**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 13.25΄, στην **Αίθουσα Γερουσίας του Μεγάρου της Βουλής,** συνήλθε σε συνεδρίαση η Διαρκής Επιτροπή Παραγωγής και Εμπορίου, υπό την προεδρία του Αντιπροέδρου αυτής, κ. Νικόλαου Ταγαρά, με θέμα ημερήσιας διάταξης: Συνέχιση της επεξεργασίας και εξέτασης του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης» (4η συνεδρίαση β’ ανάγνωση).

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 Αντιπρόεδρος 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, Καππάτος Παναγής, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Γκαρά Αναστασία, Βαρεμένος Γεώργιος, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Ψυχογιός Γεώργιος, Σκουρλέτης Παναγιώτης (Πάνος), Τζανακόπουλος Δημήτριος, Τσίπρας Γεώργιος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Δελής Ιωάννης, Κομνηνάκα Μαρία, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ξεκινάει η 4η συνεδρίαση - β΄ ανάγνωση 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».

Θα ξεκινήσουμε με τον Εισηγητή της Πλειοψηφίας τον κύριο Χριστόφορο - Εμμανουήλ Μπουτσικάκη. Έχετε τον λόγο για 10 λεπτά.

**ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ – ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ (Εισηγητής της Πλειοψηφίας):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε. Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρά τις διαμαρτυρίες που ακούστηκαν για την ταχύτητα με την οποία νομοθετεί η παρούσα Βουλή, τις τελευταίες μέρες έγινε μια αναλυτική επεξεργασία του νομοσχεδίου. Ίσως κάποιοι από το παρελθόν, προφανώς, είχαν μάθει σε διαφορετικούς ρυθμούς. Αυτά τα προβλήματα και αυτές τις παθογένειες τώρα τις αντιμετωπίζουμε και μάλιστα με πολύ σύντομο χρόνο. Οι πολίτες περιμέναν αρκετά. Θεωρώ, λοιπόν, ότι όσα ακούστηκαν την πρώτη μέρα επί της διαδικασίας εκφράζουν λογικές του χθες. Αυτό έγινε, όπως πάντα, από τους συναδέλφους της μειοψηφίας για επικοινωνιακούς και μόνον λόγους.

Το ίδιο ισχύει και για τη διαδικασία της ακρόασης των φορέων. Οι φορείς προσκλήθηκαν κανονικά, ακούστηκαν όπως ορίζει η διαδικασία και καταγράφηκαν οι παρατηρήσεις τους. Όπως είδατε, συνάδελφοι του ΣΥΡΙΖΑ, οι φορείς τοποθετήθηκαν θετικά στο νομοσχέδιο, τόσο επί της αρχής όσο και επί της ουσίας. Αυτό φάνηκε, βέβαια, να σας ενοχλεί αφού με τις ερωτήσεις που υποβάλλατε φάνηκε, σαφώς, η προσπάθεια σώνει και καλά να εκμαιεύσετε αρνητικά σχόλια. Εσείς, από την πλευρά σας, δεν κάνατε καμία ουσιαστική πρόταση. Μας κατηγορήσατε μόνο ότι το νομοσχέδιο είναι αποσπασματικό και ημιτελές.

Η Κυβέρνηση που έχει θέσει στο επίκεντρο της πολιτικής της την προστασία του περιβάλλοντος, την πρόληψη, την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής κατηγορείται, ανεύθυνα από εσάς, για δήθεν έλλειψη πράσινης ευαισθησίας. Αυτά με αφορμή ένα νομοσχέδιο που πρώτα από όλα και πριν από όλα ωφελεί το περιβάλλον, προάγει τη δημόσια υγεία και βελτιώνει την ποιότητα ζωής των πολιτών. Μιλάμε για ένα νομοσχέδιο που, για πρώτη φορά, ρυθμίζει με ολοκληρωμένο τρόπο την οργάνωση της αγοράς ηλεκτροκίνησης και των υποδομών φόρτισης.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, μην ξεχνάτε, επί τεσσεράμισι χρόνια δεν κάνατε απολύτως τίποτα, αλλά ούτε και τώρα είχατε κάποιο σχέδιο για να προτείνετε, μία διαφορετική πρόταση, ίσως να τη συζητήσουμε, πέραν του εθνικού σχεδίου για την ηλεκτροκίνηση. Η Κυβέρνηση έχει αποδείξει ότι ακούει τους πάντες και ό,τι καλό φυσικά ,το ενσωματώνει και το προάγει. Αυτό φάνηκε και από τη δημόσια διαβούλευση, αφού το Υπουργείο υιοθέτησε πολλές από τις προτάσεις που κατατέθηκαν, προτού το νομοσχέδιο παρουσιαστεί στην Επιτροπή μας. Μας κατηγορήσατε για κάποιου είδους τοξικότητα επειδή, τάχα, τα κίνητρα είναι προσανατολισμένα στους προνομιούχους. Μα εν προκειμένω τα κίνητρα, όλα τα κίνητρα, στοχεύουν πρωτίστως στο να καταστήσουν τα ηλεκτρικά οχήματα, τα σκούτερ, τα ποδήλατα προσιτά σε όλους, στους πολλούς, με πριμοδότηση από το πρώτο ευρώ.

Ο προνομιούχος, μπορεί να αγοράσει ένα ακριβό αυτοκίνητο, συμβατικό, το οποίο πολύ πιο εύκολα θα δώσει παραπάνω πλέον με τα καινούργια κίνητρα χρήματα, έτσι ώστε να αγοράσει ένα ηλεκτρικό. Αυτό είναι το θέμα, ή μπορούν όλοι οι πολίτες να αγοράσουν πλέον με οποιοδήποτε μέσο ηλεκτροκίνησης πέραν των συμβατικών;

Σας το είπαμε εξαρχής, ο στόχος για το 2030, είναι το ποσοστό των ηλεκτρικών οχημάτων στην ελληνική αγορά να φτάσει στο 30% και αντιστοίχως να μειωθούν οι ρύποι. Όλα αυτά δεν θα γίνουν δια μαγείας φυσικά, αλλά, θα γίνουν με το να κάνουμε προσιτά τα ηλεκτρικά οχήματα σε όλους και αυτό ακριβώς κάναμε με το παρόν νομοσχέδιο.

Είπατε, ότι το έκτακτο περιβαλλοντικό τέλος θα περιορίσει τις εισαγωγές και θα οδηγήσει στο να πληρώνουν οι πολλοί. Κοιτάξτε, δεν μπορεί να είμαστε ο σκουπιδότοπος της Ευρώπης για τα αυτοκίνητα. Το περιβαλλοντικό τέλος, προφανώς και λειτουργεί ως αντικίνητρο και αποτρεπτικό κίνητρο για τα παλαιού τύπου συμβατικά ρυπογόνα οχήματα. Αυτά σταδιακά, θέλουμε φυσικά να αποσυρθούν και να αντικατασταθούν από τα ηλεκτροκίνητα. Λειτουργεί επίσης, ως ανταπόδοση για τη ρύπανση που προκαλούν τα παλαιά αυτοκίνητα στο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία. Τελικά την θέλετε ή δε την θέλετε την ηλεκτροκίνηση; Θέλετε μήπως, να ενθαρρύνουμε τον κόσμο να αγοράζει τα ρυπογόνα αυτοκίνητα, τα παλιάς τεχνολογίας;

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ηλεκτροκίνηση αφορά το σύνολο των Ελλήνων και όχι τους λίγους αλλά τους πολλούς. Η προστασία της δημόσιας υγείας και η πρόληψη των ασθενειών που συνδέονται με την ατμοσφαιρική ρύπανση μας αφορά όλους. Η ενθάρρυνση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας για τη δημιουργία παραγωγικών μονάδων και δικτύων υποδομών φόρτισης, δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας και συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη. Τα φορολογικά κίνητρα, το μειωμένο κόστος χρήσης, η εξασφάλιση στάθμευσης συνολικά, μειώνουν το κόστος του ηλεκτρικού αυτοκινήτου τουλάχιστον κατά 30% για αρχή. Καλύπτουν την απόσταση που το κράτος μας έχει από τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης.

Ταυτόχρονα, θέτουμε το πλαίσιο για να αναπτυχθεί ένα ολοκληρωμένο δίκτυο υποδομών φόρτισης για να πετύχουμε τη μέγιστη γεωγραφική και πληθυσμιακή κάλυψη, ώστε, να μπορούν τα ηλεκτρικά οχήματα να πάνε παντού, να εξυπηρετούν τις ανάγκες της μετακίνησης σε όλη τη χώρα και να μην υστερούν σε τίποτα σε σχέση με τα παλιά ρυπογόνα συμβατικά αυτοκίνητα. Ποιος θα επωφεληθεί από όλα αυτά; Προφανώς, όλοι οι Έλληνες πολίτες ανεξαρτήτως οικονομικών του καθενός. Ο καθένας, ας βγάλει τα συμπεράσματα του.

Συνάδελφοι της Αντιπολίτευσης, σας καλώ σήμερα στη β΄ ανάγνωση να συμβάλλετε και εσείς στην πρόοδο της χώρας, στην προστασία του περιβάλλοντος, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Σας καλώ, λοιπόν, να υπερψηφίσετε το νομοσχέδιο. Σας ευχαριστώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει η κυρία Καφαντάρη.

**ΧΑΡΑ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ (Εισηγήτρια της Μειοψηφίας):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Δεν μπορώ, βέβαια, να μην απαντήσω στον συνάδελφο Εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας και να πω, ποιος μπορεί να είναι κατά της ηλεκτροκίνησης; Σε αυτό, νομίζω ένας σύγχρονος άνθρωπος, πολιτικός κ.λ.π., στις συνθήκες που βιώνουμε με την κλιματική κρίση ,με τα ζητήματα της πανδημίας και με τα ζητήματα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των συνεπειών της, δεν μπορεί να είναι αρνητικός.

Το ζήτημα είναι, ότι το νομοσχέδιο το οποίο συζητάμε, έχει μήπως χαρακτήρα επικοινωνιακό, βάζει άλλα ζητήματα και όχι ουσιαστικά μέτρα ώστε να προχωρήσει η ηλεκτροκίνηση; Εκεί, αν θέλετε, στέκει και η δική μας κριτική και οι προτάσεις τις οποίες θα διατυπώσουμε, γιατί ξέρετε εμείς το έχουμε αποδείξει, όλο αυτό το διάστημα , ένα χρόνο Νέα Δημοκρατία,ότι η Αντιπολίτευση μας είναι υπεύθυνη, προγραμματική και με συγκεκριμένες θέσεις.

Θεωρούμε, λοιπόν, ότι το σχέδιο νόμου όσο και να διατείνεται το Υπουργείο, δεν αντιμετωπίζει ουσιαστικά ούτε τα ζητήματα της ποιότητας της ατμόσφαιρας. Σαφώς, η ηλεκτροκίνηση και η απόσυρση ,αν θέλετε,ρυπογόνων οχημάτων, συμβάλλει στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, αν και χρειάζεται και μία σφαίρα μέτρων άλλων, πέραν των μεταφορών, αλλά και για το συγκεκριμένο θα απαντήσω, ότι με το εν λόγω νομοσχέδιο γίνεται λιγότερο ελκυστική η απόσυρση αυτοκινήτων παλαιάς τεχνολογίας που ουσιαστικά αφορά τα μεσαία και χαμηλά εισοδήματα.

Από την άλλη μεριά βέβαια, είναι ένα νομοσχέδιο που αναδιαρθρώνει, ουσιαστικά, την αγορά των αυτοκινήτων, ειδικά του μεταχειρισμένου, δημιουργεί προβλήματα και ευνοεί τους λίγους. Επίσης και το τρίτο σημείο, επειδή αναφέρθηκε η διαβούλευση με τους φορείς που έγινε χθες στην ειδική συνεδρίαση, φυσικά και οι φορείς τοποθετήθηκαν θετικά στην ηλεκτροκίνηση, όπως είπα και στην αρχή. Όμως, μην διαβάζετε τα μισά, γιατί τα μισά διαστρεβλώνουν την πραγματικότητα. Η πλειοψηφία των φορέων, θα έλεγα, έβαλαν ζητήματα ταξικότητας, γιατί διαπνέεται από ταξική διάσταση το εν λόγω σχέδιο νόμου και τα κίνητρα τα οποία δίνονται, ότι ουσιαστικά, δεν διευκολύνουν και δεν αφορούν την πλειοψηφία των μεσαίων και χαμηλών στρωμάτων. Γιατί τα μεσαία και χαμηλά στρώματα κύριε συνάδελφε, αλλά και ο κ. Υπουργός το είπε χθες, δεν είναι μόνο για μηχανάκια και ηλεκτρικά ποδήλατα. Είναι του χαμηλού ποσού ηλεκτρικού οχήματος, ή βελτιωμένου, όσον αφορά τους ρύπους, γιατί ακόμα υπάρχουν και κάποιες άλλες τεχνολογίες, οι οποίες κυκλοφορούν έτσι στην εσωτερική αγορά.

Πρόκειται ,λοιπόν, για ένα επικοινωνιακό, για ένα ημιτελές και αποσπασματικό νομοσχέδιο, θέλοντας να δείξει, κατά κάποιο τρόπο, κάτω από τον βαρύγδουπο τίτλο «ηλεκτροκίνηση», που είναι πάρα πολύ σοβαρό και φυσικά ήμασταν από τους πρώτους και επί διακυβέρνησής μας, που ήμασταν θετικοί σε αυτό, ακριβώς, γιατί τη διάσταση του περιβάλλοντος την έχουμε ενσωματώσει στις πολιτικές δράσεις και σε όλες τις πολιτικές. Είναι κάτι το οριζόντιο. Η κλιματική κρίση διαπνέει τα πάντα.

Το νομοσχέδιο αυτό, θα λέγαμε επίσης, ότι είναι ένα νομοσχέδιο κέλυφος, με την έννοια ότι, σε πάρα πολλά άρθρα και αλλαγές, παραπέμπονται πολλά σε Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις και σε Υπουργικές Αποφάσεις. Όμως, πρέπει, κύριε Υπουργέ, να μας δώσετε και ένα χρονοδιάγραμμα, για αυτές τις ΚΥΑ ή τις Υπουργικές Αποφάσεις, για μια σειρά ζητήματα που εισάγονται στο νομοσχέδιο, θα γίνουν πραγματικότητα. Αλλιώς, θα έλεγα ότι είναι μία αποτύπωση, ένα ευχολόγιο.

Λέμε ,λοιπόν, ναι στην ηλεκτροκίνηση ,ο ΣΥΡΙΖΑ Προοδευτική Συμμαχία, αλλά στην ηλεκτροκίνηση με σχεδιασμό, με στρατηγική, δίνοντας μία αναπτυξιακή προοπτική στη χώρα σε όφελος του περιβάλλοντος, ηλεκτρικά οχήματα και ηλεκτροκίνηση για τους πολλούς, κύριε Υπουργέ.

Εδώ θα αναφέρω, ότι είχατε δεσμευτεί επίσης, για εθνικό σχέδιο ηλεκτροκίνησης. Να εκδοθεί μία συγκεκριμένη ΚΥΑ, η οποία δεν έχει βγει ακόμα, έρχεται το εν λόγω νομοσχέδιο. Σας ρωτάμε καλοπροαίρετα, θα μας βάλετε ένα χρονοδιάγραμμα πότε θα βγει; Αυτά είναι τα πρώτα ερωτήματα.

Έρχομαι τώρα στο σχέδιο νόμου. Στο όραμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για ευημερούσα, σύγχρονη, ανταγωνιστική και ουδέτερη οικονομία των 50, ένας από τους τομείς είναι, σαφώς και η ηλεκτροκίνηση. Ενσωματώθηκε αυτό στη στρατηγική του ΣΥΡΙΖΑ με το ΕΣΕΚ που είχαμε καταθέσει, με αγορά ηλεκτρικών λεωφορείων, συζητήσεις με φορείς αρμόδιους, με τη ΡΑΕ για σταθμούς φόρτισης, κάποιες προδιαγραφές, κριτήρια,κίνητρα, διαθέσιμα χρηματοδοτικά εργαλεία, κυρίως από το ΕΣΠΑ. Με το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας σήμερα ,δίνονται επιδοτήσεις και κίνητρα, για την αγορά ηλεκτροκίνητων οχημάτων, αλλά αυτό δεν φαίνεται να αφορά τεράστιο αριθμό που θα μπορούσε να επηρεάσει τη συνολική εικόνα του στόλου στην Ελλάδα σήμερα, που είναι του τέταρτου γηραιότερου στόλου στην Ευρώπη, με οχήματα παλαιά. Για οικονομία χρόνου, το έχουμε ξαναπεί και δεν θα αναφέρω ποσοστά.

Έχει θετικά ,φυσικά, το σχέδιο νόμου. Στόχευση φορολογικών κινήτρων και χρηματοδοτικού εργαλείου σε εταιρικούς στόλους, ταξί, νησιά. Ορθά υπάρχει στόχευση φορολογικών κινήτρων και χρηματοδοτικού εργαλείου σε εταιρικούς στόλους, ταξί και νησιά. Αλλά, υπάρχουν όμως και οι υπόλοιποι επαγγελματικοί στόλοι που επηρεάζουν την ατμόσφαιρα και έχουν συνέπειες ατμοσφαιρικής ρύπανσης των πόλεων. Τα φορτηγά, τα βαν τα λεωφορεία, τα τουριστικά, τα σχολικά, κύριε Υπουργέ.

Επίσης, εισάγει κίνητρα που θεσμοθετούνται για εγκατάσταση παραγωγικών μονάδων που σχετίζονται με ηλεκτροκίνηση, όπως μπαταρίες, φορτιστές και λοιπά, ώστε η χώρα να αποκτήσει παραγωγική βάση στις περιοχές, κυρίως, τις λιγνιτικές που βιώνουμε την απολιγνιτοποίηση. Αυτή η διαδικασία απολιγνιτοποίησης, μετάβασης μεταλιγνιτικής, που πραγματικά αυτές οι περιοχές πρέπει, ουσιαστικά, να στηριχτούν και με συγκεκριμένες αναπτυξιακές προοπτικές. Επίσης, στο πλαίσιο για τη χωροθέτηση των δημόσιων προσβάσιμων σημείων φόρτισης, το άρθρο 16 που αφορά και τους δήμους για τα κριτήρια, για την τοποθέτηση σημείων φόρτισης στους δήμους.Στο άρθρο 17 δεν αποσαφηνίζεται ποιος τα εγκρίνει, τελικά, αυτά τα σημεία, δεν μας το έχετε πει.Η ενσωμάτωση οδηγιών για την τοποθέτηση σημείων φόρτισης σε νέα κτίρια και δημόσια κτίρια. Επίσης, εισάγει και απλοποίηση διαδικασιών για υφιστάμενα. Εδώ, υπάρχει ένα θέμα κύριε Υπουργέ. Τα άρθρα 22, 23, 24 και 25 από τη μια, απλοποιούνται οι διαδικασίες ,από την άλλη, έχουμε κάποιες δυσλειτουργίες γραφειοκρατικές και αυτά πρέπει, πιστεύω, μέχρι την Ολομέλεια να τα αποσαφηνίσετε.

Επίσης, υπάρχει ένα θέμα για τα νησιά. Αναφέρομαι για τη χωροθέτηση προσβάσιμων σημείων φόρτισης όπου υπάρχουν πολλοί παραδοσιακοί οικισμοί. Επίσης, θετικό είναι η εναρμόνιση οδηγιών για ηλεκτρικά οχήματα σε δημόσιες προμήθειες, μισθώσεις τα οποία τίθενται σε ισχύ από τις 02/08 του 2021. Επίσης, πλαίσιο για συνεργεία, τεχνίτες διαχείρισης συσσωρευτών, ελέγχους ΚΤΕΟ και λοιπά. Ωστόσο, όλα αυτά το ξαναλέω πρόκειται για διατάξεις λάθη που δίνουν εξουσιοδοτήσεις, ΚΥΑ, Υπουργικές Αποφάσεις και απαιτούνται, συγκεκριμένες, μεταρρυθμίσεις σε όλους τους τομείς των μεταφορών και συγκοινωνιών για τα μέσα σταθερής τροχιάς, για τις αστικές συγκοινωνίες και λοιπά. Υπάρχουν, όμως, και αρνητικά, όπως είναι παραδείγματος χάρη, το άρθρο 5, που αναφέρεται στο περιβαλλοντικό τέλος. Το έκτακτο περιβαλλοντικό τέλος για ταξινόμηση μεταχειρισμένων αυτοκινήτων. Θα πληρώνουν τελικά αυτοί που δεν έχουν χρήματα να αγοράσουν ηλεκτρικό όχημα ή όχημα καλύτερης, λιγότερο ρυπογόνου τεχνολογίας για αυτούς που έχουν.Ανεπαρκή δε τα κίνητρα για αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

Στην ατμοσφαιρική ρύπανση αναφερθήκαμε, δηλαδή ότι, η ατμοσφαιρική ρύπανση δεν οφείλεται στα νεότερα αλλά και στα παλαιά και ρυπογόνα οχήματα που κατέχουν τα χαμηλά εισοδήματα. Επίσης, σημαντικά θέματα για εμάς είναι,τα θέματα μεταρρυθμίσεων σε όλους τους τομείς μεταφορών συγκοινωνιών, όπως είπα και πριν, οι αστικές συγκοινωνίες, μέσα σταθερής τροχιάς, προβλήματα για τα σημεία φόρτισης που, ουσιαστικά, όλα δίνονται στην αγορά. Κατά κάποιον τρόπο ο ρόλος του ΔΕΔΔΗΕ δεν είναι αποσαφηνισμένος και σε σχέση με την οδηγία 944 του 2019.

