταμείο» και από το «Εξοικονομώ κατ’ Οίκον».

Μαζί δε με την επιδότηση της εγκατάστασης φόρτισης να προβλεφθεί και η επιδότηση εγκατάστασης φωτοβολταϊκών για τηn φόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων. Ευχαριστώ πολύ.

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

Έχουμε σε εκκρεμότητα, καταρχήν, την ψήφο του Κινήματος Αλλαγής.

Κύριε Αρβανιτίδη;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ναι, επί της αρχής.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Άρα, επαναλαμβάνω ότι το νομοσχέδιο ψηφίζεται επί της αρχής κατά πλειοψηφία, με ευρύτερη πια πλειοψηφία.

Τον λόγο έχει ο κ. Αρβανιτίδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):** Ευχαριστώ.

Ο κ. Υπουργός χθες, στην τοποθέτηση του εξέφρασε ότι δεν κατανοούσε το γιατί υπάρχει κάποια κριτική στο νομοσχέδιο, ενώ είναι τόσο «πράσινο», τόσο φιλοπεριβαλλοντικό. Και βέβαια είναι. Το ζήτημα είναι κ. Υπουργέ και αυτό που μπαίνει ως πρόβλημα, γιατί τώρα σ αυτή τη συγκυρία, σε αυτή την οικονομική κατάσταση, διαλέγετε να ανοίξετε όλο αυτό το οποίο λέτε και τι αποτελεσματικότητα θα έχει; Γιατί το τελικό είναι, ποιοι είναι οι στόχοι του ΕΣΕΚ και πώς επιτυγχάνονται. Όχι να διαμορφώσουμε απλά 1.700 αυτοκίνητα τα οποία μπορούν να κυκλοφορήσουν και να ανοίξει όλο αυτό. Βεβαίως, ανοικτό είναι σε όλη την Ευρώπη, σε όλο τον κόσμο. Τι άλλο μπορεί να συμβεί με την κλιματική αλλαγή και την κλιματική κρίση; Για να κατανοήσουμε πραγματικά ότι το ζητούμενο είναι να περάσουμε σε μια άλλη εποχή και ότι η ηλεκτροκίνηση αλλάζει όλα τα δεδομένα στη ζωή μας, στις βιομηχανικές κατασκευές, στην οργάνωση των πόλεων, στις μεταφορές, στην ανθρώπινη κινητικότητα.

Μακάρι όλοι να παίρναμε ένα ποδήλατο και να είχαμε ποδηλατοδρόμους και να μπορούσαμε να μετακινηθούμε σε μια πόλη με επιλογές κινητικότητας. Θα είχαμε μια άλλη ζωή. Πώς τα πετυχαίνουμε αυτά; Ανέφερα και στην προηγούμενη μου τοποθέτησή, ότι διαμορφώνοντας τώρα συνείδηση. Έχουν συνείδηση οι Έλληνες, χρήματα δεν έχουν για να το κάνουν αυτό.

Και βάλατε και το επιχείρημα επίσης όσον αφορά με την επιδότηση των αυτοκινήτων και την κλιμάκωση αυτή. Τι ανάγκη έχει αυτός που βάζει τον κόφτη των 50.000 ευρώ αυτοκίνητο να επιδοτηθεί; Θα τον βοηθήσουμε να αλλάξει την αντίληψη του; Πιθανόν ο άνθρωπος που μπορεί να δώσει αυτά τα χρήματα να έχει την εταιρεία του, μπορεί να πάρει εταιρικό αυτοκίνητο ή να έχει άλλο τρόπο πρόσβασης σε τέτοιου είδους υπηρεσίες. Αυτά είναι τα σημεία κριτικής και δεν είναι τα κύρια βέβαια, αλλά δείχνει την αντίληψη μας.

Έχουμε 100 εκατομμύρια, σε αυτήν τη συγκυρία του κορονοϊού, των προβλημάτων, δεν έχουμε λύσει το θέμα των ανασφάλιστων αυτοκινήτων που κυκλοφορούν και φέρνουμε τις απαγορεύσεις στο Euro1, Euro2 και την ίδια στιγμή το Υπουργείο Οικονομικών υπερφορολογεί αυτά τα αυτοκίνητα. Τελικά τι θέλουμε να κάνουμε, να τα υπερφορολογήσουμε, να διακόψουμε την παρουσία τους; Πώς αυτοί οι άνθρωποι θα στηριχθούν, για να διατηρούν ένα μέσο μεταφοράς σε αυτή τη συγκυρία; Μακάρι να ήμασταν σε πολύ καλή οικονομική κατάσταση, να αλλάζαμε όλοι τα αυτοκίνητα μας και να μετακινούμασταν όλοι με ηλεκτροκίνηση. Δεν είναι μόνο, ότι λείπουν τα σημεία φόρτισης, αντικειμενικές είναι οι δυσκολίες. Όταν έχεις, λοιπόν, περιορισμένους πόρους, στοχεύεις τις παρεμβάσεις σου και έτσι ανοίγει αυτό το κεφάλαιο.

Θα σας πω μερικές σκέψεις για τα άρθρα. Στο άρθρο 5 επιβάλλετε απαγορεύσεις εσείς, με αυτό το νομοσχέδιο και από την άλλη μεριά το Υπουργείο Οικονομικών, στο άρθρο 4 του φορολογικού νομοσχεδίου, προγραμματίζει υπερφορολόγηση. Ας το λύσετε.

Το άρθρο 10, σε σχέση με τα κίνητρα για την εγκατάσταση επιχειρήσεων παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και συναφών προϊόντων, όπως μπαταρίες στη δυτική Μακεδονία και την Αρκαδία, βεβαίως και είναι θετικά, αλλά ας ενταχθεί στο συνολικό σχέδιο για την μετάβαση των περιοχών. Υπάρχουν και άλλες σκέψεις, όσον αφορά τη φορολογική αντιμετώπιση των επιχειρήσεων αυτών και ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα, το οποίο θα οδηγήσει πραγματικά και ας δούμε ποια είναι τα parts αυτά, τι μπορεί να αναπτυχθεί, ποια cluster μπορούν να γίνουν, ανοιχτά θέματα τα οποία αν εφαρμοστούν με μια ολιστική αντίληψη μπορεί να έχουν και πολύ μεγάλο προσθετικό αποτέλεσμα και να δημιουργήσουν και νέους κλάδους σε ελληνική οικονομία.

Σχετικά με το 12 και το 16, στην ανάπτυξη του δικτύου φόρτισης, μήπως πρέπει να προβλεφθούν και τοπικά συστήματα αποθήκευσης, που θα εξυπηρετούν όλους τους σταθμούς φόρτισης; Θα είναι η ενέργεια από ΑΠΕ ή απλά ο ηλεκτρισμός, οποίος παράγεται και από άλλες μορφές φυσικού αερίου; Είναι μια επιπλέον δυνατότητα να σηματοδοτήσουμε το πράσινο, ώστε η ενέργεια η οποία θα καταναλώνεται όσον αφορά την φόρτιση των αυτοκινήτων, θα προέρχεται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Στα 28 και 33, τέθηκαν θέματα από τους φορείς, που τα θεωρώ δίκαια, για τα συνεργεία και τους τεχνίτες συμβατικών οχημάτων. Νομίζω, ότι πρέπει να τα δείτε θετικά, γιατί η εφαρμογή που αφορά τη δουλειά τους και την πρακτική τους καθημερινότητα, είναι ιδιαίτερα σημαντική.

Τέλος, επειδή δεν υπάρχουν πρόνοιες για τη μετέπειτα διαχείριση των χρησιμοποιημένων μπαταριών – το έθεσαν και οι φορείς αυτό – εκτιμώ, ότι αν δεν το φέρετε ή δεν μπορούσατε να το ρυθμίσετε σε αυτή τη φάση άμεσα, πρέπει το θέμα να ρυθμιστεί σε ένα μελλοντικό νομοσχέδιο.

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

**ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ–ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας)**: Κύριε Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το νομοσχέδιο για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, αποτελείται από πέντε μέρη τα οποία επιμερίζονται σε επιμέρους κεφάλαια και συνολικά 47 άρθρα. Πριν προχωρήσω στην παρουσίαση των επιμέρους διατάξεων, θα ήθελα να επισημάνω για μία ακόμη φορά τη σημασία του νομοσχεδίου για την προστασία του περιβάλλοντος, τη βελτίωση της δημόσιας υγείας, την ανάπτυξη της οικονομίας και την άνοδο του βιοτικού επιπέδου της κοινωνίας. Σημειωτέον, ότι το 72,5% των πολιτών κατοικεί στα αστικά κέντρα, όπου και το αποτύπωμα των μεταφορών στο περιβαλλοντικό ισοζύγιο είναι ιδιαίτερα επιβαρυμένο. Η μετάβαση σε ένα πρότυπο μεταφορών, που θα χαρακτηρίζεται από μηδενικές ή χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, αναμένεται να συνδράμει σημαντικά στη μείωση των ρύπων, στην προσβασιμότητα των πόλεων και γενικότερα, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Περνώντας τώρα στην παρουσίαση των άρθρων, είναι προτιμότερο πιστεύω να αναλύσω τα βασικά σημεία του νομοσχεδίου ομαδοποιημένα, ανά μέρος και κεφάλαιο. Εξάλλου, η περιγραφή κάθε άρθρου υπάρχει στην αιτιολογική έκθεση του νομοσχεδίου. Δεν νομίζω, ότι υπάρχει λόγος να επαναλάβω τα ίδια, τα οποία έχετε ξαναδεί όλοι.

Το πρώτο μέρος του νομοσχεδίου περιλαμβάνει γενικές διατάξεις και κίνητρα για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης. Οι γενικές διατάξεις περιλαμβάνονται στο Α΄ κεφάλαιο, στα άρθρα 1 και 2, με τα οποία προσδιορίζεται ως σκοπός του προτεινόμενου νομοσχεδίου και δίνονται οι ορισμοί των όρων, που χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή του.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, στα άρθρα 3 έως 5, περιλαμβάνονται τα κίνητρα για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης. Τα φορολογικά κίνητρα περιλαμβάνονται στο τρίτο κεφάλαιο στα άρθρα 6 έως 11.

Ειδικότερα, όσον αφορά τα κίνητρα, για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης που περιλαμβάνονται στο κεφάλαιο δεύτερο αναφέρω συνοπτικά τα εξής: απαλλάσσονται από 1/1/2021 έως 31/12/2022 τα ηλεκτρικά οχήματα μηδενικών ή και χαμηλών ρύπων από την καταβολή τέλους στάθμευσης εντός των διοικητικών ορίων των δήμων, όπου υπάρχουν θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης με πληρωμή. Προβλέπεται, ότι για τις θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης ηλεκτρικών οχημάτων που τελούν υπό παραχώρηση καταβάλλεται από 1/1/2021 από το δήμο το αντίτιμο στον παραχωρησιούχο. Για τις συμβάσεις παραχώρησης που θα συναφθούν μετά την έναρξη του ισχύοντος νόμου οι θέσεις στάθμευσης ηλεκτρικών οχημάτων θα εξαιρούνται από το τέλος στάθμευσης από 1/1/2021.

Προβλέπεται η έκδοση ειδικού σήματος από τις αρμόδιες διευθύνσεις μεταφορών των περιφερειών, το οποίο ισχύει για τις θέσεις στάθμευσης για τους κατοίκους και για τις ελεγχόμενες θέσεις στάθμευσης επί πληρωμή εντός της ελληνικής επικράτειας. Ενώ για την σχετική αίτηση θα υποβάλλεται μέσω της Ενιαίας Ψηφιακής Πύλης Δημόσιας Διοίκησης. Εισάγεται υποχρέωση της αδειοδοτούσας Αρχής να προβαίνει κατά προτεραιότητα και χωρίς καμία καθυστέρηση στις απαραίτητες ενέργειες για την έκδοση ή τροποποίηση της άδειας εγκατάστασης ή λειτουργίας μονάδας παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα που εγκαθίστανται στην περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και στην περιφερειακή ενότητα Αρκαδίας. Εισάγονται ρυθμίσεις για τα παλαιού τύπου ρυπογόνα μεταχειρισμένα αυτοκίνητα. Συγκεκριμένα, θεσπίζεται η επιβολή έκτακτου περιβαλλοντικού τέλους, ύψους 3 χιλιάδων ευρώ επιπλέον του τέλους ταξινόμησης για τα επιβατικά αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης και τα φορτηγά αυτοκίνητα μικτού βάρους μέχρι τρεισήμισι τόνους εφόσον υπάγονται στις εκ κατασκευής προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 4 και 1.000 ευρώ εφόσον οι δύο ανωτέρω κατηγορίες οχημάτων υπάγονται στις προδιαγραφές Euro 5Α. Το εν λόγω περιβαλλοντικό τέλος καταβάλλεται άπαξ και μόνο εφόσον υφίσταται υποχρέωση καταβολής τελών ταξινόμησης. Τα έσοδα από το θεσπιζόμενο τέλος αποτελούν δημόσιο έσοδο και εισπράττονται από την ΑΑΔΕ υπέρ του λογαριασμού ειδικού σκοπού στην Τράπεζα της Ελλάδος και διατίθενται για τη χρηματοδότηση έργων και δράσεων με σκοπό την προώθηση της ηλεκτροκίνησης και των ηλεκτρικών οχημάτων. Επιπλέον, απαγορεύεται η εισαγωγή των προαναφερόμενων κατηγοριών οχημάτων εφόσον υπάγονται στις προδιαγραφές ευρωπαϊκών προτύπων εκπομπών καυσαερίων Euro 3, 2 και 1 ή εφόσον δεν υπάγονται σε προδιαγραφές ευρωπαϊκού πρότυπου εκπομπών ρύπων Euro.

Εξαιρετικά σημαντικά θεωρώ και τα φορολογικά κίνητρα για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης τα οποία είναι συνοπτικά τα εξής: εξαιρούνται από τον υπολογισμό του εισοδήματος από μισθωτή εργασία και συντάξεις ή αποζημίωση για τη δαπάνη ηλεκτρικού ρεύματος για τη φόρτιση ατομικού ή εταιρικού οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων καθώς και το άνευ χρηματικού ανταλλάγματος κόστος φόρτισης επιβατικό αυτοκίνητο μηδενικών ή χαμηλών ρύπων με τις ίδιες προδιαγραφές στις εγκαταστάσεις του εργοδότη. Θεωρείται φορολογητέο εισόδημα το υπόλοιπο άνω των 40 χιλιάδων ευρώ προ φόρου της αξίας παραχώρησης οχήματος μηδενικών ή χαμηλών ρύπων προς έναν εργαζόμενο ή εταίρο ή μέτοχο από φυσικό ή νομικό πρόσωπο ή νομική οντότητα για οποιοδήποτε χρονικό διάστημα.

Χορηγείται η δυνατότητα έκπτωσης από τα ακαθάριστα έσοδα της επιχείρησης κατά το χρόνο πραγματοποίησης των σχετικών κατά περίπτωση δαπανών προσαυξημένης κατά 25%, 50%, 75% ή ακόμα και 90% ανάλογα την περίπτωση. Αυξάνονται οι συντελεστές φορολογικής απόσβεσης ανά φορολογικό έτος στα μέσα μεταφοράς ατόμων και εμπορευμάτων μηδενικών ή χαμηλών ρύπων. Θεσπίζεται νέος συντελεστής φορολογικής απόσβεσης ποσοστό 100% για κατασκευές και εγκαταστάσεις για φόρτιση αυτών. Εξαιρείται από την ετήσια αντικειμενική δαπάνη και τη δαπάνη απόκτησης περιουσιακών στοιχείων η αγορά επιβατικού αυτοκινήτου ιδιωτικής χρήσης μηδενικών ρύπων έως 50.000 ευρώ, πάνω από το ποσό αυτό ορίζεται η ετήσια αντικειμενική δαπάνη 4.000 ευρώ.

Θεσπίζονται κίνητρα για την Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας και για την Περιφερειακή Ενότητα Αρκαδίας. Συγκεκριμένα μειώνεται κατά πέντε ποσοστιαίες μονάδες ο φορολογικός συντελεστής για τα μεν φυσικά πρόσωπα, που ασκούν επιχειρηματική δραστηριότητα παραγωγής ηλεκτρικών οχημάτων και αγαθών ή ειδών σχετικών με τα ηλεκτρικά οχήματα, για τα δε νομικά πρόσωπα, που ασκούν τη συγκεκριμένη επιχειρηματική δραστηριότητα για το εισόδημα που αποκτάται από αυτή, για τα κέρδη που αφορούν στη συγκεκριμένη παραγωγή, με αρχή από το φορολογικό έτος μέσα στο οποίο πραγματοποιήθηκαν πρώτη φορά κέρδη από τη συγκεκριμένη παραγωγή και έως τη συμπλήρωση πέντε κερδοφόρων φορολογικών ετών.

