

Αριθμ. Ποστ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 5867
Ημερομ. Κατάθεσης: 16/7/2024



Αθήνα, 16 Ιουλίου 2024

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Θέμα: «Προχειρότητα στη λήψη μέτρων για τη μεταφορά με πλοία των οχημάτων που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα για την κίνησή τους»

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής εξέδωσε κατευθυντήριες οδηγίες (συστάσεις μη υποχρεωτικού χαρακτήρα) με αποδέκτες κυρίως τις πλοιοκτήτριες εταιρείες των επιβατηγών-οχηματαγωγών και φορτηγών-οχηματαγωγών πλοίων για τη λήψη μέτρων κατά τη μεταφορά ηλεκτρικών οχημάτων και οχημάτων που κινούνται με αέριο. Αρχικά, εξέδωσε το από 14-11-2023 έγγραφο με ΑΠ:2322.3/79893/2023 και εν συνεχεία το από 16-4-2024 με ΑΠ:2070.0/28541/2024 το οποίο τροποποιεί (ελάχιστα) και καταργεί το προηγούμενο. Όπως αναφέρει, σκοπός των μέτρων αυτών είναι η πρόληψη και ο περιορισμός του κινδύνου πρόκλησης πυρκαγιάς στους χώρους γκαράζ.

Ο ΣΥΡΙΖΑ-ΠΣ θεωρεί ως πρώτηιστη προτεραιότητα τη λήψη μέτρων που έχουν σκοπό την πρόληψη οποιονδήποτε κινδύνων στα πλοία. Την ίδια στιγμή, είναι αναγκαίο, τα μέτρα αυτά, πριν ανακοινωθούν, να έχουν μελετηθεί ως προς την εφαρμογή τους, να είναι σαφή, κατανοητά, ρεαλιστικά, ώστε να μην επιφέρουν σύγχυση και ταλαιπωρία σε αυτούς που απευθύνονται. Στην περίπτωση αυτή τα μέτρα που δόθηκαν στη δημοσιότητα καθυστερημένα, έχουν δημιουργήσει εξ' αρχής πολλά προβλήματα. Ειδικότερα, έχουν προκαλέσει σύγχυση στις ακτοπλοϊκές εταιρείες για το αν είναι υποχρεωτικά και με ποιον τρόπο θα τα διαχειριστούν δημιουργώντας ένα περιβάλλον που επιτρέπει την εφαρμογή τους κατά το δοκούν αλλά και με αυθαίρετο τρόπο (ορισμένες εταιρείες αύξησαν τα ναύλα και άλλες δεν επιτρέπουν τη μεταφορά αυτών των οχημάτων). Παράλληλα, προκάλεσαν ταλαιπωρία στους επιβάτες-κατόχους τέτοιων οχημάτων για το γεγονός ότι δεν ενημερώθηκαν εγκαίρως και μάλιστα πριν το Πάσχα όπου είχαν εκδώσει ήδη εισιτήρια.

Τα μέτρα που αποφάσισε να λάβει η ηγεσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, αντί να λύσουν προβλήματα, δημιούργησαν ένα

ομιχλώδες τοπίο ως προς τη νομοθεσία αλλά και τον τρόπο εφαρμογής της. Το οξύμωρο είναι ότι η Κυβέρνηση δηλώνει, μέσω των στελεχών της, ότι στοχεύει στη μετάβαση σε πιο καθαρές μορφές κίνησης δίδοντας κίνητρα και μάλιστα με την μεγαλύτερη επιδότηση στην Ευρώπη. Με τις κινήσεις της όμως στο χώρο της ακτοπλοΐας δημιουργεί δυσχέρειες στη μεταφορά των ηλεκτρικών αυτοκινήτων αποτρέποντας μεγάλη μερίδα πολιτών από την χρήση τους. Ταυτόχρονα, δεν παρέχει ένα σαφές θεσμικό πλαίσιο υποχρεωτικού χαρακτήρα που να κατοχυρώνει την ασφάλεια πλοίων και επιβατών.

Παρά τα περί αντιθέτου λεγόμενα, ουσιαστική διαβούλευση δεν υπήρξε καθώς τα σχετικά έγγραφα εξεδόθησαν πριν την ολοκλήρωση της επαφής με τους φορείς. Από την άλλη πλευρά, σημαντικά ζητήματα σχετίζονται με τις συστάσεις του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για περιορισμό της χωρητικότητας των μπαταριών (στο 40%) και των δεξαμενών (στο 50%) των αυτοκινήτων κατά τη μεταφορά τους με πλοία, περιορισμός που λανθασμένα ερμηνεύτηκε στο έγγραφο γιατί σύμφωνα με τη μελέτη της EMSA δεν αφορά τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία. Δημιουργούνται, λοιπόν, σοβαρά προβλήματα καθώς σε πολλά νησιά δεν υπάρχουν ούτε ταχυφορτιστές, ούτε πρατήρια με υγροποιημένο-φυσικό αέριο. Κατά συνέπεια η προσέγγιση αυτών των οχημάτων σε αυτά τα νησιά είναι απαγορευτική.