Αυτό είναι ένα ζήτημα.

Υπάρχει αναδιάρθρωση της αγοράς προς όφελος λίγων εισαγωγέων καινούργιων οχημάτων και πιθανά των λίγων εταιρειών μίσθωσης οχημάτων, ανεβάζοντας τις τιμές μεταχειρισμένων με τα περιορισμένα κίνητρα απόσυρσης του κοινού με ηλεκτρικά, το οποίο αφορά, ουσιαστικά, 1.700 επιβατικά, 6.000 εταιρικά, έχοντες που θα πάρουν ηλεκτρικά αυτοκίνητα εξάγοντας φορολογικούς πόρους σε άλλες χώρες. Ένα σοβαρό ζήτημα που υπάρχει είναι η επαναχρησιμοποίηση, η εναλλακτική διαχείριση και ο ειδικός εξοπλισμός.

Είναι ένα ζήτημα σοβαρό που υπάρχει ανάγκη εφαρμογής κανόνων κυκλικής οικονομίας. Παραπέμπονται και αυτά σε Υπουργικές Αποφάσεις. Βέβαια, το μέγιστο θέμα, κύριε Υπουργέ είναι η ηλεκτροκίνηση. Αν η ηλεκτροπαραγωγή γίνεται από ορυκτά καύσιμα π.χ. στο φυσικό αέριο που στο ΕΣΕΚ το δικό σας είναι σε μεγάλο ποσοστό υπάρχει ένα ζήτημα για την οικολογική διάσταση. Επίσης, απαιτούνται και νέα προγράμματα και στα ΕΠΑΛ και γενικότερα επιμόρφωσης νέων τεχνιτών επαγγελματιών στο κύκλωμα, να το πω έτσι, του ηλεκτρικού αυτοκινήτου.

Επίσης, νέες τεχνολογίες για κατασκευή μπαταριών στη χώρα μας, επενδύσεις και του Δημοσίου, αλλά και επιχειρήσεων.

Κύριε Πρόεδρε, όπως σας είπα και στην αρχή, κάνουμε προτάσεις, δεν είμαστε αρνητικοί.

Θα θέλαμε να ψηφίσουμε θετικά και θα τοποθετηθούμε, κύριε Πρόεδρε, στην Ολομέλεια για την οριστική μας θέση στο θέμα της ηλεκτροκίνησης να γίνει μία ουσιαστική αρχή, αλλά πρέπει να δούμε τα ζητήματα των κινήτρων, να δούμε εισοδηματικά κριτήρια για το ποιος παίρνει την επιδότηση, έτσι, όπως είναι διατυπωμένα.

Γνωρίζουμε ότι υπάρχει σε διαβούλευση και νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομικών, το οποίο έχει να κάνει και με τέλη ταξινόμησης.

Να υπάρχουν εισοδηματικά κριτήρια, λοιπόν, για να μπορεί κάποιος να πάρει επιδότηση. Αυτοί που έχουν ανάγκη την επιδότηση, είναι αυτοί που ανήκουν στα μεσαία και χαμηλά εισοδήματα, που είναι ίσως και η πλειοψηφία των πιθανών αγοραστών. Δεν έχουν τα υπόλοιπα των 25.000 με 30.000 ευρώ μαζί με την επιδότηση, για να μπορέσουν να αγοράσουν ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο.

Να βρεθεί ένας τρόπος, κύριε Υπουργέ και θα θέλαμε κάποιες δικές σας προτάσεις μέχρι την Ολομέλεια. Εδώ να αξιοποιηθεί και το περιβαλλοντικό τέλος με διάφορους τρόπους, όπως με Leasing, με εγγύηση Δημοσίου, με συμφωνία με τις τράπεζες, με δάνεια κ.λπ. και με βάση πάντα εισοδηματικά κριτήρια, για να μπορούν να πάρουν ηλεκτρικό αυτοκίνητο τα μεσαία και χαμηλά εισοδήματα.

Επίσης, να υπάρξει ένα κλιμακωτό μπόνους απόσυρσης και αυτό, νομίζω ότι είναι σημαντικό.

Επίσης, θα περιμέναμε, κύριε Υπουργέ, να εξαγγέλλεται και κάποια μέτρα, νομοτεχνικές βελτιώσεις, πιθανόν, επιδότησης των πρατηριούχων και των επαγγελματιών στον τομέα του αυτοκινήτου για ταχυφορτιστές - κάτι που το ακούσαμε και χθες στη διαβούλευση που έγινε - και βέβαια μέτρα για μεταχειρισμένα Euro5,6, δίκαιη αντιμετώπιση εγχώριων και εισαγόμενων, τουλάχιστον, μέχρι να πάμε σε πλειοψηφία ηλεκτρικών να κινούνται οχήματα με φυσικό αέριο ή με λιγότερους ρύπους από βενζινοκίνητα.

Κλείνοντας, με τις παρατηρήσεις που επισημάναμε θεωρούμε ότι το σχέδιο νόμου, όπως είπα και στην αρχή, είναι ημιτελές, αποσπασματικό, εξυπηρετεί την επικοινωνία, έρχεται να συντηρήσει κατά κάποιο τρόπο το «χτυπημένο» πράσινο προφίλ της Κυβέρνησης, το οποίο φάνηκε και με μια σειρά από άλλες νομοθετήσεις.

Λέμε, λοιπόν, ναι, στην ηλεκτροκίνηση με ολοκληρωμένο σχεδιασμό, στρατηγική, που θα δημιουργεί πόρους στη χώρα, θέσεις εργασίας, αλλαγές στον τομέα των μεταφορών, συγκοινωνιών, προμηθειών του Δημοσίου και στο δίκτυο και τις τιμές φόρτισης.

Το πιο σημαντικό είναι όλοι ή, τουλάχιστον, η πλειοψηφία να μπουν στη διαδικασία αγοράς ηλεκτρικού αυτοκινήτου.

Κλείνοντας, θα πω ότι πήραμε και δύο υπομνήματα, κύριε Υπουργέ, το ένα έχει να κάνει για την ποδηλασία, για τη χρήση του ποδηλάτου. Θεωρούμε ότι έχει κάποια σημαντικά θέματα, τα οποία πρέπει να τα δείτε που έχουν να κάνουν και με θέσεις στάθμευσης και κίνητρα, τα οποία μπορεί να δοθούν για αγορά ποδηλάτων. Επιπλέον, έχουν κάποια σημεία, τα οποία είναι σημαντικά και νομίζω ότι πρέπει να τα δείτε.

Το πολύ σημαντικό είναι η αντιμετώπιση των προβλημάτων και θεμάτων που βάζει η Εθνική Επιτροπή Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑμεΑ). Πραγματικά για τους συμπολίτες μας με αναπηρία πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση και στον τομέα της ηλεκτροκίνησης και στους σταθμούς φόρτισης και στα θέματα της στάθμευσης και κάποια άλλα ζητήματα, ώστε η πρόσβασή τους να είναι ισότιμη ως Έλληνες πολίτες και αυτοί με όλους τους πολίτες αυτής της χώρας.

Θα περιμέναμε, λοιπόν, για να κλείσω κάποιες συγκεκριμένα μέτρα από την πλευρά σας και βέβαια μία διευκρίνιση, γιατί μιλάτε για 100.000 ευρώ διαθέσιμα από τέλη ρύπων, αν πραγματικά αυτά υπάρχουν. Επειδή εκτιμάμε ότι δεν υπήρχαν δικαιώματα το 2019 μέσω των τελών ρύπων, που μπορεί να έχετε κάτι στην άκρη, να το πω, έτσι, απλά, αλλά για το 2020, τι θα γίνει; Πού θα βρείτε αυτά τα χρήματα;

Σας ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Σας ευχαριστούμε, κυρία Καφαντάρη.

Το λόγο έχει ο κ. Αρβανιτίδης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ (Ειδικός Αγορητής του Κινήματος Αλλαγής):**Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επιτρέψτε μου, καταρχάς να εκφράσω τη θλίψη μου για το θάνατο του καθηγητή Ίωνα Σαγιά, ο οποίος κατείχε την κρίσιμη θέση του Βοηθού Συνηγόρου του Πολίτη για θέματα προστασίας περιβάλλοντος και ποιότητας ζωής από το 2011. Μας αφήνει ένα σπουδαίο έργο στα ζητήματα χωρικής ανάπτυξης και μια σημαντική παρακαταθήκη μέσα από τη διαδρομή του σαν Συνήγορος του Πολίτη όλα αυτά τα χρόνια.

Έρχομαι τώρα στο νομοσχέδιο. Η Κυβέρνηση με το παρόν νομοσχέδιο θέλει να μας πείσει, συνεχίζει την προσπάθεια ότι υιοθετεί μια πράσινη ατζέντα, είναι μια πράσινη Κυβέρνηση. Φέρνει ένα όντως απαραίτητο θεσμικό πλαίσιο για την ηλεκτροκίνηση και πραγματικά και με την ψήφο μας, αναγνωρίζουμε ότι έγινε μια σοβαρή προσπάθεια στη νομοθέτηση και να επικυρώσετε την προσπάθεια αυτή της κυρίας Σδούκου και του Υπουργείου, σχετικά με την ρύθμιση με ευρωπαϊκές κατευθύνσεις της ελληνικής νομοθεσίας και τα κίνητρα τα οποία δίνονται, προκειμένου να αναπτυχθεί η σχετική αγορά και οι φορτιστές στη χώρα μας.

Επειδή, όμως, δεν είναι στο ιδεολογικό σας DNA οι πράσινες πολιτικές ,η οικοπολιτική και ο εκδημοκρατισμός της ενέργειας, η Κυβέρνηση καταφέρνει να δανείζεται και να αντιγράφει όρους και εκφράσεις για να επενδύσει στο πράσινο αφήγημά της, χωρίς να γνωρίζει και να κατανοεί πολλές φορές το περιεχόμενο των όρων και των εκφράσεων αυτών και μπορούμε να λέμε ότι πρώτοι, εδώ και δεκαπέντε χρόνια που βάλαμε τα ζητήματα αυτά στο Ελληνικό Κοινοβούλιο και στο δημόσιο διάλογο, ήταν η παράταξή μας .Και δεν είναι κακό να αντιγράφεις, να δανείζεσαι όρους και προτάσεις,αρκεί μόνο να κατανοείς και να ενστερνίζεσαι το ουσιαστικό τους περιεχόμενο. Και το λέω αυτό γιατί εδώ και δυο, τρεις μέρες παρακολουθώ τόσο τον κύριο Υπουργό, τον κ. Χατζηδάκη όσο και τον Υφυπουργό τον κύριο Θωμά να κάνουν λόγο για ρήτρα απολιγνιτοποίησης και ρήτρα δίκαιης μετάβασης που φέρνει ανάμεσα στα άλλα σε αυτό το νομοσχέδιο. Επί λέξει είπε ο κ. Υπουργός «Παίρνουμε μέτρα, διότι είναι λιγνιτικές περιοχές και θέλουμε να υπάρχει μια ρήτρα απολιγνιτοποίησης παντού, μια ρήτρα δίκαιης μετάβασης και το νομοσχέδιο αυτό είναι ένα εργαλείο τέτοιο». Έτσι είπατε όταν αναφερόσασταν για τη δυτική Μακεδονία.

Αντίστοιχα, ο κύριος Υφυπουργός εχθές στην ενημέρωση για τον μηχανισμό δίκαιης μετάβασης και τους πόρους του ταμείου, ανέφερε ότι το ΥΠΕΝ έχει υιοθετήσει στο εν λόγω σχεδιασμό και νομοθετικό του έργο τη ρήτρα δίκαιης μετάβασης.

Σας καλωσορίζουμε, λοιπόν ως Κυβέρνηση στη ρήτρα δίκαιης μετάβασης που εδώ και τέσσερις μήνες προτείνουμε στο Κοινοβούλιο, αλλά καλό είναι, ξαναλέω να κατανοούμε τις έννοιες αυτές και να κατανοούν και οι πολίτες.

Για εμάς, ρήτρα δίκαιης μετάβασης, λοιπόν, κύριε Υπουργέ, σημαίνει πως ότι αποσύρεται και χάνεται σε ενεργειακή ισχύ, σε θέσεις εργασίας, σε εδάφη και τοπία που έχουν καταστραφεί και πρέπει να αποκατασταθούν, να υπάρχει άμεσα ένα σχέδιο ή πρόταση που εφαρμόζεται και το αντικαθιστά και μόνο όταν λειτουργήσει το νέο, αποσύρετε το παλιό. Αυτό είναι ρήτρα αποκατάστασης και εγγύησης. Ρήτρα δίκαιης μετάβασης σε συνδυασμό με τον εκδημοκρατισμό της ενέργειας, κύριε Υπουργέ, σημαίνει, επίσης, διεύρυνση της ενεργειακής παραγωγικής βάσης και στήριξη των μικρών και μεσαίων παραγωγών ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Σημαίνει αποκεντρωμένο μοντέλο ανάπτυξης των ΑΠΕ, όπως στη Γερμανία, αφού τόσο πολύ σας αρέσει να επικαλείστε ευρωπαϊκά παραδείγματα, όπου το 42% της εγκατεστημένης ισχύος ΑΠΕ ανήκει σε νοικοκυριά και αγρότες και μόνο το 5,4% ανήκει στις τέσσερις μεγάλες ενεργειακές επιχειρήσεις της χώρας.

Μόνο έτσι λειτουργεί αποτελεσματικά η ρήτρα. Μόνο έτσι μπορεί μια μετάβαση να είναι δίκαια, βιώσιμη και ομαλή ,ώστε να υπάρξουν οι μικρότερες κατά το δυνατόν απώλειες.

Για να είμαστε ειλικρινείς κάποια στιγμή να μην κρυβόμαστε πίσω από το δάκτυλό μας και να ξέρουμε τι λέμε και τι εννοεί ο καθένας μας, όχι απλά να βάζουμε «ταμπέλες» ρήτρας δίκαιης μετάβασης και μετά να υιοθετούμε πρακτικά το «βλέποντας και κάνοντας» κάτι που τείνει, δυστυχώς, πια να γίνει στρατηγικό δόγμα αυτής της Κυβέρνησης, «βλέποντας και κάνοντας» σε όλους τους τομείς. Και επειδή άκουσα εχθές τον κύριο Πρωθυπουργό να εξαγγέλλει φθηνότερο ρεύμα για τη βιομηχανία στο δίκτυο μέσης τάσης κάτι για το οποίο, επίσης, επανειλημμένα, έχουμε τοποθετηθεί στη Βουλή, σημειώνω την ημερομηνία για να δούμε πότε πραγματικά θα δει πραγματικές ελαφρύνσεις ο βιομηχανικός κλάδος.

Αυτό είναι σε άμεση συνάρτηση και με τα κίνητρα που θεσμοθετούμε για την προσέλκυση των επενδύσεων, τα οποία όμως κίνητρα δεν αρκούν από μόνα τους, αλλά χρειάζονται και δημόσιες υποδομές. Τα μεγάλα έργα μεταφορών, δρόμου, σιδηροδρόμου βελτιώνουν ριζικά την προσπελασιμότητα στη Δυτική Μακεδονία και την καθιστούν ελκυστική για επενδύσεις, προηγούνται κάθε συζήτησης για μεγάλες ή μικρές επενδύσεις ,γιατί αποτελούν προϋποθέσεις. Βέβαια, παρακολουθούμε ότι το έργο της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Δυτικής Μακεδονίας απεντάχθηκε το 2019 με ευθύνες και της προηγούμενης κυβέρνησης από τη χρηματοδότησή του. Με αυτή την οπτική είναι για εμάς ξεκάθαρο, ότι η ωρίμανση συγκεκριμένων μεγάλων έργων μεταφορών, δεν μπορεί να περιμένει ούτε την οριστικοποίηση των πόρων του Ταμείου Δίκαιης Μετάβασης ούτε την Παγκόσμια Τράπεζα να εκπονήσει την πρότασή της. Τα μεγάλα έργα μεταφορών, στη Δυτική Μακεδονία, πρέπει να αποτελούν εθνική προτεραιότητα.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση φέρνει αυτό το νομοσχέδιο και προσπαθεί να βάλει ένα πλαίσιο. Επειδή, όμως κύριε Υπουργέ, η τεχνολογία είναι πάντα πιο μπροστά απ’ τη νομοθεσία θα πρέπει να ενεργοποιήσετε άμεσα με την ψήφιση του νομοσχεδίου τα άρθρα 42 και 43 για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του προκειμένου να υπάρξουν κατάλληλες προσαρμογές και βελτιώσεις. Ήδη χθες σε εκδήλωση, που και εσείς παρευρεθήκατε, παρουσιάστηκαν από ιδιωτική εταιρεία φορτιστές ηλεκτρικών οχημάτων που μπορούν να λειτουργούν αμφίδρομα με τη μέθοδο «όχημα στο δίκτυο». Αύριο ένα ηλεκτρικό όχημα θα μπορεί να λειτουργήσει ως μπαταρία και να διαχύει το ρεύμα στο δίκτυο και ο ιδιοκτήτης να έχει έσοδα από αυτό. Μεθαύριο, μπορεί άλλος να είναι ο ιδιοκτήτης της μπαταρίας και άλλος ο ιδιοκτήτης του ηλεκτρικού οχήματος ή να έχουμε μόνο χρήστη του οχήματος, αλλά και με ειδικά δικαιώματα στη χρήση της μπαταρίας και ούτω καθεξής.

Όλες αυτές οι νέες πρακτικές στην παραγωγή και τη διαχείριση ενέργειας, αλλά και οι εξελίξεις του μοντέλου της αποκεντρωμένης οικονομίας του διαμοιρασμού, θα χρειαστούν και θα χρειάζονται διαρκώς ρυθμίσεις και την εποπτεία της πολιτείας. Αυτή η ρύθμιση και η εποπτεία οφείλει να έχει γρήγορα, αποτελεσματικά ανακλαστικά, αλλά και πάντα περιβαλλοντικό και κοινωνικό πρόσημο. Δεν εξηλεκτρίζουμε τις μετακινήσεις μας χάριν γούστου, ντιζάιν ή μόδας. Υπάρχει ένα ολόκληρο σκεπτικό με στόχο τη βιώσιμη κινητικότητα βάσει των αρχών και προτεραιοτήτων προς ανάσχεση της κλιματικής αλλαγής και με απώτερο στόχο μία αειφόρα ανάπτυξη και μια αλλαγή παραδείγματος. Γι’ αυτό και εμείς, η παράταξή μας, κάθε κριτική και επιχείρημά μας το φιλτράρουμε και τα βασίζουμε παράλληλα σε αυτό το σκεπτικό, πάντα με περιβαλλοντικό και κοινωνικό πρόσημο.

Εκεί βασίζεται και η κριτική μας για να μπουν εισοδηματικά κριτήρια. Αναγνωρίζω ότι κάνατε διορθώσεις σε σχέση με το αρχικό σχέδιο, αλλά κύριε Υπουργέ, ας μη γελιόμαστε μεταξύ μας. Η απόκτηση ενός ηλεκτρικού οχήματος, στη σημερινή ελληνική κοινωνία, στην πραγματικότητα αφορά όσους έχουν ήδη αυτοκίνητο και ενδιαφέρονται να πάρουν έναν δεύτερο ή τρίτο αυτοκίνητο πόλης. Η θέση μας είναι πάντα να διοχετεύονται οι πόροι όσο το δυνατόν στους περισσότερους και στους πιο αδύναμους οικονομικά. Καλές οι επιδοτήσεις σε ηλεκτρικά σκούτερ και ποδήλατα και η προσπάθεια να αναπτυχθεί περαιτέρω ο εγχώριος κατασκευαστικός κλάδος αυτών των προϊόντων, αλλά εκτιμώ ότι οι κύριοι ωφελημένοι αυτού του νομοσχεδίου θα είναι οι εταιρείες και όχι τα φυσικά πρόσωπα που αναζητούν οικονομικούς και βιώσιμους τρόπους μετακίνησης.

Σε κάθε περίπτωση, σας καλούμε έστω και τώρα, να ξανασκεφτείτε τους τρόπους ενίσχυσης των πιο ευάλωτων κοινωνικών ομάδων ή να ανακοινώσετε στη συνέχεια πόρους και δράσεις στήριξης με πιο εξειδικευμένα και στοχευμένα κριτήρια και με πιο γενναία κίνητρα.Για παράδειγμα, σε ακριτικά νησιά και στους μόνιμους κατοίκους τους ή για πολύτεκνες οικογένειες.

Θέλω, κλείνοντας, να αναφερθώ και στα ζητήματα που διακρίνεται ότι φέρετε με τροπολογία. Παρά το γεγονός ότι σας λέμε διαρκώς, από την πρώτη Επιτροπή, αν υπάρχουν τροπολογίες ή όχι επιμένετε στις ίδιες πρακτικές. Έρχεστε και φέρνετε μια σειρά από ρυθμίσεις, που κάποιες συναντούν αντιδράσεις και πρέπει πρώτα να μας εξηγήσετε γιατί φέρνετε τις τροπολογίες αυτές. Επεξεργαστήκατε όλα αυτά τα θέματα τις τελευταίες δύο μέρες; Δεν ήταν γνωστά αυτά τα θέματα για να τα συμπεριλάβετε στο νομοσχέδιο το οποίο καταθέσατε; Θα σταθώ μόνο στις αλλαγές που φέρνετε στη διαχείριση προγραμμάτων του Πράσινου Ταμείου και τις διαδικασίες που αλλάζετε στην αποκατάσταση των ανενεργών λατομείων. Ζητάμε αναλυτικές εξηγήσεις και για τα δύο αυτά θέματα.