Περνώντας τώρα στο δεύτερο μέρος του νομοσχέδιου, αυτό αφορά την οργάνωση της αγοράς ηλεκτροκίνησης και των υποδομών φόρτισης. Συγκεκριμένα στο πρώτο κεφάλαιο του δεύτερου μέρους, άρθρα 12 έως 16, οργανώνεται η αγορά ηλεκτροκίνησης ως εξής. Επανακαθορίζονται οι υποχρεώσεις των φορέων εκμετάλλευσης υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Αυτοί υποχρεούνται να λειτουργούν ηλεκτρονικές πλατφόρμες για την εποπτεία και τον έλεγχο των υποδομών επαναφόρτισης, καθώς και πληροφοριακά συστήματα διαχείρισης και πληροφοριών και να υιοθετούν συστήματα απομακρυσμένης εποπτείας ελέγχου των σημείων φόρτισης. Εξειδικεύονται οι υποχρεώσεις για το πλαίσιο λειτουργίας των παρόχων υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης και των φορέων διεκπεραίωσης συναλλαγών. Η εποπτεία της λειτουργίας της αγοράς ηλεκτροκίνησης ανήκει στο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας σε συνεργασία με την Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας. Σε περίπτωση παράβασης του νομοθετικού πλαισίου, για την αγορά ηλεκτροκίνησης, επιβάλλεται στον ελεγχόμενο φορέα πρόστιμο 1.000 έως 50.000 ευρώ.

Ρυθμίζονται επιμέρους θέματα αναφορικά με τη λειτουργία του ηλεκτρονικού μητρώου υποδομών φορέων αγοράς ηλεκτροκίνησης. Ορίζεται η μέθοδος τιμολόγησης, οι σχετικές τιμές και οι όροι χρέωσης των χρηστών ηλεκτρικών οχημάτων αναφορικά με την παροχή υπηρεσιών επαναφόρτισης ή ηλεκτροκίνησης και διαμορφώνονται ελεύθερα, καθορίζονται οι υποχρεώσεις των φορέων εκμετάλλευσης υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και παρόχων υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης σε σχέση με την ενημέρωση των χρηστών για τη διατήρηση των δεδομένων ταυτοποίησης ηλεκτρικών οχημάτων φόρτισης και χρέωσης ανά φόρτιση.

Προβλέπεται ότι η ανάπτυξη των δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων πραγματοποιείται κατά προτεραιότητα ελεύθερα, μετά από πρωτοβουλία όσων ενδιαφέρονται να δραστηριοποιηθούν στην αγορά, ενώ μπορεί να πραγματοποιείται και με παραχώρηση του δικαιώματος ανάπτυξης, διαχείρισης και λειτουργίας των εν λόγω υποδομών. Η ανάπτυξη των υποδομών γίνεται βάσει του εθνικού σχεδίου για την ηλεκτροκίνηση. Για την ανάπτυξη, διαχείριση και λειτουργία των δημόσιων βασικών υποδομών επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, βάση των σχεδίων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, επιτρέπεται οι δήμοι να διενεργούν ανοιχτός διαγωνισμός παραχώρησης του δικαιώματος αυτού σε χώρους που προβλέπονται στην προκήρυξη της εκδήλωσης του ενδιαφέροντος.

Ακολούθως, με το δεύτερο κεφάλαιο του δεύτερου μέρους, άρθρα 17 έως 20 του νομοσχέδιου, περιλαμβάνονται οι αναγκαίες χωροταξικές ρυθμίσεις για την ανάπτυξη των υποδομών φόρτισης. Θεσπίζεται, ειδικότερα, το πλαίσιο εκπόνησης των σχεδίων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων από τους ΟΤΑ, προσδιορίζονται τα δεδομένα που λαμβάνονται υπόψη για τη σύνταξη των σχεδίων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, δηλαδή τα πολεοδομικά κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά κάθε περιοχής. Προβλέπεται ότι τα σχέδια φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων μπορούν να ενταχθούν ως μέτρο παρέμβασης σε εκπονούμενα στρατηγικά σχέδια των ΟΤΑ, καθώς και σε ευρύτερες μελέτες και προγράμματα αστικών αναπλάσεων. Τα σχέδια φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων επικαιροποιούνται από τους δήμους ανά τακτά χρονικά διαστήματα, τουλάχιστον μία φορά ανά πέντε χρόνια, και μπορούν να χρηματοδοτούνται από τους πόρους του Πράσινου Ταμείου.

Εισάγονται ειδικές ρυθμίσεις ως προς τη χωροθέτηση χώρων στάσης και στάθμευσης ηλεκτρικών ή υβριδικών ηλεκτρικών οχημάτων, εξωτερικής φόρτισης δημόσιας χρήσης ταξί, καθώς και ηλεκτρικών οχημάτων για άτομα με αναπηρία. Εξειδικεύεται ο τρόπος σήμανσης των θέσεων στάθμευσης και σημεία με επαναφόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων, σύμφωνα με προβλέψεις του ΚΟΚ.

Το ίδιο και στο τρίτο κεφάλαιο, το δεύτερο μέρος, στα άρθρα 21 έως 27, περιλαμβάνει πολεοδομικές ρυθμίσεις και άλλες, απαιτούμενες για την εγκατάσταση των υποδομών φόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων. Στο πλαίσιο αυτό ενσωματώνονται διατάξεις της ευρωπαϊκής οδηγίας 31 / 2010, όπου αναφέρονται στην ηλεκτροκίνηση. Ρυθμίζονται θέματα εγκατάστασης υποδομών, επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε νέα και υφιστάμενα κτίρια, ανάλογα με τις υφιστάμενες θέσεις στάθμευσης και τους όρους χρήσης των κτιρίων. Εισάγεται η υποχρέωση του δημοσίου και των φορέων γενικής κυβέρνησης να προβλέψουν έως την 1 / 1 / 2022 τη χωροθέτηση, την εγκατάσταση και τη λειτουργία υποδομών επαναφόρτισης όπου στεγάζονται οι υπηρεσίες τους.

Ως τότε το δημόσιο και οι Φορείς Γενικής Κυβέρνησης υποχρεούνται στα υφιστάμενα κτίρια να διαθέτουν περισσότερες από 20 θέσεις στάθμευσης, να εγκαταστήσουν θέσεις στάθμευσης με σημεία επαναφόρτισης και σε κάθε περίπτωση τουλάχιστον 1 σημείο επαναφόρτισης. Προσδιορίζονται οι προϋποθέσεις εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης σε κτίρια και εξειδικεύονται οι εργασίες για τις οποίες δεν απαιτείται η έκδοση οικοδομικής άδειας ή έγκριση εργασιών μικρής κλίμακας. Προβλέπονται τα μέτρα πυροπροστασίας που πρέπει να λαμβάνονται σε όλες τις περιπτώσεις εγκατάστασης σημείων επαναφόρτισης σε κλειστούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων. Προσδιορίζονται οι προδιαγραφές ηλεκτρικής εγκατάστασης των σημείων επαναφόρτισης.

Με το τέταρτο κεφάλαιο του δεύτερου μέρους στα άρθρα 28 έως 32, το νομοσχέδιο ρυθμίζει θέματα σταθμών αυτοκινήτων, συνεργείων τεχνικών ηλεκτρικών οχημάτων και ΚΤΕΟ. Παρέχεται η δυνατότητα εγκατάστασης συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτρικών οχημάτων εντός στεγασμένων και υπαίθριων σταθμών αυτοκινήτων. Προσδιορίζονται οι προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν οι εγκαταστάσεις εντός των οποίων λειτουργούν τα συνεργεία επισκευής και συντήρησης οχημάτων υψηλής τάσης και ορίζονται οι κατηγορίες των τεχνιτών οχημάτων υψηλής τάσης για την συντήρηση και την επισκευή τους. Ορίζεται ότι ο τεχνικός έλεγχος των οχημάτων αυτών θα διενεργείται από τα δημόσια και τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ. Ξεκαθαρίζεται το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη διαχείριση συσσωρευτών ηλεκτρικών οχημάτων.

Με το μέρος τρίτο και συγκεκριμένα τα άρθρα 33 έως 39, τροποποιούνται διατάξεις της νομοθεσίας που αφορούν την ενσωμάτωση της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 1161/ 2019 σχετικά με την προώθηση καθαρών ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών. Με το τέταρτο μέρος του νομοσχεδίου τίθενται οργανωτικές και άλλες διατάξεις για την εφαρμογή της ηλεκτροκίνησης. Το πρώτο κεφάλαιο του τέταρτου μέρους στα άρθρα 40 έως 41 προβλέπει τη σύσταση αυτοτελούς τμήματος ηλεκτροκίνησης στο Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας.

Το δεύτερο κεφάλαιο του τέταρτου μέρους του άρθρου 43 ορίζει την παρακολούθηση εφαρμογής των ρυθμίσεων του νομοσχεδίου με βάση το εθνικό σχέδιο για την ηλεκτροκίνηση. Αυτό εκπονείται από την αρμόδια επιτροπή και εγκρίνεται με σχετική ΚΥΑ. Τέλος, το πέμπτο μέρος του νομοσχεδίου στα άρθρα 44 έως 47 περιλαμβάνει τις εξουσιοδοτικές, μεταβατικές και τις καταργούμενες διατάξεις, καθώς και την έναρξη ισχύοντος νέων ρυθμίσεων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι μελετώντας αυτό το νομοσχέδιο άρθρο κατ’ άρθρο πιστεύω ότι δεν βρίσκει κανείς λόγους για τους οποίους θα μπορούσε να διαφωνεί με αυτό. Ακούσαμε άλλωστε και τους φορείς στην προηγούμενη συνεδρίαση που μίλησαν πολύ θετικά για τους σκοπούς αλλά και την ουσία των προτεινόμενων ρυθμίσεων. Παρά τις όποιες διαφορετικές προσεγγίσεις που πάντα υπάρχουν, πρόκειται για ένα νομοσχέδιο τομή το οποίο αξίζει να υποστηριχθεί από όλες τις πολιτικές δυνάμεις καθώς συμβάλλει στην οικοδόμηση ενός καλύτερου μέλλοντος. Σας καλώ όλες και όλους να το υπερψηφίσουμε, όπως τόνισα και στην αρχική μου εισήγηση πρωτίστως για τις γενιές που έρχονται. Ας διαμορφώσουμε σε αυτό το νομοσχέδιο, τις προϋποθέσεις για ένα υγιές καθαρό περιβάλλον και μια πιο ανθρώπινη Ελλάδα.

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

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Εισηγήτρια της Μειοψηφίας):** Θαξεκινήσω την τοποθέτησή μου κύριε Υπουργέ, και σχολιάζοντας την χθεσινή σας τοποθέτηση στο κλείσιμο της πρώτης συνεδρίασης. Επιτρέψτε μου να απευθυνθώ και να σας πω ότι η τοποθέτησή σας σχετικά με την ταξικότητα- το νομοσχέδιο που αναφέρθηκε και από εμάς- ήταν επιτρέψτε μου επιεικώς άστοχη όταν αναφέρατε ότι ναι είναι ταξικό το νομοσχέδιο γιατί αναφέρεται στα ταξί. Αυτό θεωρώ ότι ήταν απρεπές επιεικώς το λέω για την αίθουσα που βρισκόμαστε είναι κάτι που προσβάλλει τον μικρομεσαίο, τον αδύναμο και βέβαια και τον κλάδο το συγκεκριμένο στον οποίο αναφερθήκατε.

Περί ταξικότητας του νομοσχεδίου και των ρυθμίσεων για την ηλεκτροκίνηση που είναι απαραίτητη και πρέπει να γίνει, γιατί έχουμε την κλιματική κρίση, έχουμε τους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης για κλιματικά ουδέτερη Ευρώπη το 2050, το «πράσινο new deal» που λέμε. Κανείς δεν θα αμφισβητήσει ότι ένας σοβαρός τομέας είναι η προώθηση της ηλεκτροκίνησης. Πώς γίνεται, όμως, η ηλεκτροκίνηση και πώς αποτυπώνεται με το σχέδιο νόμου το οποίο σήμερα συζητάμε;

Πρώτα από όλα, θα πω ότι αυτό που αναφερθήκαμε για ταξικότητα δεν το είπε μόνο ο ΣΥΡΙΖΑ, αλλά και άλλοι πιθανόν από την Αντιπολίτευση και το γράφει και ο τύπος και λοιπά. Το είπαν και σήμερα, όχι με τον ίδιο όρο βέβαια, και εκπρόσωποι των φορέων με τους οποίους κάναμε τη δεύτερη συνεδρίαση της Επιτροπής. Μάλιστα, ακούστηκε ότι είναι ένα νομοσχέδιο και τα μέτρα αυτά είναι για «γερά πορτοφόλια». Είναι ένας αθέμιτος ανταγωνισμός. Αυτό ακούστηκε, βέβαια και από το Σύνδεσμο Εμπόρων Εισαγωγέων Αυτοκινήτων, αλλά ακόμα και από μη κυβερνητικές οργανώσεις - μιλάω για τη WWF και την GREENPEACE – που αναφέρθηκαν ότι πραγματικά ευνοούν λίγους και έπρεπε να είναι πιο δίκαιη η επιδότηση η οποία δίνεται για τα καινούργια αυτοκίνητα. Άρα δεν είναι δική μας άποψη αυτή μόνον. Είναι μία πραγματικότητα.

Βέβαια, τοποθετηθήκαμε και χθες και είπαμε ότι είναι ένα νομοσχέδιο αποσπασματικό. Ενώ ο στόχος είναι σοβαρός και πρέπει να προχωρήσει η ηλεκτροκίνηση, το ξανατονίζουμε, είναι ένα ημιτελές επικοινωνιακό και αποσπασματικό νομοσχέδιο, που παραπέμπει πολλά θέματα που είναι να γίνουν – θα αναφερθούμε και πιο κάτω – σε υπουργικές αποφάσεις και σε διάφορες άλλες αποφάσεις που πρέπει να παρθούν από δω και πέρα. Είναι ένα νομοσχέδιο που πιθανόν να ήρθε, όπως είπαμε και χθες, για να «αποκαταστήσετε» αυτό που θέλει η Κυβέρνηση και ο Πρωθυπουργός και εσείς ως Υπουργός, το «πράσινο πρόσωπο», μετά από όλα αυτά τα οποία έγιναν και νομοθετήσατε με τους αντιπεριβαλλοντικούς νόμους, με τις ρυθμίσεις που προχωράτε στα απορρίμματα στη διαχείριση και λοιπά.

Έρχομαι λοιπόν τώρα στο νομοσχέδιο. Η ηλεκτροκίνηση ήταν στη στρατηγική του ΕΣΕΚ και του ΣΥΡΙΖΑ. Είναι ευρωπαϊκή πολιτική, είναι καινοτόμα και οικολογική πολιτική. Ήδη ως ΣΥΡΙΖΑ εμείς είχαμε αρχίσει τις διεργασίες για αγορά ηλεκτρικών λεωφορείων, συζητήσεις με φορείς, σταθμούς φόρτισης, προδιαγραφές και κριτήρια.

Για τα λεωφορεία, θα το επαναλάβω και σήμερα, ακυρώσατε διαγωνισμό του ΟΑΣΘ για ηλεκτρικά αυτοκίνητα και θα έρθουν αυτοκίνητα δεκαπενταετίας, νομίζω από την Τσεχία, όπως διάβασα στον τύπο. Απλά το αναφέρω για να δούμε ποια είναι η πραγματικότητα και δεν είναι μόνο λόγια.

Εισαγάγαμε επίσης ένα θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας ενεργειακών κοινοτήτων που ένας από τους σκοπούς που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν οι ενεργειακές κοινότητες ήταν προμήθεια στα μέλη των ηλεκτρικών οχημάτων και τη διαχείριση των σημείων φόρτισης. Βέβαια, τις ενεργειακές κοινότητες που στην Ευρώπη υπάρχουν εδώ και χρόνια και προχωρούν, εσείς ουσιαστικά τις αποδυναμώσατε με το ότι από τους πρώτους νόμους που κάνατε ήταν να καταργήσετε την προτεραιότητα ένταξης στο σύστημα. Η ηλεκτροκίνηση θέλει έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό, αλλαγές στον τομέα μεταφορών, συγκοινωνιών και λοιπά και το πιο σημαντικό που έχει να κάνει με το νομοσχέδιο και όσα είπα πριν, είναι ποιοι και πόσοι θα μπορούν να αγοράσουν ηλεκτρικά αυτοκίνητα.