Πέραν των προβλημάτων που δημιουργούν οι επιλογές της ηγεσίας του Υπουργείου Ναυτιλίας τόσο σε ότι αφορά στη μεταφορά των οχημάτων όσο και στην ασφάλεια πλοίων και επιβατών, χαρακτηριστικά της σύγχυσης που δημιουργούνται από τα έγγραφα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής είναι τα κάτωθι ερωτήματα που προκύπτουν:

1. Τα μέτρα αφορούν και τα απλά υβριδικά αυτοκίνητα ή εννοεί τα υβριδικά plug-in; (το έγγραφο αναφέρεται σε “υβριδικά επαναφορτιζόμενα”)
2. Τα μέτρα αφορούν και τα πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες (πχ. στην Ιταλία);
3. Τα μέτρα αφορούν και τα ανοικτού τύπου Ε/Γ-Ο/Γ πλοία π.χ. Πέραμα – Παλούκια και τα φορτηγά οχηματαγωγά πλοία που δεν εφαρμόζουν τη διεθνή και ενωσιακή νομοθεσία (δηλ. αυτά που εκτελούν εσωτερικούς πλόες και εφοδιάζονται με Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης);
4. Ποιος θα έχει την ευθύνη να ελέγχει τη στάθμη της μπαταρίας κατά την είσοδο των αυτοκινήτων στα πλοία; Το πλήρωμα ή το Λιμεναρχείο;
5. Πως θα ελέγχονται τα αυτοκίνητα που έχουν ζημιά ή βλάβη στη μπαταρία ή βλάβη στο σύστημα τροφοδοσίας τους (όπως αναφέρει το έγγραφο); Θα υπογράφει ο κάτοχος υπεύθυνη δήλωση; Ποιος θα διαπιστώσει ότι όντως υπάρχει ζημιά ή βλάβη; Ποιος θα αποκαταστήσει τη βλάβη για να μπορεί να μεταφερθεί το όχημα με το πλοίο; Θα βρεθεί τεχνικός στο νησί με κατάλληλες

γνώσεις για τέτοιου είδους οχήματα ή θα στείλει η αντιπροσωπεία τεχνικό με ότι αυτό συνεπάγεται για τον κάτοχο (έξοδα – καθυστέρηση κ.λ.π);

6. Τι θα γίνουν τα ασυνόδευτα αυτοκίνητα που μεταφέρονται με τα πλοία; Ποιος θα ενημερώνει το πλήρωμα σε περίπτωση ένδειξη συναγερμού από κάποιο όχημα (όπως αναφέρει το έγγραφο);

7. Ποιος θα έχει την ευθύνη να ελέγξει ότι τα πλοία συμμορφώνονται με τα αναφερόμενα στο έγγραφο μέτρα και έχουν εφοδιαστεί με τον επιπλέον εξοπλισμό (όπως αναφέρει το έγγραφο); Θα τα ελέγχει η λιμενική αρχή προ απόπλου; Με ΥΔ πλοιάρχου ή εγγραφή στο ημερολόγιο πλοίου;

8. Η αναφερόμενη στο έγγραφο εξοικείωση του πληρώματος για τον έλεγχο αυτών των οχημάτων θα πιστοποιείται από κάποια Αρχή;

9. Η εξοικείωση του πληρώματος για την πυρόσβεση αυτών των οχημάτων θα πιστοποιείται μετά από παρακολούθηση σεμιναρίων στις σχολές σωστικών και πυροσβεστικών μέσων;

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

- 1. Υπήρξε επισταμένη έρευνα και μελέτη από το ΥΕΝ ότι ήταν αναγκαία η παροχή μέτρων σχετικά με τη μεταφορά με πλοία οχημάτων με χρήση εναλλακτικών καυσίμων, ώστε να μην υπάρξουν προβλήματα κατά την εφαρμογή τους;**
- 2. Πρόκειται το ΥΕΝ να εκδώσει το συντομότερο νομοθετική διάταξη που θα καθορίζει με σαφήνεια τις προϋποθέσεις μεταφοράς των αυτοκινήτων με χρήση εναλλακτικών καυσίμων (ηλεκτρικά-αερίου);**

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Καλαματιανός Διονύσιος-Χαράλαμπος

Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος

Γαβρήλος Γιώργος

Γιαννούλης Χρήστος

Δούρου Ρένα

Θρασκιά Ουρανία (Ράνια)

Καραμέρος Γιώργος

Κασιμάτη Νίνα

Κοντοτόλη Μαρίνα

Μάλαμα Κυριακή

Μαμουλάκης Χάρης

Μπάρκας Κων/νος

Παππάς Πέτρος

Πούλου Γιώτα

Χρηστίδου Ραλλία