Εφόσον ανοίξατε τον χορό των τροπολογιών, οφείλω να σας ξαναθέσω, σε σχέση με θέματα που φέρνετε στην τροπολογία, τα εξής.

Πρώτον, αν αυξήσετε όπως σας είχαμε προτείνει, το ποσοστό των λατομικών δραστηριοτήτων που πάει στην τοπική αυτοδιοίκηση, συνεχίζουμε στο ίδιο αίτημα στο 30% από το 20%. Υπάρχει αλληλογραφία και αίτημα από την κοινότητα Ταγαράδων του δήμου Θέρμης Θεσσαλονίκης, σχετικά με την τροποποίηση της νομοθεσίας, περί δημοτικών λατομείων, ώστε τα αντισταθμιστικά τέλη να αντιστοιχούνται με τις τοπικές κοινότητες. Αυτό συμβαίνει στις ΑΠΕ στο νόμο 3468/2006. Η πρόταση είναι οι λατομικοί πόροι να οδηγούνται δεσμευτικά στις τοπικές κοινότητες, δημοτικές κοινότητες, οι οποίες έχουν τέτοιες δραστηριότητες.

Υπάρχει, επίσης, ένα αίτημα για αλλαγή του τρόπου επιβεβαίωσης της αγροτικής ιδιότητας, για τα αγροτικά φωτοβολταϊκά, καθώς και να γίνει μια ρύθμιση αποκατάστασης των αδικιών. Επίσης, θα καταθέσω μια επιστολή του Πανελλήνιου Συνδέσμου Αγροτικών Φωτοβολταϊκών, με θέμα την αδυναμία κατασκευής αγροτικών φωτοβολταϊκών, εξαιτίας των προβλημάτων και των φορτίων του ΔΕΔΗΕ. Τους δίνουμε τη δυνατότητα και άδειες, αλλά αδύνατον να κατασκευάσουν ,γιατί το δίκτυο δεν έχει χωρητικότητα.

Και τέλος, βάζω ένα θέμα για την κατασκευή φωτοβολταϊκών σε θερμοκήπια. Είναι ένα ζήτημα, το οποίο πρέπει να ρυθμίσουμε. Είναι ζητήματα όπου τέτοιου είδους πρωτοβουλίες με ΑΠΕ, μπορεί να στηρίξουν και την αγροτική μας παραγωγή και αυτές τις δραστηριότητες.

Καταθέτω για τα πέντε αυτά θέματα, αντίστοιχα υπομνήματα στην Επιτροπή, ώστε να λάβετε γνώση. Σας ευχαριστώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ τον Ειδικό Αγορητή του Κινήματος Αλλαγής τον κ. Γεώργιο Αρβανιτίδη. Το λόγο ο Ειδικός Αγορητής του Κ.Κ.Ε. Κ. Γεώργιος Λαμπρούλης.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΚΚΕ):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Όπως είπαμε και από την πρώτη συνεδρίαση, το συγκεκριμένο νομοσχέδιο αποτελεί ένα νομοθέτημα, που παρέχει κάθε είδους κίνητρα για τους επιχειρηματικούς ομίλους που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ηλεκτροκίνησης. Από αυτοκινητοβιομηχανίες έως εταιρείες ανάπτυξης συστημάτων φόρτισης συσσωρευτών και λοιπά, προκειμένου να ανοιχτούν νέοι δρόμοι κερδοφορίας για τους επιχειρηματικούς ομίλους και να βρούνε, φυσικά, διέξοδο, συσσωρευμένα κεφάλαια, τα οποία προκαλούν και την οικονομική κρίση.

Έτσι, με πρόσχημα τη μείωση των ρύπων και με ευαγγέλιο, φυσικά, την πράσινη ατζέντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η κυβέρνηση έρχεται και λειτουργεί ως ντίλερ των ομίλων της ηλεκτροκίνησης, που εκτός των κινήτρων, δίνει νέα προκλητικά προνόμια στους ομίλους, για την εγκατάσταση καινούργιων παραγωγικών μονάδων στις περιοχές, είτε της δυτικής Μακεδονίας, αντίστοιχα και της Αρκαδίας, όπου προχωράνε τα σχέδια απολιγνιτοποίησης, με τις χιλιάδες απολύσεις και την παραπέρα υπονόμευση των παραγωγικών δυνατοτήτων της χώρας. Άλλωστε, το στίγμα για το τι έχουν να περιμένουν οι εργαζόμενοι από τις νέες αυτές πράσινες μπίζνες, έδωσε πριν λίγο καιρό ο Πρωθυπουργός, διαβεβαιώνοντας τους επιχειρηματικούς ομίλους, ότι οι περιοχές αυτές θα γίνουν απέραντες ειδικές οικονομικές ζώνες. Ένα πράσινο, δηλαδή, El Dorado, όπως εξάλλου προβλέπεται και στα σχετικά άρθρα του νομοσχεδίου. Με φθηνή εργατική δύναμη, με ευνοϊκό, δηλαδή, για το κεφάλαιο, για τους επιχειρηματικούς ομίλους που θα δραστηριοποιηθούν, μισθολογικό και ασφαλιστικό καθεστώς, φοροελαφρύνσεις και φοροασυλίες, αυξημένους συντελεστές απόσβεσης παγίων. Επίσης, όπως φυσικά προβλέπεται και στο νομοσχέδιο, οι όποιες δαπάνες για αυτά θα αφαιρούνται από τα ακαθάριστα έσοδα των επιχειρήσεων και μάλιστα με προσαύξηση 15%.

Προς αυτήν την κατεύθυνση η κυβέρνηση έχει, ήδη, κλειδώσει και κάποιο κονδύλι για το επόμενο διάστημα, προκειμένου να καλυφθεί ποσοστό του κόστους των νέων ηλεκτρικών αυτοκινήτων, τα οποία θα κυκλοφορήσουν, ενώ και για τα επόμενα χρόνια θα ακολουθήσουν, όπως έχει ανακοινωθεί και νέα πακέτα προς αυτή την κατεύθυνση. Μόνο που ο λογαριασμός που θα κληθούν να πληρώσουν οι εργαζόμενοι, τα λαϊκά στρώματα, τόσο για αυτά τα πακέτα προώθησης, δηλαδή, της ηλεκτροκίνησης, όσο και για τη δημιουργία των προϋποθέσεων, για την αγορά ηλεκτροκίνητων οχημάτων ή την αντικατάσταση οχημάτων με συμβατικά καύσιμα,θα σταλεί σε ποιους και με πολλούς τρόπους; Στους εργαζόμενους, στα λαϊκά στρώματα, στην πλειοψηφία του λαού μας. Και αυτός ο λογαριασμός θα είναι εξίσου βαρύς, αν συνυπολογίσουμε όλα τα υπόλοιπα βάρη, που καλείται να σηκώσει σήμερα ο εργαζόμενος.

Έτσι για παράδειγμα, εάν όπως προβλέπεται στο νομοσχέδιο για τις εταιρείες η αντικατάσταση γίνεται σε πρώτη φάση σε εθελοντική βάση, με κάποια προνόμια δεν ισχύει το ίδιο λέμε ,για παράδειγμα, για τα ταξί, τα οποία θα πρέπει να αντικατασταθούν υποχρεωτικά μέσα στο επόμενο διάστημα. Δεν έχει καθοριστεί το χρονοδιάγραμμα εξ’ όσων γνωρίζουμε. Όμως ακόμα και μικρό ποσοστό να υποχρεωθεί το πρώτο διάστημα, τον πρώτο χρόνο να αντικαταστήσει τα οχήματά του, το κόστος για την αγορά του ηλεκτρικού οχήματος -ταξί πλέον- αφαιρώντας την επιδότηση που μπορεί να είναι στο ύψος που είχε πει ο υπουργός 11-12.000 ευρώ και με δεδομένο πως η τιμή ενός ηλεκτροκίνητου οχήματος είναι περίπου 30.000 ευρώ , γίνεται κατανοητό πως ένας αυτοαπασχολούμενος για παράδειγμα ταξιτζής αδυνατεί να καλύψει το ποσό από την τσέπη του. Όταν και ο αυτοαπασχολούμενος, στο ταξί και όχι μόνο, μετράει συνεχώς απώλειες από το εισόδημά του και συγχρόνως ταλανίζεται από τα μέτρα τα οποία έχουν φορτωθεί στις πλάτες και των αυτοαπασχολούμενων στα πλαίσια αντιμετώπισης της κρίσης αλλά και από το προηγούμενο χρόνια ελέω των μνημονίων.

Συγχρόνως, θα πρέπει να υπολογιστεί και η συνολική επιβάρυνση της ηλεκτροκίνησης και στο κοινωνικό σύνολο όπως για παράδειγμα το κόστος των υποδομών, φορτιστών και λοιπά αφού το σχέδιο νόμου κατανέμει αυτό το συνολικό κόστος ,αν θέλετε, στα λαϊκά στρώματα που θα πληρώσουν έμμεσα και άμεσα για τις ηλεκτρικές υποδομές, είτε αυξημένα τέλη κυκλοφορίας τα παλαιά αυτοκίνητα -για να έχουν μειωμένα τα ηλεκτρικά, τα καινούργια, η νέα τεχνολογία- είτε οι υποχρεωτικές υποδομές ταχυφόρτισης στα κτίρια, αντίστοιχα το περιβαντολλογικό τέλος ,στα εισαγόμενα αυτοκίνητα παλαιάς τεχνολογίας και άλλα ,που όλα αυτά μπαίνουν μέσα στα άρθρα του νομοσχεδίου.

Όπως και σε ό,τι αφορά την κυβερνητική πολιτική προώθησης επενδύσεων σε σχετικές υποδομές αλλά και τις προβλέψεις για φοροαπαλλαγές και άμεσες ενισχύσεις που θα κληθούν να πληρώσουν επίσης ,ο λαός μας, οι εργαζόμενοι, τα λαϊκά στρώματα. Ακριβώς με αυτό το νομοθέτημα -που αποτελεί τμήμα φυσικά της γενικότερης πολιτικής στα πλαίσια υλοποίησης των στρατηγικών επιλογών σε επίπεδο ευρωπαϊκής ένωσης υπέρ του κεφαλαίου, που όλα τα κόμματα συμφωνείτε ,ανεξάρτητα από τις επιμέρους διαφορές σας- αναδεικνύεται κατά τη γνώμη μας η εξής αντίφαση που είναι απόρροια ακριβώς αυτού του ίδιου του κοινωνικοοικονομικού συστήματος και του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής. Αντί, δηλαδή, η εξέλιξη της τεχνολογίας ,εν προκειμένου η ηλεκτροκίνηση ,αλλά και γενικότερα ,αν θέλετε, τα τεχνολογικά επιτεύγματα να συμβάλλουν στη βελτίωση της ζωής, στη βελτίωση των εργασιακών συνθηκών, στη μείωση αντίστοιχα του εργάσιμου χρόνου και αύξηση του ελεύθερου χρόνου, στην αύξηση μισθών και δικαιωμάτων ,αντίθετα αποτελεί απειλή για τους εργαζόμενους, πολύ περισσότερο που οι εργαζόμενοι καλούνται να θυσιαστούν για τις επενδύσεις, τον ανταγωνισμό, τα κέρδη των επιχειρηματικών ομίλων που καθορίζουν με βάση την κερδοφορία τους το τι και αν θα παραχθεί, το πού και με τι όρους και όχι με κριτήριο την ικανοποίηση των συνεχώς διευρυνόμενων αναγκών του λαού μας ,αλλά και φυσικά των άλλων λαών.

Αντίστοιχα, οι πράσινες πολιτικές με τις οποίες όλες οι κυβερνήσεις διαδοχικά ευθυγραμμίζονται και η μία πιάνει το νήμα από εκεί που το άφησε η προηγούμενη ,όπως και όλων των άλλων ιμπεριαλιστικών κέντρων ,δεν έχουν την παραμικρή σχέση με την προστασία του περιβάλλοντος, το οποίο καταστρέφεται όντως συστηματικά εξαιτίας του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής.

Έτσι και ο πακτωλός του κρατικού χρήματος που δίνεται και θα δίνεται ακόμα μεγαλύτερος το επόμενο διάστημα, τα επόμενα χρόνια, όπως και μέσω του λεγόμενου ταμείου ανάκαμψης της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα αφορά πρώτα και κύρια το πώς θα ενισχυθούν και συγχρόνως πώς θα ανοιχθούν νέα πεδία κερδοφορίας ,όπως δηλαδή γίνεται λόγος και προωθείται και μέσα από το νομοσχέδιο για το ίδιο το κεφάλαιο, του οποίου η δράση αποτελεί όχι μόνο τον πιο θανάσιμο κίνδυνο για το περιβάλλον αλλά και για τα δικαιώματα και τις ανάγκες εκατομμυρίων εργαζομένων στη χώρα μας, αλλά και στις άλλες χώρες.

Και ακριβώς, με βάση αυτά, αλλά και όσα είπαμε και στις προηγούμενες επιτροπές, εμείς, καταψηφίσαμε επί της αρχής, αλλά και επί των άρθρων, το νομοσχέδιο. Και μια διευκρίνιση, αν είναι εύκολο, ή από σας, ή από τον κ. Υπουργό, επειδή άκουσα προηγουμένως, δεν ήμουν εδώ από την αρχή, γιατί παράλληλα πρέπει να είμαστε και στη διάσκεψη, υπάρχουν και άλλες επιτροπές, ο Υπουργός, ανακοίνωσε, εάν δεν κατάλαβα καλά, ότι θα καταθέσει τροπολογίες στο νομοσχέδιο, ή όχι; Ισχύει κάτι τέτοιο, ή εγώ δεν το κατάλαβα καλά, ενδεχομένως; Εάν προτίθεται να το κάνει, γιατί δεν το κάνει τόσες μέρες που είμαστε εδώ και είναι στις επιτροπές; Μην μας τα φέρει τελευταία ώρα, την Τρίτη, γιατί την Τρίτη θα συζητηθεί στην Ολομέλεια το νομοσχέδιο. Αυτό ήθελα να πω, κύριε Πρόεδρε, ευχαριστώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Σε ότι αφορά την ερώτησή σας, από τον Υπουργό Ανάπτυξης και Επενδύσεων, τον κ. Γεωργιάδη, τέθηκε θέμα κατάθεσης τροπολογιών. Ίσως σε αυτόν αναφέρεστε, αν ακούσατε κάτι, απλώς ενημερωτικά το λέω, γιατί και ο Υπουργός θα πάρει τον λόγο αν έχει κάτι να αναφέρει επ ‘αυτού. Σας ανέφερα αυτή την παρατήρηση, επειδή στην αμέσως προηγούμενη επιτροπή, πριν από λίγο τελείωσε, είπε ο κ. Γεωργιάδης, έχουν σταλεί στο λογιστήριο, κατέθεσε τις τροπολογίες, για να είναι γνωστές στους συναδέλφους.

Το λόγο έχει ο κ. Υπουργός.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας):** Εγώ,κύριε Πρόεδρε, έγνεψα με τα μάτια μου, στον κ. Αρβανιτίδη προηγουμένως που με ρώτησε, αν θα καταθέσω τροπολογίες. Έκανα καταφατικά, ότι θα καταθέσουμε τροπολογίες και θα παρουσιάσω το περιεχόμενό του σε λίγο.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Το λόγο έχει ο κ. Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ (Ειδικός Αγορητής της Ελληνικής Λύσης - ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε. Θα συνεχίσω με τις παρατηρήσεις μας στα υπόλοιπα άρθρα του σχεδίου νόμου, στα οποία δεν αναφερθήκαμε χθες.

Θα ξεκινήσω με το άρθρο 22. Εδώ, φοβόμαστε, ότι οι ρυθμίσεις για τα υπάρχοντα κτίρια, θα προκαλέσουν τριβές μεταξύ των ιδιοκτητών. Ειδικότερα, το άρθρο, κάνει λάθος, όταν προβλέπει πως ο κάθε συνιδιοκτήτης θα μπορεί αυθαίρετα να κάνει μόνος του τη μελέτη και τη σύνδεση. Κανονικά, θα έπρεπε να εκπονηθεί με κοινόχρηστη δαπάνη για όλες τις θέσεις στάθμευσης, έτσι ώστε να αποφευχθούν οι διαφορές και οι συγκρούσεις μεταξύ των ιδιοκτητών, καθώς επίσης οι ευθύνες από τυχόν αστοχίες. Εκτός αυτού, η μελέτη θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη ολόκληρο το φορτίο στην πολυκατοικία, είναι αυτονόητο, κατά την άποψή μας. Πιθανολογούμε, με κριτήριο εμπειρίες μας από το εξωτερικό, πως σε περιπτώσεις που δεν υπάρχει συμφωνία, μπορεί κάποιος να τοποθετήσει φορτιστή στο μπαλκόνι του και από εκεί καλώδιο, οπότε θα υπάρχει θέμα ασφάλειας για τους περαστικούς. Επομένως, θα πρέπει να προβλεφθεί κάποια απαγόρευση σε κοινόχρηστους χώρους, ενώ ανάλογα φαινόμενα έχουν διαπιστωθεί σε εστιατόρια, σε μικρά ξενοδοχεία κ.λπ., που ελλείψει φορτιστών, εξυπηρετούν πελάτες με οικιακές συνδέσεις. Τέλος, θα πρέπει και εδώ να εκδοθεί μια σχετική τεχνική οδηγία του ΤΕΕ.

Στο άρθρο 23, είναι εύλογη η ρύθμιση και για δημόσια κτίρια. Όμως, υπάρχει κάποιος λόγος, κάποιο κόστος, που δεν αναφέρεται από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους; Εκτός αυτού, θα πρέπει να συνυπολογιστεί η ενέργεια που θα καταναλώνεται, εκτός εάν δεν είναι δωρεάν. Οφείλει δε, να δοθεί έμφαση σε σχολεία, νοσοκομεία, στρατόπεδα, σταθμούς, μέσα μαζικής μεταφοράς κ.λπ., ακόμη και αν δεν ανήκουν στη γενική κυβέρνηση. Στα μέσα μαζικής μεταφοράς βέβαια, το κόστος θα πρέπει να καλυφθεί από το υπερταμείο των ξένων που τα ελέγχει, όχι από το δημόσιο.

Στο άρθρο 25, δεν έχουμε κάτι να πούμε, ενώ στο άρθρο 26, η απορία μας είναι, γιατί αφορά μόνο κλειστούς χώρους, όπως ορίζεται στην παράγραφο 1 και όχι ανοιχτούς. Εκτός αυτού, δεν αποτελεί αναθεώρηση του κανονισμού πυροπροστασίας των κτιρίων και δεν πρέπει να τεθεί σε διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς, όπως είναι η πυροσβεστική ή το ΤΕΕ; Δεν πρέπει να υπάρχει έγκριση από τις αρμόδιες υπηρεσίες για την έκδοση πιστοποιητικού πυροπροστασίας; Δεν είμαστε βέβαια μηχανικοί και δεν μπορούμε να το κρίνουμε, αλλά μας φαίνεται λογικό.

Στο άρθρο 27, δεν έχουμε κάτι, εκτός από μία ερώτηση, εάν μπορούν να υποχρεωθούν τα βενζινάδικα να έχουν φορτιστές.

Στο άρθρο 28, αυτό που έχει ενδιαφέρον είναι εάν πρέπει να διαφοροποιηθούν οι προδιαγραφές ασφαλείας και οι πολεοδομικές ρυθμίσεις για χώρους στάθμευσης αποκλειστικά για ηλεκτρικά αυτοκίνητα, εάν οφείλουν να έχουν τις ίδιες προδιαγραφές με τα συμβατικά, εάν είναι ίδια η ταχύτητα εξάπλωσης πυρκαγιάς, η αντικεραυνική προστασία και οι αποστάσεις μεταξύ των αυτοκινήτων.

Επίσης, θα πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη, ενδεχομένως με επιχορήγηση, για εγκατάσταση ΑΠΕ, όπως φωτοβολταϊκών στα σκίαστρα πρατηρίων βενζίνης - το έχουμε δει στο εξωτερικό γι’ αυτό το λέμε - για φόρτιση, κάτι που αναφέραμε και για τις εγκαταστάσεις των σπιτιών, οδηγεί σε αύξηση της ενεργειακής απόδοσης και εξοικονόμηση ενέργειας για το δίκτυο. Θα ήταν δε χρήσιμο, ειδικά για απομακρυσμένες τοποθεσίες και για νησιά.

Στο άρθρο 29, οι διατάξεις είναι γενικόλογες, οπότε προφανώς θα εξειδικευθούν με ΚΥΑ, όπου θα πρέπει να υπάρξει προσοχή για θέματα ασφάλειας.

Στα άρθρα 30 και 31, πρόκειται για μία εύλογη γενική ρύθμιση για τη δημιουργία ειδικοτήτων τεχνίτη οχημάτων υψηλής τάσης. Χρειάζεται, όμως, εξειδίκευση, εκπαίδευση και λήψη μέτρων ασφαλείας. Το ενδιαφέρον, λοιπόν, έγκειται στην ΚΥΑ, όσον αφορά την πιστοποίηση, εκπαίδευση, επαγγελματική κατάρτιση, τους εμπειρικούς μηχανικούς κ.λπ..