Το Υπουργείο Περιβάλλοντος αναλαμβάνει τον πρώτο ρόλο στη διαμόρφωση του πλαισίου για την κινητικότητα χαμηλών εκπομπών στο πλαίσιο του ΕΣΕΚ. Έχει εποπτεία της αγοράς ηλεκτροκίνησης. Ιδρύεται, μέρος Δ΄, άρθρο 40, αυτοτελές τμήμα ηλεκτροκίνησης, υπαγόμενο στον Υπουργό, με 5 άτομα προσωπικό από μετατάξεις και ιδρύεται επίσης και γνωμοδοτικό συμβούλιο ηλεκτροκίνησης. Δηλαδή, βλέπουμε να είναι υποστελεχωμένο το Υπουργείο σε βασικούς τομείς. Εσείς ιδρύετε ένα καινούργιο τμήμα και βάζετε και ιδιώτες στην περιβαλλοντική αδειοδότηση και στον περιβαλλοντικό έλεγχο.

Υπάρχουν κατευθύνσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση, οδηγία 11/61 του 2019, την οποία εναρμονίζει ως προς τις διατάξεις του το νομοσχέδιο και προκύπτουν οι αλλαγές που πρέπει να γίνουν και δεν έχουν γίνει ακόμα. Η προώθηση καθαρών οχημάτων θα πρέπει να διενεργείται παράλληλα με την ανάπτυξη δημόσιων μεταφορών, μέρος β άρθρο 16, πρέπει να υπάρξει αυξημένη χρήση ενωσιακών κονδυλίων για να στηριχτεί η ανανέωση στόλων δημόσιων μεταφορών.

Ορθά υπάρχει στόχευση σε φορολογικά κίνητρα και χρηματοδοτικά εργαλεία στους εταιρικούς στόλους, ταξί και νησιά, αλλά υπάρχουν και άλλοι επαγγελματικοί στόλοι, όπως είναι τα φορτηγά, τα βαν, τα λεωφορεία, τα τουριστικά, τα σχολικά. Θεσμοθετούνται κίνητρα για εγκατάσταση παραγωγικών μονάδων που σχετίζονται με την ηλεκτροκίνηση, μπαταρίες, φορτιστές και λοιπά, ώστε η χώρα να αποκτήσει παραγωγική βάση στον κλάδο αυτό, στις λιγνιτικές περιοχές. Κίνητρα αποσβέσεων, μείωση φορολογικών συντελεστών, επιτάχυνση αδειών και λοιπά. Εδώ, δεν θα πούμε, ότι είναι αρνητικό φυσικά, γιατί η μεταλιγνιτική εποχή και ειδικά στην δυτική Μακεδονία, στην Πελοπόννησο, είναι ένα θέμα που αφορά τον κόσμο. Πέραν του γενικότερου του κλιματικού. Χρειάζεται ένα ολοκληρωμένο σχέδιο παραγωγικής ανασυγκρότησης για αυτές τις περιοχές. Πιστεύουμε να το δούμε σύντομα, να είναι συγκροτημένο, κοστολογημένο και αξιοποίηση κονδυλίων από το Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης.

Γίνεται ενσωμάτωση οδηγιών για την τοποθέτηση σημείων φόρτισης σε νέα κτίρια και δημόσια κτίρια. Και ενώ απλοποιούνται οι διαδικασίες για τα υφιστάμενα, εναρμονίζονται οδηγίες για ηλεκτροκίνηση σε δημόσιες προμήθειες και μισθώσεις, η οποία τίθεται σε ισχύ από 02/08/21. Αναμορφώνονται προς το καλύτερο και αυξάνουν τα φορολογικά κίνητρα που δόθηκαν με τον 4646/19 με έμφαση σε απαλλαγές δαπανών, φόρτιση για εταιρικά οχήματα και λοιπά. Δίνονται κίνητρα για τις επιχειρήσεις στα νησιά υπό αίρεση. Τίθεται το πλαίσιο για τα συνεργεία και τεχνίτες ηλεκτροκίνησης, διαχείρισης συσσωρευτών, ελέγχους ΚΤΕΟ και λοιπά, ωστόσο έρχεται, αυτό που είπα πριν, είναι για διατάξεις κελύφη που απλά δίνουν εξουσιοδοτήσεις για έκδοση ΚΥΑ, Υπουργικών Αποφάσεων, Προεδρικών Διαταγμάτων και σε ελάχιστες περιπτώσεις, προβλέπουν κάτι συγκεκριμένο.

Εδώ, θα ήθελα να αναφερθώ στο μέρος β, άρθρο 12, όπου ουσιαστικά αποκλείετε ο ΔΕΔΔΗΕ από την ανάπτυξη υποδομών. Υπάρχει όμως και σχετική οδηγία 944/2019, όπως και τη λειτουργία των ενεργειακών κοινοτήτων που αναφέρθηκα και πριν που ουσιαστικά τις έχει αποδυναμώσει. Ειδικά στο να λειτουργούν στα νησιά.

Έχουμε λοιπόν, αναδιάρθρωση της αγοράς προς όφελος λίγων εισαγωγέων, καινούργιων οχημάτων και πιθανά λίγων εταιρειών μίσθωσης οχημάτων, ανεβάζοντας τις τιμές μεταχειρισμένων με τα περιορισμένα κίνητρα αποσύρσεων του κοινού με ηλεκτρικά και επιδοτώντας λίγους. Ουσιαστικά 1700 επιβατικά, 6.000 εταιρικά, έχοντες που θα πάρουν ηλεκτρικά αυτοκίνητα εξάγοντας φορολογικούς πόρους σε χώρες της παραγωγής. Τι θα γίνει με την επαναχρησιμοποίηση και την εναλλακτική διαχείριση των μπαταριών και του ειδικού εξοπλισμού ηλεκτρικών οχημάτων; Παραπέμπονται σε υπουργικές αποφάσεις αυτά. Και εδώ, δεν μπορώ να μην τονίσω κύριε Πρόεδρε, ότι για την ηλεκτροκίνηση, ναι· είναι θετική, αλλά η ηλεκτροπαραγωγή γίνεται ουσιαστικά από ορυκτά καύσιμα και δυστυχώς και το νέο ΕΣΕΚ της κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας, έχει το φυσικό αέριο σε πολύ μεγάλο ποσοστό, που ουσιαστικά όλοι γνωρίζουμε, ότι είναι ορυκτό καύσιμο.

Κίνητρα για την αγορά ηλεκτροκίνητων οχημάτων από το Υπουργείο Περιβάλλοντος. Δεν φαίνεται να αφορά τέτοιο αριθμό οχημάτων που θα μπορούσε να επηρεάσει συνολικά την εικόνα του στόλου σήμερα στην Ελλάδα. Παράλληλα, με τα κίνητρα για την απόκτηση ηλεκτρικών οχημάτων στο επιχειρησιακό σχέδιο για την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, βάζουμε αντικίνητρα. Τον περιορισμό κυκλοφορίας σε ρυπογόνα και ιδίως ντιζελοκίνητα. Ρυθμίσεις σχετικά με τα ΚΤΕΟ, όπως τροποποίηση της κάρτας ελέγχου καυσαερίων. Αγορά ηλεκτρικού οχήματος με ταυτόχρονη αντικατάσταση ρυπογόνου. Μιλάμε για το επιχειρησιακό σχέδιο, για την καταπολέμηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Στο ΕΣΕΚ, στο εμπροσθοβαρές σενάριο, ο αριθμός των αμιγώς ηλεκτρικών και υβριδικών, το έτος 2030 αναμένεται να αντιστοιχεί στο 5% του στόλου των επιβατικών. Ο στόλος στην Ελλάδα, όπως είπαμε, εκτιμάται σε 5.15 εκατομμύρια επιβατικά με βάση στοιχεία του 18, με αύξηση όπως υπολογίζεται 920.000 οχήματα το 2030, εφόσον υφίσταται κάποιος έλεγχος εσόδων – εξόδων.

Δηλαδή εκτιμάται, ότι σε σύνολο 2,3 εκατομμυρίων νέων οχημάτων το 2030 θα αποσυρθούν το 1,4 οχήματα. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος θα πρέπει, να ληφθούν μέτρα για επιτάχυνση της ανανέωσης του στόλου. Δεδομένου όμως λόγω και της κρίσης, ότι οι ετήσιες αποσύρσεις είναι λίγες και κυμαίνονται μεταξύ 40-45 χιλιάδων.

Θα συμφωνήσω με τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας, ότι ο ελληνικός στόλος είναι ο τέταρτος γηραιότερος στόλος στην Ευρώπη και ότι ποσοστό 56% απαρτίζεται από οχήματα 10 και 20 χρόνων και 25% από οχήματα που υπερβαίνουν τα 20 και λοιπά.

Έρχομαι τώρα στο κεφάλαιο β, άρθρο 5. Τίθεται έκτακτο περιβαλλοντικό τέλος για την ταξινόμηση μεταχειρισμένων ως εξής: 3.000€ Euro4, 1.000€ Euro5.

Α. Aαπαγορεύεται η εισαγωγή 1, 2, 3 Euro. Τα έσοδα του περιβαλλοντικού τέλους διατίθενται για την παροχή οικονομικών κινήτρων για ηλεκτρικά οχήματα σημεία φόρτισης έτσι γενικά, αυτό εντάξει, αλλά πρόκειται για μια διάταξη. Είναι θετικό, ότι θα περιοριστούν οι εισαγωγές και η γήρανση του στόλο όταν όλη η Ευρώπη ανανεώνει οχήματα, οπότε οι εκπομπές δεν θα αυξηθούν, αλλά είναι μια διάταξη, η οποία φανερώνει την προσέγγιση της Νέας Δημοκρατίας στην πράσινη ανάπτυξη, σε ό,τι αφορά τη διάθεση των εσόδων του περιβαλλοντικού τέλους όπου:

Τελικά θα πληρώνουν αυτοί που δεν έχουν χρήματα να αγοράσουν ηλεκτρικό όχημα ή όχημα καλύτερο-λιγότερο ρυπογόνο για αυτούς που έχουν. Δηλαδή οι πολλοί που αυτή τη στιγμή δεν έχουν το κεφάλαιο, να συμπληρώσουν τις επιδοτήσεις για αγορά ηλεκτρικού οχήματος και μιλάμε για χαμηλά και μεσαία εισοδήματα θα πληρώσουν, για να αποκτήσουν ηλεκτρικό όχημα αυτοί που έχουν το κεφάλαιο ή και υποδομές φόρτισης σε περιοχές μη ελκυστικές στην αγορά.

Ενδεικτικό παράδειγμα η χρηματοδότηση στο «κινούμαι ηλεκτρικά», το οποίο το ΥΠΕΝ σε απαντήσεις του στη διαβούλευση έχει ανακοινώσει, ότι θα τροποποιήσει με βάση τα σχόλια το «κινούμαι ηλεκτρικά», όπως είπα και πριν, είναι ταξικά προσανατολισμένο περιλαμβάνει μέτρα επιδότησης για αυτοκίνητα που κοστίζουν πάνω από 30-40.000. Απευθύνεται στους προνομιούχους, όχι στο μέσο Έλληνα. Αντίθετα η συντριπτική πλειοψηφία των πέντε εκατομμυρίων κατόχων εγχωρίων αυτοκινήτων που κινούνται κατηγορία Euro3, 2, 1 μιλάμε για αυτοκίνητα από 15 χρόνια και πάνω, σε όλους αυτούς τους κατόχους δεν λείπουν τα 5 χιλιάρικα της επιδότησης τα 4 χιλιάρικα, να το πω πιο σωστά, άλλα 35 ή 40 χιλιάδες ευρώ, που κοστίζουν αυτά τα αυτοκίνητα.

Κανείς από τους κατόχους αυτών των αυτοκινήτων δεν μπορεί να αγοράσει αυτοκίνητο τουλάχιστον καινούργιο, έστω και αν κάνει απόσβεση σε βάθος χρόνου λόγω του ότι είναι πιο φτηνό -ας πούμε- το καύσιμο το ηλεκτρικό.

Σήμερα αυτό που λείπει είναι το κεφάλαιο. Σε ό,τι αφορά το αποτύπωμα του μέτρου σε ατμοσφαιρική ρύπανση η μη χειροτέρευση δεν αποτελεί βελτίωση, ειδικά όταν δεν περιλαμβάνονται εκτεταμένα προγράμματα απόσυρσης.

Αντίθετα η τροποποίηση της αγοράς με την εισαγωγή περιβαλλοντικού τέλους μπορεί, να κάνει την απόσυρση λιγότερο ελκυστική με αποτέλεσμα, να οδηγηθούμε και σε ένα αδιέξοδο.

Προφανώς η ατμοσφαιρική ρύπανση δεν οφείλεται σε νεότερα οχήματα, αλλά στα παλαιά ρυπογόνα που κυρίως τα κατέχουν χαμηλά και μεσαία εισοδήματα. Οποιαδήποτε απαγόρευση και να υπάρξει στην εισαγωγή εφόσον επιτρέπεται, κύριε Υπουργέ, να κυκλοφορούν τα ίδια αυτοκίνητα στην Ελλάδα δεν αλλάζει κάτι σημαντικό για το περιβάλλον.

Για να αλλάξει πρέπει να πεισθεί αυτός που έχει Euro4 ή παλιότερο αυτοκίνητο, να το αλλάξει με ένα καινούργιο. Όμως τα Euro5 ή και τα Euro6 δεν είναι οικονομικά προσβάσιμα και για αυτό δύσκολα θα γίνει αλλαγή. Αντιθέτως δημιουργεί αντικίνητρα για την αγορά, έστω και μεταχειρισμένο.

Επίσης υπάρχουν αυτοκίνητα Euro4 με υγραέριο ή φυσικό αέριο που είναι πιο καθαρά, θα έπρεπε να υπάρχει ισχυρή στήριξη ουσιαστικά στα καθαρότερα και ασφαλέστερα αυτοκίνητα, λιγότερα τέλη και φόρους.

Πρέπει να τροποποιηθεί ο νόμος με ρητή αναφορά, ότι τα έσοδα του περιβαλλοντικού τέλους το οποίο καλό είναι, να είναι υποσύνολο του ειδικού λογαριασμού το ΥΠΕΝ να κατευθύνονται για κίνητρα σε χαμηλά και μεσαία εισοδήματα, εκτεταμένα προγράμματα απόσυρσης, κίνητρα για ανάπτυξη υποδομών και λοιπά.

Τώρα, μπήκε ένα θέμα, το οποίο μπήκε και στη σημερινή διαβούλευση, το θέμα παραβίασης ευρωπαϊκής νομοθεσίας. Η απαγόρευση εισαγωγής μεταχειρισμένων, είναι ενάντια στο κοινοτικό δίκαιο. Το άρθρο 110 της συνθήκης λειτουργίας Ευρωπαϊκής Ένωσης λέει «κανένα κράτος δεν επιβάλλει άμεσα ή έμμεσα στα προϊόντα άλλων κρατών-μελών εσωτερικούς φόρους οποιασδήποτε φύσης ανώτερους από εκείνους που επιβαρύνουν άμεσα ή έμμεσα τα ομοειδή εθνικά προϊόντα. Κανένα κράτος μέλος δεν επιβάλλει στα προϊόντα άλλων κρατών εσωτερικούς φόρους, η φύση των οποίων οδηγεί στην προστασία άλλων προϊόντων». Υπάρχει και μία καταδικαστική απόφαση –ελέχθη- το 2011 για τη Ρουμανία, αλλά και στην Ελλάδα μονομερείς περιορισμοί εισαγωγών, όπως η απαγόρευση εισαγωγής φορτηγών παλαιότερων της εξαετίας που αναγκαστήκαμε κακήν-κακώς να την πάρουμε και πίσω.

Εφόσον λοιπόν δεν τροποποιείται η αγορά εγχώριων μεταχειρισμένων με ανάλογα μέτρα, γίνεται διακριτή μεταχείριση εισαγόμενων έναντι εγχώριων και επιπλέον δεν προστατεύεται η δημόσια υγεία και το περιβάλλον, αφού δεν θα έχουμε την αντίστοιχη απαγόρευση για τα Euro 1, 2, 3 στο εσωτερικό. Τολμώ να πω ότι μπορεί να είναι συμφωνία deal της Κυβέρνησης με πρόσχημα ηλεκτροκίνηση, για να εξυπηρετηθούν συγκεκριμένες ομάδες και οικονομικά συμφέροντα, εισαγωγείς, αντιπρόσωποι, εταιρείες ενοικιάσεων, κ.λπ. που πιθανόν θα πωλούν πανάκριβα τα εγχώρια μεταχειρισμένα αυτοκίνητα. Αυτό που επί δεκαετίες επιδίωκαν μεγάλα συμφέροντα και δεν κατάφεραν μέσω των Υπουργείων Μεταφορών και Οικονομικών, τώρα θα γίνεται και μέσω του Υπουργείου Περιβάλλοντος. Χάνουν οι εισαγωγείς μεταχειρισμένων, αλλά και ολόκληρη η αγορά του αυτοκινήτου. Μιλάμε για τα συνεργεία, φανοποιεία, μαγαζιά αυτοκινήτων, αξεσουάρ και λοιπά, ηλεκτρολογεία και λοιπά. Πρόκειται για στρέβλωση της αγοράς του αυτοκινήτου, αναγκάζει τον καταναλωτή να στραφεί μόνο σε εγχώρια αυτοκίνητα και άρα δημιουργεί συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού υπέρ των εγχώριων αυτοκινήτων.

Ακούστηκε και στη διαβούλευση αυτό, οι τιμές των εγχώριων μεταχειρισμένων θα εκτοξευτούν, λόγω έλλειψης ίσως και ανταγωνισμού.

Είναι σε βάρος των Καταναλωτών. Έμμεση ζημιά τα πρόστιμα που θα κληθούμε να πληρώσουμε πιθανόν, ως χώρα, για την παραβίαση κοινοτικού δικαίου, αλλά και άμεση, διότι τα μεταχειρισμένα θα είναι πιο ακριβά. Το ΥΠΕΝ αντιτείνει ότι αντίθετα θα ωφεληθούν οι σημερινοί Έλληνες μικρομεσαίοι ιδιοκτήτες παλαιών και ρυπογόνων, οι οποίοι θα εξασφαλίσουν καλύτερη τιμή για το όχημά τους. Ωστόσο δεν θα το αποσύρουν, επίσης ούτε θα μπορούν να πάρουν καινούργιο. Οπότε γεννάται ένα ερώτημα, αν θέλετε, γιατί να το πουλήσουν. Αυτά ήθελα να πω.

Κλείνοντας, θα ήθελα να καταθέσω, κύριε Υπουργέ, γιατί αναφερθήκατε χθες, διαβάζοντας τα πρακτικά, πέραν του σχολίου σας και στα ζητήματα της ποιότητας της ατμόσφαιρας και την επίδραση στην ποιότητα της ατμόσφαιρας που μπορεί να έχει η φθορά των ελαστικών, υλικών πέδησης, οδοστρώματος, επαναιώρηση, μικροσωματίδια και λοιπά. Θα σας καταθέσω την Ετήσια Έκθεση Ποιότητας Ατμόσφαιρας του ΥΠΕΝ που αναγράφονται αυτά τα οποία ανέφερα χθες. Εσείς παραποιήσατε τον τρόπο που τα είπα, πάντως είναι πραγματικότητα και είναι κάτι και το 2018 και το 2019 η ετήσια έκθεση αναφέρει αυτό.

Δηλαδή, για να κλείσω η αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε μεγάλο μέρος μπορεί να βελτιωθεί με ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα –σαφώς- αλλά χρειάζονται και μία σειρά άλλα μέτρα, που, τέλος πάντων -τα αναφέραμε χθες- η μέχρι σήμερα πολιτική του Υπουργείου δεν δείχνει διάθεση να εφαρμόσει, αντίθετα μας πάει πίσω.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε και για το χρόνο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ (Πρόεδρος της Επιτροπής):** Και εμείς ευχαριστούμε, κυρία Καφαντάρη.

Το λόγο έχει ο κ. Λαμπρούλης.

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

Όπως είπαμε και στην πρώτη συνεδρίαση, το σχέδιο νόμου για την ηλεκτροκίνηση, που συζητούμε, εντάσσεται μέσα στη γενικότερη πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της αστικής τάξης για τη λεγόμενη πράσινη ανάπτυξη, τα πράσινα επενδυτικά σχέδια και, τελικά, φυσικά, την πράσινη νέα συμφωνία -την ονομαζόμενη.

Ειδικότερα, προβλέπει μια σειρά από μέτρα που προωθούν τη χρήση ηλεκτρικών και υβριδικών αυτοκινήτων, ποινικοποιώντας, παράλληλα, τη χρήση αυτοκινήτων παλαιότερης τεχνολογίας. Και, συγχρόνως, μέσα στην λεγόμενη πράσινη λύση, το νομοσχέδιο τοποθετείται υπέρ συγκεκριμένων τεχνολογικών λύσεων, σε βάρος άλλων.

Ορισμένα σημεία, λοιπόν, του νομοσχεδίου, που θα θέλαμε να βάλουμε.

Πρώτον. Η ηλεκτροκίνηση, παρά την αντίθετη ανάλυση του νομοσχεδίου, αυξάνει δραστικά το συνολικό κόστος για τα λαϊκά στρώματα -το κόστος μετακίνησης στο σύνολο του-, όταν συνυπολογίσει κανείς τόσο την αγορά του, αλλά και τη ραγδαία μείωση της τιμής μεταπώλησης του, αφού θα χρειάζεται καινούργια μπαταρία υψηλότατου κόστους. Αυτό, άλλωστε, εξηγεί και τα πολλαπλά μέτρα που περιλαμβάνονται στο σχέδιο νόμου και που πρακτικά μειώνουν το κόστος χρήσης των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, σε βάρος των υπολοίπων με τα τέλη στάθμευσης, τέλος εισαγωγής, το περιβαλλοντικό τέλος στο άρθρο 47 στα εισαγόμενα παλαιάς τεχνολογίας και πάει λέγοντας.

Η ανάλυση, επίσης, μέσα από το νομοσχέδιο, συσκοτίζει κατά τη γνώμη μας παράλληλα και το κόστος ανά 100 χιλιόμετρα για ένα συμβατικό αυτοκίνητο. Κόστη, τα οποία προκύπτουν από τα τεράστια κέρδη των εταιρειών διύλισης πετρελαίου, των μονοπωλιακών αυτών ομίλων και την υπέρογκη κατ’ επέκταση κρατική φορολογία στα καύσιμα.

Δεύτερον. Η ανάλυση, που αναφέρεται μέσα στο νομοσχέδιο για μη εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, κατά τη γνώμη μας, είναι ψευδής. Και για αποτελεσματικότερη χρήση της ενέργειας είναι τουλάχιστον παραπλανητική. Αν συνυπολογίσει κανείς όλες τις απώλειες, ενώ αντίστοιχα η ανάλυση μέσα από το νομοσχέδιο αυτό συγκαλύπτει το συνολικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα των ηλεκτρικών αυτοκινήτων σε ότι αφορά στην κατανάλωση ενέργειας.

Τρίτο σημείο. Η συνολική επιβάρυνση της ηλεκτροκίνησης στο κοινωνικό σύνολο. Δεν υπολογίζεται, για παράδειγμα, κόστος νέων ηλεκτρικών υποδομών, φορτιστών και πάει λέγοντας. Και αυτό, γιατί το σχέδιο νόμου, τελικά, κατανέμει την επιβάρυνση αυτή στα λαϊκά στρώματα, που θα πληρώσουν, έμμεσα ή άμεσα, για τις ηλεκτρικές υποδομές, είτε αυτό αφορά -και γίνεται λόγος στο νομοσχέδιο- στα αυξημένα τέλη κυκλοφορίας για τα παλιά αυτοκίνητα, ώστε να έχουν μειωμένα τέλη κυκλοφορίας τα αντίστοιχα ηλεκτρικά. Υποχρεωτικές υποδομές ταχυφόρτισης στα κτίρια και λοιπά. Ακόμη και υποχρέωση των ΟΤΑ να βρουν χώρους στάθμευσης και απαλλαγές από τα τέλη στάθμευσης, όπως προβλέπονται και τα λοιπά.

Παράλληλα, η κυβερνητική πολιτική προωθεί επενδύσεις σε σχετικές υποδομές, με φοροαπαλλαγές και άμεσες ενισχύσεις που θα κληθούν να πληρώσουν τα λαϊκά στρώματα.

Τέταρτο σημείο. Αναφορικά με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον. Θεωρούμε ότι το σχέδιο νόμου είναι υποκριτικό. Συγκαλύπτει την τεράστια επιβάρυνση που απαιτείται, για παράδειγμα για την παραγωγή μπαταριών, αλλά και άλλων εξαρτημάτων, και τις δραματικές περιβαλλοντολογικές επιπτώσεις. Και μάλιστα, προωθεί το νομοσχέδιο, με fast truck διαδικασίες, σχετικές επενδύσεις στη χώρα. Αυτό που ανέφεραν και άλλοι, αλλά και εμείς, στην τοποθέτησή μας, στην πρώτη συνεδρίαση και φαίνεται και μέσα από το νομοσχέδιο στα ζητήματα επενδύσεων που ανοίγονται, μέσω του νομοσχεδίου, για την δυτική Μακεδονία, είτε για την Αρκαδία, συγχρόνως.

Και όλα αυτά στην κατεύθυνση που φιλοδοξεί το νομοσχέδιο να φιλοξενηθούν επικίνδυνες -κατά τη γνώμη μας- εγκαταστάσεις, ενώ, παράλληλα, συγκαλύπτεται και δεν συνυπολογίζεται, για παράδειγμα, το τεράστιο αποτύπωμα της χρήσης του νερού για τις μπαταρίες λιθίου, στους τόπους και στους χώρους, όπου γίνεται εξόρυξη.

Πέμπτο. Η ηλεκτροκίνηση δεν μπορεί ακόμα να καλύψει - αυτό έγινε είναι κατανοητό και από το νομοσχέδιο και από τους φορείς που ακούσαμε, σήμερα και από τους στόχους που μπαίνουν μέσα από το νομοσχέδιο - πλήρως τις ανάγκες. Και πρακτικά, το ηλεκτροκίνητο θα δουλεύει ως δεύτερο αυτοκίνητο, με χαμηλή αυτονομία λόγω και της χαμηλής αυτονομίας ή την ανάγκη ταχυφορτιστών, που δεν θα υπάρχουν. Παράλληλα, το πολύ υψηλό κόστος, καθώς και το διαφορετικό προφίλ χρήσης, ανάλογα με τις περιβαλλοντολογικές συνθήκες – ζέστη, κρύο και τα λοιπά.

Έτσι, λοιπόν, συνολικά η ηλεκτροκίνηση και το νομοσχέδιο κατ’ επέκταση, κινείται ακριβώς στα χνάρια της συνολικής «πράσινης λύσης», εμφανίζεται ως απάντηση σε κάποια περιβαλλοντικά προβλήματα, ενώ ακόμα και γι’ αυτά, είναι αμφίβολο πόσο πολύ στην πραγματικότητα τα απαντάει και έρχεται να δώσει λύσεις, με στόχο, φυσικά, να τονώσει παράλληλα τη βιομηχανική παραγωγή συγκεκριμένων κλάδων.

Στην ουσία, να ενισχύσει την κερδοφορία του μεγάλου κεφαλαίου στους κλάδους αυτούς, συγκαλύπτοντας, όμως, τις μεγάλες απώλειες που φέρνει για τα εργατικά λαϊκά στρώματα. Κερδισμένοι από αυτό το σχέδιο νόμου είναι οι μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες που έχουν την παραγωγή, τις ηλεκτρικές λύσεις, ακόμα και σε βάρος άλλων, ενδεχομένως. Παράλληλα, οι μεγάλοι εισαγωγείς, το ακούσαμε σήμερα και στην Επιτροπή, ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Ενδεχομένως και σίγουρα, ένα μέρος από τον κατασκευαστικό κλάδο που θα κατασκευάζει ή θα αναλάβει να κατασκευάσει τις υποδομές φόρτισης. Οι όμιλοι ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και φυσικά, της απελευθερωμένης ενέργειας σε βάρος, όμως, του λαού μας, των λαϊκών στρωμάτων.

Γι’ αυτό, λοιπόν, εμείς και επί της αρχής καταψηφίζουμε, αλλά και στα άρθρα του νομοσχεδίου. Δε μπαίνουμε στη διαδικασία και της αναλυτικότερης διαδικασίας, εφόσον όλα αυτά τα άρθρα συντελούν στο βασικό άξονα, στη βασική πολιτική κατεύθυνση, στη βασική στρατηγική της ηλεκτροκίνησης, που εντάσσεται στα πλαίσια ενίσχυσης ενός συγκεκριμένου κλάδου σε επίπεδο ευρωπαϊκής ένωσης, του κλάδου της αυτοκινητοβιομηχανίας. Ευχαριστώ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Αρσένης.

**ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, ήταν αρκετά αποκαλυπτική η συζήτηση στην ακρόαση των φορέων. Προσπαθούσαμε να καταλάβουμε κάποια σημεία του νομοσχεδίου, κάποια άρθρα, τα οποία, αποσαφηνίστηκαν. Η εικόνα που δημιουργείται είναι ότι είναι ένα νομοσχέδιο που παρόλο που κινείται σε πολύ σωστή κατεύθυνση, γιατί, εξ αρχής κάνει καλό, οι διατάξεις που επιλέξατε αποφασίστηκαν, όχι με διαβούλευση με πάρα πολλούς φορείς, όπως κατήγγειλαν οι ίδιοι, αλλά προφανώς, με εστιασμένη συζήτηση με κάποιους εισαγωγείς, με κάποιες εταιρείες. Αυτό προκύπτει και θα είμαι πιο αναλυτικός.

Αυτό που γίνεται στη μεγάλη εικόνα, αυτό που βλέπουμε είναι ότι και πάλι επισημαίνω ότι προφανώς, το νομοσχέδιο, κατ’ αρχήν, επειδή ασχολείται με την ηλεκτροκίνηση είναι θετικό, όμως, βάζετε κατ’ αρχήν, στο ποιος θα κάνει την φόρτιση, βάζετε μέσα τη ΔΕΗ, τα ΕΛΠΕ, την ENERGY κ.τ.λ.. Δε βάζετε μέσα τους χώρους όπου γίνεται αυτή τη στιγμή η φόρτιση. Στην πράξη, όμως, δε δίνετε τη δυνατότητα στα βενζινάδικα, όπως κατήγγειλαν και οι ίδιοι. Οπότε, αντί να εμπλέξουμε αυτούς τους ανθρώπους στη μετάβαση, τους βγάζουμε εκτός παιχνιδιού.

Η μεγάλη εικόνα είναι ότι έχουμε ένα νομοσχέδιο το οποίο έχει στην πράξη ελλιπή διαβούλευση. Αναρωτηθήκαμε με ποιους έχετε διαβουλευτεί γι’ αυτό το νομοσχέδιο και βλέπω ότι είναι πραγματικά οι μεγάλες επιχειρήσεις είτε είναι εισαγωγής αυτοκινήτων είτε είναι οι επιχειρήσεις που παράγουν ρεύμα. Όπως είπα και στην πρωτολογία μου επιτέλους η Κυβέρνηση σταματάει να ασχολείται με τους «δεινοσαύρους» του παρελθόντος, με τις εξορύξεις, με επενδύσεις που έχουν σχέση με κρατικοδίαιτους επιχειρηματίες και μπαίνουμε σε μια κατάσταση όπου μιλάει για την ηλεκτροκίνητη κλιματική αλλαγή. Όμως και εδώ βλέπουμε σκιές.

Υπάρχει το θέμα της απαγόρευσης της εισαγωγής που τέθηκε στην ακρόαση. Απαγόρευση εισαγωγής αυτοκινήτου πριν του 2014 σε μια χώρα που θεωρητικά είναι το μέτρο σωστό. Αν πάμε στη λεπτομέρεια, όμως τη βλέπουμε, σε μια χώρα όπου έχουμε αυτή τη στιγμή αυτοκίνητα πολύ πάνω της 20ετίας, με μέσο όρο 16 χρόνων, το πρόβλημα δηλαδή είναι ότι πλέον οι πολίτες δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα να αγοράσουν αυτοκίνητο με σύγχρονες προδιαγραφές. Είχε δοθεί μια μικρή ανακούφιση ακριβώς επειδή η Γερμανία για τους δικούς της λόγους απαγόρευσε τις τεχνολογίες πριν το 2014. Οπότε αυτά τα αυτοκίνητα αποσύρονταν νωρίς από τη Γερμανία σε καλή κατάσταση και ήταν σε φτηνή τιμή στην Ελλάδα.

Αυτή τη στιγμή βλέπουμε ότι με την απαγόρευση αυτή, η οποία προφανώς φαίνεται να είναι φιλοπεριβαλλοντική - και θα ήταν υπό άλλες οικονομικές συνθήκες - στερείτε την ευκαιρία στους πολίτες να αγοράσουν καλύτερης τεχνολογίας και περιβαλλοντικής τεχνολογίας αυτοκίνητό στα πλαίσια των δυνατοτήτων τους και την ίδια στιγμή δεν προχωράτε σε κάποιο μέτρο απόσυρσης, κάποια ενίσχυση, ώστε να φύγουν τα παλιά αυτοκίνητα από την αγορά, που είναι το πραγματικό πρόβλημα. Και δημιουργείται μια απορία. Για ποιο λόγο δηλαδή φαίνεται το ένα μέτρο; Δηλαδή, στην ουσία απομακρύνετε τους πολίτες να αγοράσουν αυτοκίνητο από το 2014 και πριν την ίδια στιγμή που οι πολίτες μένουν με αυτοκίνητο από το 2000 και πριν. Εκεί δημιουργείται μια αντίφαση που πραγματικά χρειάζεται να μας εξηγήσετε.

Εμείς έχουμε τοποθετηθεί επανειλημμένα. θέλουμε να προχωρήσει δυναμικά η ηλεκτροκίνηση με μια αναγγελία τερματισμού στην αγοράς της πώλησης στην Ελλάδα των συμβατικών αυτοκινήτων μετά το 2030. Θέλετε να μπει λίγο πιο πίσω η ημερομηνία; Να μπει. Αλλά να υπάρχει ένα σαφές όριο. Θέλετε να είναι 35; Να είναι 35. Θέλετε να είναι 40; Να είναι πολύ σαφές το όριο. Γιατί ακούστηκε ότι δεν είμαστε αρκετά προετοιμασμένοι από χώρες που ξεκίνησαν να ετοιμάζονται 5 και 10 χρόνια πιο πριν από εμάς.

Θα επαναλάβω ποιες είναι οι χώρες που έχουν το όριο για το 2030. Είναι η Ολλανδία, Δανία, Ισλανδία και Ιρλανδία, που μπορεί να πει κανείς ότι είναι καλύτερα προετοιμασμένοι. Είναι και η Σλοβενία, κύριε Υπουργέ. Πραγματικά, θα ήθελα να ξέρω πόσο πιο προετοιμασμένη είναι από εμάς η Σλοβενία.

Επίσης, ανέφερε και η Greenpeace και το WWF κάτι που είχε εφαρμοστεί πιλοτικά και στην Ισπανία και στην Καλιφόρνια και σε άλλες περιοχές του κόσμου. Η δυνατότητα μετατροπής αυτοκινήτων συμβατικών σε ηλεκτροκίνητων. Είναι κάτι το οποίο πιστεύω θα έπρεπε να υπάρχει μέσα στο νομοσχέδιο. Να υπάρχει αυτό το κίνητρο, γιατί φαίνεται να είναι κάτι το οποίο αναπτύσσεται παγκοσμίως. Επίσης, δεν θα μας υποχρεώσει πάλι να δώσουμε τα χρήματά μας στα καινούργια αυτοκίνητα. Σε ανθρώπους που δεν μπορούνε, αλλά θα τους δώσει μια ευκαιρία με τη μετατροπή του αυτοκινήτου τους να έχουνε ένα αυτοκίνητο το οποίο να είναι και οικολογικό και βιώσιμο γι’ αυτούς οικονομικά.

Τώρα, όσον αφορά τα κίνητρα που δίνετε για την αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων, που είναι πολύ σωστά, δίνετε κίνητρα στους πολίτες να αγοράσουν ηλεκτρικό αυτοκίνητο και επαναπαυτήκατε ότι υπάρχει ένας κόφτης. Από μία αξία και πάνω δεν θα δώσετε το ποσοστό της αγοράς και άρα τα 5.500 θα μείνουν εκεί πέρα ακόμα και αν το ποσοστό θα πρέπει να αυξηθεί και θα φτάσει στα 7,8,9-10.000 ευρώ.

Εδώ πέρα υπάρχει μια ουσιαστική διαφωνία και σας το είπανε επίσης και οι εκπρόσωποι των φορέων στην ακρόαση. Ποια είναι η ανάγκη σε κάποιον που έχει την δυνατότητα να αγοράσει ένα τόσο ακριβό αυτοκίνητο να πάρει αυτή την επιδότηση ακόμη και των 5.500 ευρώ; Είναι μια οριζόντια πολιτική που κάνατε σε αυτό το θέμα. Έχετε δώσει 1 δις περικοπών στους ανθρώπους που έχουν πάρα πολύ μεγάλη ακίνητη περιουσία, πάρα πολύ μεγάλες επιχειρήσεις και τώρα συνεχίζετε αυτή την πολιτική δίνοντας περικοπές και εκπτώσεις στην αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων σε αυτούς που πραγματικά δεν έχουν ανάγκη από αυτήν την έκπτωση.

Κόψτε αυτές τις περικοπές, πάρτε τα χρήματα και δώστε πιο θαρραλέα μέτρα ενίσχυσης, προκειμένου να δημοκρατικοποιηθεί αυτό το μέτρο της ηλεκτροκίνησης, προκειμένου να μπορούν και οι άνθρωποι με χαμηλότερα εισοδήματα να έχουν πρόσβαση.

Αυτό είναι που σας ζητάμε. Εμείς επιφυλασσόμαστε για αυτό το νομοσχέδιο και θα περιμένουμε να έρθουν οι τροποποιήσεις.

Θα κάνουμε πραγματικά την ηλεκτροκίνηση προσβάσιμη σε προς όλους.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Προεδρεύων των Επιτροπών):** Ευχαριστούμε, τον κ. Αρσένη.

Τον λόγο έχει, ο κ. Τσίπρας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΠΡΑΣ:** Ευχαριστώ,κύριε Πρόεδρε.

Η Κυβέρνηση ήδη από το περασμένο φθινόπωρο, από τον Οκτώβριο, είχε ανακοινώσει ότι οι δύο βασικοί πυλώνες της υποτιθέμενης φιλοπεριβαλλοντικής πολιτικής θα ήταν η επιτάχυνση της απολιγνιτοποίησης και τα ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα. Ως προς αυτό, είναι συνεπής.

Αυτό στο οποίο δεν είναι συνεπής, αφορά συνολικά την φιλοπεριβαλλοντική πολιτική, γιατί έκτοτε, δηλαδή από τις 7 Ιουλίου μέχρι σήμερα, δεν έχει έρθει εκτός από αυτά τα δύο ούτε μία διάταξη μεγαλύτερης προστασίας του περιβάλλοντος. Απεναντίας, έχουμε ολόκληρα νομοσχέδια ή διατάξεις σε άλλα νομοσχέδια που περιορίζουν, απορυθμίζουν το πλαίσιο προστασίας του περιβάλλοντος. Και έτσι νομίζω είναι προφανές στον καθένα ότι και τα ηλεκτροκίνητα και η απολιγνιτοποιήση η οποία έχει γίνει εκτενής συζήτηση αποτελούν ένα φερετζέ μιας γενικότερα αντιπεριβαλλοντικής διάθεσης και πολιτικής της Κυβέρνησης σε μία περίοδο που και στην Ευρώπη και στον κόσμο ολόκληρο παίρνονται μέτρα προς την αντίθετη κατεύθυνση.

Στο θέμα της απολιγνιτοποίησης, πέρα από το πολύ γρήγορο και βιαστικό του πράγματος θα ανακοινωθούν ημερομηνίες απολιγνιτοποιήσης χωρίς να υπάρχει κάποιος σοβαρός σχεδιασμός και πολύ περισσότερο σχεδιασμός αντικατάστασης της τοπικής λιγνιτικής οικονομίας.

Εν γένει, η απολιγνιτοποιήση θα μειώσει το αποτύπωμα στο περιβάλλον, την εκπομπή. Είναι σαφές.

Σε αντίθεση με αυτό, ειδικά αυτό το νομοσχέδιο που έρχεται τώρα για τα ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα, δεν ισχύει ούτε αυτό. Δηλαδή, είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο εμποδίζει τη μείωση των ρύπων, παρά την επιταχύνει.

Και θα εξηγηθώ ευθύς αμέσως. Σε ότι αφορά τα κίνητρα για την εισαγωγή ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων, καταρχήν, θα μπορούσαν να είναι και μεγαλύτερα από αυτά τα οποία προτείνονται και ελπίζουμε στο μέλλον να δούμε περισσότερα.

Γνωρίζει ο Υπουργός σίγουρα ότι υπάρχουν άλλες ευρωπαϊκές χώρες, σχεδόν οι περισσότερες, τουλάχιστον όσον αφορά το χώρο της ευρωζώνης, που τα κίνητρα είναι πολύ μεγαλύτερα. Στη Γαλλία, για παράδειγμα, είναι 5.000 για απόσυρση, που δεν βρίσκεις τέτοια τιμή να πουλήσεις το αυτοκίνητο και 7.000 έκπτωση για το καινούργιο. Στη Σλοβενία, επίσης, που δεν είναι κάποια πολύ ισχυρή οικονομία, έχει πολύ ισχυρότερα κίνητρα και πάει λέγοντας.

Χρειάζονται περισσότερα κίνητρα για τα ηλεκτροκίνητα. Το μεγάλο πρόβλημα που έχει αναφερθεί από πολλούς συναδέλφους, είναι ότι έχοντας ένα πανάρχαιο στόλο 5 εκατ. αυτοκινήτων – έχει το μεγαλύτερο μέσο όρο ηλικίας στη δυτική Ευρώπη, αν βάλουμε όλη την Ε.Ε. μαζί, μας ξεπερνούν αν δεν κάνω λάθος μονάχα δύο τρεις χώρες – αντί να κινητροδοτήσετε, παράλληλα με τα ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα, την αντικατάσταση των παλαιότερων με νέας τεχνολογίας Euro4, Euro5, Euro6, επιβαρύνετε την αγορά των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων νεότερης τεχνολογίας, με αποτέλεσμα να εμποδίζετε την αντικατάσταση του στόλου.

Υπάρχει το ερώτημα, γιατί; Εάν δείτε τα νούμερα ακόμη και στις πιο αισιόδοξες προβλέψεις, πόσα ηλεκτροκίνητα – αν τα καταφέρουμε και υδρογονικά αυτοκίνητα μέχρι τότε – θα έχουμε μέχρι το 2030 και πόσα θα έχουν αντικατασταθεί από τα παλιότερα, έστω και με νεότερης τεχνολογίας, το ισοζύγιο δεν θα είναι θετικό. Δηλαδή, θα γλυτώναμε πολύ περισσότερους ρύπους εάν κινητροδοτούσατε παράλληλα την αντικατάσταση με νεότερης τεχνολογίας και εσείς, όχι μόνο δεν κινητροδοτείτε, αλλά βάζετε και εμπόδια. Οι περισσότεροι συνάδελφοι, μάλλον δεν ξέρουν ότι υπάρχουν πολλά μοντέλα αυτοκινήτων, μεταξύ των οποίων και της Mercedes και άλλες γνωστές μάρκες, που τα Euro5 έχουν μικρότερους ρύπους από τα Euro6, αλλά κι αυτό να μην ίσχυε και αυτή την περίπτωση και να μην είχαμε, πάλι υπάρχει το ερώτημα γιατί το κάνετε.

Ο μόνος λόγος που μπορεί να αναζητηθεί εδώ πέρα, είναι αν θέλετε σαφώς να ενισχύσετε τους μεγάλους εισαγωγείς αυτοκινήτων, έναντι των εμπόρων εισαγωγέων μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, σε μία αγορά που εδώ στην Ελλάδα και τα προηγούμενα χρόνια, πριν φτάσουμε στο θέμα των ηλεκτροκινήτων έχει γενικά δεινοπαθήσει. Γνωρίζετε πολύ καλά, ότι η αγορά μεταχειρισμένων – για νεότερης τεχνολογίας, μιλάω – είναι πολύ χαμηλή και εσείς, αυτό έρχεστε να το επιβαρύνετε ακόμα περισσότερο, παρότι γνωρίζω ότι σε παλαιότερα χρόνια, νομίζω δεκαετία ’90 επί Σημίτη, ήσασταν από τους υπέρμαχους της αντίθετης πλευράς, αν θυμάμαι καλά.

Τώρα το δεύτερο, το οποίο θέλω να επισημάνω, είναι ότι ή θα απαγορευτεί γενικά η μεταπώληση Euro1, Euro2, Euro3 ή δεν μπορείτε να κάνετε τίποτα. Είναι παράνομο από πλευράς της ευρωπαϊκής νομοθεσίας, να απαγορεύσετε την εισαγωγή, δεν έχει λογική, με βάση το ευρωπαϊκό δίκαιο και αν δεν κάνω λάθος είχε υπάρξει παλαιότερα πρόστιμο προς την ελληνική κυβέρνηση γι’ αυτό. Το τελευταίο, το οποίο θέλω να επισημάνω, παρότι δεν είναι άμεσο, γιατί θα υπάρξουν υπουργικές αποφάσεις και φαντάζομαι και άλλα νομοσχέδια, αλλά αυτή πρέπει να ανοίξει από τώρα, υπάρχει το πρόβλημα όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά διεθνώς με βάση τα αναγκαία μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος, ότι πολλά από αυτά μπορεί να απολήξουν, υπάρχει τάση να απολήξουν σε εισοδηματικούς και ταξικούς αποκλεισμούς και διακρίσεις και αυτό είναι ένα πολύ σοβαρό πρόβλημα, όπως θα ήταν κάτι πέρα από κάθε λογική και νομίζω, κανείς δεν το υποστηρίζει, να κυκλοφορεί κανείς στο κέντρο της Αθήνας με οχήματα ή άνευ οχημάτων με βάση εισοδηματικά κριτήρια.

Είναι αντισυνταγματικό και αντιδημοκρατικό, είναι ενάντια σε κάθε έννοια ισότητας. Το ίδιο, με βάση τα πράσινα αυτοκίνητα και οτιδήποτε άλλο προκύψει στο μέλλον, το να υπάρχουν διακρίσεις για ανθρώπους που έχουν το βαλάντιο να προμηθευτούν ηλεκτροκίνητο αυτοκίνητο, έναντι άλλων που δεν το έχουν, προφανώς είναι κάτι το οποίο τουλάχιστον εμάς θα μας βρει απολύτως αντίθετους. Είναι ένα πράγμα τα κίνητρα και σε αυτό συμφωνούμε – εγώ ο ίδιος είπα, ότι είναι λίγα τα κίνητρα, τα οποία δίνονται για αγορές πράσινων και δεν έχουμε ακούσει και πολλά πράγματα, ειδικά για τα φυσικά πρόσωπα, γιατί επικεντρώνεστε κυρίως στις εταιρίες - και είναι άλλο πράγμα να υπάρχουν διακρίσεις σε ό,τι αφορά την κυκλοφορία ή ακόμα και τη στάθμευση και πολλά άλλα.

Παλαιότερα υπήρχε η έννοια της μεταβατικότητας, δηλαδή προβλεπόταν ένα μεταβατικό μεγάλο διάστημα, προκειμένου να αποσυρθούν κάποια πολύ ρυπογόνα αυτοκίνητα, μαζί με κινητροδότηση και απαλλαγές και μία σειρά πραγμάτων, μέσα στο οποίο χρονικό διάστημα, θα μπορούσε κανείς να μεταβεί να αλλάξει το όχημά του και τα λοιπά. Βάζουμε από τώρα διακρίσεις, που σημαίνει λιγότερα δικαιώματα πρακτικά για μια μεγάλη κατηγορία ανθρώπων, την πλειοψηφία των ανθρώπων, όπως και το ίδιο το νομοσχέδιο στην αιτιολογική του υποστηρίζει, ότι υπάρχει μία μεγάλη κατηγορία ανθρώπων που αδυνατεί να αγοράσει καν συμβατικό αυτοκίνητο και επειδή μάλλον, θα μπούμε και σε μια μεγάλη κρίση, τα επόμενα δύο τρία χρόνια, αυτά πρέπει όλα να ληφθούν υπόψη σοβαρά.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής)**:

Στο σημείο αυτό, ο Προεδρεύων της Επιτροπής έκανε τη β΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Ανδριανός Ιωάννης, Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Βολουδάκης Μανούσος-Κωνσταντίνος, Γιόγιακας Βασίλειος, Καιρίδης Δημήτριος, Καραμανλή Άννα, Καρασμάνης Γεώργιος, Κατσανιώτης Ανδρέας, Κέλλας Χρήστος, Κεφαλογιάννη Όλγα, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Σπανάκης Βασίλειος-Πέτρος, Καλαφάτης Σταύρος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Καππάτος Παναγής, Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Μπουρνούς Ιωάννης, Βαρεμένος Γεώργιος, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Χρηστίδου Ραλλία, Σαντορινιός Νεκτάριος, Σκουρλέτης Παναγιώτης (Πάνος), Τσίπρας Γεώργιος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Κομνηνάκα Μαρία, Συντυχάκης Εμμανουήλ, Αβδελάς Απόστολος, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Το λόγο έχει ο κ. Φάμελλος.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Να ξεκαθαρίσω κάτι, όπως καταλαβαίνετε όλοι είμαστε παράλληλα σε δύο συνεδριάσεις, είχαμε το πρωί φορείς, χθες πρώτη μέρα και παράλληλα είχαμε Ολομέλεια που μπήκαν και τροπολογίες πάλι για το Ελληνικό, έπρεπε και να τοποθετηθούμε, οπότε μας περιορίζει στο να έχουμε μια πλήρη επεξεργασία μέσα σε τόσο λίγο χρονικό διάστημα. Θα μιλήσουμε και τις επόμενες μέρες για το ζήτημα αυτό. Θεωρώ, όμως κύριε Πρόεδρε, ότι το Προεδρείο της Βουλής έχει κάνει ένα σημαντικό λάθος και έχει περιορίσει τη συζήτηση.

Όσον αφορά τα θέματα που προέκυψαν σήμερα, δεν είχαμε τη δυνατότητα να ακούσουμε το Τεχνικό Επιμελητήριο και την Κεντρική Ένωση Δήμων. Αυτό μας έχει αφήσει αναπάντητα ερωτήματα σε τομείς που θα θέσουμε σε εσάς. Δεν ξέρω αν έχετε τις απαντήσεις, όμως υπάρχουν ζητήματα, αρκετά σημαντικά, που δεν έχουν λυθεί και στο νομοσχέδιο.

Βέβαια, αυτό μας έκανε ιδιαίτερη εντύπωση είναι ότι προέκυψε ότι οι πιο πολυπληθής κλάδοι που επηρεάζονται με το νομοσχέδιο αυτό, ανακοίνωσαν σήμερα, κύριε Χατζηδάκη, ότι δεν έχουν καμία ενημέρωση και ότι δεν είχαν κληθεί σε καμία συζήτηση. Αναρωτιέμαι, τι κάνατε από την προεκλογική περίοδο, που είχατε την ηλεκτροκίνηση ως πρώτο και σημαντικό περιβαλλοντικό σας χαρτί, αλλά και γιατί προχωρήσατε σε μία τάχατες Πράσινη Συμφωνία με σόου, στο Γκάζι με τον κύριο Πρωθυπουργό χωρίς να ξέρουν τίποτα ούτε τα συνεργεία, δεκάδες χιλιάδες επαγγελματίες, μεσαία τάξη και εργαζόμενοι. Οι ταξιτζήδες, επίσης, μας είπαν σήμερα ότι δεν έχουν καμία επικοινωνία και επαφή μαζί σας. Δεν ξέρω αν είπε λάθος ο κ. Λυμπερόπουλος να το διαψεύσετε, γιατί εμείς τα ακούσαμε εδώ στη Βουλή, κατατέθηκε επίσημα. Άρα, λοιπόν, το ευφυολόγιο που χρησιμοποιήσατε χθες, κύριε Χατζηδάκη, ότι είναι ταξικό το νομοσχέδιο για τα ταξί, μάλλον δεν επιβεβαιώνεται από τους ίδιους.

Προκύπτουν, όμως και κάποια άλλα ζητήματα πολύ πιο σημαντικά πέρα από αυτά τα οποία είναι καλά και παραπολιτική αξιοποίηση. Έχουμε σοβαρό θέμα επιτελικού σχεδιασμού στην ηλεκτροκίνηση, κύριε Χατζηδάκη, σας το είπαμε και χθες. Εσείς μπορεί να λέτε πάλι για το ΔΕΣΦΑ και οτιδήποτε άλλο φαντάζεστε. Σας ξαναλέω, επειδή εμείς θέλουμε την ηλεκτροκίνηση και επειδή θέλουμε να προχωρήσει η πατρίδα μας, όπως προχώρησε μετά τη χρεοκοπία που την καταδικάσατε, το ζήτημα είναι μην κάνετε επιφανειακές και αποσπασματικές κινήσεις.

Το νομοσχέδιο αυτό παρότι έχει ένα πάρα πολύ ωραίο τίτλο για ένα πολύ σημαντικό θέμα που μας ενδιαφέρει και ενδιαφέρει την Ελλάδα, έχει σοβαρότατα προβλήματα. Δεν μπορώ να καταλάβω και θέλω να μας απαντήσετε, για ποιο λόγο ενώ συζητάτε σήμερα για οικονομικά εργαλεία ως προς τα τέλη ταξινόμησης, θα σχολιάσουμε μετά αν είναι σωστά ή όχι, έχει ταυτόχρονα το Υπουργείο Οικονομικών νομοσχέδιο σε ανάρτηση με διαφορετικές λογικές και διαφορετικές οικονομικές διαβαθμίσεις στα τέλη ταξινόμησης. Υπάρχει έστω μία ελάχιστη επιτελικότητα στην κυβέρνηση; Συνεννοείστε μεταξύ σας; Εδώ έχουμε σοβαρό πρόβλημα και αυτά γίνονται κάθε μέρα στη Βουλή. Εμείς με ποια αξιοπιστία να έρθουμε να συζητήσουμε μαζί σας και θέλετε να είμαστε και σοβαροί, όταν μεταξύ σας δεν μπορείτε να συνεννοηθείτε. Θα αποσυρθεί το νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομικών; Είναι λάθος; Να πω ότι φταίει ο κ. Σταϊκούρας; Ποιος φταίει; Διότι, το σόου στο Γκάζι το κάνατε με τους Υπουργούς.

Έχουμε σοβαρά προβλήματα που αφορούν ισχυρούς κλάδους, διότι έρχεστε με ένα αποσπασματικό μέσο να παρέμβετε, αλλά δεν ακούμε τίποτα για τις μεταφορές. Τίποτα δεν ακούμε για τις μεταφορές. Η ηλεκτροκίνηση δεν θα ξεκινήσει από τα μέσα σταθερής τροχιάς; Δεν θα ξεκινήσει από τις αστικές συγκοινωνίες; Θα ξεκινήσει με τα 1.700 αυτοκίνητα; Θέλετε να κοροϊδεύουμε τον κόσμο και εμείς; Δεν μπορούμε να το κάνουμε. Μπορεί να έχετε ευκολία στα επικοινωνιακά, έχετε κάνει ειδικές σπουδές και ξέρετε μόνο κάντε μάρκετινγκ πολιτικό. Ουσία μεταρρυθμίσεων μπορούμε να κάνουμε την πατρίδα μας; Γι’ αυτό μας βλέπετε και μιλάμε έτσι. Λείπουν, λοιπόν, τα Υπουργεία τα συναρμόδια και είναι αποσπασματικό το νομοσχέδιο που μας φέρνετε. Χώρια για τα υπόλοιπα που μας ανησυχούν, είναι ένα πολύ μικρό νομοσχέδιο στην πολιτική του διάσταση. Εάν δεν προλάβατε σε ένα χρόνο, τουλάχιστον να μας πείτε τις Υπουργικές αποφάσεις για βασικά θέματα από την εναλλακτική διαχείριση των υλικών μέχρι τις δεξιότητες των τεχνιτών, τι προλάβατε να κάνετε; Ένα θέμα είχατε βγάλει, όλα τα υπόλοιπα είναι μαύρα γυρίζουν προς τα πίσω την πατρίδα μας περιβαλλοντικά. Εδώ, λοιπόν, έχουμε σοβαρό θέμα και το βάζουμε. Μόνο σόου, μαζέψατε τον Πρωθυπουργό με τους Υπουργούς να κάνετε σόου. Λείπουν οι κλάδοι όμως, όλα στην υπουργική απόφαση.

Θεωρούμε, λοιπόν, ότι όπως είπε νομίζω, η κυρία Καραβασίλη, το eco city είναι ένα πρώτο βήμα αλλά δεν είναι το στρατηγικό. Δεν μπορεί να κάνει τις ουσιαστικές αλλαγές και μεταρρυθμίσεις το νομοσχέδιο αυτό. Επειδή κρύβονται και πολλά πράγματα, εμείς έχουμε σοβαρή ανησυχία για το τι στάση θα κρατήσουμε. Διότι, είμαστε υπέρ της ηλεκτροκίνησης, αλλά εσείς δεν προωθείται νομοσχέδιο ηλεκτροκίνηση. Προωθείτε νομοσχέδιο που τα αναθέτει όλα στην αγορά και μάλιστα με έναν τρόπο που την αναδιαρθρώνει έτσι ώστε μόνο όσοι έχουν γερό πορτοφόλι να παίρνουν αυτοκίνητο και να υπάρχουν αδικίες και στους εμπόρους και στη διαθεσιμότητα αυτοκινήτου για τον πολίτη και στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Άρα, κατά κάποιο τρόπο μας ζητάτε να ψηφίσουμε ένα νομοσχέδιο επειδή έχει ωραίο τίτλο, αλλά έχει σοβαρότατα προβλήματα στην οικονομία, στην κοινωνία και στο περιβάλλον.

Εμάς, πάντως, αυτή η τακτική που επιλέξατε με την προνομιακή υποστήριξη κάποιων κλάδων και την υποβάθμιση όλων των υπολοίπων, που το είπαν σήμερα εδώ, μας βάζει σοβαρά ερωτήματα. Τι σκοπό έχετε και τι συνεννόηση έχετε κάνει; Αυτό, κ. Χατζηδάκη, πρέπει να το ξεκαθαρίσετε. Ο μόνος τρόπος για το ξεκαθαρίσετε είναι να το ανατρέψετε. Δεν πρόκειται να το ξεκαθαρίσετε με δικαιολογίες. Θα πρέπει να λύσετε με δικές σας ρυθμίσεις, μέχρι την Πέμπτη, τις παρενέργειες που δημιουργούν τα χρηματοδοτικά εργαλεία, ως προς την αγορά. Γιατί έχουμε και άλλο πρόβλημα στα χρηματοδοτικά εργαλεία, ως προς τη χρηματοδότηση του έργου. Αν εξακολουθεί να ισχύει αυτό που μας είπαν οι φορείς και διαβάζω τις λέξεις τους, ότι: «είναι μόνο για γερά πορτοφόλια», «ότι οδηγεί σε μονοπωλιακή», εγώ διορθώνω, ολιγοπωλιακή, «ανάπτυξη της αγοράς» και ότι «θα θιγει ο Έλληνας καταναλωτής» κάτι που το είπε η κυρία Καφαντάρη το είπε ο κ. Τσίπρας, νομίζω το είπε και ο κ. Αρσένης, πώς μπορούμε εμείς να δώσουμε θετική ψήφο σε ένα νομοσχέδιο; Επειδή έχει ωραίο τίτλο;

Αναρωτιόμαστε, κυριολεκτικά, τι ακριβώς θέλετε να κάνετε. Έχετε κάποιο σχέδιο; Παράδειγμα αναφέρεστε σε ρυθμίσεις, οι οποίες, ξεκάθαρα, θα οδηγήσουν σε καταδίκη από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Άρα οι Έλληνες φορολογούμενοι θα πληρώσουν και πρόστιμο εξαιτίας της μεγαλομανία σας να κάνετε σόου;

Δεύτερο ζήτημα. Αναφέρεστε σε τροποποίηση των συνθηκών αγοράς ως προς τις εισαγωγές Euro1, Euro2, Euro3, αλλά ένα περιβαλλοντικό μέτρο για την Ελλάδα, να πείτε τι θα κάνουμε εμείς για τα Euro1, Euro2, Euro3 που υπάρχουν στη χώρα, θα πείτε;

Γιατί αλλιώς θα είστε ο πιο αντιπεριβαλλοντικός Υπουργός Περιβάλλοντος που πέρασε από την Ελλάδα. Δηλαδή περιορίζετε τις εισαγωγές για τα ρυπογόνα, αλλά στην Ελλάδα θα δώσετε προοπτική να αποσυρθούν; Θα δώσετε κίνητρα οικονομικά; Θα βάλετε χρονοδιάγραμμα; Ποιο είναι το νόημα να περιορίσουμε τις εισαγωγές; Γιατί εδώ στην Ελλάδα δεν έχουμε Euro1, Euro2, Euro3; Δεν πρέπει να βάλουμε ένα στόχο απόσυρσης και να βοηθήσουμε τον Έλληνα, που δεν έχει δυνατότητα να πάρει άλλο αμάξι, να πάρει ένα μικρό πιο περιβαλλοντικό και να αποσύρουμε τα Euro1, Euro2, Euro3; Μόνο τα ξένα είναι ρυπογόνα; Προοπτική δεν βάζετε. Είναι ξεκάθαρο. Εγώ θα το έλεγα και στις περιβαλλοντικές οργανώσεις, αν δεν κοβόταν και η σύνδεση που είχαμε.

Δεύτερο ζήτημα. Η τροποποίηση της αγοράς; Θα έχουμε πρόστιμο και για τα Euro4 και θα βάλει ο κ. Σταϊκούρας και στα Euro6, τα διετίας, επιπλέον τέλη ταξινόμησης; Δεν σας καταλαβαίνουμε. Μην λέτε γιατί δεν το υποστηρίζουμε, γιατί δεν έχετε καταλάβει εσείς τι προτείνετε για να το υποστηρίζουμε.

Πάμε στα ουσιαστικά. Πρώτο ζήτημα, σημαντικό, το σχέδιο κύριε Χατζηδάκη. Σας το είπα και χθες. Δεν χρησιμοποιώ γραμμή του ΣΥΡΙΖΑ, γραμμή ΝΔ χρησιμοποιώ. Έχω εδώ και θα το καταθέσω ξανά, το έγγραφο της διυπουργικής, που έλεγε ότι θα έχετε μέχρι τον Ιούνιο σχέδιο, για να ακολουθήσει η νομοθέτηση. Το σχέδιο ηλεκτροκίνησης δεν υπάρχει. Η χώρα δεν έχει σχέδιο ηλεκτροκίνησης, άρα δικαιολογούμαι να λέω ότι έχετε ένα αποσπασματικό νομοσχέδιο γιατί δεν έχετε σχέδιο. Δεν μας λέτε τι θα γίνει με τις υπόλοιπες μεταφορές, με τις αστικές, με τα φορτηγά, με τα λεωφορεία, με τον σιδηρόδρομο, με τα τραμ, με την ηλεκτροκίνηση σε αυτούς τους τομείς, για να μην πάω στα αεροπλάνα και στα πλοία που είναι δύσκολο, αλλά πρέπει να πούμε. Δεν έχετε, λοιπόν, κανένα σχέδιο. Έρχεστε και κάνετε ένα νομοσχέδια αποσπασματικό. Δημόσιες μεταφορές. Έχουμε σοβαρά ερωτήματα. Πότε θα απαντηθούν αυτά; Κάνατε δηλαδή τη φιέστα, νομίζω στη φιέστα στο Γκάζι ήταν και ο κύριος Καραμανλής και ο κύριος Κεφαλογιάννης και τώρα δεν υπάρχει καμία πρόταση από την Κυβέρνηση για το σχέδιο μεταφορών; Θέλετε να κάνουμε επίκαιρη ερώτηση στον κ. Κεφαλογιάννη να μας το πει, να μας πει αν δεν έχετε κάνει εσείς; Είναι ένα ζήτημα αυτό κ. Υπουργέ. Άρα, πρώτον το συνολικό σχέδιο, δεύτερον οι δημόσιες μεταφορές.

Τρίτον οι πόροι. Εγώ θα το ξαναπώ, το ρώτησα και νωρίτερα. Θα καταθέσουμε νέο δημοσίευμα. Οι πόροι των δικαιωμάτων του χρόνου θα είναι μειωμένοι για την Ελλάδα. Φέτος δεν βγαίνουν τα 50 εκατομμύρια, από αυτά που λέτε εσείς, από το 6%, από το χρηματοδοτικό εργαλείο και αν βγούνε, κυρία Σδούκου, από κάπου θα κόψετε. Να μας πείτε από πού θα κόψετε. Επειδή τον ξέρουμε το λογαριασμό, μπροστά μας τον έχουμε, 72% είναι ΛΑΠΕ, 12,8 είναι διαρροή άνθρακα, 3% ΕΤΕΑΝ Εξοικονόμηση, 6% λιγνιτικές, 6% ηλεκτροκίνηση. Τι θα κόψετε, κύρια Σδούκου; Εδώ μιλάμε σοβαρά. Μπαίνουν στα πρακτικά. Πέστε μου τι θα κόψετε; Τα ποσοστά είναι εδώ. Μήπως θα βγάλετε σύνολο 103;

Άρα ένα ερώτημα είναι αν κάποιοι συμπολίτες μας αγοράσουν αυτοκίνητα φέτος και έρθουν να πάρουν την επιδότηση, θα έχετε να τους τα δώσετε; Αν από την κατανομή των πόρων του 2019, που θα την κάνετε τώρα, δεν φτάσουν τα λεφτά και δεύτερον το 2020 που θα είναι λιγότεροι οι πόροι, τι θα κάνετε; Θα μας πείτε το εξής. Θα φέρει η «μαμά» Ευρώπη λεφτά για τις λιγνιτικές περιοχές και την ηλεκτροκίνηση.

Αυτό σημαίνει ότι δική σας Κυβέρνηση δεν έχει την δυνατότητα να δώσει ούτε ένα ευρώ από τον κρατικό προϋπολογισμό, δεν έχει να δώσει ούτε ένα ευρώ από την εξοικονόμηση πόρων, δεν έχει να δώσει ούτε ένα ευρώ από το ΕΣΠΑ, άρα τι κάνατε; Μετά σας πειράζει που είπαμε ότι έχετε ένα «άδειο πουκάμισο» νομοσχέδιο. Αυτό έχετε. Διότι και στους πόρους υπάρχει σοβαρό θέμα και, βέβαια υπάρχει ένα θέμα και στο δίκτυο.

Έβαλε ένα ζητήματα το WWF, που θα συμπληρωθεί το δίκτυο και με τι λεφτά όταν δεν υπάρχει ή αγορά να το καλύψει. Είδατε τη μεγάλη διάψευση έφαγε η κοινωνία μας και οι πολιτικές σας από την αγορά την περίοδο της πανδημίας όλοι το κράτος περιμέναμε να βοηθήσει. Τώρα στην ηλεκτροκίνηση δηλαδή θα αφήσουμε την αγορά χωρίς να υπάρχει κόφτης στα τιμολόγια, χωρίς να υπάρχει ρύθμιση κόστους, χωρίς να πάει στα νησιά η ηλεκτροκίνηση. Πώς θα λυθεί το θέμα με τους με τους διατηρητέους οικισμούς. Δεν θα πάει λοιπόν στη Μυτιλήνη καθόλου στη Λέσβο, δεν θα πάει στη Σύρο. Αυτή την Ελλάδα θέλετε δεν τα έχετε λύσει αυτά μετά από ένα χρόνο θα βγάλετε ΠΔ για να πάει μετά από δύο χρόνια. Υπάρχουν λοιπόν σοβαρά ζητήματα ως προς τα πρατήρια που δεν ακούσαμε τελικά αν θα δώσετε τους ταχυφορτιστές και αν θα υπάρχει αυτή η δυνατότητα, ως προς τα συνεργεία που δεν ακούσαμε τελικά τι δυνατότητες θα δοθούν γιατί όλα θα πάνε σε υπουργική απόφαση, ως προς τα τέλη ταξινόμησης, ως προς την απόσυρση, όλα αυτά είναι ζητήματα τα οποία τα έχουμε μπροστά μας.

Κλείνω με δύο ερωτήσεις κύριε Πρόεδρε προς τον Υπουργό επειδή δεν ήταν εδώ οι φορείς. Το σημαντικότερο αφορά τους τεχνικούς κανονισμούς. Έχετε νέα θέματα που προκύπτουν από το 22,το 24 και το 25 και το 21 θα έλεγα εγώ. Πρακτικά, ενώ η κοινωνία μας με πρωτοβουλίες του ΣΥΡΙΖΑ οδηγείται προς την ηλεκτρονική έκδοση αδειών, ηλεκτρονική ταυτότητα κτιρίου, εισάγετε γραφειοκρατικές διαδικασίες χωρίς να υπάρχουν τεχνικά πρωτόκολλα στους μηχανικούς. Δεν είναι στα επαγγελματικά δικαιώματα των μηχανικών και δεν είναι σχεδιασμένο το μέτρο που θα κάνετε. Άρα για κάτι αναγκαίο που συνδέεται με τις οικοδομικές άδειες, αυτή τη στιγμή δεν μπορείτε να απαντήσετε ή αν μπορείτε παρακαλώ να απαντήσετε γιατί αυτό θα εφαρμοστεί σε κτίριο που η άδεια τους θα βγει 1/3/2021. Αυτά είναι συγκεκριμένα ερωτήματα το Επιμελητηρίου δεν ξέρω πώς θα απαντήσει δεν ξέρω αν και εσείς μπορείτε να απαντήσετε.

Ένα δεύτερο θέμα που αφορά τους δήμους είναι τι θα κάνουν οι δήμοι, σας είπα παράδειγμα στη Σύρο όταν δεν υπάρχει πλαίσιο για τους παραδοσιακούς οικισμούς και βέβαια τι θα κάνουν και οι δήμοι που έχουν ξεκινήσει μέσω ΕΣΠΑ να κάνουν δικό τους δίκτυο ηλεκτροδότησης, θα το χαρίσουν όπως και οποιοδήποτε άλλο δίκτυο ηλεκτροφόρτισης θα χαριστεί; Αυτά λοιπόν είναι συγκεκριμένα ερωτήματα που νομίζω δεν χρειάζονται απαντήσεις γιατί εμείς με τα ερωτήματά μας, αποδεικνύουμε ότι σχέδιο δεν έχετε απαντήσεις δεν έχετε και γι’ αυτό αμφισβητούμε το νομοσχέδιο ως προς την αποτελεσματικότητά του, γιατί την ηλεκτροκίνηση τη θέλαμε πριν την ανακαλύψετε εσείς γιατί μπήκε στις δικές μας υπουργικές αποφάσεις και το σχέδιο του ΣΥΡΙΖΑ πολύ πριν το ανακαλύψει η ΝΔ. Περιμένω τις απαντήσεις κύριε Χατζηδάκη.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΑΚΑΣ (Προεδρεύων της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κύριος Χατζηδάκης.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι παρακολούθησα όλη την συζήτηση επί των άρθρων, άκουσα και ενδιαφέρουσες απόψεις οι οποίες θα ληφθούν υπόψη προφανώς από την κυβέρνηση στην τελική διατύπωση από τη δική μας πλευρά του νομοσχεδίου, διότι προφανώς αυτό είναι και το νόημα των συζητήσεων δεν ερχόμαστε αυτάρεσκα να παρουσιάσουμε ένα κείμενο έστω και αν γι’ αυτό το κείμενο έχει προηγηθεί πολύμηνη διαβούλευση, όχι μόνο η επίσημη αλλά και η διαβούλευση με φορείς της αγοράς πρωτύτερα και θα τροποποιήσουμε όπου χρειαστεί το κείμενο, ακριβώς διότι αυτό το είναι η κοινοβουλευτική δημοκρατία η διάδραση των κυβερνήσεων με τη Βουλή.

Από κει και πέρα όμως πρέπει να πω ότι άκουσα και μερικές παρατηρήσεις όπως και χτες οι οποίες ήταν αρκετά μικρόψυχες, νομίζω παρατηρήσεις που ζημιώνουν κομματικά αυτούς που τις υιοθετούν στο βαθμό που παρατηρεί ένα μεγάλο κομμάτι της κοινής γνώμης αυτά τα οποία συζητούνται εδώ. Από κει και πέρα είναι δικαίωμα του καθενός να τοποθετείται όπως νομίζει. Εγώ θα απαντήσω σε όλα όσα έχω σημειώσει τουλάχιστον και όσα επιτρέπει χρόνους και από κει και πέρα θα συζητήσουμε και θα συνεχίσουμε τη συζήτηση στη δεύτερη ανάγνωση και στην Ολομέλεια .

Πρώτα απ’ όλα έγινε μια παρατήρηση από διάφορους εάν προηγήθηκε διάλογος. Επειδή συμμετείχα σε αυτό το διάλογο επιτρέψτε μου να πω ότι δεν έχω την εντύπωση ότι βλέπω οράματα και δεν έχω οπτασίες. Υπήρξε διάλογος κυρίες και κύριοι και με φορείς για τους οποίους έγινε ονομαστική αναφορά εδώ πέρα και υπήρξε αμφισβήτηση. Η Γενική Γραμματέας κατά τη διάρκεια των παρατηρήσεων ήρθε και μου έδειξε κάρτες που έχει πάρει από φορείς τέτοιους που ήρθαν σήμερα και που κατά ορισμένους συναδέλφους δεν εκπροσωπήθηκαν στο διάλογο αυτόν. Παραδείγματος χάριν θυμάμαι τώρα πρόχειρα από τους ταξιτζήδες, αλλά τι να κάνουμε να βιντεοσκοπούσε τις συνεδριάσεις μας και να τις καταθέτουμε στα πρακτικά για να αποδεικνύουμε ότι η ζωή μας, αυτό που ζούμε είναι κάτι επί της γης και ότι όχι κάτι το οποίο ονειρευόμαστε και το φανταζόμαστε και ερχόμαστε και το λέμε.

Διάλογος έγινε εκτεταμένος και όχι μόνο έγινε διάλογος. Στο κάτω - κάτω, δεν είσαι και υποχρεωμένος, όταν συμμετέχεις σε ένα διάλογο, να συμφωνείς με μια Κυβέρνηση, αλλά όπως εγώ πληροφορήθηκα – εκτός και αν η Γενική Γραμματέας με παραπληροφόρησε πλήρως, δεν αποκλείεται, θα το ερευνήσω όμως, θα ψάξω τα πρακτικά, δεν θέλω να σας αδικήσω, διότι η αξιοπιστία η δική σας ενδεχομένως να είναι μεγαλύτερη από την αξιοπιστία της Γενικής Γραμματέως – μου είπε ότι σχεδόν όλοι οι φορείς, αν εξαιρέσετε τους εμπόρους μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, τοποθετήθηκαν θετικά και εγώ τουλάχιστον που έχω μιλήσει ο ίδιος με τη WWF και την GREENPEACE, θυμάμαι και εγώ αυτά που μου λέει η Γενική Γραμματέας. Τώρα, εσείς πιστεύετε ότι διαφώνησαν. Σας βολεύει αυτή η πραγματικότητα. Είναι κάτι το οποίο θα το δεχθώ, όμως, διότι δεν θέλω να χαλάσω την ευτυχία σας. Εάν με αυτό είστε ευτυχείς, θα προχωρήσουμε κατ’ αυτόν τον τρόπο. Διαφώνησαν, λοιπόν, οι φορείς, οι οποίοι συμφώνησαν κατά τα λοιπά.

Άλλη παρατήρηση, ειπώθηκε και αυτό. «Γιατί παίρνετε μέτρα για τη δυτική Μακεδονία και για τη Μεγαλόπολη;» και μάλιστα ειπώθηκε από ένα κόμμα το οποίο έχει αυξημένες ευαισθησίες υποτίθεται και αυξημένα ποσοστά στη δυτική Μακεδονία. Παίρνουμε μέτρα διότι είναι λιγνιτικές περιοχές και θέλουμε να υπάρχει μια ρήτρα απολιγνητοποίησης παντού, μια ρήτρα δίκαιης μετάβασης και το νομοσχέδιο αυτό, που είναι νομοσχέδιο του Υπουργείου μας, είναι ένα εργαλείο τέτοιο.

Ειπώθηκε επίσης «γιατί έχετε αυξημένα κίνητρα για τα νησιά;». Να μην έχουμε; Γιατί απλώς στο πλαίσιο μιας αντιπολίτευσης που ψάχνουμε και διαβάζουμε πώς θα βρεθούμε αντίθετοι, ό,τι βρίσκουμε το κατακρίνουμε. Λοιπόν, έχουμε μέτρα για τα νησιά, διότι τα νησιά είναι μια ελληνική ιδιαιτερότητα και τουριστικά και περιβαλλοντικά. Δεν θέλουμε να τα επιβαρύνουμε και για αυτό έχουμε αυξημένα κίνητρα για τα εταιρικά αυτοκίνητα. Αμάρτημα και αυτό; Να το διορθώσουμε; Να το αφαιρέσουμε;

Άλλη παρατήρηση, γιατί δεν υπάρχουν ανώτατες χρεώσεις στη φόρτιση; Πού υπάρχουν ανώτατες χρεώσεις; Σε ποιες χώρες της Ευρώπης υπάρχουν ανώτατες χρεώσεις; Όποτε υπάρχουν ανώτατες χρεώσεις ή υπήρχαν ιστορικά στην Ελλάδα, δεν έχουμε δει ότι όλοι φεύγουν και πάνε στο πλαφόν και τελικά, αντί να εξυπηρετείται ο καταναλωτής, στην πραγματικότητα βλάπτεται το συμφέρον του;

Άλλη παρατήρηση από περισσότερα κόμματα, γιατί ο ΔΕΔΔΗΕ δεν είναι πάροχος; Θα είναι η ΔΕΗ. Σας πειράζει, δηλαδή, που είναι η ΔΕΗ και δεν είναι ο ΔΕΔΔΗΕ; Ο ΔΕΔΔΗΕ, από το ενωσιακό δίκαιο, είναι μόνο τελευταίο καταφύγιο. Ήρθε ο Διευθύνων Σύμβουλός του και το εξήγησε. Ξανά - μανά, γιατί δεν είναι ο ΔΕΔΔΗΕ. Και χτες γιατί δεν είναι ο ΔΕΔΔΗΕ και σήμερα γιατί δεν είναι ο ΔΕΔΔΗΕ. Ο ΔΕΔΔΗΕ, όπως είναι σήμερα τα πράγματα, είναι μια θυγατρική εταιρεία της ΔΕΗ. Άρα σας πειράζει που «δεν είναι ο Γιάννης, αλλά είναι ο Γιαννάκης» και κάνουμε ολόκληρη συζήτηση για όλη αυτή την ιστορία.

Προχωρώ περαιτέρω. Άλλη ερώτηση που έγινε, «γιατί τώρα;». Πότε θέλετε; Θέλετε σε ένα χρόνο; Θέλετε σε 6 μήνες; Θέλατε πριν από ένα μήνα; Θέλετε το Σεπτέμβριο, στις 8 Οκτωβρίου στις 7 το απόγευμα; Γιατί τώρα; Γιατί είπαμε ότι θα το φέρουμε μέχρι τις 30 Ιουνίου. Το φέραμε, το παρουσιάσαμε, έρχεται και ψηφίζεται στη Βουλή. Η Κυβέρνηση έχει εκλεγεί για τέσσερα χρόνια. Θέλουμε στο τέλος τετραετίας να έχουμε έναν απολογισμό. Το φέρνουμε τώρα για να εφαρμοστούν αυτά τα μέτρα. Είμαστε η 12η χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση που τα υιοθετεί και πολύ καλά κάνουμε και τα υιοθετούμε και νομίζω προτιμώ αυτή την κριτική «γιατί τώρα», παρά «γιατί ποτέ», που ορισμένα κόμματα της Αντιπολίτευσης θα τα εξυπηρετούσε, βεβαίως, αυτή η κριτική, αλλά δεν θέλουμε να κάνουμε αυτήν τη χάρη.

Άλλη κριτική. «Εντάξει η ηλεκτροκίνηση, αλλά πάλι θα έχουμε επιβάρυνση του περιβάλλοντος».

Κανείς δεν αντιλέγει, ότι και η παραγωγή της ηλεκτρικής ενέργειας προφανώς, όπως παράγεται τουλάχιστον σήμερα σε όλη την Ευρώπη, επιβαρύνει το περιβάλλον. Αλλά το τελικό εξαγόμενο, προφανώς είναι υπέρ του περιβάλλοντος και κάνουμε, ότι μπορούμε. Θα προβλέψουμε μέτρα, υπάρχουν και τα συστήματα για την ανακύκλωση μπαταριών, αλλά προβλέπουμε ήδη αυξημένα κίνητρα για φορτιστές από ΑΠΕ. Τα κίνητρα για φορτιστές από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, πάνε στο 70%. Υπάρχουν ήδη μέσα στο νομοσχέδιο αυτά τα κίνητρα.

Άλλη παρατήρηση. «Δεν είναι και τίποτα σοβαρό αυτό το οποίο κάνετε».

Ναι, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, απλός δεν υπάρχει καθόλου αγορά αυτή την ώρα. Υπάρχουν μερικές εκατοντάδες αυτοκίνητα, είναι σχεδόν ανύπαρκτη αγορά και προσπαθούμε από κάπου να ξεκινήσουμε. Από ένα σύστημα για τους φορτιστές και από ένα σύστημα κινήτρων για τα αυτοκίνητα. Αυτό για το οποίο μιλάμε, είναι για το 2020 και το 2021 και στη συνέχεια θα υπάρξει στήριξη του προγράμματος, τόσο από πόρους οι οποίοι θα είναι εθνικοί και προερχόμενοι από τον λογαριασμό των ρύπων που προφανώς θα προχωρήσουμε το πρόγραμμα και από εκεί, αλλά και από κοινοτικούς πόρους. Γιατί όχι; Είναι κακό να στηριχθεί αυτό το πρόγραμμα στο μέλλον από κοινοτικούς πόρους; Κι αν είναι κακό και μας ενοχλεί τόσο πολύ, τότε θα έπρεπε και οι προηγούμενες κυβερνήσεις, όλοι μας, να αρνηθούμε το ΕΣΠΑ, να αρνηθούμε το «εξοικονομώ», να αρνηθούμε όλα τα προγράμματα τα οποία είναι από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Τι συζητάμε; Δεν μου φαίνεται και πολύ σοβαρή αυτή η άποψη, ότι είναι από την Ευρώπη, άρα δεν λογίζεται ως πόρος και ως προσπάθεια κυβερνητική.

Άλλο επιχείρημα. «Τι κάνετε για τις δημόσιες μεταφορές».

Θα έρθει το Υπουργείο Μεταφορών εδώ και θα μιλήσει. Αλλά για να μη θεωρήσετε, ότι δεν υπάρχουν απαντήσεις, δεν θα αναφερθώ στα δύο λεωφορεία τα οποία το καλοκαίρι φαντάζομαι όπως έχει εξαγγείλει το Υπουργείο Μεταφορών θα έρθουν και θα λειτουργήσουν πιλοτικά για να δούμε πώς λειτουργούν. Θα αναφερθώ στο διαγωνισμό. Υπήρχε ένας διαγωνισμός επι ΣΥΡΙΖΑ. Τι συνέβη με αυτό το διαγωνισμό; Τον ακύρωσε λέει ο ΣΥΡΙΖΑ, το Υπουργείο Μεταφορών. Μία ανεξάρτητη αρχή εξέτασης προδικαστικών προσφυγών είναι του Υπουργείου Μεταφορών; Δεν το έχω καταλάβει. Ήμουνα στο Υπουργείο Μεταφορών κατ’ επανάληψη, δεν είδα καμία αρχή προ δικαστικών προσφυγών εκεί μέσα. Είναι πια ανεξάρτητη αρχή, η οποία για λόγους ανταγωνισμού, αλλά και για λόγους χρηματοδότησης επίσης, ακύρωσε αυτό το διαγωνισμό. Εκεί που μας χρωστάγανε, ζητάνε και το βόδι και διαμαρτύρονται από πάνω. Φτιάξανε έναν διαγωνισμό ο οποίος κατέπεσε και διαμαρτύρονται γιατί εμείς προκηρύσσουμε έναν καινούργιο διαγωνισμό.

Άλλη παρατήρηση. Δεν αμφισβήτησα ποτέ, ότι υπάρχει μόλυνση από τα ελαστικά. Ούτε των συμβατικών αυτοκινήτων, ούτε των ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Είπα, ότι το γεγονός, ότι υπάρχει μόλυνση και από τα ελαστικά των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, δεν είναι λόγος να αρνηθούμε τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Τότε γιατί τα υιοθετούν τόσες χώρες; Και προσέθεσα επίσης, ότι δεν έχω κανένα τρόπο εγώ μόνος μου, να εξαφανίσω την όποια ρύπανση προξενείτε από τα ελαστικά των ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Δεν είναι στο γνωστικό πεδίο, ούτε είναι στις δυνατότητές μου ως ανθρώπου. Αυτό είπα και αυτό επαναλαμβάνω.

Βενζινάδικα. «Γιατί εξαιρείτε τα βενζινάδικα».

Ποιος σας είπε, ότι εξαιρούνται τα βενζινάδικα; Που το είδατε και κατ’ επανάληψη ελέχθη. Δεν εξαιρούμε τα βενζινάδικα. Υπάρχει διάλογος με τα βενζινάδικα. Τα βενζινάδικα, όπως και τα σούπερ μάρκετ, όπως και πολλοί άλλοι, μπορεί να έχουν δημόσιους φορτιστές, οι οποίοι προβλέπονται και μπορούν να τα εγκαταστήσουν όποτε θέλουν.

Η ανάγκη για αντιπολίτευση ωθεί κάποιους να λένε πράγματα τα οποία είναι εκτός της πραγματικότητας του νομοσχεδίου.

Άλλο επιχείρημα, Υπουργείο Οικονομικών, φέρνει άλλο νομοσχέδιο με ρυθμίσεις για τα αυτοκίνητα, για τα περιβαλλοντικά τέλη. Είμαστε σε απόλυτη συνεργασία. Είναι ένα θέμα, το οποίο συζητήθηκε και στο Υπουργικό Συμβούλιο και είμαστε σε απόλυτη αρμονία και ο ένας έχει απόλυτη γνώση, του τι κάνει ο άλλος.

Σχέδιο ηλεκτροκίνησης. Υπάρχει πρόβλεψη για σχέδιο ηλεκτροκίνησης. Πρώτα από όλα ήδη στο εθνικό σχέδιο για την ενέργεια και το κλίμα υπάρχει ειδικό σχέδιο ηλεκτροκίνησης ενταγμένο στο ευρύτερο σχέδιο, το οποίο κατατέθηκε από τη χώρα και πολύ νωρίτερα από ότι προέβλεπε η συγκεκριμένη Υπουργική Απόφαση.

Δεύτερον, έχουμε εδώ το ίδιο το νομοσχέδιο, το οποίο αν δεν είναι μια σφαιρική προσέγγιση για την ηλεκτροκίνηση, τι είναι; Είναι «πικ νικ» το σαββατοκύριακο; Τι είναι; Έχουμε εδώ μια σειρά από άρθρα, τα οποία ρυθμίζουν την αγορά από την αρχή ίσαμε το τέλος και με βάση τις ευρωπαϊκές πρακτικές.

Τρίτον, οτιδήποτε άλλο χρειαστεί στο πλαίσιο του σχεδιασμού, προφανώς, δεν θεωρούμε, ότι τελείωσε η ζωή και η ιστορία εδώ, θα ακολουθήσει.

Και έχω ακόμα τρεις παρατηρήσεις και τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Η πρώτη παρατήρηση έχει να κάνει με το περιβαλλοντικό τέλος. Πρέπει να αποφασίσουμε από ποια πλευρά κάνουμε κριτική στην Κυβέρνηση και από ποια πλευρά βλέπουμε τα πράγματα. Γίνεται κριτική στην Κυβέρνηση, ότι δήθεν δεν έχει περιβαλλοντική πολιτική. Φέρνει η Κυβέρνηση το νομοσχέδιο αυτό. Εντάξει, καταλαβαίνω, ότι υπάρχει μια αμηχανία σε πολλούς φανατικούς της αντιπολίτευσης, δεν ξέρουν πώς θα τοποθετηθούν, διότι ενστικτωδώς θέλουν, να πούνε όχι, από την άλλη πλευρά η κοινωνία είναι στο ναι.

Άρα, δεν ξέρουν πώς θα τοποθετηθούν, αλλά υπάρχει και το θέμα του περιβαλλοντικού τέλους. Επειδή έχουμε μεγάλη επιβάρυνση πια στην ατμόσφαιρα, δεν είμαστε στη δεκαετία του 80, του 90, τα πράγματα έχουν χειροτερέψει και επειδή ακόμα και με τον περιορισμό του κορονοϊού σε ορισμένους δείκτες -τον περιορισμό των μέτρων με τον κορονοϊό- σε ορισμένους δείκτες εδώ στην Αριστοτέλους φτάσαμε ίσα-ίσα στο ανεκτό όριο με τα μέτρα για τον κορονoϊό.

Παίρνουμε αυτά τα μέτρα για τα παλαιά αυτοκίνητα και λέμε για λόγους περιβάλλοντος και δημόσιας υγείας, να έχουμε την απαγόρευση Euro1, Euro2, Euro3.

Όχι να μην έχουμε. Ποιοι το λένε αυτό; Αυτοί που σηκώνουν την περιβαλλοντική σημαία. Να μην έχουμε. Απλά και μόνο αντιπολίτευση για την αντιπολίτευση ή απλώς γιατί κάποιοι ψάχνουν ένα ακροατήριο.

Όταν μιλάμε για απολιχνιτοποίηση είναι με το λιγνίτη, όταν μιλάμε για ΑΠΕ είναι με αυτούς που διαμαρτύρονται για τις ΑΠΕ, όταν μιλάμε για τη ΛΑΡΚΟ, που μολύνει τον Ευβοϊκό είναι με αυτούς που διαμαρτύρονται για τη ΛΑΡΚΟ. Τώρα που μιλάμε για αυτό το θέμα, είναι με τους εμπόρους των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων οι οποίοι προφανώς, το καταλαβαίνω, επηρεάζονται από αυτές τις ρυθμίσεις, αλλά αυτό δεν το λες και συνεκτική και σοβαρή και προοδευτική πολιτική. Πολύ περισσότερο όταν αυτοί που ασκούν αυτή την κριτική διεκδικούν και το μονοπώλιο της προόδου.

Εν πάση περίπτωσει, εμείς κάναμε διαβούλευση εξηγήσαμε τους λόγους για τους οποίους προχωρήσαμε σε αυτά τα μέτρα, από τη διαβούλευση τροποποιήσαμε κάποιες ρυθμίσεις. Οι ρυθμίσεις που φέρνουμε είναι απαγόρευση για τα παμπάλαια αυτοκίνητα και περιβαλλοντικά τέλη για τα παλαιά άνω της οκταετίας, λόγω περιβάλλοντος, λόγω δημόσιας υγείας και λόγω νόθευσης της αγοράς επιζημία και των ιδιοκτητών αυτοκινήτων Ελλήνων ιδιοκτητών αυτοκινήτων, οι οποίοι είχαν ένα αθέμιτο ανταγωνισμό από τα εισαγόμενα όπως τα τελευταία χρόνια είχε διαμορφωθεί η αγορά.

Προτελευταία παρατήρηση: Η ταξικότητα και πάλι της παρέμβασής μας. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είπα και χτες, το επαναλαμβάνω και σήμερα. Στα αυτοκίνητα έχουμε ένα μπόνους 15%, στα σκούτερ έχουμε ένα μπόνους 20% και στα ποδήλατα έχουμε ένα μπόνους 40%. Δεν βρέθηκε ένας να πει εν πάση περιπτώσει θετικό είναι και αυτό, παρά τις επιφυλάξεις μας κ.λπ.. Μια κουβέντα δεν άκουσα. Ξέρω ότι χαλάει το αφήγημα της ταξικότητος, όταν επιδοτείς τα σκούτερ και τα ποδήλατα, διότι προφανώς, όπως σημείωσα και χτες δεν τα χρησιμοποιούν οι εφοπλιστές και οι βιομήχανοι, αλλά εν πάση περιπτώσει νομίζω είναι μια απόδειξη του τι θέλει να κάνει η Κυβέρνηση . Εμείς φέραμε αυτά τα κίνητρα. Από τα 40 χιλιάρικα και πάνω μπαίνει κόφτης -το εξήγησα και χτες, δεν αυξάνεται η επιδότηση- και από τα 50 χιλιάρικα και πάνω τιμή κτήσης, δεν υπάρχει καμία επιδότηση.

Είμαστε εδώ να συζητήσουμε, είμαστε εδώ να τροποποιήσουμε θέσεις, αλλά επί δύο μέρες δεν άκουσα και μία συγκεκριμένη πρόταση. Η αντιπολίτευση δεν είναι μόνο για να καταγγέλλει, είναι και για να προτείνει. Πείτε μας τι νομίζετε; Πώς θα έπρεπε να διαμορφωθεί αυτό; Εσείς που είστε εναντίον της ταξικότητας. Φέρτε μας μια πρόταση για να μας εκθέσετε. Φέρτε μας μια πρόταση «εμείς προτείναμε ένα, δύο, τρία και αυτοί εδώ που έχουνε μόνο 1.700 ανθρώπους που θέλουν να εξυπηρετήσουν ψηφοφόρους τους και που κι αυτούς αν τους εξυπηρετήσουν, διότι είναι και ατζαμήδες και δεν θα βρουν τα λεφτά να τους εξυπηρετήσουν, αυτοί εδώ δείτε αρνούνται την πρότασή μας». Φέρτε μας μία πρόταση. Σας προκαλώ και τώρα. Έχουμε δεύτερη ανάγνωση, έχουμε Ολομέλεια. Είστε προοδευτικά κόμματα. Σε αντίθεση με εμάς που είμαστε μιαροί και τρισκατάρατοι. Φέρτε προτάσεις να τις ζητήσουμε.

Και μια τελευταία παρατήρηση. Ο κύριος Τσίπρας δέχτηκε ότι εκτός από αυτό το νομοσχέδιο, προχωρούμε στο πλαίσιο μιας περιβαλλοντικής πολιτικής και την απολιγνιτοποίηση, όπως την προχωρούμε, εν πάση περιπτώσει, αλλά δεν προχωρούμε τίποτε άλλο. Άλλοι συνάδελφοι είπαν ότι δεν παραχωρούμε τίποτα και ότι γενικώς έχουμε βαλθεί να καταστρέψουμε τα πάντα, να τα τινάξουμε όλα στον αέρα, να μην αφήσουμε λίθον επί λίθου.

Θα ήθελα να σημειώσω ενδεικτικά για να δούμε σε ποια σφαίρα εντάσσονται αυτές οι πολιτικές πέραν της απολιγνιτοποίηση και των 6,2 δισεκατομμυρίων ευρώ πόρων που θα χρησιμοποιηθούν για την απολιγνιτοποίηση και πέραν αυτού του νομοσχεδίου, που το στηρίζουν όλοι οι φορείς ουσιαστικά της αγοράς. Να σημειώσω ότι σε συνέχεια ίσως και πολιτικών που ασκήθηκαν στο παρελθόν -εγώ ποτέ δεν υπήρξα ισοπεδωτικός- τους τελευταίους μήνες έτρεξε το «Εξοικονομώ 2» δράση ενεργειακής εξοικονόμησης, ετοιμάζεται το «Εξοικονομώ 3» Εδώ στην ελλάδα έτρεξε τον περασμένο Σεπτέμβριο, Οκτώβριο. Εάν ήσασταν αλλού διακοπές, θα σας στείλω τα σχετικά αποσπάσματα.

Στο πλαίσιο του recovery fund προετοιμάζονται τεράστιες δράσεις ενεργειακής εξοικονόμησης. Θέλω να σας υπενθυμίσω ότι πρόσφατα υπογράφηκε η υποθαλάσσια διασύνδεση της Κρήτης, που μαζί με τις υποθαλάσσιες διασυνδέσεις των νησιών μειώνει το ενεργειακό αποτύπωμα, γιατί θα κλείσουν τα φουγάρα της ΔΕΗ. Θέλω να σας υπενθυμίσω ότι έχει παρουσιαστεί πρόσφατα το νομοσχέδιο για την απόσυρση των πλαστικών μιας χρήσης. Θέλω να σας θυμίσω τις δράσεις για τις αναδασώσεις, με την έννοια ότι πήραμε ένα πρόγραμμα που επί τέσσερα χρόνια ο ΣΥΡΙΖΑ το κρατούσε στο μηδέν και εμείς μέσα σε μερικούς μήνες κατορθώσαμε να έχουμε προσκλήσεις που ξεπερνάνε τα 100 εκατομμύρια. Θέλω να σας θυμίσω τις προσπάθειες που κάναμε όλους αυτούς τους μήνες για να κλείσουν οι χώροι ανεξέλεγκτης διάθεσης απορριμμάτων, για να ρυθμιστεί το θέμα στο Αίγιο, στη Λευκάδα, στην Κέρκυρα που και φορείς που δεν πρόσκεινται στη Νέα Δημοκρατία αναγνωρίζουν τις προσπάθειές μας. Θέλω να σας θυμίσω τις προσπάθειες για να μπούνε μπροστά αρκετές καινούργιες μονάδες ολοκληρωμένης επεξεργασίας αποβλήτων.

Όλα αυτά, δεν είναι πράσινη πολιτική; Εκτός αν ο φανατισμός έχει οδηγήσει και σε πολιτική αχρωματοψία. Ευχαριστώ πολύ.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ** **(Προεδρεύων της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε και εμείς τον κύριο Υπουργό. Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό ολοκληρώθηκε η συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης».

Υπενθυμίζω ότι, την Πέμπτη 16 Ιουλίου, έχουμε τη β’ ανάγνωση και ότι η Επιτροπή μας έχει, αύριο στις δυόμιση μετά το μεσημέρι, στην Αίθουσα της Γερουσίας, την ενημέρωση από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΔΕΔΔΗΕ κ. Μάνο, παρουσία του Υφυπουργού κυρίου Θωμά. Σας ευχαριστώ πολύ.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Γιόγιακας Βασίλειος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Ιωάννης, Σταμενίτης Διονύσιος, Καφαντάρη Χαρά, Φάμελλος Σωκράτης, Αβδελάς Απόστολος και Αρσένης Κρίτων-Ηλίας.

Τέλος και περί ώρα 16.40΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**  **Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ**  **ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**