Στο άρθρο 32 ,είναι προφανής η ρύθμιση με βάση το νόμο. Η μοναδική μας απορία είναι αν θα υπάρχει επαρκής επίβλεψη στην αγορά, με δεδομένα τα επικίνδυνα στοιχεία που εμπεριέχονται στις μπαταρίες. Κατά καιρούς, άλλωστε, έχουν βρεθεί επικίνδυνες ουσίες τόσο στο περιβάλλον, όσο και παράνομα σε διάφορες εταιρείες.

Τα άρθρα 33 ως 39 αναφέρονται στην εφαρμογή κοινοτικών οδηγιών, χωρίς μεγάλο ενδιαφέρον, οπότε δεν υπάρχει λόγος να το αναλύσουμε. Οφείλουμε, όμως, να σημειώσουμε πως στην περίπτωση της Ελλάδας θα έχει αντίκτυπο στη μεγάλη προμήθεια των 1.200 λεωφορείων του ΟΑΣΑ και του ΟΑΣΘ, γεγονός που θα αυξήσει το κόστος, ειδικά αν είναι ευρωπαϊκά, με την έννοια πως τα κινέζικα είναι φθηνότερα. Πρέπει όμως να διεκδικηθεί κάποια παραγωγή τους από την ΕΛΒΟ που έχει τη δυνατότητα, παρά το ότι είναι απενεργοποιημένη τόσο πολύ καιρό.

Με τα άρθρα 41, 42, 43 και 45 γίνονται προσλήψεις και ανακατατάξεις, καθώς επίσης διάφορες επιτροπές, από τις πολλές που έχουν δημιουργηθεί όλα αυτά τα χρόνια. Κρίνοντας εκ του αποτελέσματος πιστεύουμε πως είναι διακοσμητικού χαρακτήρα, πόσο μάλλον όταν μεγάλο μέρος κρίσιμων αρμοδιοτήτων παραμένει στον Υπουργό, όπως το σχέδιο φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Πρόκειται για κλασικές καταστάσεις πολιτικά αδρανοποιημένου δημοσίου, που φυσικά δεν πρόκειται να υποστηρίξουμε.

Τέλος, στο άρθρο 44 ευρίσκεται ολόκληρη η ουσία, αφού δίνεται η δυνατότητα για την έκδοση κανονιστικών διατάξεων για τις επιχορηγήσεις των 100 εκατομμυρίων ευρώ στον Υπουργό, κάτι που μπορεί να γίνει υπό την πλήρη διακριτική του ευχέρεια, ενδεχομένως επιλεκτικά. Οπότε, φυσικά, με το συγκεκριμένο δεν πρόκειται να συμφωνήσουμε.

Κλείνοντας θα θέλαμε να ψηφίσουμε το νομοσχέδιο, παρά το ότι δεν έχουν απαντηθεί οι περισσότερες ερωτήσεις μας, αρκεί να συμπεριλαμβάνονταν τα παρακάτω.

Η χρηματοδότηση της εγχώριας παραγωγής, το θεωρούμε το σπουδαιότερο, να υπάρξει δέσμευση για την εξάπλωση του δικτύου φόρτισης σε ολόκληρη την Ελλάδα και όχι επιλεκτικά κατά την κρίση των αντιπροσώπων. Πιθανολογούμε, δηλαδή, ότι οι αντιπρόσωποι θα φροντίσουν να μπουν στους αυτοκινητόδρομους σε πέντε-έξι μεγάλες πόλεις και ίσως σε μερικά μεγάλα τουριστικά νησιά για τις ενοικιάσεις σε τουρίστες. Αυτό κατά την άποψή μας πρέπει να αποφευχθεί.

Τρίτον, να κοινοποιηθεί η ΚΥΑ, σχετικά με τον τρόπο που θα δοθούν τα 100 εκατομμύρια επιδοτήσεις, εννοώ με το συγκεκριμένο μοντέλο και είδη, χωρίς φωτογραφικές επιλογές.

Τέταρτον, να επιτραπούν οι μετατροπές συμβατικών σε ηλεκτρικά, καθώς επίσης να επιδοτηθούν και οι εισαγωγές μεταχειρισμένων ηλεκτρικών.

Πέμπτον, να δημιουργηθεί γραφείο πιστοποίησης, όπως σας έχουμε ήδη αναφέρει.

Έκτον, να κοινοποιηθούν οι ΚΥΑ για τους κανονισμούς ασφαλείας σε συνεργεία που θα πρέπει να έχουν πιστοποιημένους συντηρητές για την πυρασφάλεια κ.λπ..

Έβδομον, να υπάρξει η διαβεβαίωση, σχετικά με το ότι θα τηρηθεί μία ισοτιμία στην κατανομή των αυτοκινήτων μεταξύ εταιρειών leasing και ιδιωτών.

Όγδοον, να υπάρξει ποσοτικοποίηση από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους του διαφυγόντος φορολογικού οφέλους. Θα θέλαμε να το γνωρίζουμε.

Ένατον, να δοθεί η διαβεβαίωση για την ύπαρξη των 100 εκατ. €, χωρίς να αφαιρεθούν από άλλους κρίσιμους τομείς όπως από την άμυνα ή από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων. Πιστεύουμε ότι δεν πρέπει να χρηματοδοτήσουν οι ΟΤΑ με χρήματα των φορολογουμένων τις δωρεάν θέσεις πάρκινγκ ιδιωτών για ηλεκτρικά. Το αναφέραμε και την προηγούμενη φορά.

Επόμενο, να αναληφθεί από τους αντιπροσώπους ο κίνδυνος καταβολής προστίμου από την Ευρωπαϊκή Ένωση για λόγους παραβίασης της κοινοτικής νομοθεσίας στο θέμα των δασμών για τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα. Θεωρούμε ότι αυτό είναι λίγο θολό. Να υπάρξει, επίσης, μια ποσόστωση στην αγορά ηλεκτρικών οχημάτων με επιδοτήσεις για μισθώσεις και για εταιρικούς στόλους.

Να θεσμοθετηθεί η αποζημίωση των καταναλωτών για την περίπτωση απάτης του τύπου του «Ντιζελγκέιτ». Το είδαμε με τα κανονικά αυτοκίνητα και είδαμε ότι η Γερμανία δεν πληρώνει ακριβώς επειδή δεν υπάρχει τέτοιος νόμος στην Ελλάδα, τουλάχιστον έτσι μας είπε ο Υπουργός.

Να διευρυνθεί η γκάμα των προσφερόμενων αυτοκινήτων με φθηνότερα, όπως είναι τα κινέζικα,να δημιουργηθεί σύστημα ανακύκλωσης πριν ξεκινήσουν οι εισαγωγές.Το θεωρώ απαραίτητο.Τέλος, να δρομολογηθεί μια χωροταξική μελέτη τοποθέτησης φορτιστών.Ευχαριστούμε πολύ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Ευχαριστούμε τον κ. Βιλιάρδο.

Το λόγο έχει ο Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25, κ. Κρίτων - Ηλίας Αρσένης.

**ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25)**: Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Καταρχήν, κύριε Πρόεδρε, μια μομφή σε εσάς. Στην προηγούμενη συνεδρίαση, όταν ζήτησα τον λόγο για να απαντήσω στα απαράδεκτα που είπε ο κ. Γεωργιάδης, μου δώσατε με πάρα πολύ ζόρι ένα λεπτό. Δώσατε άπλετο χρόνο στον κ. Γεωργιάδη να απαντήσει και, στη συνέχεια, δεν μου δώσατε τον χρόνο να απαντήσω. Αυτό ήταν απαράδεκτο!

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Σας είπα, συγγνώμη δεν μου αρέσει να διακόπτω, κ. Αρσένη, και ενώ είχε ολοκληρωθεί η διαδικασία και είχαμε την επόμενη συνεδρίαση ,αυτή που συνεδριάζουμε τώρα, σας παρακάλεσα, αφού θα έχουμε και συνέχεια στην συζήτηση του νομοσχεδίου, την όποια πρόσθετη ερώτηση να τη συζητήσουμε στην επόμενη συνεδρίαση. Προκαλέσατε ερωτήσεις στις οποίες, βεβαίως, έπρεπε να δοθούν απαντήσεις. Δεν έχω ευθύνη εγώ, αλλά εσείς που ανοίξατε ξανά το θέμα, αλλά δεν έχει σημασία. Ξέρετε ότι σας σέβομαι, όπως σέβομαι όλους τους συναδέλφους.

**ΚΡΙΤΩΝ – ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ (Ειδικός Αγορητής του ΜέΡΑ25)**: Ωραία, αλλά η αντιμετώπιση ήταν κομματική.

Στην ουσία του θέματος μας, κύριε Υπουργέ, ενώ έχετε φέρει εξορύξεις Natura, μεγάλα αιολικά πάρκα στη Natura, παρόλο που υπάρχουν μελέτες που τεκμηριώνουν ότι δεν είναι απαραίτητο για τους στόχους μας, καταργήσατε τους φορείς διαχείρισης, έχετε χωροθέτηση εξορυκτικών χώρων, απόθεσης εξορυκτικών αποβλήτων χωρίς αδειοδότηση, με απλή ειδοποίηση, πενταετή παράταση σε περιβαλλοντική άδεια στις Σκουριές με περιβαλλοντική αδειοδότηση και σε άλλες πολλές επιχειρήσεις, κυνήγι με γεράκια. Σταματάτε στην πράξη τους δασικούς χάρτες, αλλάζοντας τις προδιαγραφές ξεκινώντας και με την Υπουργική Απόφαση που φέρατε πρόσφατα από την αρχή, αποχαρακτηρίζοντας δάση για τα οποία έχει υπάρξει οποτεδήποτε επιδότηση, εάν είναι δυνατόν, ή οικοδομική άδεια σε οποιοδήποτε στάδιο, ακόμα και από αυτά που καταθέτουν μόνο οι μηχανικοί, αφού ξεκινάτε ένα ολόκληρο λιμάνι στην Πειραϊκή ,χωρίς περιβαλλοντική άδεια και το λέει ο Συνήγορος του Πολίτη, στην ουσία, δηλαδή, ένα τεράστιο έργο που θα έπρεπε να έχει στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων κι εσείς το κάνετε με μια αναθεώρηση της ΑΕΠΟ του Λιμανιού του Πειραιά, εάν είναι δυνατόν, του 2006, προωθείτε την καύση απορριμμάτων στη Φυλή και σε πολλά άλλα μέρη, μας φέρνετε ένα νομοσχέδιο για την ηλεκτροκίνηση. Προφανώς θετικό νομοσχέδιο, αλλά λυπάμαι να πω ότι όταν αυτή η κυβέρνηση έχει υπάρξει ένας Αρμαγεδδώνας για το περιβάλλον, θυμώνετε κιόλας εάν σας ασκηθεί κριτική! Θυμώνετε εάν βρείτε το παραμικρό άδικο, κατά τη γνώμη σας, σε οποιαδήποτε κριτική, όταν έχετε ισοπεδώσει το περιβάλλον! Το λένε όλοι!

Το λένε οι περιβαλλοντικές οργανώσεις,δεν νομίζω ότι υπάρχει πολιτικός φορέας που θα πει κάτι διαφορετικό. Προφανώς, φαίνεται ότι προσπαθείτε να σώσετε το περιβαλλοντικό προφίλ αυτής της Κυβέρνησης.

Κύριε Χατζηδάκη, γνωρίζετε ότι οι άγρυπνοι πολίτες που συγκεντρώνονταν κάθε βράδυ έξω από τη Βουλή απέναντι σε αυτό το νομοσχέδιο προσήχθησαν στη ΓΑΔΑ; Για 5,5 ώρες δεν τους δώσανε νερό, για 5,5 ώρες ένας από τους διαδηλωτές που ήταν άνθρωπος που έχει προβλήματα επιληψίας δεν του δώσανε τη φαρμακευτική αγωγή, του αρνήθηκαν. Και σε μια μαθήτρια ανήλικη αρνήθηκαν για 5,5 ώρες να μιλήσει στους γονείς της και δεν ήξεραν οι γονείς της μέχρι αργά το μεσημέρι που βρίσκεται; Οπότε, προφανώς δεν μπορείτε να θυμώνετε απέναντι και στην κριτική που γίνεται.

Μπορείτε να μας πείτε, για ποιό λόγο δεν υπάρχει κίνητρο ,στην ουσία σε αυτό το νομοσχέδιο για την απόσυρση των εγχώριων αυτοκινήτων παλαιάς τεχνολογίας; Γιατί αν μιλάμε για την ανάγκη να απαγορευτούν οι εισαγωγές, και εγώ θα διορθώσω την κριτική μου σε αυτό κ. Υπουργέ, έχετε δίκιο. Σωστή είναι η απαγόρευση εισαγωγών για τις EURO1,2,3, όμως γιατί δεν δίνουμε κίνητρα να αποσυρθούν και τα αντίστοιχα αυτοκίνητα στο εσωτερικό; Γιατί ρυπαίνουν το ίδιο.

Γιατί δεν απαγορεύουμε την πώληση συμβατικών αυτοκινήτων μετά το 2030. Μας είπατε ότι άλλες χώρες που απαγόρευσαν μετά το 2030 είχαν πάρει μέτρα πριν από εμάς. Ας μην κρατήσουμε εμείς το 2030, ας δώσουμε όμως μια ημερομηνία. Σας είπα, βέβαια, ότι μέσα σε αυτές τις χώρες είναι και η Σλοβενία ,που μου φαίνεται εντυπωσιακό να έχει πάρει μέτρα, χωρίς όμως να έχω μελετήσει την υπόθεση της Σλοβενίας.

Ας δώσουμε όμως ένα ορόσημο δικό μας, ώστε η αγορά να κινείται με τα σωστά κίνητρα, να προετοιμάζεται, γιατί δεν έχουμε επιδότηση για την μετατροπή των συμβατικών αυτοκινήτων σε ηλεκτροκίνητα, κάτι που μας είπαν και οι περιβαλλοντικές οργανώσεις ότι εφαρμόζεται πιλοτικά σε πολλές άλλες περιοχές του κόσμου και της Ευρώπης.

Γιατί δεν κάνετε υποχρεωτική την ηλεκτροδότηση των σταθμευμένων πλοίων στα λιμάνια; Και εδώ πέρα έχουμε το λιμάνι του Πειραιά, έχουμε το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, έχουμε μεγάλα λιμάνια, αλλά και μικρότερα που έχουν τεράστια κρουαζιερόπλοια.

Είπατε ότι, ναι, θα τα διερευνήσετε. Γιατί δεν βάζετε την υποχρέωση κατευθείαν σε αυτόν τον νόμο; Και λύστε τα προβλήματα αν υπάρχουν.

Στο κομμάτι της υπερτιμολόγησης, μας είπατε ότι φοβάστε ότι αν μπει ένα πλαφόν θα κινηθεί όλη η αγορά στο ελάχιστο,θα είναι όλες οι τιμές το μέγιστο του πλαφόν. Δεν απαντά στο βασικό ερώτημα της υπερτιμολόγησης όμως αυτό, κύριε Υπουργέ.

Δεν απαντάει στο πως αυτή τη στιγμή μπορεί να υπάρχουν άνθρωποι που θα πουλάνε την κιλοβατώρα στα 40 Σεντ.

Επίσης, για την πράσινη ενέργεια δεν μας απαντήσατε.Για ποιό λόγο να μην έχουμε άμεση διασύνδεση της εγκατάστασης φωτοβολταϊκών στους χώρους φόρτισης, ιδιαίτερα αν αυτά είναι βενζινάδικα, που εμείς ζητάμε να είναι υποχρεωτική η χρήση στα βενζινάδικα και θεωρούμε ότι είναι λάθος να βγουν τα βενζινάδικα από αυτή τη διαδικασία. Αλλά, επίσης, σε οποιοδήποτε άλλο χώρο να υπάρχει ξεκάθαρη σύνδεση της καθαρής ενέργειας με την φόρτιση ηλεκτρικών αυτοκινήτου.

Επίσης, γιατί δεν θεσπίζετε, αυτό που είναι κανόνας στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, υποχρεωτικά να υπάρχουν φωτοβολταϊκά και στα σπίτια, θέμα ουσιαστικό. Αυτό που σας έθεσε και η κυρία Καραβασίλη, για την ανακύκλωση μπαταριών λιθίου.

Επίσης σας ζητάμε, ως ΜέΡΑ25, να μην υπάρχει πλαφόν στις επιδοτήσεις των ακριβών αυτοκινήτων, να απαγορεύεται η επιδότηση ακριβών ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων γιατί, κύριε Υπουργέ, αυτά τα εισοδήματα δεν χρειάζονται τα χρήματα από το χρεοκοπημένο μας κράτος για να στηριχθούν. Αντίθετα, υπάρχουν πολίτες με χαμηλά εισοδήματα, που αν δεν στηριχτούν κι αν δεν αυξηθεί το ποσοστό της επιδότησης, δεν θα μπορέσουν να συμμετέχουν στη ηλεκτροκίνηση και αυτό είναι άδικο και αντιδημοκρατικό.

Επίσης, πρέπει να δείτε τον σχεδιασμό του δικτύου. Αν αφεθεί το δίκτυο φορτιστών στα χέρια της αγοράς, κύριε Υπουργέ, δεν θα είναι ένα πλήρες δίκτυο, θα είναι ένα δίκτυο ευκαιριακό και εκεί πέρα υπάρχει η καλύτερη αγορά. Χρειάζεται ένας κεντρικός σχεδιασμός- ξέρω ότι αντιδράτε με αυτήν την έννοια- αλλά χρειάζεται ένας σχεδιασμός κεντρικός για να υπάρξει ένα δίκτυο από την πρώτη στιγμή, το οποίο να μπορεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες της ηλεκτροκίνησης, ιδίως όταν σήμερα έχουμε τέτοιες χρονοκαθυστερήσεις σε κάθε αυτοκίνητο που θέλει να κάνει φόρτιση, 20 λεπτά ή μισή ώρα και τα λοιπά.

Άρα χρειαζόμαστε ένα καλά σχεδιασμένο- με δημόσιους όρους καλά σχεδιασμένο- δίκτυο, ώστε να μπορεί πραγματικά να «τρέξει» την ηλεκτροκίνηση, γιατί αυτή τη στιγμή είναι κάτι που ακόμα δεν θα είναι βιώσιμο για πάρα πολλούς πολίτες.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον Ειδικό Αγορητή του ΜέΡΑ25, τον κύριο Κρίτωνα Αρσένη και κλείσαμε με την εισήγησή του τους Εισηγητές και Ειδικούς Αγορητές και θα μπούμε τώρα στον κατάλογο των ομιλητών.

Στο σημείο αυτό, ο Αντιπρόεδρος 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, Καππάτος Παναγής, Μπουκώρος Χρήστος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Βασίλειος, Οικονόμου Ιωάννης, Παπαδόπουλος Μιχαήλ, Πιπιλή Φωτεινή, Ράπτη Ελένη, Σενετάκης Μάξιμος, Σιμόπουλος Ευστράτιος (Στράτος), Σούκουλη-Βιλιάλη Μαρία-Ελένη (Μαριλένα), Σταμενίτης Διονύσιος, Ταγαράς Νικόλαος, Τραγάκης Ιωάννης, Δούνια Παναγιώτα (Νόνη), Χαρακόπουλος Μάξιμος, Αποστόλου Ευάγγελος, Γκαρά Αναστασία, Βαρεμένος Γεώργιος, Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος, Καφαντάρη Χαρά, Κόκκαλης Βασίλειος, Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη), Ψυχογιός Γεώργιος, Σκουρλέτης Παναγιώτης (Πάνος), Τζανακόπουλος Δημήτριος, Τσίπρας Γεώργιος, Φάμελλος Σωκράτης, Αρβανιτίδης Γεώργιος, Γκόκας Χρήστος, Κατρίνης Μιχαήλ, Πάνας Απόστολος, Λαμπρούλης Γεώργιος, Δελής Ιωάννης, Κομνηνάκα Μαρία, Βιλιάρδος Βασίλειος, Αρσένης Κρίτων-Ηλίας και Λογιάδης Γεώργιος.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος, ο κ. Ιωάννης Οικονόμου.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Με το σχέδιο νόμου του Υπουργείου η Κυβέρνηση διαθέτει 100 εκατομμύρια ευρώ, σε μια δύσκολη περίοδο, στην επιδίωξη ενός στόχου που δεν είναι μόνο στόχος ελληνικός, είναι και στόχος ευρωπαϊκός, στην ενίσχυση, δηλαδή, της ηλεκτροκίνησης, στην εμβάθυνση της χρησιμοποίησης τεχνολογίας αυτής, με προφανή οφέλη και για την υγεία των ανθρώπων και για το περιβάλλον. Τα 100 εκατομμύρια που δίνουμε, όπως προκύπτει μέσα από τα άρθρα του νομοσχεδίου, είναι χρήματα τα οποία θα αξιοποιηθούν και σε κίνητρα για να αποκτήσει ο κόσμος ηλεκτρικό αυτοκίνητο, φοροαπαλλαγές και άλλα, αλλά κυρίως- και εγώ θέλω να εντοπίσω το πολύ σημαντικό πλεονέκτημα της πρόνοιας αυτής- στην ανάπτυξη μιας καινούργιας αγοράς, με κίνητρα για πρώτη φορά σε περιοχές που το έχουν περισσότερο ανάγκη, μπροστά στο φάσμα της απολιγνιτοποίησης και της μετάβασης σε μια άλλη παραγωγική διαδικασία, στις περιοχές, δηλαδή, της Δυτικής Μακεδονίας.

Ιδιαίτερα αυτά τα κίνητρα που δίνουμε για την ανάπτυξη μιας εγχώριας βιομηχανίας, σε ότι αφορά τον κλάδο της ηλεκτροκίνησης, είναι πολύ σημαντικά, όχι τόσο γι’ αυτό που βρίσκεται τώρα σε υβριδικό στάδιο και ξεκινάει, όσο σαν φιλοσοφία, ενόψει των εργαλείων που έχουμε μπροστά μας για τα επόμενα πολλά χρόνια και της αναγκαίας προσπάθειας αλλαγής του παραγωγικού μοντέλου της χώρας.

Θέλω να υπογραμμίσω δύο πράγματα μέσα από το σχέδιο νόμου που είναι ιδιαίτερα σημαντικά. Πρώτα απ’ όλα, την ουσιαστική υποστήριξη που παρέχεται στους ΟΤΑ, στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, και με το πρότυπο που εμπεριέχεται και μέσα στο νομοσχέδιο για τα σημεία φόρτισης, αλλά και με την πρόνοια χρηματοδότησης από το Πράσινο Ταμείο, εξασφαλισμένους πόρους δηλαδή, που μπορούν να βρουν οι δήμοι και οι Περιφέρειες της χώρας, προκειμένου να αναπτύξουν τέτοιες Δομές, προς όφελος και των δημοτών αλλά και γενικότερα της τοπικής οικονομίας. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι αυτό, δεδομένου ότι δεν είναι μόνο για τους ανθρώπους που ζουν στους δήμους, κυρίως της περιφερειακής Ελλάδας, αλλά και σε αυτούς που θα ταξιδεύουν εφόσον το επιθυμούν με το ηλεκτρικό τους αυτοκίνητο.

Το δεύτερο που είναι σημαντικό, είναι η πρόνοια που υπάρχει στα άρθρα του νομοσχεδίου, έτσι ώστε σε κάθε διαγωνισμό προμήθειας που θα γίνεται για στόλους ,είτε αυτό αφορά τα αστικά λεωφορεία είτε αφορά άλλους στόλους, να μη γίνεται δεκτή η προσφορά και να απορρίπτεται αν δεν υπάρχει ένας ελάχιστος αριθμός αυτοκινήτων και ηλεκτρικών και άλλων, που θα έχει ελάχιστη επιβάρυνση στο περιβάλλον, θα έχει δηλαδή πολύ σύγχρονους κινητήρες είτε ηλεκτρικούς με μηδενικούς ρύπους είτε υβριδικούς, από τους πιο σύγχρονους και καινούργιους, που μολύνουν λιγότερο το περιβάλλον σε σχέση με τα συμβατικά αυτοκίνητα που ξέρουμε.

Τώρα θέλω να κλείσω, κύριε Πρόεδρε, λέγοντας δύο κουβέντες- θα επανέλθω στην Ολομέλεια πιο αναλυτικά- για την κριτική που ασκήθηκε, κύριε Υπουργέ, σε αυτό το νομοσχέδιο από τους συναδέλφους της Αντιπολίτευσης. Κριτική που είχε να κάνει με την ταξικότητα.Αν είναι δυνατόν να είναι ταξικό ένα νομοσχέδιο το οποίο βελτιώνει τον αέρα που αναπνέουμε όλοι μας και δίνει τη δυνατότητα, στα μεσαία κυρίως εισοδήματα, επιδοτώντας αρκετά και χαμηλώνοντας την τιμή πολύ ουσιαστικά, στο να αποκτήσουν όσοι το επιθυμούν ηλεκτρικό αυτοκίνητο, επωφελούμενοι και από το χαμηλότερο κόστος συντήρησης που μπορεί να έχει, έτσι κι αλλιώς σε σχέση με τα υπόλοιπα.

Να σημειώσω εδώ τη ραγδαία πτώση των τιμών όπως συνήθως συμβαίνει σε αυτές τις τεχνολογίες της μπαταρίας, ενδεχομένως και του φορτιστή των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, σε σχέση με αυτό που ήταν τα προηγούμενα χρόνια. Άρα, γίνεται πολύ πιο ανταγωνιστικό και πολύ πιο προσιτό στα μεσαία εισοδήματα και έρχεται και η πολιτική της κυβέρνησης με τα φορολογικά και τα οικονομικά κίνητρα που δίνει να το καταστήσει πιο προσιτό.

Η δεύτερη κριτική που ακούστηκε, είναι ότι δεν υπάρχει κανένα σχέδιο για την ηλεκτροκίνηση, όταν συζητάμε επί του σχεδίου για την ηλεκτροκίνηση, δηλαδή, τη διείσδυσή της στην αληθινή ζωή και στην πραγματική οικονομία και μάλιστα με πρόνοιες πολύ συγκεκριμένες σε ότι αφορά και την ανάπτυξη της αγοράς φόρτισης και την υποστήριξη των δήμων, αλλά και τα κίνητρα που θα δοθούν για την ενίσχυση όποιον θέλουν να επιχειρήσουν επάνω στην παραγωγή αυτής της βιομηχανίας.

Το τρίτο και κλείνω με αυτό,είναι κύριε Πρόεδρε, ένα ακόμα βήμα μιας πολιτικής που επιμένει το σύνολο της αντιπολίτευσης να την αντιλαμβάνεται ως Αρμαγεδδών για το περιβάλλον, αλλά για να δούμε μέχρι στιγμής ποιός είναι αυτός Αρμαγεδδών για το περιβάλλον. Είναι μια πολιτική για τα πλαστικά μιας χρήσης και για το ενιαίο τέλος στις πλαστικές σακούλες, μια πολιτική με σχέδιο για τα απορρίμματα σε όλη τη χώρα, με σχέδιο για την απολιγνιτοποίηση, μια πολιτική όπου βάζει μία τάξη στις ζώνες Natura και σε αυτό το χάος που επικρατούσε μέχρι τώρα, μια πολιτική που δεν αφήνει τα μπάζα να καταλήγουν στα ρέματα και στα πεζοδρόμια, που έχει ενισχύσει την ανακύκλωση. Είναι μια πολιτική που εν πάση περιπτώσει ,και σε μικρά και σε μεσαία και σε μεγάλα πράγματα, καταπιάνεται επί της ουσίας με πολιτικές που και το περιβάλλον προστατεύουν και την Πράσινη Ανάπτυξη βάζουν σε μια ρότα πραγματική, χειροπιαστή και όχι θεωρητική.

Θα επανέλθω με περισσότερα και στην Ολομέλεια. Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Οικονόμου. Τον λόγο έχει ο συνάδελφος, ο κ. Σωκράτης Φάμελλος.

**ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριε Υπουργέ, κύριοι Υπουργοί.

Κύριε Πρόεδρε, θα μου επιτρέψετε να κάνω ένα μικρό σχόλιο. Δεν αισθάνομαι καθόλου βολικά σήμερα να τοποθετηθώ για ένα νομοσχέδιο για την ηλεκτροκίνηση, ενώ ζω σε μία χώρα ,και ζούμε σε μια χώρα, όπου διώκεται η εισαγγελική έρευνα. Μου έχει κάνει ιδιαίτερη εντύπωση αυτό που ανακοινώθηκε για την κυρία Τουλουπάκη. Ενώ σε ολόκληρο τον κόσμο, οι εισαγγελείς, τα κράτη, η πολιτεία, ασχολείται με τη διαλεύκανση ενός μεγάλου σκανδάλου που μείωσε τους πόρους στα ασφαλιστικά ταμεία, εδώ κύριε Πρόεδρε, διώκουμε την Εισαγγελέα που έκανε την έρευνα. Η Ελλάδα πάει κόντρα σε όλο τον κόσμο, σε όλη την υφήλιο. Αυτό είναι ένα βασικό δημοκρατικό δικαίωμα. Αυτό αφορά τα παιδιά μας που ο κύριος Υπουργός ενδιαφέρεται πολύ για το περιβαλλοντικό μέλλον που θα ζήσουν. Δεν μπορώ λοιπόν να μην κάνω τέτοιο σχόλιο, ότι εδώ διώκεται η Εισαγγελέας που ερευνά και αποκαλύπτει. Και δυστυχώς, αυτό αποτελούσε και εντολή εκ του δημοσίου βήματος του Υπουργού Ανάπτυξης και παρέμβαση στην δικαιοσύνη, που ζήτησε τη φυλάκισή της. Όπως και ο κ. Τσιάρας χθες μίλησε για τη δικαιοσύνη, και εγώ απορώ τελικά, τι γίνεται στη χώρα μας; Καταθέτω λοιπόν ένα δημοκρατικό ερώτημα, γιατί είμαστε μέσα στο ναό της Δημοκρατίας. Δεν θα πω κάτι άλλο, αλλά νομίζω, ότι το οφείλουμε τις επόμενες γενιές να μην κρύβουμε την αλήθεια. Εδώ, στην Ελλάδα, κάποιοι πάνε να κρύψουν την αλήθεια.

Όσον αφορά τώρα τα θέματα της ηλεκτροκίνησης. Έχει γίνει μια μεγάλη συζήτηση για τα περιβαλλοντικά που συνδέονται με το ενεργειακό και το κλιματικό, που είναι το μέλλον μας, είναι η ζωή μας. Έχουμε στην Ελλάδα πολιτική φίλο-περιβαλλοντική, φίλο κλιματική ή κλιματική που είναι το σωστό; Δυστυχώς, κάτι τέτοιο δεν έχει αποδειχθεί. Θα έλεγα μάλιστα, ότι κάνουμε το αντίθετο, όσο και αν ενοχλεί αυτό τον κ. Υπουργό. Στη χώρα έχουμε αύξηση της ενεργειακής φτώχειας το τελευταίο διάστημα χωρίς να υπάρχει καμία κρατική παρέμβαση για την υποστήριξη της κοινωνίας. Αυτό δεν το λες κλιματική πολιτική, ούτε περιβαλλοντική, ούτε ενεργειακή. Παράλληλα, πίσω από ένα κούφιο σύνθημα απολιγνιτοποίησης, η κυβέρνηση ιδιωτικοποιεί την ενέργεια και την ανθρακοποιεί με φυσικό αέριο, αντίθετα με οτιδήποτε κάνει η Ευρώπη. Στο υποσύνολο, κάτω από το τραπέζι, αλλά δημόσια βέβαια, δεν υπονοώ ότι κάτι γίνεται κρυφά, αλλά κάτω από το τραπέζι της κεντρικής πολιτικής, κάνει εξυπηρετήσεις. Όπως ,παραδείγματος χάρη στην Ελληνικός Χρυσός ή όπως σε άλλες επιχειρήσεις. Και μέσα σε όλα αυτά τι κατορθώνει να κάνει η κυβέρνηση; Να εντείνει τις τοπικές συγκρούσεις και τα αδιέξοδα για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, που είναι κάτι απαραίτητο. Και για ποιο λόγο; Γιατί βάζει το κάρο μπροστά από το άλογο, υποτιμά τα θέματα σχεδιασμού, τα θέματα Natura, κατεδαφίζει τα συστήματα προστασίας και στις δασικές εκτάσεις και στην Natura, με τη λογική να ακουστούν γρήγορα οι επενδύσεις, αλλά να μην γίνουν ποτέ. Δυστυχώς, ο κ. Χατζηδάκης έχει αυτή τη λογική. Για να πάρει επικοινωνιακό και πολιτικό χρόνο, ανακοινώνει πρότζεκτ τα οποία δεν θα γίνει ποτέ όμως και έτσι κάνει κακό στην οικονομία και την ενεργειακή βιομηχανία και τη βιομηχανία των ΑΠΕ. Έτσι κάνει κακό και στους επιχειρηματίες.

Παραδείγματος χάρη, κανείς δεν μπορεί να καταλάβει για ποιό λόγο η κυβέρνηση εδώ και ένα χρόνο έχει παγώσει το ΗΛΕΚΤΡΑ , την εξοικονόμιση στα δημόσια κτίρια . Πεντακόσια εκατομμύρια θα είχανε μπεί στην αγορά ,γιατί να μη δουλέψει ο ιδιωτικός τομέας και να μη γίνουν πιο οικονομικά τα δημόσια κτίρια; Για ποιο λόγο η κυβέρνηση πάγωσε τις ενεργειακές κοινότητες; Άλλα 25 εκατομμύρια για να ξεκινήσουνε στις επαρχίες και στην Περιφέρεια έργα. Δεν τα θέλετε; Δεν θέλετε τον τομέα των ιδιωτικών να δουλέψει; Δεν θέλετε τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας;

Λοιπόν ,κυρίες και κύριοι βουλευτές , κρίνω ότι δεν θέλει η κυβέρνηση να υποστηρίξει το περιβάλλον και τις πολιτικές για το κλίμα . Η περιβαλλοντική κοινότητα έχει τοποθετηθεί ο κύριος Χατζηδάκης χαρακτηρίστηκε από οικολογικό πραξικόπημα μέχρι περιβαλλοντικό έγκλημα . Αυτή είναι η ταμπέλα του. Δεν θα φύγει η ταμπέλα με ένα νομοσχέδιο το οποίο δεν μπορεί να αποτελέσει τομή μεταρρύθμισης . Γιατί ,για να το ξεκαθαρίσουμε, και στην Ευρώπη και παντού ο οπαδός της ανακύκλωσης δεν είναι αυτός που το λέει . Είναι αυτός που το κάνει . Εδώ λοιπόν εσείς δηλώνετε οπαδός της ηλεκτροκίνησης ,δεν κάνετε όμως κάτι ουσιαστικό για τη λειτουργία της . Και αυτό είναι που θα αναμετρηθούμε κ. Χατζηδάκη . Αν ήταν έτσι, με δηλώσεις θα είχαμε λύσει όλα τα περιβαλλοντικά προβλήματα . Παραδείγματος χάρη, ποιος είπε στον κ. Οικονόμου να πει ότι λύσατε το ζήτημα με την πλαστική σακούλα; Μεταρρύθμιση του Σύριζα ήταν ,υπουργική απόφαση δικιά μας που δεν υπογράψατε. Εσείς το κάνατε; Πάτε να εκμεταλλευτείτε όσα έγιναν στην προηγούμενη κυβέρνηση; Αυτό είναι υποτίμηση,αν δεν έχετε τα κότσια να πείτε τι έγινε πριν και τι έγινε μετά .Τουλάχιστον ο κ. Θωμάς κατά καιρούς τα ξεκαθαρίζει και χθες το είπε ότι ξεκίνησε από την προηγούμενη κυβέρνηση.

Όμως ,δεν αρκεί ο τίτλος της ηλεκτροκίνησης. Αλλά κ. Χατζηδάκη ,σας το λέω και προσωπικά , αιωρείται το ερώτημα αν αυτό το νομοσχέδιο το κάνατε για να εξυπηρετήσει λίγες ξένες αυτοκινητοβιομηχανίες . Διότι ,αυτό που ακούστηκε χθες από τους φορείς ότι είναι για γερά πορτοφόλια και εισάγεται αθέμιτος ανταγωνισμός πρέπει να το επιλύσετε. Εμείς δεν μπορούμε να υποστηρίξουμε ,όσο ωραίος και αν είναι ο τίτλος, ένα νομοσχέδιο το οποίο οι φορείς της αγοράς είπαν ότι εισάγει αθέμιτο ανταγωνισμό. Πρέπει να βρείτε λοιπόν τρόπο να αποδομήσετε και να αποδείξετε με πράγματα,με ρυθμίσεις νομοτεχνικές ότι δεν ενισχύετε λίγες ξένες αυτοκινητοβιομηχανίες ,αλλά το περιβάλλον της πατρίδας μας και τους Έλληνες πολίτες .

Εμείς, σαν Σύριζα ,κάναμε ότι μπορούσαμε στο παρελθόν και την ηλεκτροκίνηση μέσα σε συνθήκες χρεοκοπίας που μας έχετε αφήσει στη χώρα, όμως επειδή η ηλεκτροκίνηση θα ξεκινήσει από το σχέδιο, εγώ θέλω να καταθέσω κ. Πρόεδρε το δελτίο τύπου χτες του κυρίου Καραμανλή ,που δεν έκανε τη χάρη κανένας εκπρόσωπος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών να έρθει εδώ σήμερα .

Ξέρετε τι είπε χθες ο Καραμανλής σε εκδήλωση που ήταν Χατζηδάκης; Λέει λοιπόν ,το ολοκληρωμένο σχέδιο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την ηλεκτροκίνηση παρουσίασε ο κύριος Καραμανλής . Πώς να μην απορούμε μετά; Τελικά έχετε κοινό σχέδιο ή έχει ο καθένας το δικό του; «Playmobil» παίζετε; Τι ακριβώς κάνει η ηλεκτροκίνηση; Προσέξτε,σας ζητήσαμε ένα εθνικό σχέδιο για την ηλεκτροκίνηση. Κάνατε διυπουργική επιτροπή και δεσμευτήκατε ότι θα κατατεθεί στο τέλος του Ιουνίου. Παρακαλούμε πολύ,το είπε η κυρία Καφαντάρη ,δεσμευτείτε με ημερομηνία-στόχο για την κατάθεση ενός εθνικού σχεδίου για την ηλεκτροκίνηση. Είναι δυνατόν να κάνει άλλα ο κύριος Καραμανλής και άλλα εσείς;

Κάνετε κριτική σε εμάς επειδή το έχουμε ανακαλύψει ; Να σας πω κάτι ακόμα; Είναι δυνατόν το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών να αναφερθεί στο γερασμένο στόλο των Ι.Χ , στην εύκολη φόρτιση και στην αγορά ηλεκτροκίνησης, τα οποία εισάγετε με το νομοσχέδιο αυτό και να μην πει τίποτα για τις δημόσιες μεταφορές; Να μην πει τίποτα για τα ηλεκτροκινούμενα μέσα σταθερής τροχιάς; Να μην πει τίποτα για τις αστικές συγκοινωνίες, να μην πει τίποτα για τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας, για τα ποδήλατα, για τους ποδηλατοδρόμους, για τις υποδομές φόρτισης και τους οδούς διέλευσης όλων αυτών των μέσων στις πόλεις μας ; Τότε ποιος θα τα κάνει όλα αυτά; Εσείς περιμένετε το σχέδιο,το σχέδιο το κάνει το Υπουργείο Μεταφορών το οποίο δεν έρχεται εδώ.

Τελικά μιλάτε στο Υπουργικό Συμβούλιο καθόλου; Γιατί από ότι φαίνεται ο κύριος Σταϊκούρας κάνει άλλο νομοσχέδιο, με άλλα τέλη ταξινόμησης, επί ενός θέματος που έχει προκαλέσει μεγάλη ένταση,αν τελικά παίζετε παιχνίδι με τις εισαγωγές ,μεταχειρισμένων ή όχι, αυτοκινήτων.Λέω, λοιπόν, πάρα πολύ απλά, παρακαλούμε πολύ, εμείς θέλουμε η χώρα να έχει σχέδιο για την ηλεκτροκίνηση . Να δεσμευτείτε με χρονοδιάγραμμα εντός του νομοθετικού κειμένου για την ΚΥΑ ,που έχετε εξουσιοδότηση να βγάλετε, για την ηλεκτροκίνηση που δεν την έχετε βγάλει και μη λέτε ψέματα στο κοινοβούλιο, ότι είναι ο νόμος το σχέδιο . Ξέρουμε να διαβάζουμε κείμενα , εσείς τα γράψατε . Εφόσον λοιπόν έχετε εξουσιοδοτική και έχετε κάνει διυπουργική γι’ αυτό ,θέλουμε να δεσμευτείτε εντός του κοινοβουλίου πριν από την ολοκλήρωση των επιτροπών, σήμερα για ημερομηνία ολοκλήρωσης ενός εθνικού σχεδίου για την ηλεκτροκίνηση. Και αφήστε αυτά τα μπερδέματα με τον κύριο Σταϊκούρα και τον κ. Καραμανλή, να έχουμε ένα σχέδιο σαν χώρα.

Τέλος, κύριε Πρόεδρε, υπάρχουν ορισμένα ζητήματα τα οποία μας απασχολούν ιδιαίτερα. Εμείς θα κάνουμε τα στραβά μάτια, το λέω εκ των προτέρων, για τις 16 Υπουργικές Αποφάσεις που έχει μέσα, για το ότι ξε-ψηφίζετε το νόμο που είχατε ψηφίσει, ήταν ο κ. Οικονόμου νομίζω εισηγητής τότε, το ΔΕΗ - ΔΕΠΑ για τα θέματα αυτά, όπως και τα κίνητρα, όπως και τα μέτρα για τη Δυτική Μακεδονία ότι τα φέρνετε καθυστερημένα. Θα κάνουμε τα στραβά μάτια. Θεωρούμε ότι πρέπει να δοθούν κίνητρα. Δεν θα είναι έτοιμα τα έργα το 2023, αλλά πρέπει να δοθούν κίνητρα. Θα σας πούμε κάτι πάρα πολύ απλό συγκεκριμένο:τέλη ταξινόμησης. Πρέπει να πάρετε θέση για αυτό, κ. Χατζηδάκη . Σας κατηγορούν ότι τροποποιείτε την αγορά, θα αυξήσετε το κόστος των μεταχειρισμένων, δεν θα μπορέσει να πάρει μεταχειρισμένο ούτε η λαϊκή και η μεσαία οικογένεια και μάλιστα δεν θα αποκλειστούν από την αγορά τα Euro1, Euro2, Euro3 που είναι ρυπογόνα και κυκλοφορούν στην Ελλάδα και θα αποκλείσετε τα εισαγόμενα με κίνδυνο προστίμου της χώρας από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Δεν μπορούμε να το δεχτούμε, δεν μπορούμε να ψηφίσουμε μία τέτοια διάταξη. Δεν μπορούμε να σας δώσουμε θετική ψήφο για κάτι τέτοιο στο νομοσχέδιο, όταν κάποιοι λένε ότι είναι και αθέμιτος ανταγωνισμός.Και μάλιστα ,όταν τα τέλη που εισπράττετε από τον περιορισμό εισαγωγών ,σε αντίθεση με ευρωπαϊκή οδηγία, δεν πηγαίνουν για να βοηθήσουν την αλλαγή καυσίμων για παλαιά και ρυπογόνα, δεν πηγαίνουν για την απόσυρση, δεν πηγαίνουν σε χαμηλό εισοδηματικό προφίλ, δεν πηγαίνουν για κίνητρο ηλεκτρικών οχημάτων σε χαμηλά και μεσαία εισοδήματα. Μα είναι δυνατόν να παίρνουμε, από τις μεσαίες οικογένειες και τις φτωχότερες, το τέλος ταξινόμησης για να το δίνουμε σε κάποιους που έχουν τα 25 χιλιάρικα ή τα 30 χιλιάρικα ή τα 40 χιλιάρικα για να πάρουν ηλεκτρικό και να φύγει στο εξωτερικό; Αυτό πως το βλέπετε, ακόμα και για εθνική πολιτική, πως το βλέπετε;

Εδώ έχουμε σοβαρό θέμα και πρέπει να ξεκαθαριστεί αυτό. Να υπάρχουν κοινωνικά κριτήρια για την επαναχρησιμοποίηση του τέλους και αυτή τη στιγμή τα τέλη να αποσυρθούν για να πάνε στο νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομικών ή να συνεννοηθείτε μεταξύ σας. Δεν μπορούμε να έχουμε εδώ τέλη ταξινόμησης μέχρι το Euro4, Euro5 και να έχουμε τα Euro6 σε άλλο Υπουργείο που αλλάζει και τα τέλη και στα Euro1, Euro2, Euro3. Αυτά δεν είναι δυνατόν να τα ζούμε σε αυτό το Κοινοβούλιο. Ξέρουμε να διαβάζουμε,είναι σε ανάρτηση το νομοσχέδιο.

Δεύτερο ζήτημα, θα μείνω σε τίτλους γιατί ξέρω είναι σημαντικό. Είναι ουσιαστικά αυτά που προτείνουμε και για την διαμόρφωση του νομοσχεδίου, γιατί θέλουμε να συμβάλουμε στη ηλεκτροκίνηση,για την απόσυρση, κύριε Υπουργέ, συγκεκριμένα μέτρα. Για τα σχέδια φόρτισης, δεν μπορεί να είναι δυνητική η γεωγραφική κάλυψη. Πρέπει να υπάρχει υποχρεωτική γεωγραφική κάλυψη. Δεν είναι δυνητικό ζήτημα να έχουν δημόσια πρόσβαση σε μία φόρτιση οι πολίτες. Είναι ευχή; Δεν θα το ζητήσει η πολιτεία; Και, επίσης, να ξεκαθαρίσουμε ποιός το εγκρίνει. Δεν το έχετε ξεκαθαρισμένο, επίσης, μέσα.

Για τους πόρους σας έχουμε πει. Είπε η κυρία Σδούκου εχθές, εκτός πρακτικών, κατανοώ ότι μπορεί να πει κάτι η Γενική Γραμματέας, αλίμονο, ότι θα βάλετε 9%. Να ανακοινώσετε από που θα κόψετε. Από τους πόρους των δικαιωμάτων. Το έχουμε πάρει χαμπάρι. Ξέρουμε τι θα κάνετε. Το πιο πιθανό είναι να τα κόψετε από την εξοικονόμηση, αλλά σε κάθε περίπτωση να έχετε την πολιτική τόλμη να πείτε: «Δεν μου δίνει η Κυβέρνηση ούτε ένα ευρώ και κόβω από την εξοικονόμηση».

Υπάρχει ένα σοβαρό θέμα, σας το είπαμε, για τους δήμους που έχουν ήδη υποδομές. Είναι στον αέρα, όπως και για τους παραδοσιακούς οικισμούς. Υπάρχει θέμα όσον αφορά τα ζητήματα του ποδηλάτου, σοβαρότατο. Υπάρχει ένα πολύ καλό κείμενο που έχουν στείλει από τη συζήτηση, τη δημόσια, το site της For Cycling,πρέπει να το λάβετε υπόψη, μην τα πω αναλυτικά, όπως και τα θέματα των ΑΜΕΑ. Σας τα είπε η κυρία Καφαντάρη, πρέπει να προστεθούν οπωσδήποτε τα ζητήματα των ΑΜΕΑ και τα ζητήματα του ποδηλάτου, ιδιαίτερα μέσα στην πόλη. Υπάρχουν θέματα με τα συστήματα εναλλακτικής διαχείρισης και κυκλικής οικονομίας γύρω από την ηλεκτροκίνηση. Δεν έχετε καμία προετοιμασία, δεν σκέφτεστε την ελληνική οικονομία. Είναι τραγικό αυτό που συμβαίνει με εσάς και τέλος, στα θέματα συνεργείων και πρατηρίων θα πρέπει να υπάρχουν ρυθμίσεις, όπως σας είπε και η κυρία Καφαντάρη, διότι αυτά ακριβώς χρειάζονται για να έχετε ,τουλάχιστον, ένα επαρκές νομοσχέδιο.

Εμείς, κύριε συνάδελφε, προσπαθούμε να κάνουμε λίγο τη δουλειά που δεν έκανε το Υπουργείο. Να φτιάξουμε νομοσχέδιο που μπορεί, τουλάχιστον, να είναι μέτριο, διότι έτσι κι αλλιώς έχουμε αποδείξει ότι ενδιαφερόμαστε περισσότερο για το περιβάλλον από ότι η Κυβέρνηση που αποκλείει φορείς και καταργεί την δασική περιουσία.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε. Τον λόγο έχει ο κ. Χατζηδάκης

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας) :** Θα καταθέσω κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις και πρέπει να τις καταθέσω για λόγους τάξεως τώρα. Θα τις δείτε. Από τη φύση τους είναι νομοτεχνικές βελτιώσεις, άρα όχι μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεις. Στη συνέχεια θα μιλήσω και για τις τροπολογίες.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Υπουργέ.

Το λόγο έχει ο συνάδελφος, ο κ . Ιωάννης Αντωνιάδης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ:**  Καταρχάς, εγώ δεν μπορώ να καταλάβω για κάποια αυτονόητα πράγματα, γιατί κουράζεται ο συνάδελφος του ΣΥΡΙΖΑ. Μίλησε για δίωξη της εισαγγελέως. Αυτό είναι καθαρά θέμα της δικαιοσύνης. Κανένας υπουργός δεν μπορεί να διώξει κανέναν εισαγγελέα. Ο μόνος, ο όποιος κάνει παρέμβαση στα της δικαιοσύνης είναι ο κ. συνάδελφος, ο οποίος τοποθετήθηκε και τώρα αποχωρεί. Άρα, λοιπόν, ας τα αφήσει αυτά τα κροκοδείλια δάκρυα.

Ένα δεύτερο, το οποίο έθεσε είναι το θέμα του περιβάλλοντος. Μονότονα επαναλαμβάνει ότι η Νέα Δημοκρατία δήθεν δεν ενδιαφέρεται για το περιβάλλον κ.λπ.. Όταν βρίσκονται στην Αθήνα κλαίνε με κροκοδείλια δάκρυα, όταν πάνε στη Δυτική Μακεδονία υποστηρίζουν το λιγνίτη. Τελικά να μας πούνε με ποιόν είναι. Με το περιβάλλον ή με την περιοχή εκείνη και με τον λιγνίτη και με όλα αυτά τα μέτρα, τα οποία λένε;

Ένα τελευταίο, γιατί δεν θέλω να σπαταλήσω άλλο χρόνο. Μιλάει για τα μέσα μαζικής μεταφοράς και όλα αυτά τα συναφή, τα οποία δεν αναφέρονται. Αυτά θα ανακοινωθούν οσονούπω. Αυτά που δεν έκανε ο ΣΥΡΙΖΑ σε 6 χρόνια,δεν θα τα κάνει σε 6 μήνες η Νέα Δημοκρατία,θα ανακοινωθούν οσονούπω.

Κατ΄ αρχάς οφείλω, επειδή πρώτη φορά τοποθετούμε μετά την ανακοίνωση με την Αγιά Σοφιά, να καταδικάσω και εγώ με σαφή και κατηγορηματικό τρόπο αυτό το οποίο έκανε ο πρόεδρος Ερντογάν. Προσβάλλει όλη την ανθρωπότητα, όλο τον πολιτισμένο κόσμο. Η διεθνής κοινότητα οφείλει να πάψει να στρουθοκαμηλίζει, να αφήσει κατά μέρος τα οικονομικά συμφέροντα, γιατί υπάρχουν πράγματα τα οποία αξίζουν πολύ περισσότερα από αυτά.

Και ένα τελευταίο. Θέλω να εκφράσω την ικανοποίησή μου, γιατί για πρώτη φορά από τη μεταπολίτευση υπάρχει ελληνική κυβέρνηση, η οποία ξεκάθαρα πλέον έχει πάρει θέση ότι εφόσον θιγούν τα κυριαρχικά δικαιώματα, πέρα από όλα τα διπλωματικά, πολιτικά κ.λ.π , θα πάει και σε εμπλοκή. Μόνον έτσι σταματάνε οι ορέξεις και οι απληστίες της Άγκυρας.

Έρχομαι στο νομοσχέδιο. Θα ξεκινήσω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, από ένα πολύ σημαντικό κεφάλαιο και αναφέρομαι στα κίνητρα, τα οποία προβλέπει το νομοσχέδιο για τη Δυτική Μακεδονία. Θέλω να πω ότι σας μεταφέρω και την ικανοποίηση όλης της Δυτικής Μακεδονίας για τα συγκεκριμένα κίνητρα, γιατί επιτέλους οι εξαγγελίες του Πρωθυπουργού, μετά από αλλεπάλληλες συνδιασκέψεις και συνεδριάσεις, πλέον μετουσιώνεται σε πράξη.

Το πρώτο Υπουργείο, το οποίο το κάνει αυτό είναι το Υπουργείο Ενέργειας και θέλω να συγχαρώ και τον κ . Χατζηδάκη, τον κ. Θωμά, τη Γενική Γραμματέα και όλους τους συνεργάτες, γιατί επιτέλους υλοποιούν τις δεσμεύσεις του Πρωθυπουργού και της κυβέρνησης. Το λέω αυτό, γιατί άκουσα και κάποιους συναδέλφους να μιλούν για κάτι ζώνες Αμερικής και όλα αυτά τα συναφή. Θέλω να επαναλάβω και να υπενθυμίσω στους συναδέλφους κάτι το οποίο δεν γνωρίζουν ή εσκεμμένα το ξεχνούν. Η Δυτική Μακεδονία για πάνω από εξήντα χρόνια έδωσε τα σπλάχνα της για την εκβιομηχάνιση και την ανάπτυξη αυτού του τόπου. Ήταν η μόνη στην οποία δεν επιδοτείται το ρεύμα επί 70 χρόνια. Επιδοτείται στην Αθήνα, στη Θεσσαλονίκη, 700 εκατομμύρια επιδότηση για τα νησιά, οι μόνοι Νομοί οι οποίοι δεν έπαιρναν επιδότηση στην τιμή του ρεύματος ήταν η Φλώρινα, η Κοζάνη και η Μεγαλόπολη.

Επίσης, οι Νομοί,οι οποίοι πλήττονται, παρότι καταπολεμήθηκε η ανεργία με τη ΔΕΗ, από το ένα χέρι έδιναν λεφτά και θέσεις εργασίας και από την άλλη τα έπαιρναν πίσω, γιατί φαινόταν ένα πλασματικό ΑΕΠ, με όλο το ηλεκτρικό ρεύμα, το οποίο παραγόταν εκεί ,διαχέονταν σε όλη τη χώρα και στην περιοχή αυτή έχουμε λιγότερους πόρους για έργα υποδομής, λιγότερο αναπτυξιακό κίνητρο στον αναπτυξιακό νόμο. Στη Φλώρινα και στην Κοζάνη είναι 30% και στη Θεσσαλονίκη είναι 40%. Στις θέσεις εργασίας μέσω ΕΣΠΑ έχουμε λιγότερες, γιατί φαινόμαστε πλούσιοι.

Αυτά και άλλα πολλά, έρχονται να αναπληρωθούν μέσα από αυτά τα κίνητρα, τα οποία δικαίως βάζει το Υπουργείο Ενέργειας και εννοείται, επειδή το ανέφερε ο εκπρόσωπος του ΚΙΝΑΛ, ναι, θα υπάρχει ρήτρα της δίκαιης μετάβασης και με τα άλλα Υπουργεία. Τα περιμένουμε για να μπορέσει να διορθωθεί σε ένα μικρό μέρος η μεγάλη ζημιά, η οποία δημιουργείται με τη μεταλιγνιτική περίοδο στην περιοχή εκείνη.

Θέλω, λοιπόν, να αναφέρω αυτά τα κίνητρα τα οποία είναι πολύ σημαντικά, να πω για τη μείωση του φορολογικού συντελεστή κατά 5%, για την αύξηση των συντελεστών απόσβεσης παγίων και τη δυνατότητα απόσβεσης της επένδυσης σε μόλις 3 χρόνια από την έναρξη λειτουργίας της μονάδας, την έκπτωση δαπάνης εργοδοτικών εισφορών κατά τη φάση κατασκευής, ανεξάρτητα από την ηλικία του εργαζομένου και προσαύξηση της δαπάνης κατά 50%, τη μείωση των φορολογικών υποχρεώσεων μιας νεοσύστατης επιχείρησης και άλλα, τα οποία ο χρόνος δεν μου επιτρέπει να αναφέρω.

Γενικά θέλω να πω, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι είναι ένα θετικότατο νομοσχέδιο, ένα νομοσχέδιο το οποίο φέρνει προστιθέμενη αξία στη χώρα και νομίζω είναι μια καλή ευκαιρία, παρόλες τις μικρές ίσως και μεγάλες διαφορές που έχουμε με τις υπόλοιπες παρατάξεις, πρέπει να ψηφιστεί από όλες τις πτέρυγες της Βουλής. Ευχαριστώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ):** Τον λόγο έχει ο κ. Γκόκας.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε. Συζητάμε σήμερα για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, που πραγματικά είναι ένας σοβαρός τομέας και είναι θετικό που άνοιξε αυτή η συζήτηση και θεσπίζονται ρυθμίσεις, οι οποίες θα πρέπει να δώσουν κάποιες απαντήσεις γύρω από αυτό το ζήτημα και να δρομολογηθούν λύσεις. Η ουσία στο περιεχόμενο της ρήτρας δίκαιης μετάβασης, αναπτύχθηκε από τον συνάδελφο τον κ. Αρβανιτίδη και δεν θέλω να πω περισσότερα. Είναι κάτι όμως, που το ζητάμε επί αρκετό καιρό και νομίζω ότι θα πρέπει να ενταχθεί σε ένα πλαίσιο, το οποίο να δίνει απαντήσεις στο μεγάλο αυτό ζήτημα που άπτεται βεβαίως και της απολιγνιτοποίησης της περιοχής της Δυτικής Μακεδονίας.

Τώρα, εμείς, υποστηρίζουμε την πράσινη ανάπτυξη και τη μετάβαση προφανώς στην ηλεκτροκίνηση, εκμεταλλευόμενοι ταυτόχρονα τις ΑΠΕ, αλλά, συγχρόνως με τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, θα πρέπει να προσέξουμε, ώστε, να αποφύγουμε τις δυσμενείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και αναφέρομαι ιδιαίτερα στα γιγαντιαία αιολικά πάρκα που αλλάζουν τη φυσιογνωμία περιοχών, όπως παραδείγματος χάρη στον ορεινό όγκο της Ηπείρου, όπου γι’ αυτό υπήρξαν και σχετικές αποφάσεις του περιφερειακού συμβουλίου, απέναντι στην ανάπτυξη αυτών των γιγαντιαίων αιολικών πάρκων στον ορεινό όγκο της Ηπείρου.

Τώρα, θα πρέπει να υπάρξουν, βέβαια ,πολλές παράλληλες δράσεις που αφορούν τις υποδομές της βιώσιμης κινητικότητας, όπως παραδείγματος χάρη,η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου. Η μετάβαση ,βέβαια, στην ηλεκτροκίνηση, θα πρέπει να υποστηριχθεί με γενναία και κλιμακούμενη επιδότηση και στη βάση εισοδηματικών κριτηρίων να υπάρξει ένα δίκαιο σύστημα επιδότησης, για να υπάρξει προσβασιμότητα στην αγορά ηλεκτρικών οχημάτων και αντικατάσταση παλαιών οχημάτων, τα οποία είναι ρυπογόνα, με αγορά και από μικρομεσαία εισοδήματα, γεγονός που αυτή τη στιγμή δεν μπορούμε να πούμε ότι το πετυχαίνουμε με το νομοθετικό πλαίσιο που εισάγεται με το νομοσχέδιο αυτό.

Πρέπει ,παράλληλα, το συνολικό πλαίσιο ηλεκτροκίνησης, αυτοκίνητα, σταθμοί φόρτισης και μπαταρίες, να δημιουργεί ευκαιρίες επιχειρηματικότητας συνολικά για την ελληνική οικονομία. Επίσης, το νομοσχέδιο δεν κάνει πρόβλεψη για το μέλλον όσον αφορά την ποσόστωση της ηλεκτροκίνησης στα οχήματα που θα κυκλοφορούν και δεν προβλέπει την απαιτούμενη υποχρέωση ηλεκτροκίνησης στο δημόσιο και στον ευρύτερο δημόσιο τομέα. Βεβαίως, δεν υπάρχει αναφορά σε θέματα ηλεκτροκίνησης που αφορούν άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς, όπως τα πλοία, τα τρένα και πραγματικά θεωρούμε και εμείς από την πλευρά μας, ότι, είναι σωστό και ορθό το πλαίσιο για την ηλεκτροκίνηση των αυτοκινήτων, αλλά, πρέπει να αποτελεί και μέρος μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής για τη βιώσιμη κινητικότητα συνολικά.

Εδώ βεβαίως, υπάρχει το ερώτημα, κύριε Υπουργέ, πώς τέμνεται η πολιτική του δικού σας Υπουργείου με την πολιτική του Υπουργείου Μεταφορών, το οποίο λέει τα δικά του, εξαγγέλλει δικά του σχέδια και ούτω καθεξής. Επομένως, θα πρέπει να υπάρχει αυτή η συσχέτιση με άλλες νομοθετικές πρωτοβουλίες που σχετίζονται με άλλους στόλους οχημάτων και προφανώς, ξεκινάμε με την ηλεκτροκίνηση στα επίγεια μέσα μεταφοράς. Θα πρέπει, όμως, οι νομοθετικές πρωτοβουλίες να είναι ενταγμένες σε ένα συνολικότερο σχεδιασμό.

Κλείνοντας, σε σχέση με την επιβολή προστίμων που αφορούν στις εισαγωγές των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, το περιβαλλοντικό τέλος των 3.000 ευρώ για τα εισαγόμενα μεταχειρισμένα οχήματα τεχνολογίας Euro4 και 1.000 ευρώ για τα οχήματα τεχνολογίας Euro5 Α. Εδώ πραγματικά υπάρχει ένα θέμα, το οποίο έχει να κάνει βέβαια και με την ρύθμιση που φέρνει το Υπουργείο Οικονομικών με άλλη φορολόγηση και επικαλούμενο και αυτό φιλοπεριβαλλοντικά επιχειρήματα στην αιτιολογική έκθεση. Όλη αυτή η επιβάρυνση σημαίνει, ότι αποκλείεται η αγορά από φθηνά μεταχειρισμένα οχήματα και βεβαίως, υπάρχουν θέματα υπερφορολόγησης. Πρέπει να συσχετιστούν όλα αυτά και να υπάρξει μια λογική, σε όλο αυτό το πλαίσιο. Εν τω μεταξύ, θα πρέπει να υπάρξει και μια πρόβλεψη για παραγγελίες αυτοκινήτων, που ήδη εκκρεμούν ή που είναι σε εξέλιξη ή που είναι προς εκτελωνισμό. Με όλα αυτά τι θα γίνει; Υπάρχει μια αναστάτωση στην αγορά και θα πρέπει να δοθεί απάντηση.

Σε σχέση με την εξαγγελία για το φθηνότερο ρεύμα στη βιομηχανία στη μέση τάση, είναι θετικό, έχει να κάνει με το κόστος, με τον ανταγωνισμό, με τις νέες επενδύσεις, αλλά πρέπει να καθοριστεί το ύψος αυτής της μείωσης στο κόστος του ρεύματος μέσης τάσης στη βιομηχανία, αλλά και να υπάρξει και ένα χρονοδιάγραμμα εφαρμογής, ούτως ώστε να μπορούμε να το κρίνουμε συνολικά και ειδικότερα.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής)**: Το λόγο έχει ο κ. Τσίπρας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΙΠΡΑΣ**: Κύριε Υπουργέ, δεν έχουν απαντηθεί ορισμένα κομβικά ζητήματα, που έχουν τεθεί σε προηγούμενες συνεδριάσεις. Θα επιμείνω, σε δύο από αυτά.

Έρχεται ένα νομοσχέδιο που περηφανεύεστε, ότι θα προωθήσει την αγορά ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων. Εν μέσω κορονοϊού και ειδικότερα τις τελευταίες μέρες, είχαμε σχετικά δραματικές εξελίξεις στην υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Ένωση και κυρίως σε Γαλλία και Ιταλία. Μέχρι πριν λίγες μέρες, μπορούσε κανείς να έχει το Renault Zoe με leasing μίσθωση έναντι 39 ευρώ στη Γαλλία και στη Γερμανία, το ίδιο αυτοκίνητο έναντι 79 ευρώ μόλις το μήνα με μίσθωση leasing. Ακόμη και για έναν χαμηλού εισοδήματος ιδιώτη, για φυσικό πρόσωπο δηλαδή, εννοείται ότι είναι σαφώς πιο συμφέρον από το να έχει ένα βενζινοκίνητο αυτοκίνητο και μόνο για τα καύσιμα, τα οποία θα πλήρωνε.

Επίσης, από τους πίνακες που έχουν δημοσιευτεί σχετικά πρόσφατα, μετά την πανδημία, είναι προφανές ότι λόγω της πολύ μεγάλης πτώσης της αγοράς αυτοκινήτων υπάρχει σαφής τάση ενίσχυσης, ειδικά από τις χώρες που είναι παραγωγοί αυτοκινήτων, έχουν αυτοκινητοβιομηχανίες. Είναι πολύ πιο μπροστά από εμάς σε κίνητρα και σε ό,τι αφορά τα φυσικά πρόσωπα η Κροατία, η Ρουμανία, η Πολωνία, η Σλοβενία, η Σλοβακία και η Ουγγαρία, δηλαδή χώρες που δεν είναι Γερμανία, Γαλλία, Ιταλία και λοιπά. Τα κίνητρα σε ό,τι αφορά τα φυσικά πρόσωπα, είναι εξαιρετικά χαμηλά και στην ουσία δεν καλύπτουν τη μεγάλη πλειοψηφία των Ελλήνων πολιτών, οι οποίοι αυτή τη στιγμή λόγω της οικονομικής δυσχέρειας, η οποία έχει συσσωρευθεί από τα χρόνια των μνημονίων και θα επιδεινωθεί η κατάστασή τους και μετά την οικονομική κρίση της πανδημίας, είναι σε πλήρη αδυναμία να αγοράσουν, όχι ηλεκτροκίνητο αυτοκίνητο ακόμη και με τις επιδοτήσεις και τα κίνητρα τα οποία υπάρχουν, αλλά ούτε καν συμβατικών, για να αντικαταστήσουν το παλιό τους αυτοκίνητο.

Έρχομαι τώρα στο πιο σημαντικό ζήτημα, στο οποίο δεν έχετε απαντήσει. Ας το πούμε καθαρά, υπάρχουν δύο πολιτικές σε ό,τι αφορά τα υπόλοιπα, πλην των ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων, που στην καλύτερη των περιπτώσεων και με το πιο αισιόδοξο σενάριο - όλοι υπολογισμούς μπορούμε να κάνουμε και υπάρχουν τα σχετικά μοντέλα - το 2030 θα είναι ένα μικρό ποσοστό του συνολικού στόλου αυτοκινήτων. Απέναντι στα υπόλοιπα αυτοκίνητα, που αυτή τη στιγμή έχουν μέσο όρο ηλικίας τα 15 έτη, μπορούμε να έχουμε τριών ειδών μοντέλα.

Ένα μοντέλο, να αφήσουμε την κατάσταση ως έχει σήμερα, όπου επισημαίνω, ότι τη σημερινή αγορά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων, που σημαίνει και νεότερης τεχνολογίας, είναι εξαιρετικά περιορισμένη σε σύγκριση με την υπόλοιπη Ευρώπη. Ένα μοντέλο, να δώσουμε κίνητρα στους πολίτες, στα φυσικά πρόσωπα, να αντικαταστήσουν τα πολύ παλιά αυτοκίνητα με νέας τεχνολογίας, εφόσον αδυνατούν, με βάση την κινητροδότηση που υπάρχει, να μεταβούν σε ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα. Και υπάρχει και ένα τρίτο μοντέλο, αυτό το οποίο εφαρμόζεται εσείς , αλλά οφείλετε να το αναγνωρίσετε, ότι εφαρμόζεται μία πολιτική αντικινητροδότησης στην αντικατάσταση ενός πολύ παλιού αυτοκίνητου, ας πούμε 12 ετών, με ένα Euro 5, παράδειγμα. Δηλαδή, με βάση και το Υπουργείο Οικονομικών και εσάς, έρχεστε να επιβάλλετε πολύ μεγαλύτερα και περιβαλλοντικό τέλος και τέλος ταξινόμησης στα αυτοκίνητα ,ορισμένα μάλιστα εκ των οποίων, όπως σας σημείωσα και στην προηγούμενη συνεδρίαση υπάρχουν περιπτώσεις Euro 5, που έχουν χαμηλότερους ρύπους από το Euro 6.

Εάν λοιπόν, εφαρμόσουμε αυτά τα τρία μοντέλα ,θα πρέπει να καταλήξουμε σε ορισμένο αποτέλεσμα, το 2030. Δηλαδή, θα έχουμε μία ορισμένη μείωση, την όποια μείωση, με τα σημερινά ή μεγαλύτερα, αύριο-μεθαύριο, κίνητρα για τα καθαρά αυτοκίνητα, τα ηλεκτροκίνητα, ή αργότερα τα υδρογονικά, δεν ξέρω και θα έχουμε μείωση ή αύξηση. Από την άσκηση που έκανα εγώ, μου προκύπτει μεγαλύτερη αύξηση των ρύπων, από ότι θα είχαμε εάν αφήναμε την κατάσταση, έτσι όπως έχει σήμερα, στην αγορά των μεταχειρισμένων. Δηλαδή, η μη μείωση, να το πω ανάποδα, των ρύπων από την αντικινητροδότηση, αντικατάσταση ενός παλαιού αυτοκινήτου, με ένα νεότερης τεχνολογίας βενζινοκίνητο, η μη μείωση των ρύπων είναι μεγαλύτερη από το όφελος που θα έχουμε από τα 300.000 ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα. Και σε αυτό χρειάζεται μια καθαρή απάντηση.

Δηλαδή, αν όντως εφαρμόζετε μία πολιτική αντικινητροδότησης, να αγοράσει κανείς, για παράδειγμα, ένα Euro 5, Euro 5A βενζινοκίνητο αυτοκίνητο ή όχι και αν έχετε κάνει την άσκηση με βάση τα μοντέλα, που καταλήγουμε από την αύξηση των ρύπων, αν αυτό είναι που πραγματικά μας ενδιαφέρει, το 2030; Είναι δύο ερωτήσεις ξεχωριστές και συγκεκριμένες. Σε αυτό οφείλετε να δώσετε μία απάντηση.

Η μόνη ερμηνεία την οποία μπορώ να δώσω, το είχα πει και την προηγούμενη φορά, είναι ότι ακριβώς δεν αφορά τους ρύπους και εδώ πέρα υπάρχει ένα πρόβλημα. Είναι πρόσχημα δηλαδή, τα περί πράσινου αυτοκινήτου και θέλετε προφανώς, να ευνοήσετε τους μεγάλους εισαγωγείς καινούργιων αυτοκινήτων. Δεν μπορεί να υπάρξει καμία άλλη δικαιολογία πάνω σε αυτό.

Σας ευχαριστώ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε τον κ. Τσίπρα. Το λόγο έχει ο Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κ. Χατζηδάκης.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ (Υπουργός Περιβάλλοντος και Ενέργειας):** Ευχαριστώ κύριε Πρόεδρε.

Θα απαντήσω, κύριε Πρόεδρε, πρώτα απ’ όλα στα σχόλια των συναδέλφων μου και στη συνέχεια, θα παρουσιάσω το περιεχόμενο των δύο τροπολογιών, που πρόκειται να κατατεθούν. Από την πλευρά μας, είναι έτοιμες. Είναι στο Γενικό Λογιστήριο και είναι θέμα το οποίο εκφεύγει του δικού μου προσωπικού ελέγχου, αλλά εγώ, για λόγους τάξεως, τις παρουσιάζω από σήμερα, έτσι ώστε οι συνάδελφοι να γνωρίζουν, ενόψει της συζητήσεως την άλλη εβδομάδα, ποιες είναι οι τροπολογίες του Υπουργείου.

Πρώτα απ’ όλα, μου έκανε εντύπωση ότι έγιναν εκ νέου σχόλια για την απολιγνιτοποίηση, από διαφορετικούς μάλιστα συναδέλφους. Αμφισβητείτε ότι η κυβέρνηση έχει πρόθεση να στηρίξει αυτές τις περιοχές. Εντάξει, η κυβέρνηση μπορεί να μην έχει πρόθεση, πάντως έχει ανακοινώσει η αρμόδια Επίτροπος, ότι κατά τους υπολογισμούς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι εθνικοί και κοινοτικοί πόροι που θα κινητοποιηθούν για τη δυτική Μακεδονία και τη Μεγαλόπολη, είναι 6,2 δισεκατομμύρια ευρώ. Ανατρέξτε στις σχετικές ανακοινώσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Και η έγνοια μας θα είναι, στην πραγματικότητα, πως θα τα απορροφήσουμε αυτά τα χρήματα. Η απορρόφηση των οποίων δεν θα είναι και πάρα πολύ απλή άσκηση.

Σε σχέση με την απολιγνιτοποίηση, θέλω να πω, ότι αμφισβητείται επίσης, το κατά πόσον η κυβέρνηση θα εφαρμόσει αυτό, για το οποίο έχει μιλήσει και ο Υφυπουργός και στο οποίο και εσείς αναφερθήκατε, ότι μίλησε πριν έρθει. Για τη ρήτρα λιγνίτη, τη ρήτρα απολιγνιτοποίησης. Είναι δέσμευσή μας. Είναι δέσμευση του Πρωθυπουργού και εφαρμόζεται ήδη, σε αυτό το νομοσχέδιο, με τα ειδικά φορολογικά κίνητρα, για την κατασκευή φορτιστών και μπαταριών ακόμα και αυτοκινήτων, σε λιγνιτικές περιοχές. Στόχος μας είναι να τα επεκτείνουμε όλα αυτά τα κίνητρα. Σε κάποιο συνάδελφο δεν άρεσε, γενικώς, αυτή η πολιτική και είπε, περίπου, ότι θα μετατρέψουμε τη δυτική Μακεδονία σε κεντρική Αμερική. Είναι μια άποψη κι αυτή. Τη σημειώνουμε.

Δεύτερη παρατήρηση. Δεν έχουμε σχέδιο για την ηλεκτροκίνηση. Και αυτό είναι μια άλλη άποψη. Σεβαστή. Απλώς θέλω να σας υπενθυμίσω ότι στο ΕΣΕΚ, στο Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα, ήδη από το Δεκέμβριο έχει υποβληθεί και το σχέδιο για την ηλεκτροκίνηση. Θα εξειδικευτεί περαιτέρω, δεν υπάρχει καμία αμφιβολία. Αλλά ήδη εδώ έχουμε ένα νομοσχέδιο, το οποίο έχει μια σφαιρική προσέγγιση του συγκεκριμένου θέματος μετά από εκτεταμένο διάλογο στην αγορά. Εάν αυτό δεν είναι ουσία ένα σχέδιο για την ηλεκτροκίνηση, τι άλλο είναι; Μαθητική έκθεση;

Τρίτο σχόλιο. Η Κυβέρνηση υποτίθεται είναι «ντίλερ» μεγάλων ομίλων για να προωθήσει την ηλεκτροκίνηση. Εάν δεχόμαστε την αρχή της ηλεκτροκίνησης, πώς θα μπορούσε η όποια κυβέρνηση να δώσει κίνητρα αγνοώντας τους κατασκευαστές αυτοκινήτων, ποδηλάτων και σκούτερ; Θα κάνουμε δικό μας εργοστάσιο κατασκευής ηλεκτρικών αυτοκινήτων και μέχρι να το κάνουμε, δεν θα έχουμε ηλεκτρικά οχήματα στη χώρα;

Τέταρτη παρατήρηση. Δεν δίνουμε έμφαση σε σημεία τα οποία είναι πολυσύχναστα. Νομίζω ότι ο συνάδελφος που το ανέφερε, δεν έχει διαβάσει επαρκώς το νομοσχέδιο, διότι ξεκινάμε από τα λιμάνια από τα αεροδρόμια. Ξεκινάμε από τις εθνικές οδούς και υπάρχουν και δεσμεύσεις σχετικές των παραχωρησιούχων.

Άλλη παρατήρηση. Αγνοείται ο παράγων ασφάλεια. Κάναμε συζητήσεις με την Πυροσβεστική και δεν νομίζω ότι υπάρχει πιο αρμόδιος φορέας από την Πυροσβεστική να εγγυηθεί ότι τηρούνται οι κανόνες της ασφάλειας.

Επόμενη παρατήρηση. Οι επιδοτήσεις σε σχέση με την καθαρή ενέργεια, την απολύτως καθαρή ενέργεια, δεν είναι ισχυρές. Υπάρχει ενισχυμένη επιδότηση 70% για τους φορτιστές, οι οποίοι στηρίζονται σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Προφανώς θα μπορούσαν να δοθούν πολύ περισσότερες επιδοτήσεις, αλλά κάποιος πρέπει να βρει και τα αντίστοιχα χρήματα. Από τη μία πλευρά γίνεται κριτική ότι τα χρήματα που δίνουμε δήθεν δεν υπάρχουν και από την άλλη γίνεται κριτική γιατί δεν δίνουμε ακόμη περισσότερα χρήματα και πολλές φορές και από τους ίδιους ανθρώπους.

Επόμενη παρατήρηση. Θα είναι οι φορτιστές σε όλη την Ελλάδα; Θα είναι σε όλη την Ελλάδα. Σε ποια πυκνότητα θα είναι; Στην πυκνότητα που θα καθορίσει η αγορά με τεχνικά και οικονομικά κριτήρια. Τα βενζινάδικα δεν είναι στην ίδια πυκνότητα στον αστικό ιστό και στα απομακρυσμένα χωριά. Υπάρχουν κανόνες, εγώ θα έλεγα, κοινής λογικής και αυτοί οι κανόνες ισχύουν και εδώ ,αλλά πάντως θα υπάρχει πανελλαδική κάλυψη. Ποια μοντέλα θα επιδοτούνται; Όλα τα μοντέλα τα οποία είναι μέσα στα ποσά τα οποία αναφέρονται μέσα στο νόμο και θα εξειδικεύονται και από το πρόγραμμα «Kινούμαι Hλεκτρικά». Και όλα αυτά θα είναι με απόλυτη διαφάνεια, θα αναρτηθούν ηλεκτρονικά. Ο καθένας μπορεί να τα ελέγχει.

Κίνητρα για απόσυρση. Γιατί δεν έχουμε κίνητρα για απόσυρση; Απάντηση πρώτη. Υπάρχουν κίνητρα για απόσυρση. Όποιος αποσύρει ένα αυτοκίνητο συμβατικό σήμερα, μπορεί να πάρει επιπλέον επιδότηση 1.000 ευρώ για την απόσυρση αυτού του αυτοκινήτου.

Δεύτερον, ένα ευρύτερο πρόγραμμα απόσυρσης αυτοκινήτων είναι ζήτημα άλλης τάξεως. Σχετίζεται, προφανώς και με τις δυνατότητες του Υπουργείου Οικονομικών, αλλά αυτό το νομοσχέδιο από την αρχή ξεκαθαρίσαμε ότι δεν είναι νομοσχέδιο απόσυρσης, είναι νομοσχέδιο εισαγωγής της ηλεκτροκίνησης. Αυτό ήταν από την αρχή ξεκαθαρισμένο.

Γιατί δεν απαγορεύουμε τα συμβατικά αυτοκίνητα το 2030;

Πράγματι, υπάρχει απαγόρευση σε άλλες χώρες. Στη Νορβηγία, για παράδειγμα, υπάρχει και υπάρχει νωρίτερα από το 2030, αλλά στη Νορβηγία σήμερα το 50% των νέων αγορών αυτοκινήτων είναι ηλεκτρικά. Σε εμάς τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι μόνο μερικές εκατοντάδες.

Επομένως, παρότι μας προβλημάτισε είπαμε ότι - δεν θα στοίχιζε και τίποτα να βάλουμε από τώρα μετά από 10 χρόνια μια τέτοια απαγόρευση - ας είμαστε περισσότερο ειλικρινείς και με τους εαυτούς μας, ας μην τη βάλουμε θα δούμε πως θα πάει η αγορά και θα αποφασίσουμε.

Η δική μου εκτίμηση - το είπα και χθες στην εκδήλωση που ήμασταν μαζί, κύριε Τσίπρα - είναι ότι ο στόχος που έχουμε θέσει στο ΕΣΕΚ, δηλαδή, μέχρι το 2030, ένα στα τρία αυτοκίνητα που θα αγοράζονται να είναι καινούργια,θα επιτευχθεί πολύ νωρίτερα με την εξέλιξη των πραγμάτων διεθνώς, στην Ευρώπη και στη χώρα μας. Είναι κάτι, το οποίο θα το δούμε. Δεν είναι κάτι που προσωπικά θα το έβλεπα αρνητικά, αλλά σας εξήγησα τη στάση μας και το σκεπτικό μας.

Χρειάζεται ένας κεντρικός σχεδιασμός;

Εξαρτάται, αν μιλάτε για σοβιετικό σχεδιασμό, θα ήμουν αντίθετος. Αν μιλάτε για ένα νομοσχέδιο, το οποίο δίνει κίνητρα, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για να υπάρξει μια αγορά, ναι, προφανώς, είμαστε υπέρ. Πιστεύουμε ότι αυτό κάνει το νομοσχέδιο.

Τέλη ταξινόμησης. Υπάρχει, πρώτα απ’ όλα, μια συνεννόηση - το είπα και προχτές - με το Υπουργείο Οικονομικών εδώ και μήνες. Άλλωστε, ήταν στη Διυπουργική Επιτροπή που κάναμε και το Υπουργείο Οικονομικών και το Υπουργείο Μεταφορών και γνώριζαν και συμφωνούσαν για όλα, όπως και εμείς γνωρίζουμε και συμφωνήσαμε με τα κίνητρα που παρουσίασε και προχωρούν του Υπουργείου Οικονομικών.

Έχουμε βάλει αυτές τις απαγορεύσεις στα μεταχειρισμένα λαμβάνοντας υπόψιν τις εξελίξεις στην αγορά και στο περιβάλλον. Ιδιαίτερα για το περιβάλλον, θέλω να σημειώσω εκ νέου ότι, αν δείτε τα στοιχεία ακόμα και στις ημέρες που υπήρχαν τα απαγορευτικά μέτρα για τον κορωνοϊό τον Απρίλιο, θα δείτε ότι στην οδό Αριστοτέλους, στο κέντρο της Αθήνας, ορισμένες από τις μετρούμενες ουσίες και τις ημέρες της απαγόρευσης ήταν πάνω από τα επιτρεπτά ενωσιακά όρια.

Επομένως, πρέπει να γίνει μια προσπάθεια, το δέχομαι. Δεν εξαντλείται η προσπάθεια. Εδώ χρειάζεται να δράσουμε σε πολλά και διαφορετικά επίπεδα. Νομίζω ότι θα ήταν λάθος να συνεχίζει η Ελλάδα να είναι μια χώρα β΄ κατηγορίας σε σχέση με τα παμπάλαια, ιδίως, αυτοκίνητα, Euro 1, Euro 2, Euro 3, τα οποία επιβαρύνουν κατά απαράδεκτο τρόπο.

Από εκεί και πέρα, μπαίνει αυτή η απαγόρευση για τα εισαγόμενα.

Μπαίνει ένα περιβαλλοντικό τέλος για άλλα παλαιά αυτοκίνητα, Euro 4 και 1.000 ευρώ για τα Euro 5Α. Δεν υπήρχε στο αρχικό κείμενο του νομοσχεδίου που τέθηκε σε διαβούλευση. Έγινε διαβούλευση, υπήρξαν απόψεις, όχι μόνο από τους εισαγωγείς, δηλαδή, αλλά και από τους εμπόρους μεταχειρισμένων, αλλά υπήρξαν και παρατηρήσεις από απλούς πολίτες στην ηλεκτρονική διαβούλευση, από σχολιαστές, από τον ειδικό τύπο κ.λπ. . Θέλω να σας πω, μπορείτε να ελέγξετε, ότι τα περισσότερα σχόλια ήταν υπέρ αυτής της ρυθμίσεως που τώρα φέρνουμε και ακόμα - αν θέλετε - αυστηρότερης περιβαλλοντικά.

Αναφέρθηκα και προχθές ,αν επιμένετε θα φέρω και το σχετικό δημοσίευμα, ακόμα και στην Εφημερίδα των Συντακτών υπήρχε δημοσίευμα υπέρ της λήψης των μέτρων που φέρνουμε εμείς σήμερα. Αντιλαμβάνομαι ,βεβαίως, ότι στην αγορά μπορεί να υπάρχουν διιστάμενα συμφέροντα, αλλά κάνοντας τη στάθμιση των αγαθών είδαμε ότι πρέπει να πάμε με την πλευρά του περιβάλλοντος και θα περιμέναμε και από τα κόμματα της αντιπολιτεύσεως να πάνε από εκείνη την πλευρά, πολύ περισσότερο που τώρα πια όπως έχει εξελιχθεί η αγορά των μεταχειρισμένων γίνεται ένα είδος θα το έλεγα damping, με την έννοια ότι έρχονται μισοτιμής κάποια παμπάλαια μεταχειρισμένα και κάποιος Έλληνας που έχει ένα πιο καινούργιο μεταχειρισμένο, ένας ιδιώτης, δεν έχει τη δυνατότητα ένα λιγότερο παλιό αυτοκίνητο να το πουλήσει σε μία σχετικά καλή τιμή, για τον ίδιον, ακριβώς λόγω του αθέμιτου ανταγωνισμού που γίνεται από τα παμπάλαια, ιδίως Euro 1, Euro 2 και Euro 3 αυτοκίνητα.

Οι δήμοι, οι οποίοι μέχρι στιγμής έχουν τέτοιες εγκαταστάσεις τι θα γίνουν, θα μείνουν απροστάτευτοι; Μην ανησυχείτε, δεν θα πάθουν τίποτα. Το ξέρουν και οι ίδιοι. Μπορούν να κάνουν αυτό που νομίζουν. Αν θέλουν να κρατήσουν στην ιδιοκτησία τους αυτούς τους σταθμούς, μπορούν να τους κρατήσουν, αν θέλουν να τους μισθώσουν, μπορούν να τους μισθώσουν, αν θέλουν να τους εκμεταλλευτούν, μπορούν να τους εκμεταλλευτούν. Δεν υπάρχει κανένα τέτοιο ζήτημα.

Επόμενη παρατήρηση «Ξεχάσατε το δημόσιο. Δεν υπάρχει καμία πρόβλεψη για το δημόσιο τομέα». Λάθος. Υπάρχει πρόβλεψη σαφής για το δημόσιο τομέα, πρόβλεψη ότι από του χρόνου το 25% των οχημάτων γενικά που θα παίρνει το δημόσιο, θα είναι ηλεκτρικά οχήματα και βεβαίως υπάρχουν αντίστοιχες προβλέψεις από το Υπουργείο Μεταφορών για τις δημόσιες μεταφορές. Ο κ. Καραμανλής και σε πρόσφατες δηλώσεις του έχει σημειώσει ότι ο στόχος είναι να παραγγελθούν τουλάχιστον 300 ηλεκτρικά λεωφορεία.

Είναι άλλες χώρες μπροστά από εμάς; Βεβαίως, είναι. Είμαστε η 12η χώρα που υιοθετεί τέτοια κίνητρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά το ερώτημα είναι, μια και ετέθη από συναδέλφους της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, τι έκανε η προηγούμενη κυβέρνηση έτσι ώστε να μην είναι άλλες χώρες μπροστά από εμάς.

Συνεχίζω. Έγινε παρατήρηση ότι εξαιρούμε από τα μέτρα τα φορτηγά, τα βαν, τα λεωφορεία, τα τουριστικά, τα σχολικά. Για τα λεωφορεία σας είπα για τις αστικές μεταφορές. Τα βαν συμπεριλαμβάνονται και φυσικά όταν η αγορά δημιουργήσει προϋποθέσεις, δηλαδή μοντέλα, είμαστε εδώ για να νομοθετήσουμε και περαιτέρω.

Πάλι, άλλη παρατήρηση «Γιατί ο ΔΕΔΔΗΕ αποκλείεται;». Γιατί είναι άλλος ο ρόλος του ΔΕΔΔΗΕ, αλλά συμπεριλαμβάνεται η ΔΕΗ που είναι η «μαμά εταιρεία» του ΔΕΔΔΗΕ. Το είπα και προχτές «δεν είναι Γιάννης, είναι Γιαννάκης» ή ανάποδα «δεν είναι Γιαννάκης είναι Γιάννης».

«Καλύπτουμε ελάχιστους». Κάπου έχετε δει έναν αριθμό ότι καλύπτουμε 1.700 επιβατικά αυτοκίνητα και 6.000 εταιρικά. Είναι λάθος. Για να κάνουμε συζήτηση επί πραγματικών στοιχείων, καλύπτουμε 15.000 οχήματα με το πρόγραμμα το οποίο έχουμε ανακοινώσει και 12.500 δίκυκλα και ποδήλατα. Αυτός είναι ο αριθμός των οχημάτων που καλύπτεται από αυτό το πρόγραμμα. Ίσως είδατε δημοσιεύματα, τα οποία δεν ανταποκρίνονταν στην πραγματικότητα, ίσως κάποιος μπερδεύτηκε σε μια ανακοίνωση. Εν πάση περιπτώσει, δεν είναι ανάγκη να διαφωνούμε γι’αυτό. Αυτοί είναι οι πραγματικοί αριθμοί.

«Τι θα γίνει με την επαναχρησιμοποίηση και την εναλλακτική διαχείριση των μπαταριών και του ειδικού εξοπλισμού ηλεκτρικών οχημάτων;». Είναι θέμα που καλύπτεται από το νομοσχέδιο και θα απαντηθεί με σχετική ΚΥΑ, η οποία θα συμπεριλαμβάνει ένα ολόκληρο σχέδιο διαχείρισης των μπαταριών ανάλογα και με τις αρχές του ΕΟΑΝ και τις προβλέψεις της ευρωπαϊκής και εθνικής νομοθεσίας για τα συστήματα .

Άλλη παρατήρηση ,η ταξικότητα. Έχω μιλήσει για την ταξικότητα ήδη δύο φορές, δεν έχω να πω κάτι διαφορετικό ως προς την μη ταξικότητα του νομοσχεδίου. Δέχτηκα ότι είναι μόνο για τα ταξί η ταξική πολιτική. Πέραν αυτού, έχουμε την πρόθεση λαμβάνοντας υπόψιν τις παρατηρήσεις, που υπάρχουν από τους συναδέλφους και από το δημόσιο διάλογο που έχει γίνει, την επόμενη εβδομάδα στην Ολομέλεια να σας παρουσιάσουμε μια αναθεωρημένη πρόταση από την πλευρά της Κυβέρνησης,η οποία θα λαμβάνει υπόψιν, όπως είπα, όλες τις παρατηρήσεις οι οποίες έχουν γίνει μέχρι τώρα για το συγκεκριμένο ζήτημα. Επαναλαμβάνω, όμως και πάλι, ότι όταν έρχεσαι και ενισχύεις σκούτερς και ηλεκτρικά ποδήλατα και όταν έρχεσαι ήδη με τη σημερινή μας πρόταση και βάζεις έναν κόφτη από ένα σημείο και πάνω για τις επιδοτήσεις, αυτό των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, δεν νομίζω ότι μπορεί να χαρακτηριστεί ταξικό.

Για τα βενζινάδικα. Τι στήριξη θα κάνουμε στα βενζινάδικα; Στα βενζινάδικα προβλέπεται ότι μπορούν να εγκαθιστούν φορτιστές και βεβαίως τυγχάνουν του συνόλου των κινήτρων. Έχουμε κάνει διάλογο μαζί τους, από εκεί και πέρα δεν ξέρω τι δυνατότητες μπορεί να υπάρχουν στο μέλλον για περαιτέρω ενισχύσεις, αλλά μέχρι στιγμής αυτά μπορούμε να κάνουμε. Αυτές ήταν μερικές παρατηρήσεις που ήθελα να κάνω για να γνωρίζετε και τις δικές μας απαντήσεις στις ερωτήσεις και στα σχόλια των συναδέλφων ως προς το νομοσχέδιο.

Θα μου επιτρέψετε να κλείσω, κύριε Πρόεδρε, παρουσιάζοντας σας τις βασικές προβλέψεις των δύο τροπολογιών που θα καταθέσουμε στο πλαίσιο του νομοσχεδίου. Υπάρχει μία τροπολογία περιβαλλοντική χωροταξική και μία τροπολογία ενεργειακή. Ξεκινάω από την περιβαλλοντική. Υπάρχουν έξι συγκεκριμένες προβλέψεις.

Η πρώτη αφορά στην προθεσμία για την τακτοποίηση των αυθαιρέτων κατασκευών. Προβλέπεται ότι μετατίθενται λόγω του κορονοϊού, οι σχετικές προθεσμίες κατά τρεις μήνες, δηλαδή, ότι ίσχυε για τις 30 Ιουνίου θα ισχύει τώρα για τις 30 Σεπτεμβρίου. Για τα βαριά αυθαίρετα της κατηγορίας 5 είναι η τελευταία προθεσμία τακτοποίησης. Για τις υπόλοιπες είναι μετακίνηση των σχετικών προθεσμιών που προβλέπονταν για τα πρόστιμα.

Δεύτερη πρόβλεψη, για τις οικοδομικές άδειες, λόγω της αναστάτωσης που έχει γίνει γενικότερα στην αγορά παρατείνεται η ισχύς των οικοδομικών αδειών, των αδειών δόμησης και των αναθεωρήσεων αυτών, μέχρι το τέλος του 2022.

Με τη τρίτη πρόβλεψη, διευκρινίζουμε κάτι ως προς τα δασικά. Υπάρχουν κάποιες εκτάσεις, οι οποίες με πράξεις της διοίκησης σύμφωνα και με τις προβλέψεις του τελευταίου νόμου, έχουν θεωρηθεί γενικά αγροτικές. Επειδή, εκεί υπάρχει ένα θέμα με την ορολογία, διότι κατά καιρούς άλλες θεωρήθηκαν αγροτικές, άλλες γεωργικές, άλλες κτηνοτροφικές και τα λοιπά, υπάρχει μία πρόβλεψη η οποία λέει ότι ως διαιρούμενη σήμερα αγροτική γη νοείται οποιαδήποτε από τις αποδοθήσες στο παρελθόν χρήσης γεωργική και κτηνοτροφική ή μικτή γεωργοκτηνοτροφική. Διότι, αντιλαμβανόμαστε αυτές τις ημέρες ότι υπήρχαν ορισμένοι που θα λάμβαναν τις αποφάσεις οι οποίοι ,ενδεχομένως, θα αποφάσιζαν με διαφορετικά κριτήρια για όμοιες περιπτώσεις, λόγω δικής τους ερμηνείας του νόμου. Για να μην υπάρχει, λοιπόν, οποιαδήποτε ασάφεια, θεωρούμε ότι πρέπει να συμπεριληφθούν σ’ αυτόν τον ορισμό και οι γεωργικές και οι κτηνοτροφικές και οι μικτές.

Η επόμενη πρόβλεψη αφορά στο πράσινο ταμείο. Στο πράσινο ταμείο, ήδη από τον ιδρυτικό του νόμο, υπήρχε μια πρόβλεψη ότι θα μπορούσαν να συστήνονται θυγατρικές ανώνυμες εταιρείες ειδικού σκοπού για να εκπληρώνει επιμέρους σκοπούς του το πράσινο ταμείο. Μια τέτοια δυνατότητα κρίνουμε ότι μπορεί να προκαλεί καθυστέρηση διοικητική, γραφειοκρατία, χρονοτριβή, να δημιουργεί νέους φορείς και τα λοιπά και με τη ρύθμιση που φέρνουμε προτείνεται αντί αυτού νομοθετική εξουσιοδότηση για την αξιοποίησή του ενδιάμεσου φορέα διαχείρισης του νόμου 4314/14 και γι’ αυτό τον λόγο θέλουμε να χρησιμοποιήσουμε τον ΕΦΕΠΑΕ.

Με την επόμενη πρόβλεψη απλουστεύουμε και επισπεύσουμε υφιστάμενες διοικητικές διαδικασίες αποκατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος των ανενεργών λατομείων. Σήμερα, εδώ στην Αθήνα για παράδειγμα, έχουμε πρόβλημα ,διότι δεν μπορεί να γίνει πια σύννομη διάθεση των μπάζων. Υπάρχει πρόβλημα με τα απόβλητα εκσκαφών κατασκευών και κατεδαφίσεων, οπότε συνδυάζουμε την αποκατάσταση των λατομείων -που έτσι κι αλλιώς είναι υποχρέωση μας, δεν μπορεί να μένουν για πάντα όπως είναι, εγκαταλελειμμένα- με την σύννομη και σύμφωνα με τους νόμους διάθεση των μπάζων τα οποία ,βεβαίως, θα υφίστανται όλη την κατάλληλη επεξεργασία ως προς αυτό για να υπάρχει όντως περιβαλλοντική αποκατάσταση των περιοχών αυτών.

Με το τελευταίο άρθρο ρυθμίζουμε ένα τελείως διαδικαστικό θέμα. Υπάρχει μία πληρωμή της ΗΔΙΚΑ για μηχανογραφικές υπηρεσίες στα πλαίσια της υλοποίησης του κοινωνικού οικιακού τιμολογίου για το έτος 2019. Είναι μερικές χιλιάδες ευρώ, διαδικαστικό με το Υπουργείο Οικονομικών.

Κλείνω με την ενεργειακού περιεχομένου τροπολογία. Η πρώτη πρόβλεψη αφορά στο νομοσχέδιο, το οποίο συζητούμε, με βάση αυτήν την πρόβλεψη, από τις διατάξεις του νομοσχεδίου εξαιρούνται τα επιβατικά αυτοκίνητα άνω των 30 ετών, τα οποία προορίζονταν να κυκλοφορήσουν αποκλειστικά ως αυτοκίνητα ιστορικού ενδιαφέροντος. Είναι για τα παλαιά αυτοκίνητα. Είναι κάτι που τέθηκε από διάφορους συναδέλφους.

Επίσης, σε σχέση με τα μεταχειρισμένα δεν καταλαμβάνονται από την υποχρέωση καταβολής του περιβαλλοντικού τέλους τα οχήματα για τα οποία κατά τη δημοσίευση του νόμου έχει υποβληθεί δήλωση άφιξης οχήματος ή δηλωτικά εισαγωγής. Όσα είναι εδώ δηλαδή, περιμένουν στα τελωνεία ,εξαιρούνται.

Δεύτερη πρόβλεψη, φορέας διαχείρισης του κοινού με ηλεκτρικά.Προτείνεται η επιτελική δομή του ΕΣΠΑ, του τομέα ενέργειας, του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, να είναι η επιτελική δομή για τη διαχείριση αυτού του προγράμματος. Διαδικαστικά ζητήματα της διαιτησίας, υπήρχε ένα λάθος νομοτεχνικό για την καταβολή των εξόδων της διαιτησίας και υπάρχει σχετική πρόβλεψη με βάση και τα άρθρα του κώδικα πολιτικής δικονομίας και παράλληλα δίνεται μια αναγκαία μικρή παράταση της προθεσμίας τριών μηνών. Νομίζω ότι δεν θα χρειαστεί, αλλά για να είμαστε σίγουροι και να μην ταλαιπωρούμε τη Βουλή, δίνουμε τριών μηνών παράταση προθεσμίας για να κλείσει η διαιτησία μεταξύ δημοσίου και ΛΑΡΚΟ ,η οποία προχωρεί πάντως με γρήγορους ρυθμούς.

Έχουμε τη χρηματοδότηση αντικατάστασης θέρμανσης από φυσικό αέριο, που σημαίνει ότι δίνεται η δυνατότητα να μπουν και ιδιωτικοί φορείς ,με βάση την τροποποίηση που έχει γίνει ήδη του εθνικού δικαίου με βάση πρόβλεψη του σχετικού ενωσιακού δικαίου, υπήρχε ένας αναχρονισμός ,ο οποίος αντιμετωπίζεται.

Τίθεται ένα όριο στα κορεσμένα δίκτυα σε σχέση με τις ενεργειακές κοινότητες, γιατί αποδείχθηκε, ότι σε ορισμένες περιπτώσεις, δεν μπορούσε κανένας άλλος παραγωγός να μπει και ήταν δώρον άδωρον ότι είχε άδεια, επομένως, τίθενται κάποια τέτοια όρια αναγκαστικά, διότι πρέπει να κοιτάς όλους τους παράγοντες της αγοράς.

Υπάρχει μια άλλη πρόβλεψη, που έχει να κάνει με συμμετοχή των σταθμών παραγωγής ενέργειας από ΑΠΕ και ΣΗΘΥΑ, που έχουν συνάψει συμβάσεις παλαιότερες στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας, για να αντιμετωπιστούν κάποιες αδικίες, λόγω κάποιων γραφειοκρατικών καθυστερήσεων και να υπάρξει και αντίστοιχη προσαρμογή στις προβλέψεις του ενωσιακού δικαίου, λάθος έκανα, το τελευταίο θα κρατήσετε. Έχουμε επαναφορά ισχύος άδειας ΑΠΕ σε κορεσμένο δίκτυο. Εδώ, έχουμε καθυστερήσεις γραφειοκρατικές και αυτό πάμε να αντιμετωπίσουμε, σε αντιστοίχιση με ρυθμίσεις και δικές μας και προηγούμενων κυβερνήσεων. Έχουμε επιβολή κυρώσεων σε ενεργειακούς επιθεωρητές, για να γίνει το σύστημα πιο σφιχτό, πιο αποτελεσματικό και να μην παριστάνουν όλοι τους ενεργειακούς επιθεωρητές, ενώ τα ενεργειακά πιστοποιητικά δεν οδηγούν στο ποθούμενο αποτέλεσμα.

Τέλος, έχουμε ρυθμίσεις για τη κατασκευή έργων σταθμών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από ΑΠΕ, που είναι πολεοδομικού χαρακτήρα και αφορούν στη πραγματικότητα σε ήδη λειτουργούσες μονάδες, που λόγω της πολυπλοκότητας της χωροταξικής και πολεοδομικής νομοθεσίας και της ερμηνείας που δίνεται από διάφορες αρχές, λειτουργούσες μονάδες, εδώ και πολλά χρόνια, κινδυνεύουν να σταματήσουν να λειτουργούν, χωρίς καμία εξήγηση ,βεβαίως, στους επενδυτές και γενικότερα, στην επενδυτική κοινότητα, εάν η χώρα αποφασίσει, για λόγους πολυπλοκότητας του δικαίου της, να σταματήσει τη λειτουργία ήδη υφιστάμενων εδώ και πολλά χρόνια σταθμών ΑΠΕ.

Αυτές θα είναι οι ρυθμίσεις, όπως σας είπα, σας τις λέω από τώρα, όταν θα τις διαβάσετε, θα δείτε, ότι αυτό είναι το περιεχόμενό τους.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ (Αντιπρόεδρος της Επιτροπής):** Ευχαριστούμε πολύ, κύριε Υπουργέ, για την παρουσία σας, αλλά κυρίως, για την αναλυτική παρουσίαση και απαντήσεις σε όλα τα ερωτήματα που τέθηκαν.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, στο σημείο αυτό, ολοκληρώθηκε η συζήτηση του νομοσχεδίου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης.

Πριν προχωρήσουμε στην ψηφοφορία επί των άρθρων και του συνόλου, ανακεφαλαιώνουμε με τις θέσεις των κομμάτων επί της αρχής.

Η Νέα Δημοκρατία, διά του Εισηγητή της, κ. Μπουτσικάκη, ψηφίζει **υπέρ**.

Ο ΣΥΡΙΖΑ, διά της Εισηγήτριας, κυρίας Καφαντάρη, **επιφυλάσσεται**.

Το Κίνημα Αλλαγής, διά του Ειδικού Αγορητή, του κ. Αρβανιτίδη, ψηφίζει **υπέρ**.

Το Κ.Κ.Ε., διά του Ειδικού Αγορητή, του κ. Λαμπρούλη, ψηφίζει **κατά**.

Η Ελληνική Λύση, διά του Ειδικού Αγορητή, του κ. Βιλιάρδου, **επιφυλάσσεται** και το ΜέΡΑ25, διά του Ειδικού Αγορητή, του κ. Αρσένη, **επιφυλάσσεται**.

Σε ό,τι αφορά τα άρθρα, όπως συνάγεται από τις τοποθετήσεις των Εισηγητών και των Ειδικών Αγορητών, τα άρθρα **1, 2, 4 και 6 έως 46,** γίνονται δεκτά ως έχουν κατά πλειοψηφία.

Επίσης, εντάσσεται μετά τον τίτλο σχέδιο νόμου, πίνακας περιεχομένων και τα **άρθρα 3 και 5,** γίνονται δεκτά όπως τροποποιήθηκαν από τον κύριο Υπουργό, κατά πλειοψηφία.

Τέλος, γίνεται δεκτό και το ακροτελεύτιο άρθρο και ερωτάται η επιτροπή εάν το σχέδιο νόμου γίνεται δεκτό στο σύνολό του.

Δεκτό κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης, γίνεται δεκτό επί της αρχής, επί των άρθρων και στο σύνολό του, όπως τροποποιήθηκε από τον παριστάμενο Υπουργό Περιβάλλοντος και Ενέργειας, κατά πλειοψηφία.

Στο σημείο αυτό γίνεται η γ΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι βουλευτές κ.κ. Ο Αντιπρόεδρος της Επιτροπής, αφού διαπίστωσε την ύπαρξη απαρτίας, κήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και έκανε την α΄ ανάγνωση του καταλόγου των μελών της Επιτροπής. Παρόντες ήταν οι Βουλευτές κ.κ.: Αντωνιάδης Ιωάννης, Βλάχος Γεώργιος, Λεονταρίδης Θεόφιλος, Μπουτσικάκης Χριστόφορος–Εμμανουήλ, Οικονόμου Ιωάννης, Σενετάκης Μάξιμος, Ταγαράς Νικόλαος, Γκαρά Αναστασία, Καφαντάρη Χαρά, Τσίπρας Γεώργιος, Φάμελλος Σωκράτης, Γκόκας Χρήστος, Λαμπρούλης Γεώργιος, και Αρσένης Κρίτων-Ηλίας.

Τέλος και περί ώρα 15.40΄ λύθηκε η συνεδρίαση.

**Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ Ο ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ**

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΑΓΑΡΑΣ ΜΑΞΙΜΟΣ ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ**