(Σημείωση: Ο παρακάτω πίνακας περιεχομένων δεν αποτελεί το τελικό κείμενο, διότι εκκρεμούν ορθογραφικές και συντακτικές διορθώσεις)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΙΗ’ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΜ΄

Τετάρτη, 15 Ιουνίου 2022

ΘΕΜΑΤΑ

Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ   
1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ.   
2. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ.   
   
Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ   
1. Συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων:   
 α) Προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Τα Κέντρα Δημιουργικής Απασχόλησης Παιδιών της Δημοτικής Κοινωφελούς Επιχείρησης Ωραιοκάστρου», σελ.   
 β) Προς τον Υπουργό Οικονομικών, με θέμα: «Διασφάλιση της λειτουργίας της ΛΑΡΚΟ και των νόμιμων δικαιωμάτων των εργαζομένων της», σελ.   
   
Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ   
1. Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου των σχεδίων νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:   
 i. «Κύρωση της δι’ ανταλλαγής επιστολών συναφθείσας τροποποίησης της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Κορέας για τις αεροπορικές μεταφορές», σελ.   
 ii. «Κύρωση της Συμφωνίας αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας των Σεϋχελλών», σελ.   
 iii. «Κύρωση Πρωτοκόλλων σχετικών με την τροποποίηση των άρθρων 50 (α) και 56 της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας», σελ.   
 iv. «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για τη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας», σελ.   
2. Ψήφιση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομικών: «Αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας του Ταμείου Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας και του Συνεγγυητικού Κεφαλαίου Εξασφάλισης Επενδυτικών Υπηρεσιών, εκσυγχρονισμός Οργανισμού Διαχείρισης Δημοσίου Χρέους και άλλες επείγουσες διατάξεις», σελ.   
3. Αίτησεις διεξαγωγής ονομαστικής ψηφοφορίας επί της τροπολογίας με γενικό αριθμό 1331 και ειδικό 196 του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομικών:   
 i. από Βουλευτές της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ , σελ.   
 ii. από τον Πρόεδρο και τους Βουλευτές της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας , σελ.   
4. Ηλεκτρονική ονομαστική ψηφοφορία επί της τροπολογίας με γενικό αριθμό 1331 και ειδικό 196 του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομικών, σελ.   
5. Επιστολικές ψήφοι επί της ονομαστικής ψηφοφορίας, σελ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ., σελ.

ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν., σελ.

ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Α. Επί διαδικαστικού θέματος:  
 ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Χ. , σελ.   
 ΔΕΛΗΣ Ι. , σελ.   
 ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ Ν. , σελ.   
 ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ.   
  
Β. Επί των επικαίρων ερωτήσεων:  
 ΑΡΣΕΝΗΣ Κ. , σελ.   
 ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ.   
 ΒΟΡΙΔΗΣ Μ. , σελ.   
 ΔΕΛΗΣ Ι. , σελ.   
  
Γ. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών  
 ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ Β. , σελ.   
 ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ Χ. , σελ.   
 ΓΚΟΚΑΣ Χ. , σελ.   
 ΔΕΛΗΣ Ι. , σελ.   
 ΛΟΓΙΑΔΗΣ Γ. , σελ.   
 ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ Χ. , σελ.   
 ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ Μ. , σελ.   
 ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ.   
 ΧΕΙΜΑΡΑΣ Θ. , σελ.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΗ΄ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Γ΄

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ ΡΜ΄

Τετάρτη 15 Ιουνίου 2022

Αθήνα, σήμερα στις 15 Ιουνίου 2022, ημέρα Τέταρτη και ώρα 09.17΄ συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Α΄ Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΝΙΚΗΤΑ ΚΑΚΛΑΜΑΝΗ**.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

Εισερχόμαστε στη συζήτηση των

**ΕΠΙΚΑΙΡΩΝ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ**

Θα συζητηθεί η πρώτη με αριθμό 766/10-6-2022 επίκαιρη ερώτηση πρώτου κύκλου του Βουλευτή Α΄ Θεσσαλονίκης του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Ιωάννη Δελή προς τον Υπουργό Εσωτερικών, με θέμα: «Τα Κέντρα Δημιουργικής Απασχόλησης Παιδιών της Δημοτικής Κοινωφελούς Επιχείρησης Ωραιοκάστρου».

Στην ερώτηση του κ. Δελή θα απαντήσει ο Υπουργός Εσωτερικών κ. Μάκης Βορίδης.

Τον λόγο έχει ο κ. Ιωάννης Δελής.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Εδώ και είκοσι χρόνια περίπου, κύριε Υπουργέ λειτουργούν τα Κέντρα Δημιουργικής Απασχόλησης Παιδιών και Παιδιών με Αναπηρία ΚΔΑΠ και ΚΔΑΠΜΕΑ, όχι και τόσο εύηχο, αλλά δεν είναι εκεί το πρόβλημα. Λειτουργούν αυτά, λοιπόν, με ευθύνη των δήμων. Πρόκειται για σημαντικότατες κοινωνικές δομές, οι οποίες αφορούν σε ανάγκες των ίδιων των παιδιών, αλλά και των οικογενειών τους. Παρά ταύτα, όμως, με ευθύνη όλων των κυβερνήσεων -χωρίς καμμία εξαίρεση- αυτές οι δομές των δήμων παραμένουν ουσιαστικά συρρικνωμένες και, πάντως, πολύ λιγότερες στον αριθμό από τις ανάγκες που υπάρχουν.

Συγκεκριμένα τα δημοτικά ΚΔΑΠ έχουν συνολική δυναμικότητα σαράντα τριών χιλιάδων θέσεων περίπου, δηλαδή καλύπτουν μόλις το 5% του αριθμού των παιδιών στη συγκεκριμένη ηλικία, στην οποία απευθύνονται.

Ταυτόχρονα, το σύνολο του προσωπικού αυτών των δομών είναι συμβασιούχοι, εργασιακά δηλαδή πλήρως ανασφαλείς. Και αυτό παρά την πολυετή και πολύ σημαντική εργασία τους. Και ξέρετε, πίσω από εκείνα τα βαρύγδουπα λόγια για τα χρήματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποκαλύπτεται εδώ κι άλλη μια βασική στόχευση των κοινωνικών προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που δεν είναι άλλη από το άνοιγμα του δρόμου για την επέκταση και τη γενίκευση των ελαστικών και των ευέλικτων εργασιακών σχέσεων. Αυτές τις θέσεις εργασίας χρηματοδοτεί η Ευρωπαϊκή Ένωση, ακόμα και στις κοινωνικές υπηρεσίες εκείνες που αφορούν σε παιδικές ανάγκες. Αυτό ως μια γενική εισαγωγή.

Είναι που είναι, λοιπόν, στραβό το κλίμα στα ΚΔΑΠ -και ας όψονται εδώ, όπως είπαμε, όλες οι κυβερνήσεις με την υποχρηματοδότηση με την οποία τα έχουν καταδικάσει- στο Ωραιόκαστρο της Θεσσαλονίκης αυτό το κλίμα το στραβό ήρθε και το έφαγε σχεδόν όλο ο τοπικός δήμος, η δημοτική αρχή εννοώ. Παρά την έκτακτη χρηματοδότηση που έλαβε στις αρχές του Νοέμβρη του 2021, συνεχίζει να κρατά κλειστές τις δημοτικές δομές των ΚΔΑΠ εκτός από δύο και, μάλιστα, με μία βάρδια από τις δύο που λειτουργούσαν. Δεν επαναπροσλαμβάνει τους ήδη απολυμένους εργαζόμενους και επιμένει να διατηρεί και τις συμβάσεις αυτών των εργαζομένων σε μερική απασχόληση από πλήρη που ήταν πριν. Αποτέλεσμα είναι πεντακόσια και πλέον παιδιά, του δήμου, με πλήρη φάκελο να μην έχουν λάβει το voucherπου δικαιούνται και φυσικά, να παραμένουν εκτός αυτών των δομών.

Προκύπτουν, λοιπόν, για να μην μακρηγορώ, κύριε Υπουργέ, για εσάς δύο ερωτήματα.

Ένα ειδικό ερώτημα για το Ωραιόκαστρο. Τι σκοπεύετε να πράξετε ως Υπουργείο, ώστε να ανοίξουν και να λειτουργήσουν πλήρως όλα τα δημοτικά ΚΔΑΠ του Ωραιοκάστρου -τέσσερα ήταν με δύο βάρδιες, δύο απέμειναν με μία βάρδια-, καλύπτοντας τα πεντακόσια εννιά παιδιά που παραμένουν εκτός αυτών των κέντρων.

Τι σκοπεύετε να κάνετε ώστε να επαναπροσληφθούν οι απολυμένοι εργαζόμενοι και να μετατραπούν οι συμβάσεις των εργαζομένων αυτών από μερικής απασχόλησης, που είναι τώρα δυστυχώς, σε πλήρους απασχόλησης, όπως ήταν πριν;

Κι ένα γενικότερο ερώτημα, για όλα τα δημοτικά ΚΔΑΠ φυσικά, ώστε να είναι πλήρως στελεχωμένα και να υπάρξει μέριμνα ή κάποιο σχέδιο τέλος πάντων -ώστε να ικανοποιηθούν όλες, μα όλες, οι ανάγκες των παιδιών αυτής της ηλικίας- γι’ αυτά τα Κέντρα Δημιουργικής Απασχόλησης και φυσικά να μονιμοποιηθούν. Είναι κάτι που το ζητάμε επίμονα και σταθερά. Εσείς φυσικά εξακολουθείτε να το αρνείστε επίμονα και σταθερά κι όχι μόνο εσείς, αλλά και τα υπόλοιπα κόμματα. Θα κουβεντιάσουμε γι’ αυτό, γι’ αυτούς τους συμβασιούχους που εργάζονται εδώ και είκοσι περίπου χρόνια σε αυτά τα Κέντρα Δημιουργικής Απασχόλησης, κύριε Υπουργέ;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Ευχαριστούμε, κύριε Δελή.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός Εσωτερικών, κ. Μάκης Βορίδης.

**ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ (Υπουργός Εσωτερικών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, κατ’ αρχάς χαίρομαι γιατί αναγνωρίζετε ότι αυτό, κυρίως, είναι ένα ζήτημα -έτσι όπως το θέσατε κι έτσι όπως πραγματικά είναι- το οποίο πρωτίστως αφορά σε αποφάσεις των δήμων, των ΟΤΑ. Οι ΟΤΑ αποφασίζουν για την ίδρυση των ΚΔΑΠ, οι ΟΤΑ αποφασίζουν για τη στελέχωσή τους.

Υπάρχει ένα θεσμικό πλαίσιο, το οποίο τους επιτρέπει να αποφασίσουν τον τρόπο της στελέχωσης κι επομένως αυτό είναι, πρωτίστως και κυρίως, μια απόφαση της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Έτσι, λοιπόν, εδώ γεννιέται ένα ερώτημα και διαδικαστικού λίγο χαρακτήρα, το κατά πόσον ο Υπουργός Εσωτερικών πρέπει ή δεν πρέπει να απαντάει για ζητήματα τα οποία, τελικώς, ανήκουν κυριαρχικά στην τοπική αυτοδιοίκηση. Όμως, ξεπερνώ το διαδικαστικό ζήτημα και τώρα πρέπει να σας αναγνώσω την απάντηση που μου δίνει ο δήμος στα ερωτήματα που θέτετε, δεν θα κάνω κάτι άλλο,.

Λέει, λοιπόν, ο δήμος ότι στη Δημοτική Κοινωφελή Επιχείρηση Ωραιοκάστρου λειτουργούσαν τέσσερα ΚΔΑΠ, στη Δημοτική Ενότητα Ωραιοκάστρου στο Παλαιόκαστρο, στη Δημοτική Ενότητα Ωραιοκάστρου στο Ωραιόκαστρο, στη Δημοτική Ενότητα Μυγδονίας στη Λητή Ωραιοκάστρου, στη Δημοτική Ενότητα Καλλιθέας στον Πεντάλοφο Ωραιοκάστρου. Λειτουργούσαν, όπως το λέτε πράγματι, δύο βάρδιες με δυναμικότητα ογδόντα παιδιών στο ΚΔΑΠ Παλαιοκάστρου, εκατόν πενήντα παιδιών στο ΚΔΑΠ Ωραιοκάστρου, εξήντα παιδιών στο ΚΔΑΠ Λητής και τριάντα παιδιών στο ΚΔΑΠ Καλλιθέας.

Κατά τη σχολική χρήση 2020 - 2021 στο ΚΔΑΠ Παλαιοκάστρου υπήρξαν μηδέν εγγραφές. Δεδομένου του μεγάλου λειτουργικού κόστους η δομή έκλεισε χωρίς απώλεια θέσεων εργασίας. Το προσωπικό μεταφέρθηκε στις λοιπές δομές και με τη χρηματοδότηση του Υπουργείου Εσωτερικών. Άρα, το Υπουργείο Εσωτερικών έχει κάνει τη δουλειά του από πλευράς χρηματοδοτήσεως και έδωσε και έκτακτη χρηματοδότηση για τα ζητήματα αυτά. Άρα, ό,τι ήταν να κάνουμε ως Υπουργείο Εσωτερικών το έχουμε κάνει.

Παρά τη μειωμένη συμμετοχή στα δημοτικά ΚΔΑΠ η επιχείρηση ανταπεξήλθε. Τον Σεπτέμβριο του 2021 αποχώρησε οικειοθελώς ένας εργαζόμενος. Κατά τη σχολική χρήση 2021 - 2022 με συνολικούς εργαζόμενους δεκαοκτώ, οι εγγραφές που πραγματοποιήθηκαν ήταν: Στο ΚΔΑΠ Ωραιοκάστρου έντεκα παιδιά, στο ΚΔΑΠ της Λητής μηδέν, στο ΚΔΑΠ Καλλιθέας πέντε παιδιά. Παρά το γεγονός ότι η διοίκηση της επιχείρησης έλαβε απόφαση να δεχθεί χωρίς αμοιβή όλα τα παιδιά του δήμου των οποίων οι γονείς είχαν υποβάλει πλήρη φάκελο στην ΕΕΤΑΑ, δεν υπήρξε καμμία ανταπόκριση. Άρα, η διοίκηση προχώρησε σε αναστολή λειτουργίας του ΚΔΑΠ Λητής και -προκειμένου να μη χαθούν θέσεις εργασίας- αποφάσισε να μετατρέψει τις συμβάσεις των εργαζομένων σε τετράωρες, με σκοπό τη μείωση του κόστους λειτουργίας, πλην δύο ατόμων που εκτελούν και διοικητικές απαραίτητες εργασίες. Με τη μετατροπή των συμβάσεων παραιτήθηκαν οικειοθελώς τρεις εργαζόμενοι.

Ακούστε το ενδιαφέρον. Στο σύνολο δεκαέξι παιδιών που συμμετέχουν στα ΚΔΑΠ της συγκεκριμένης επιχείρησης του Ωραιοκάστρου, οι εργαζόμενοι που απασχολούνται είναι δεκαπέντε. Άρα, λοιπόν, αυτά είναι τα στοιχεία τα οποία μεταφέρει ο δήμος. Τα θέτω υπ’ όψιν σας και επιφυλάσσομαι για το δεύτερο ερώτημά σας, το πιο γενικό, στη δευτερολογία.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Τον λόγο έχει ο κ. Δελής.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ:** Το ερώτημα, κύριε Υπουργέ, απευθύνεται σε εσάς, επειδή είστε ο πολιτικός προϊστάμενος. Καταλαβαίνετε ότι το Υπουργείο Εσωτερικών προΐσταται των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Και αν θέλετε αυτό δεν είναι μόνο τυπικό, έχει και ουσιαστικό χαρακτήρα με την έννοια ότι το Υπουργείο, η Κυβέρνηση, η κεντρική διοίκηση εν πάση περιπτώσει, ασκεί και αποφασιστικούς ελέγχους στα ζητήματα, για παράδειγμα, του προϋπολογισμού των δήμων με τα οικονομικά παρατηρητήρια που έχουν θεσπιστεί και ούτω καθεξής. Με αυτή την έννοια, λοιπόν, εμείς κάνουμε αυτή την ερώτηση στο Υπουργείο Εσωτερικών. Ασφαλώς την έχει κάνει και η Λαϊκή Συσπείρωση εκεί στον Δήμο Ωραιοκάστρου. Αλλά νομίζουμε ότι έχει ενδιαφέρον μια γενική συζήτηση με αφορμή τον Δήμο Ωραιοκάστρου.

Ξεκινώ, λοιπόν, από αυτό, το ειδικό για το Ωραιόκαστρο. Όπως και εσείς είπατε, αυτά είναι τα στοιχεία. Δεν μπορεί κανείς να τα αμφισβητήσει. Πριν από δύο χρόνια λειτουργούσαν, λοιπόν, τέσσερα ΚΔΑΠ με δύο βάρδιες στο Ωραιόκαστρο που είχαν τριακόσια είκοσι παιδιά και σήμερα υπάρχουν δύο ΚΔΑΠ με δύο βάρδιες και τριάντα, περίπου, παιδιά. Δεν ξέρω, ίσως θα έπρεπε ο δήμος, η δημοτική αρχή εκεί, να αναρωτηθεί γιατί μειώνονται άραγε αυτές οι αιτήσεις την ώρα που στους υπόλοιπους δήμους έχουμε αυξημένη συνεχώς ζήτηση. Αυτό είναι ένα ζήτημα που αφορά στην τοπική κοινωνία.

Εν πάση περιπτώσει χάρη στην πίεση, λοιπόν, τότε, το φθινόπωρο του 2021 –είχαμε, μάλιστα, καταθέσει και μία επίκαιρη ερώτηση, είχε έρθει η κ. Μιχαηλίδου να απαντήσει συνολικά για το ζήτημα και των παιδικών σταθμών και των ΚΔΑΠ- δόθηκε μια επιπλέον χρηματοδότηση έτσι ώστε να ενισχυθεί αυτή η προσπάθεια και όπου υπήρχαν οικονομικά προβλήματα να ξεπεραστούν. Έχω εδώ, μάλιστα, και το δελτίο Τύπου του Αναπληρωτή Υπουργού Εσωτερικών, του κ. Πέτσα, όπου στις 10 Νοεμβρίου του 2021 έλεγε ότι στηρίζουμε τη δράση των δημοτικών ΚΔΑΠ με έκτακτη πρόσθετη χρηματοδότηση ύψους 10 εκατομμυρίων ευρώ. Από αυτά τα 10 εκατομμύρια ευρώ ο Δήμος Ωραιοκάστρου έλαβε 168 χιλιάδες ευρώ, ένα σεβαστό ποσό σε σχέση με τους υπόλοιπους δήμους, που πολλές φορές ήταν και μεγαλύτεροι πληθυσμιακά.

Σύμφωνα, λοιπόν, με τη δήλωση του κ. Πέτσα, τότε ως Αναπληρωτής Υπουργός: «Σκοπός μας είναι τα Κέντρα Δημιουργικής Απασχόλησης σε όλους τους δήμους της χώρας, ένας θεσμός που αγκαλιάστηκε από δεκάδες γονείς και τα παιδιά τους, να διαθέτουν τους απαραίτητους πόρους για να συνεχίσουν απρόσκοπτα το έργο τους». Προφανώς στον Δήμο Ωραιοκάστρου αυτό δεν έγινε κατορθωτό, δεν συνέβη. Δεν συνέχισαν τα ΚΔΑΠ να λειτουργούν, να συνεχίζουν απρόσκοπτα αυτό το έργο τους, το οποίο έχει πολύ μεγάλη σημασία.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Δεν θεωρούμε ότι εξέλιπε η ανάγκη ενός Κέντρου Δημιουργικής Απασχόλησης ούτε στο Παλαιόκαστρο, γιατί τυχαίνει να τη γνωρίζω την περιοχή, λίγο έξω από τη Θεσσαλονίκη, μια πανέμορφη περιοχή. Φυσικά και υπάρχουν ανάγκες. Δεν ξέρω τον λόγο για τον οποίο έχουμε τέτοιες μειωμένες αιτήσεις. Αυτό το λέω σε σχέση με το Ωραιόκαστρο και νομίζουμε εκεί ότι και η τοπική κοινωνία, αλλά και το δημοτικό συμβούλιο θα πρέπει αυτό να το εξετάσει.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Ελάτε, κύριε Δελή.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ:** Τελειώνω.

Γενικότερα τώρα, όπως σας είπα και στην πρωτολογία μου, κύριε Υπουργέ, στα προγράμματα αυτά μέσω των voucher, που τώρα πια νομίζω ότι χρηματοδοτούνται περισσότερο από εθνικούς πόρους και λιγότερο από πόρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης -έτσι γίνεται πάντα η Ευρωπαϊκή Ένωση ανοίγει τον δρόμο και έρχεται μετά το κράτος, το κάθε κράτος να συνεχίσει τις δράσεις αυτές-, φέτος απορρίφθηκαν πενήντα χιλιάδες παιδιά από αυτά που έκαναν αίτηση, αποδεικνύοντας ότι όλα αυτά τα προγράμματα που δημιουργούνται με την επίκληση στην ισότητα των γυναικών στην εργασία, για την εναρμόνιση, όπως λέει η Ευρωπαϊκή Ένωση, της οικογενειακής με την επαγγελματική ζωή, τελικά, όπως σας είπα και στην πρωτολογία, εξαπλώνουν, κύριε Υπουργέ, την εργασιακή ομηρία. Χαρακτηρίζονται από μια προσωρινότητα και δεν καταφέρνουν να καλύψουν καθολικά αυτή την κοινωνική ανάγκη.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Εντάξει, κατανοητό

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ:** Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Συγγνώμη, θα χρειαστώ μισό λεπτό.

Όμως, τα ΚΔΑΠ δεν είναι μόνο βασική ανάγκη για τη λαϊκή οικογένεια, να δώσει μια ανακούφιση στους εργαζόμενους γονείς των οποίων η ζωή έχει γίνει κυριολεκτικά λάστιχο με τα σπαστά ωράρια και την εργασιακή ανασφάλεια. Για εμάς, κύριε Υπουργέ, τα ΚΔΑΠ, αυτού του είδους τα κέντρα, είναι πρώτα και κύρια απαραίτητα για την ψυχοσωματική ανάπτυξη του ίδιου του παιδιού, για την κοινωνικοποίηση του. Και επειδή αυτή ακριβώς είναι η ανάγκη, γι’ αυτό ακριβώς θέλουμε αυτές οι δομές να είναι δημόσιες, να καλύπτουν το σύνολο των αναγκών και να λειτουργούν με μόνιμους εργαζόμενους.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Αυτό δεν είναι ερώτηση. Είναι η θέση του ΚΚΕ.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ:** Ε, να μην την πω τη θέση του ΚΚΕ, κύριε Πρόεδρε, στην ερώτηση;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Στην ερώτηση κάνετε ερώτηση. Δεν παρουσιάζετε τη θέση του κόμματος.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ:** Με αφορμή, λοιπόν, και την ερώτηση λέω συνοπτικά και τη θέση του κόμματός μας.

Εν πάση περιπτώσει, εσείς δεν το βλέπετε έτσι. Γι’ αυτό ακριβώς και το σύστημα, όχι μόνο εσείς, έχετε την τάση, τη ροπή της εμπορευματοποίησης όλων των κοινωνικών αναγκών. Το ίδιο γίνεται και εδώ με τα voucher και μάλιστα, σε οικογένειες με χαμηλό οικονομικό υπόβαθρο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Ελάτε, κύριε Δελή, δεν μπορώ άλλο. Σας έχω δώσει διπλάσιο χρόνο, συγγνώμη!

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ:** Κλείνω, κύριε Πρόεδρε και ευχαριστώ πολύ για την ανοχή.

Περιμένω την απάντηση του Υπουργού και για το δεύτερο γενικότερο ζήτημα σε σχέση ιδίως με τα δικαιώματα και τις συμβάσεις των εργαζομένων.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Τον λόγο έχει ο κύριος Υπουργός.

**ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ (Υπουργός Εσωτερικών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, πρώτον να συμφωνήσουμε, λοιπόν, ότι η χρηματοδότηση από πλευράς Υπουργείου Εσωτερικών ήταν αυτή που έπρεπε. Χαίρομαι που το αναγνωρίσατε. Αλλά να δώσω ένα στοιχείο το οποίο, επίσης, έχει ένα ενδιαφέρον. Με απάντηση που έλαβα από την ΕΕΤΑΑ, που είναι ο φορέας που δέχεται τα voucher, ο τελικός αριθμός των ενεργοποιημένων voucher ανήλθε στα πεντακόσια επτά -ακούστε, όμως, το ενδιαφέρον- εκ των οποίων τα τετρακόσια ογδόντα επτά ενεργοποιήθηκαν σε ΚΔΑΠ του ιδιωτικού τομέα και τα είκοσι στο ΚΔΑΠ με δύο βάρδιες της δημοτικής κοινωφελούς επιχείρησης Ωραιοκάστρου, ενώ δύο έμειναν ανενεργά.

Εδώ, λοιπόν, γεννάται το εξής ερώτημα: Όπως αντιλαμβάνεστε το νόημα της δράσης είναι να παρασχεθεί η συγκεκριμένη υπηρεσία, που πράγματι είναι πολύ σημαντική, και να επιλέξουν οι ωφελούμενοι, τελικά, εάν ο φορέας που τους την παρέχει καλύτερα είναι αυτός που νομίζουν, γιατί αυτό είναι το μεγάλο πλεονέκτημα της επιλογής μέσω του voucher.

Τι βλέπουμε, λοιπόν, ως αποτέλεσμα; Ότι οι ωφελούμενοι που, προφανώς, ξέρουν καλύτερα από οποιονδήποτε άλλο το συμφέρον τους και το συμφέρον των παιδιών τους, επιλέγουν τον ιδιωτικό τομέα για την παροχή της συγκεκριμένης υπηρεσίας, εξού και η συνηγορία του δημάρχου. Αν και εδώ υπερβαίνω τον θεσμικό μου ρόλο, δεν είναι δουλειά μου να υπερασπιστώ τον δήμαρχο εν προκειμένω, αλλά ορθώς πράττει ο δήμαρχος.

Διότι σε τελευταία ανάλυση, εάν έχουμε καταλήξει να έχουμε στη δημοτική επιχείρηση –στα ΚΔΑΠ τα δημοτικά- δεκαέξι παιδιά με δεκαπέντε εργαζόμενους, αντιλαμβάνεστε ότι αυτό δεν έχει καμμία λογική. Και αυτό είναι προϊόν της ελεύθερης επιλογής των ωφελούμενων από το συγκεκριμένο πρόγραμμα.

Επομένως, θεωρώ ότι αυτό που είναι εδώ δημόσιο συμφέρον, είναι: Να λαμβάνουν τις υπηρεσίες που πρέπει να λάβουν οι ωφελούμενοι. Αυτό το ξέρουν οι ίδιοι καλύτερα από οποιονδήποτε άλλον -και από εσάς και από εμένα, το ποιες είναι οι καλύτερες υπηρεσίες- και από τη στιγμή που συμβαίνει, τότε τα πράγματα είναι σαφή.

Δεν θέλω να αποφύγω, γιατί θεωρώ ότι είναι μία ενδιαφέρουσα συζήτηση στα τριάντα δευτερόλεπτα που μου απομένουν…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Θα έχετε άνεση χρόνου και εσείς.

**ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ (Υπουργός Εσωτερικών):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν θέλω να αποφύγω να απαντήσω γενικώς στο ερώτημά σας και θέλω λίγο να σας προκαλέσω να το σκεφθείτε και να μου πείτε ποια είναι η θέση σας σ’ αυτό.

Έχουμε πρόσληψη εργαζομένων για ορισμένο χρόνο. Έχουμε συμβάσεις ορισμένου χρόνου. Γιατί υποστηρίζετε ότι πρώτον, πρέπει να παρακαμφθεί η ορθή συνταγματική διάταξη που απαγορεύει τη μετατροπή των συμβάσεων ορισμένου χρόνου σε συμβάσεις αορίστου χρόνου; Γιατί είναι ορθή η συνταγματική πρόβλεψη; Για κάτι που θεωρώ ότι και το κόμμα σας θα έπρεπε να το υποστηρίζει. Για να μην παρακάμπτονται οι διαδικασίες ακεραιότητας των προσλήψεων στο δημόσιο. Για να μην παρακάμπτονται οι διαδικασίες που διασφαλίζουν ισότιμη πρόσβαση όλων των πολιτών σε ένα δικαίωμα ή σε μια προσδοκία εργασιακής σχέσης με το δημόσιο. Για να μην παρακάμπτεται αυτή η ακεραιότητα και ωφελούνται αδιαφανείς επιλογές και σχέσεις μέσα από τις συμβάσεις ορισμένου χρόνου που μετά μετατρέπονται σε αορίστου χρόνου. Και αντί να επαινέσετε αυτή τη θέση, διότι –προσέξτε- είναι άλλο και τελείως διαφορετικό ζήτημα να μου πείτε «ξέρεις, κάν’ τα μόνιμα τα προγράμματα και κάνε μόνιμες προσλήψεις» και είναι άλλο και τελείως διαφορετικό πράγμα να μου λέτε «υπάρχουν συμβάσεις ορισμένου χρόνου, μετάτρεψέ τες και κάν’ τες συμβάσεις αορίστου χρόνου». Αυτά είναι δύο τελείως διαφορετικά ζητήματα.

Θα μπορούσαμε να συζητήσουμε αν πρέπει ή δεν πρέπει αυτό το πρόγραμμα να πάρει μόνιμα χαρακτηριστικά, ειδικά όταν βλέπουμε ότι έχει αυτόν τον χαρακτήρα. Δηλαδή, τί; Ότι, ναι, δίνονται τα vouchers, αλλά οι ωφελούμενοι δεν επιλέγουν τα δημοτικά ΚΔΑΠ. Άρα, τί να κάνουμε; Να κάνουμε μόνιμες προσλήψεις σε κάτι το οποίο είναι μεταβαλλόμενο; Και μετά τι θα τους κάνουμε αυτούς που προσελήφθησαν;

Άρα, λοιπόν, αυτό θα ήταν λάθος, αλλά ακόμη μεγαλύτερο λάθος και κακό κατά τη γνώμη μου είναι να υποστηρίζουμε σε αυτή την Αίθουσα ότι οι συμβάσεις ορισμένου χρόνου πρέπει να μετατρέπονται σε συμβάσεις αορίστου χρόνου και αυτή η άποψη να προέρχεται –εγώ το δέχομαι αυτό- από κόμματα που δεν είχαν καμμία σχέση με τη διαδικασία επιλογής αυτών των συμβασιούχων ορισμένου χρόνου.

Να το έλεγαν και κάποιοι δήμαρχοι, περιφερειάρχες ή άλλοι ότι μπαίνουμε σε αυτή την λογική, να το καταλάβω. Δεν το καταλαβαίνω, δεν το δέχομαι, θεωρώ ότι είναι λάθος.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΛΗΣ:** Γιατί υποστηρίζουμε τη μόνιμη και σταθερή δουλειά, γι’ αυτό!

**ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ ΒΟΡΙΔΗΣ (Υπουργός Εσωτερικών):** Θα πρέπει τότε να υποστηρίξετε όχι τη μετατροπή αυτών των συμβάσεων αλλά τις μόνιμες προσλήψεις. Αυτά, όμως, είναι δύο διαφορετικά πράγματα, ελπίζω να ξεκαθαρίσουν στον δημόσιο διάλογο.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Ωραία.

Προχωράμε τώρα στη συζήτηση της δεύτερης με αριθμό 768/10-6-2022 επίκαιρης ερώτησης πρώτου κύκλου του Βουλευτή Β2΄ του Δυτικού Τομέα Αθηνών του ΜέΡΑ25 κ. Κρίτωνα - Ηλία Αρσένη προς τον Υπουργό Οικονομικών, με θέμα: «Διασφάλιση της λειτουργίας της ΛΑΡΚΟ και των νόμιμων δικαιωμάτων των εργαζομένων της».

Ο κ. Αρσένης έχει τον λόγο.

**ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, χθες δεν δόθηκαν οι απαντήσεις για τη ΛΑΡΚΟ, ελπίζω να τις δώσετε εδώ. Τα ερωτήματα είναι αμείλικτα. Υπήρχαν ασφαλιστικά μέτρα που κατέθεσαν οι εργαζόμενοι απέναντι στις απολύσεις. Πήγατε στη συζήτηση των ασφαλιστικών μέτρων στις 6 Μαΐου και ζητήσατε αναβολή. Ο διαχειριστής που εσείς διορίσατε ζήτησε αναβολή για ένα μήνα και πλέον προκειμένου να γίνουν διαβουλεύσεις με τους εργαζόμενους.

Πήρατε αναβολή για τις 17 Ιουνίου, για την Παρασκευή που μας έρχεται. Στις 17 Μαΐου σας στέλνουν εξώδικο οι εργαζόμενοι, ζητώντας διαβουλεύσεις. Δεν απαντάτε. Στις 8 Ιουνίου σας στέλνουν εξώδικο οι εργαζόμενοι, ζητώντας διαβουλεύσεις. Δεν απαντάτε.

Φέρνετε πριν τη διαδικασία την απόφαση δικαστηρίου, αυτή την Παρασκευή. Εσείς την προηγούμενη Παρασκευή, εν μέσω του τετραημέρου, φέρνετε τροπολογία όπου με νόμο φέρνετε την απόλυση εργαζομένων. Κατάθεση 10 Μαΐου, ψήφιση χθες 14 Ιουνίου, για να προλάβετε τη δίκη. Είναι προφανής ο πανικός. Θέλετε να κλείσετε το θέμα άρον-άρον. Το ερώτημα είναι: Ποιος σας πιέζει;

Πάμε στο θέμα της επίκαιρης ξανά.

Κατέθεσα την επίκαιρη, κύριε Πρόεδρε, στις 6 Ιουνίου. Είχε επιλογή ο κ. Σταϊκούρας, ο οποίος ξέρει πολύ καλά το θέμα γιατί είναι από την εκλογική του περιφέρεια ο μεγαλύτερος όγκος των εργαζομένων. Ήξερε, δεν χρειαζόταν προετοιμασία, μπορούσε να έρθει την Τετάρτη 8 Μαΐου. Δήλωσε ότι θα έρθει την Παρασκευή 10 Μαΐου, για να μας πει ότι, τελικά, είχε προγραμματισμένο ταξίδι. Μας ζήτησε να το αναβάλουμε για την άλλη εβδομάδα και είπαμε ότι θα το αναβάλουμε με μια προϋπόθεση: Να συζητηθεί πριν τη δίκη της Παρασκευής, σήμερα δηλαδή.

Σας στέλνει εσάς, κύριε Βεσυρόπουλε, αντί να έρθει ο ίδιος και προλαβαίνει και καταθέτει την τροπολογία που φέρνει τις απολύσεις των εργαζομένων πριν τη δίκη. Για ποιον λόγο αυτή η βιασύνη; Για ποιον λόγο αυτός ο πανικός; Για ποιον λόγο υπάρχει ο πανικός; Ποιος είναι αυτός που σας πιέζει; Πείτε μας.

Ξέρουμε ότι υπάρχει καθαρό νικέλιο. Ξέρουμε ότι υπάρχει καθαρό κοβάλτιο που είναι τόσο σημαντικό για τις μπαταρίες. Ξέρουμε ότι με μικρή επένδυση μπορεί να γίνει ανοξείδωτος χάλυβας. Και εδώ πέρα, κύριε Πρόεδρε, έχουμε ακόμα και την Ευρωπαϊκή Ένωση να πιέζει με πολύ περίεργο τρόπο, βάζοντας πρόστιμο το οποίο θα το πάρει πίσω εφόσον θα πουληθεί η ΛΑΡΚΟ. Ποιος είναι από πίσω; Αυτό θέλουμε να μας πείτε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Ο κύριος Υφυπουργός έχει τον λόγο.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Οικονομικών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε συνάδελφε, όπως το έχετε διαπιστώσει εσείς προσωπικά πάρα πολλές φορές, είμαι εδώ και απαντώ σε όλες τις επίκαιρες ερωτήσεις των συναδέλφων Βουλευτών, σεβόμενος τον κοινοβουλευτικό έλεγχο.

Κύριε συνάδελφε, για να έχει κανείς πλήρη εικόνα της υπόθεσης της ΛΑΡΚΟ, θα πρέπει να δει με στοιχεία πάντα την εικόνα και την κατάσταση που κλήθηκε να διαχειριστεί η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Μια οριακή οικονομικά μη βιώσιμη κατάσταση που αποτυπώνεται από τα εξής στοιχεία όπου ανέφερε, μεταξύ άλλων, ο Υπουργός Οικονομικών στη χθεσινή του τοποθέτηση.

Πρώτον, τα ταμειακά διαθέσιμα της εταιρείας το 2019 ήταν μηδενικά.

Δεύτερον, λόγω συσσωρευμένων ζημιών και διαδοχικών ζημιογόνων χρήσεων από το παρελθόν, η αρνητική καθαρή θέση της εταιρείας αυξήθηκε από το μείον 160 εκατομμύρια ευρώ στις αρχές του 2015 σε μείον 407 εκατομμύρια ευρώ στο τέλος του 2019. Τι σημαίνει αυτό; Πολύ απλά σημαίνει ότι η ΛΑΡΚΟ λειτουργούσε για χρόνια με αρνητικά ίδια κεφάλαια, βασιζόμενη στην καθυστερημένη εξόφληση των υποχρεώσεών της.

Τρίτον, την πενταετία 2015 - 2019 σωρεύτηκαν χρέη ύψους περίπου 260 εκατομμυρίων ευρώ, ενώ οι ζημίες της εταιρείας ανήλθαν στα 99 εκατομμύρια ευρώ το 2019.

Τέταρτον, οι ληξιπρόθεσμες οφειλές της ΛΑΡΚΟ προς προμηθευτές, εργολάβους, τράπεζες, ασφαλιστικά ταμεία και άλλους άγγιζαν τα 500 εκατομμύρια ευρώ, με τη μεγαλύτερη οφειλή να αφορά τη ΔΕΗ.

Η οφειλή αυτή προς τη ΔΕΗ από 144 εκατομμύρια ευρώ που ήταν το 2012, αυξήθηκε στα 242 εκατομμύρια ευρώ το 2016 και εκτοξεύθηκαν στα 351 εκατομμύρια ευρώ στις αρχές του 2020. Η οφειλή αυτή προς τη ΔΕΗ αυξανόταν κάθε μήνα κατά 5 με 5,5 εκατομμύρια ευρώ. Γι’ αυτό και η ΔΕΗ απέστειλε διαδοχικά εξώδικα στην εταιρεία με ημερομηνίες 21 Ιανουαρίου 2020 και 29 Ιανουαρίου 2020, προγραμματίζοντας διακοπή ηλεκτροδότησης της εταιρείας στις 17 Φεβρουαρίου 2020. Η διακοπή της ηλεκτροδότησης θα σήμαινε ουσιαστικά κλείσιμο της εταιρείας.

Πέμπτον, υπενθυμίζω επίσης ότι η χώρα μας καταδικάστηκε από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο για μη συμμόρφωση με τις αποφάσεις περί παράνομων κρατικών ενισχύσεων προς τη ΛΑΡΚΟ ύψους 136 εκατομμυρίων ευρώ πλέον τόκων. Σήμερα, λαμβάνοντας υπ’ όψιν τους τόκους, το ποσό αυτό έχει ανέλθει στα 170 εκατομμύρια ευρώ. Μάλιστα επιβλήθηκε πρόστιμο στο ελληνικό δημόσιο ύψους 4,4 εκατομμυρίων ευρώ ανά εξάμηνο καθυστέρησης από το 2017 μέχρι την εκτέλεση της απόφασης και κατ’ αποκοπήν ποσό ύψους 5,5 εκατομμυρίων ευρώ.

Έκτον, σύμφωνα με την εταιρεία ο τελευταίος ισολογισμός της δημοσιεύτηκε το 2014, ενώ για τις μετέπειτα χρήσεις δεν είχαν συνταχθεί καν χρηματοοικονομικές καταστάσεις, οι οποίες να έχουν εγκριθεί τουλάχιστον από το διοικητικό της συμβούλιο.

Έβδομον, να υπενθυμίσω επίσης ότι η εταιρεία παρουσίαζε σοβαρό έλλειμμα στην τήρηση των περιβαλλοντικών όρων του εργοστασίου, με κίνδυνο την άρση της άδειας λειτουργίας του από το 2016. Φαντάζομαι ότι εσείς που έχετε περιβαλλοντικές ευαισθησίες, το γνωρίζετε.

Όγδοον, ταυτόχρονα η εταιρεία διαθέτει απαρχαιωμένο εξοπλισμό της δεκαετίας του ’70, γεγονός που καθιστά τη ΛΑΡΚΟ μη ανταγωνιστική ανεξάρτητα από τις διεθνείς τιμές του νικελίου. Το πιο πρόσφατο καμίνι κατασκευάστηκε το 1979 και έκτοτε δεν έλαβε χώρα κάποια ουσιώδης επένδυση. Γίνεται ευρέως αντιληπτό ότι απαιτούνται κεφάλαια, τόσο για τον εκσυγχρονισμό της δραστηριότητας εξόρυξης και παραγωγής νικελίου όσο και για την περιβαλλοντική συμμόρφωση.

Αυτή την κατάσταση κληθήκαμε να διαχειριστούμε. Αυτή είναι η πραγματικότητα. Πραγματικότητα και όχι τεχνητό αδιέξοδο, όπως αναφέρατε. Στη δευτερολογία μου θα απαντήσω και στα ερωτήματα που θέτετε.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Κύριε Αρσένη, έχετε τον λόγο.

**ΚΡΙΤΩΝ - ΗΛΙΑΣ ΑΡΣΕΝΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κατ’ αρχάς δεν ψέγω εσάς. Να είμαστε ξεκάθαροι. Εσείς έρχεστε αυτή τη στιγμή για ένα θέμα το οποίο αφορά τον κ. Σταϊκούρα. Ο κ. Σταϊκούρας είναι αυτός που κρύβεται. Ο κ. Σταϊκούρας είναι αυτός που δραπετεύει. Έχει ξαναγίνει και άλλες φορές αυτό. Δεν είναι η πρώτη φορά που έρχεστε για θέμα που δεν είναι της άμεσης αρμοδιότητάς σας.

Αναφερθήκατε στη ΔΕΗ και στα προβλήματα της ΛΑΡΚΟ, τα οποία, όπως ξέρετε πολύ καλά και αν δεν το ξέρετε εσείς το ξέρει ο κ. Σταϊκούρας, είναι όλα προβλήματα που λύνονται. Είχατε μια κατά πλειοψηφία κρατική ΔΕΗ, η οποία θα μπορούσε να μετοχοποιήσει αυτή την οφειλή. Εσείς ιδιωτικοποιήσατε τη ΔΕΗ και την οφειλή θα την αναλάβει το δημόσιο, για να πουλήσετε την εταιρεία, που σήμερα με τις τιμές του νικελίου και του κοβαλτίου να είναι στο θεό θα ήταν 100% υπερκερδοφόρα. Στη σημερινή κατάσταση, με μικρές επενδύσεις, θα ήταν υπερκερδοφόρα έτσι κι αλλιώς.

Έχετε δύο γενιές εργαζομένων που ζουν στα σπίτια της εταιρείας. Τι θα κάνετε; Θα στείλετε τα ΜΑΤ να βγάλουν τα παιδιά και τις οικογένειες; Θα διώξετε από τα σπίτια τους χίλιους εργαζόμενους και άλλους διακόσιους συμβασιούχους; Τι θα κάνετε ακριβώς τώρα; Δεν κάνατε κανέναν διάλογο. Μόνο στέλνετε τελεσίγραφα. Ακόμα και όταν δεσμευτήκατε στα δικαστήρια να κάνετε διάλογο, δύο φορές σάς έστειλαν εξώδικο και η απάντησή σας ήταν να μην τηρήσετε καν τη δέσμευσή σας στο δικαστήριο προκειμένου να γίνει αυτός διάλογος πριν το τέλος της δίκης και στα εξώδικα των εργαζομένων για διάλογο δεν απαντούσατε. Η απάντησή σας ήταν αυτή η τροπολογία, για να μην πάτε στη δίκη. Το δημόσιο θα αναλάβει με δική σας απόφαση όλα τα κόστη. Η περιβαλλοντική αποκατάσταση δεν πρόκειται να γίνει. Και αυτή θα είναι ευθύνη του δημοσίου, όχι των νέων ιδιοκτητών. Έτσι θα γίνει. Ξέπλυμα θα γίνει. Θα αναλάβουν μια εταιρεία για θα κάνουν ό,τι γουστάρουν.

Κόψατε από τους εργαζόμενους το επίδομα Χριστουγέννων και Πάσχα και τους το δίνετε τώρα ως αποζημίωση: 23 εκατομμύρια. Όλα αυτά είναι θατσερισμός; Όχι. Αυτό σας αρέσει να δείχνετε. Δεν είναι θατσερισμός. Είναι κάτι πολύ χειρότερο. Κάποιος θέλει τη ΛΑΡΚΟ, κάποιος θέλει το υπερκαθαρό νικέλιο, το υπερκαθαρό κοβάλτιο, ώστε πάρα πολύ εύκολα να παραγάγει ανοξείδωτο χάλυβα, χωρίς εργαζόμενους, χωρίς την περιβαλλοντική αποκατάσταση, χωρίς τα χρέη και κοψοχρονιά. Γι’ αυτό και η πρεμούρα, γι’ αυτό θέλετε να βιαστείτε πριν βγει απόφαση.

Ποιος είναι αυτός; Πείτε μας. Ποιος είναι αυτός; Ένα όνομα ζητάμε. Για ποιον βιάζεστε; Για ποιον ποδοπατάτε τη δικαιοσύνη; Για ποιον ποδοπατάτε τους θεσμούς; Για ποιον δεσμεύεστε στα δικαστήρια ότι θα κάνετε διαβούλευση και δεν κάνετε και φέρνετε τροπολογία πριν τις δίκες; Για ποιον; Ένα όνομα σας ζητάμε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Κύριε Υφυπουργέ, έχετε τον λόγο

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Οικονομικών):** Κύριε συνάδελφε, επαναλαμβάνω ότι βάσει των στοιχείων που ανέφερα στην πρωτολογία μου η πραγματικότητα σε ότι αφορά στην κατάσταση και στην εικόνα της εταιρείας είναι ζοφερή.

Σε ό,τι αφορά στα ερωτήματα που έχετε θέσει, θέλω να τονίσω ότι η υπό ειδική διαχείριση εταιρεία ΛΑΡΚΟ εφαρμόζει πιστά, όπως υποχρεούται, το νομοθετικό πλαίσιο των διατάξεων του άρθρου 21 του ν.4664/2020 όπως ισχύει σήμερα, ενεργώντας με γνώμονα τη διατήρηση της επιχείρησης εν λειτουργία προκειμένου να δοθεί ο αναγκαίος χρόνος για τη μεταβίβαση των περιουσιακών της στοιχείων.

Παρά το γεγονός ότι διαμορφώθηκε ένα αυστηρό νομοθετικό πλαίσιο σύμφωνα με το οποίο επιτρέπεται η μεταβίβαση μόνον του ενεργητικού -δικαιώματα, απαιτήσεις, αγαθά της εταιρείας- προς ικανοποίηση των πιστωτών μέσω του εκπλειστηριάσματος το Υπουργείο Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων σε συνεργασία με τον ειδικό διαχειριστή έχει προβεί στην εξέταση όλων των πιθανών λύσεων προς διασφάλιση των εργασιακών δικαιωμάτων του προσωπικού της ΛΑΡΚΟ, όπως ορίζει ο νόμος. Μάλιστα με γνώμονα το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο σύμφωνα με το οποίο οι συμβάσεις εργασίας δεν αποτελούν αντικείμενο της μεταβίβασης του ενεργητικού και ως εκ τούτου δεν μεταβιβάζονται αυτοδικαίως στον νέο επενδυτή, τόσο τα αρμόδια Υπουργεία, όσο και η ειδική διαχείριση συνεργάζονται με σκοπό την αναζήτηση λύσεων ως προς τις ενεργές εργασιακές σχέσεις.

Όπως γνωρίζετε, θα τεθεί σήμερα σε ψηφοφορία από την Ολομέλεια της Βουλής το άρθρο 6 της τροπολογίας με γενικό αριθμό 1331 και με ειδικό αριθμό 196 που κατατέθηκε από το Υπουργείο Οικονομικών στο σχέδιο νόμου με θέμα: «Αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας του Ταμείου Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας και του Συνεγγυητικού Κεφαλαίου Εξασφάλισης Επενδυτικών Υπηρεσιών - Εκσυγχρονισμός Οργανισμού Διαχείρισης Δημοσίου Χρέους και άλλους επείγουσες διατάξεις».

Υπενθυμίζω αρχικά το πλαίσιο στο οποίο λήφθηκε αυτή η νομοθετική πρωτοβουλία. Όπως γνωρίζετε, η ΛΑΡΚΟ τέθηκε σε καθεστώς ειδικής διαχείρισης με βάση το άρθρο 21 του ν.4664/2020, σε συνέχεια των δύο παράλληλων διαγωνισμών που διεξάγονται στο πλαίσιο της δομής διάθεσης που έχει εγκρίνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με την απόφαση C2014/1805/27-3-2014 και της εκκίνησης του σχεδίου εξυγίανσης της Κυβέρνησης.

Το άρθρο 6 της τροπολογίας που θα τεθεί σήμερα σε ψηφοφορία εντάσσεται στα μέτρα που λαμβάνονται για το μεταβατικό διάστημα μέχρι την ολοκλήρωση των διαγωνιστικών διαδικασιών και την εγκατάσταση του επενδυτή, κατοχυρώνοντας πλήρως όχι μόνο τα εργασιακά δικαιώματα των εργαζομένων, αλλά και λαμβάνοντας πρόνοια για το μέλλον του ανθρώπινου δυναμικού της εταιρείας. Ειδικότερα, η ρύθμιση αυτή, επίκεντρο της οποίας αποτελούν οι χίλιοι εξήντα εργαζόμενοι της ΛΑΡΚΟ προβλέπει τα εξής: Περιλαμβάνει ειδικές προβλέψεις για το σύνολο των εργαζομένων της ΛΑΡΚΟ σχετικά με την καταβολή των αποζημιώσεων απόλυσης ύψους 24, περίπου, εκατομμυρίων ευρώ που θα καταβληθούν άμεσα και εφάπαξ από το αποθεματικό του κρατικού προϋπολογισμού. Επιπρόσθετα της καταβολής αποζημίωσης δημιουργεί μία ασφαλή εργασιακή γέφυρα, ορίζοντας τη δυνατότητα σύναψης συμβάσεων εργασίας ορισμένου χρόνου μηνιαίας ή διμηνιαίας διάρκειας μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας μεταβίβασης των περιουσιακών στοιχείων από την ειδική διαχείριση σε καθεστώς λειτουργίας - συντήρησης της εταιρείας ύψους περίπου 7 εκατομμυρίων ευρώ ποσό το οποίο επίσης θα καταβληθεί από το αποθεματικό του κρατικού προϋπολογισμού, και εξειδικεύει τα μέτρα κοινωνικής και εργασιακής προστασίας μέσω της απασχόλησής τους στις ειδικές δράσεις, ειδικά προγράμματα του Υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων ανάλογα με την κατηγορία στην οποία ανήκουν.

Το αρμόδιο Υπουργείο υποχρεούται να καταρτίσει ειδικές δράσεις και ειδικά προγράμματα απασχόλησης, συγχρηματοδοτούμενα ή από εθνικούς πόρους, σε Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης α΄ και β΄ βαθμού, για τους εργαζόμενους άνω των πενήντα πέντε ετών έως τη συμπλήρωση των προϋποθέσεων για τη λήψη πλήρους σύνταξης γήρατος και για χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τα επτά έτη, για τους εργαζόμενους κάτω των πενήντα πέντε ετών ή για άλλες κατηγορίες απασχολουμένων με συμβάσεις ανεξαρτήτων υπηρεσιών ή έργου, ιδίως των ευάλωτων, οι οποίοι για μεγάλο χρονικό διάστημα θα μπορούν να χρηματοδοτούνται από πόρους του Ευρωπαϊκού Ταμείου Προσαρμογής στην Παγκοσμιοποίηση για τους απολυμένους εργαζόμενους.

Οι ρυθμίσεις του άρθρου 6 της τροπολογίας εξειδικεύουν για πρώτη φορά στην Ελλάδα και μάλιστα στον μέγιστο βαθμό μέτρα στήριξης για το σύνολο των εργαζομένων της ΛΑΡΚΟ.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Ολοκληρώθηκε η συζήτηση των επικαίρων ερωτήσεων.

Θα κάνουμε μια ολιγόλεπτη διακοπή πριν εισέλθουμε στην ημερήσια διάταξη της νομοθετικής εργασίας.

Παρακαλώ το αργότερο 10.05΄ οι συνάδελφοι που είναι οι εισηγητές από τα κόμματα να είναι στην Αίθουσα για να ξεκινήσουμε.

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ ΛΟΓΩ ΑΛΛΑΓΗΣ ΘΕΜΑΤΟΣ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συνεχίζεται η συνεδρίαση.

Εισερχόμαστε στη συμπληρωματική ημερήσια διάταξη της

**ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

1. Συζήτηση και ψήφιση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της δι’ ανταλλαγής επιστολών συναφθείσας τροποποίησης της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Κορέας για τις αεροπορικές μεταφορές».

2. Συζήτηση και ψήφιση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Συμφωνίας αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας των Σεϋχελλών».

3. Συζήτηση και ψήφιση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση Πρωτοκόλλων σχετικών με την τροποποίηση των άρθρων 50 (α) και 56 της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας».

4. Συζήτηση και ψήφιση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για τη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας».

Τα νομοσχέδια ψηφίστηκαν στη Διαρκή Επιτροπή κατά πλειοψηφία.

Εισέρχονται προς συζήτηση με τη διαδικασία του άρθρου 108 του Κανονισμού της Βουλής, δηλαδή, μπορούν να λάβουν τον λόγο όσοι έχουν αντίρρηση επί της κυρώσεως των συμβάσεων αυτών για πέντε λεπτά και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι, εφόσον το επιθυμούν, για πέντε λεπτά, με την προϋπόθεση ότι δεν θα μιλήσει ο Πρόεδρος της Κοινοβουλευτικής τους Ομάδας.

Η ψηφοφορία και των τεσσάρων συμβάσεων θα γίνει μετά το τέλος της συζήτησής τους, χωριστά και με τη σειρά που συζητήθηκαν.

Επειδή βλέπω ότι για όλες τις συμβάσεις υπάρχει ένας εισηγητής, προτείνω αντί για πέντε λεπτά να πάρετε από δέκα λεπτά, να μιλήσετε en bloc, με μια μικρή ανοχή αν τη χρειαστεί κάποιος, και να ξεκινήσουμε ανάστροφα, να μιλήσετε πρώτα όλοι οι εισηγητές και αν θέλει και κάποιος Κοινοβουλευτικός να του δώσω τον λόγο μετά από τους εισηγητές.

Συμφωνεί το Σώμα;

**ΠΟΛΛΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Το Σώμα συνεφώνησε.

Τον λόγο έχει ο κ. Γεώργιος Λογιάδης από το ΜέΡΑ25.

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

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι, θα ξεκινήσω από τις δύο κυρώσεις. Οι δύο κυρώσεις για τις αεροπορικές μεταφορές της Ελλάδος με την Κορέα και τις Σεϋχέλλες, όπως και όλες οι προηγούμενες που είχαμε κυρώσει εδώ πέρα, αφορούν μια οικονομία, μια κοινωνία, η οποία, κύριε Υπουργέ, είναι σε κανονικότητα.

Η Ελλάδα όμως λόγω μνημονίων δεν είναι σε κανονικότητα. Τον έλεγχο των αεροδρομίων τον έχουν οι Γερμανοί. Η γερμανική εταιρεία «FRAPORT» είναι ένας παγκόσμιος γίγαντας που διαχειρίζεται τα αεροδρόμια. Η ερώτηση λοιπόν είναι ποιος καρπώνεται από αυτές τις συμφωνίες.

Τέτοιου είδους συμφωνίες ευνοούν επίσης εδώ τον ιδιώτη μεταφορέα, την «AEGEAN», η οποία αφού διέλυσε τη δημόσια «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ», πάντα βέβαια με την αγαστή συνεργασία και των τριών μνημονιακών κυβερνήσεων, καταγγέλλοντάς την ως κρατικό μονοπώλιο, κατέστη η ίδια μονοπώλιο και δη ιδιωτικό, παρά το ότι μία αναφέρεται ως «AEGEAN» και μία ως «ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ», για να αποπροσανατολίζει και να παραπλανά τον κόσμο, επιβάλλοντας πανάκριβες χρεώσεις και καθόλου ανταγωνιστικές τιμές σε σχέση με τα αντίστοιχα τιμολόγια άλλων κρατών.

Τις δημόσιες ελεγκτικές αρχές και υπηρεσίες στην Ελλάδα τις έχετε απαξιώσει και διαλύσει, αντί να τις ισχυροποιήσετε ώστε να πετύχετε και εξαγωγή τεχνογνωσίας που υπάρχει λόγω των σαράντα αεροδρομίων της νησιωτικής χώρας μας.

Τα περισσότερα άρθρα των υπό εξέταση συμφωνιών αφορούν την ασφάλεια των πτήσεων, τη συμμόρφωση με τους κανόνες και τις κανονιστικές διατάξεις κ.λπ.. Όμως όλο αυτό το έργο θα έπρεπε να πραγματοποιείται από τις αεροπορικές αρχές των αεροδρομίων, που θα έπρεπε να υφίστανται στους ελληνικούς αερολιμένες για να πραγματοποιούν ελέγχους και να αντιμετωπίζουν συμβάντα, τα οποία όμως εσείς με τον κατάπτυστο ν.4757/2020 καταργήσατε εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος και της ασφάλειας των πτήσεων και των αεροδρομίων, παρά την αντίθετη θέση του ΜέΡΑ25.

Όλο το αερολιμενικό έργο είναι εθνική ασφάλεια και συνάμα ακριβή υπόθεση και η εμπλοκή των ιδιωτών επί της ουσίας δεν συνάδει με την αύξηση του κέρδους που επιδιώκουν να έχουν οι ιδιωτικές εταιρείες. Ένα σοβαρό και οργανωμένο κράτος οφείλει απέναντι στους πολίτες να επιδιώκει τη συνεχή αναβάθμιση και ενίσχυση του ρυθμιστικού εποπτικού μηχανισμού της χώρας για να εξυπηρετηθεί το εθνικό συμφέρον και να λειτουργεί η ιδιωτική πρωτοβουλία σε ένα ασφαλές περιβάλλον.

Αυτό που παρατηρούμε είναι ότι όλες οι αεροπορικές μεταφορές και τα μέτρα ασφαλείας θα συγκεντρωθούν στα χέρια τεσσάρων, πέντε παγκόσμιων παικτών, ολιγαρχών, που θα διαθέτουν τη δύναμη, τη γνώση, τη τεχνογνωσία και τον έλεγχο των πάντων. Όπως ανέφερα προηγουμένως και η «FRAPORT» είναι ένας τέτοιος γίγαντας. Γίνεται συνεχώς συγκέντρωση της δύναμης στα χέρια πολύ λίγων και πολύ μεγάλων συμφερόντων παγκοσμίως, αυτό που εμείς στο ΜέΡΑ25 ονομάζουμε «τεχνοφεουδαρχία», όπως παραδείγματος χάριν συμβαίνει με τη «GOOGLE», με τη «FACEBOOK» και άλλες τέτοιες εταιρείες.

Κυρίες και κύριοι, κάθε δίκτυο, υπηρεσία ή αγαθό κοινής ωφέλειας που ιδιωτικοποιείται καταστρέφεται αυτό και η κοινωνία, τονίζουμε εμείς, το ΜέΡΑ25.

Στο θέμα της ασφάλειας των αεροδρομίων θα ήθελα να αναφερθώ πάλι στο συμβάν το οποίο έγινε στο αεροδρόμιο πρόσφατα, στις 12 Απριλίου 2022, στην Κέρκυρα, όπου κάποιος που εργαζόταν χτύπησε, έγινε εξέταση, εκλήθησαν όλοι να παραστούν, και βέβαια και οι αντιπρόσωποι της «FRAPORT» που διαχειρίζονταν το αεροδρόμιο. Βέβαια οι αντιπρόσωποι της «FRAPORT» απαξίωσαν να παρουσιαστούν.

Θα καταθέσω σήμερα στη Βουλή τα έγγραφα σχετικά με το πόρισμα αυτό.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Γεώργιος Λογιάδης καταθέτει για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Επίσης, θέλω να υπενθυμίσω αυτό που έγινε στις 26 Μαΐου, πριν από λίγες μέρες, την ιστορία απαγωγής ενός εξάχρονου μικρού παιδιού από Νορβηγό υπήκοο που διέφυγε στο εξωτερικό από το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης. Ποιος ευθύνεται γι’ αυτή την παράνομη διαφυγή; Ποιο είναι το ελεγκτικό όργανο του αεροδρομίου που θα κάνει διερεύνηση για την απονομή ευθυνών; Ή μήπως δεν πρέπει να αποδοθούν ευθύνες στους «ημέτερους»;

Μόλις πριν από λίγες ημέρες ο αερολιμένας Θεσσαλονίκης δέχθηκε επείγουσα κλήση ΕΚΑΒ –ακούστε, κυρίες και κύριοι- με μόσχευμα, αλλά κανείς δεν γνώριζε ποιος φορέας επίγειας εξυπηρέτησης θα εξυπηρετήσει το αεροσκάφος. Αν δεν είχε επέμβει η καταργημένη αεροπορική αρχή, να υποχρεώσει συγκεκριμένη εταιρεία να εξυπηρετήσει όπως προβλεπόταν από τη νομοθεσία, ακόμη θα έψαχναν τον αρμόδιο φορέα εξυπηρέτησης να εξυπηρετήσει την πτήση ΕΚΑΒ και ακόμη η ασθενής θα ανέμενε το άχρηστο πλέον μόσχευμα.

Κύριε Υπουργέ, δεν είμαστε αντίθετοι σε τέτοιες κυρώσεις διμερών συμφωνιών. Η ασφάλεια είναι τεράστιο θέμα. Αυτό προσπαθούμε να αναδείξουμε συνέχεια με όλες αυτές τις διμερείς συμβάσεις. Και ποιος κερδίζει από την υπόθεση αυτή; Κερδίζει ο ελληνικός λαός, την ώρα που όλη η δημόσια περιουσία έχει παραχωρηθεί στους θεσμούς, στην τρόικα για ενενήντα εννιά χρόνια; Βεβαίως και όχι.

Οπότε εμείς θα ψηφίσουμε «παρών» στις δύο αυτές συμφωνίες.

Θα αναφερθώ τώρα στην τρίτη συμφωνία, όσον αφορά την κύρωση μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Βουλγαρίας για τη ρύθμιση της διασυνοριακής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας. Πρόκειται για μια συμφωνία που θέτει τους αγοραίους όρους ιδιωτικής εκμετάλλευσης της σιδηροδρομικής σύνδεσης Ελλάδας-Βουλγαρίας. Η συμφωνία βασίζεται στους κοινοτικούς κανόνες, οι οποίοι κοινοτικοί κανόνες είναι ένα μνημείο απορρύθμισης των σιδηροδρόμων και της ιδιωτικοποίησής τους.

Ξεκίνησε το 1991, όπου μέχρι τότε οι σιδηρόδρομοι ήταν κρατικά μονοπώλια σε όλες τις χώρες της Ευρώπης. Το 2004 με τον Κανονισμό ιδρύθηκε ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο ΟΣΕΕ, ο οποίος καθορίζει τις τεχνικές προδιαγραφές ασφαλείας.

Το 2010 είχαμε το τρίτο σιδηροδρομικό πακέτο, όπου έγινε το μερικό άνοιγμα της αγοράς στον διεθνή ανταγωνισμό, και το τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο, που καλούμεθα σήμερα, το Κοινοβούλιο, να εντάξει στο Ελληνικό Δίκαιο για την αναβάθμιση του οργανισμού σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε άμεσο ρυθμιστή των τεχνικών προδιαγραφών και των προδιαγραφών ασφαλείας σε κάθε χώρα μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό αφορά, για παράδειγμα, απευθείας ενίσχυση των αμαξοστοιχιών από τον ΟΣΕΕ, έκδοση των πιστοποιητικών ασφαλείας από τον ΟΣΕΕ, δύο καθήκοντα που μέχρι τώρα ασκούσαν οι εθνικές υπηρεσίες στην Ελλάδα, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.

Εμείς στεκόμαστε στο γεγονός πως η διαλειτουργικότητα των ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων είναι ένα θετικό βήμα στον αγώνα για την πραγματική ένωση της Ευρώπης. Κατά τη γνώμη μας είναι οξύμωρο όμως σε μια κοινοτική οδηγία που έχει στόχο το άνοιγμα της αγοράς στον ανταγωνισμό πανευρωπαϊκά να κάνει λόγο για οικονομίες κλίμακος, μια κατ’ εξοχή φάση λειτουργίας μιας οικονομικής μονάδας όταν είναι αρκετά μεγάλη και καλύπτει την αγορά που δραστηριοποιείται, αν όχι μονοπωλιακά, τουλάχιστον ολιγοπωλιακά, όπως τα τρένα. Αυτό αφορά το πρώτο μέρος του νομοσχεδίου, την εναρμόνιση στην ελληνική νομοθεσία με την οδηγία 797/2016.

Αφορά, περαιτέρω, το άνοιγμα της εμπορικής εκμετάλλευσης της υποδομής. Μέχρι τώρα την υποδομή δικαιούται να την εκμεταλλεύεται εμπορικά μια εταιρεία στην Ελλάδα, είναι η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», συμφερόντων ιταλικών κρατικών σιδηροδρόμων. Κι εδώ πάλι θα τονίσουμε τα ξένα συμφέροντα στην Ελλάδα με την εκποίηση του δημόσιου τομέα στους θεσμούς.

Με το τρίτο μέρος του νομοσχεδίου πλέον η αγορά απελευθερώνεται. Θα μπορούν κι άλλες εταιρείες από την Ευρωπαϊκή Ένωση να εκμεταλλεύονται εμπορικά το δίκτυο σε οποιαδήποτε χώρα μέλος. Έρχεται έτσι να δώσει το δικαίωμα εισόδου σε κάθε αγορά κάθε εταιρείας.

Η οδηγία προβλέπει τη δυνατότητα κάθετου ή οριζόντιου μοντέλου παραγωγής, με το πρώτο να σημαίνει πως η εταιρεία που θα διαχειρίζεται την υποδομή θα ελέγχει και την εκμετάλλευση, ενώ το δεύτερο αναφέρεται σε διακριτές εταιρείες. Η ελληνική Κυβέρνηση προτείνει το οριζόντιο στο νομοσχέδιο σήμερα. Αυτό που σχολιάζουμε είναι πως οι πολυπόθητες οικονομίες κλίμακας στην αγορά των σιδηροδρόμων έρχονται κυρίως από κάθετο μοντέλο παραγωγής, όπως δείχνουν μελέτες. Βέβαια αυτό ουσιαστικά σημαίνει να έχεις μια εταιρεία που θα έχει και την υποδομή αλλά θα έχει και την εμπορική σιδηροδρομική δραστηριότητα. Αυτήν τη στιγμή στην Ελλάδα η υποδομή ανήκει στον ΟΣΕ. Η επιλογή, λοιπόν, του κάθετου μοντέλου από την Κυβέρνηση είναι εκτός συζήτησης, καθώς αυτό θα σήμαινε πως ο δημόσιος ακόμα ΟΣΕ θα μπορούσε να έχει και τρένα που εκτελούν δρομολόγια, όχι πλέον με την εν λόγω οδηγία, κατ’ αποκλειστικότητα, αλλά θα λειτουργούσε ανταγωνιστικά στους ιδιώτες.

Η Νέα Δημοκρατία προστατεύει τους ιδιώτες από ανταγωνισμό με ένα καθετοποιημένο ΟΣΕ, επιλέγοντας την οριζόντια δομή. Μελλοντικά βέβαια είναι πολύ πιθανόν, όταν ιδιωτικοποιηθεί, και το δίκτυο να αφεθεί στη διακριτική ευχέρεια της επιχείρησης, αν θα έχει και εμπορική δραστηριότητα, να λειτουργήσει κάθετα δηλαδή. Και κάτι μας λέει ότι θα το πράξει. Ενεργητικό μονοπώλιο ή έστω ολιγοπώλιο είναι το όνειρο του επιχειρηματία για την επιχείρησή του.

Κλείνω, κύριε Πρόεδρε, με το τελευταίο πρωτόκολλο σχετικά με την τροποποίηση των άρθρων 50Α και 56 της Σύμβασης του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας. Πρόκειται για συμφωνία που κατέληξε ο οργανισμός αυτός, ο International Civil Aviation Organisation, και αφορά την εισδοχή νέων κρατών-μελών στους κόλπους του. Εδώ θα ψηφίσουμε «παρών».

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Ευχαριστούμε.

Τον λόγο θα πάρει ο ειδικός αγορητής από την Ελληνική Λύση κ. Βασίλειος Βιλιάρδος.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, κύριε Υπουργέ, κατ’ αρχάς είμαστε φυσικά υπέρ των διεθνών συμβάσεων, όχι όμως εάν είναι εις βάρος της χώρας μας, όχι αν έχουν λάθη και όχι όταν δεν απαντώνται οι ερωτήσεις και οι απορίες μας. Οι τυχόν αντιρρήσεις μας πάντως δεν έχουν ποτέ πολιτικές σκοπιμότητες. Αυτό που μας ενδιαφέρει είναι να είμαστε εποικοδομητικοί, εφιστώντας την προσοχή της Κυβέρνησης σε ενδεχόμενες ασάφειες και σφάλματα για να τα διορθώνει.

Ξεκινώντας τώρα με τη σύμβαση της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας έχει ένα τυπικό περιεχόμενο. Οπότε όπως ήδη δηλώσαμε θα την υπερψηφίσουμε.

Δεν συμβαίνει, όμως, το ίδιο όσον αφορά στη σύμβαση με τις Σεϋχέλλες, με μια χώρα γνωστό φορολογικό παράδεισο και στη μαύρη λίστα της Ευρωπαϊκής Ένωσης έως το 2021, πόσω μάλλον, όταν δεν διαπιστώσαμε κανένα οικονομικό όφελος για την Ελλάδα, ούτε τουριστικό, από τους μόλις εκατό χιλιάδες κατοίκους της, αλλά αντίθετα πολλούς φορολογικούς κινδύνους.

Ειδικά στο άρθρο 7, μας προξένησαν ενδιαφέρον οι αναφορές στην ασφάλεια για τις περιπτώσεις κατάληψης του αεροσκάφους, κάτι που δεν υπάρχει σε άλλες συμβάσεις. Εν προκειμένω, ρωτήσαμε γιατί προβλέπεται στην σύμβαση με τις Σεϋχέλλες ή γιατί δεν προβλέπεται στις άλλες, περιμένοντας απάντηση από τον Υπουργό, από τον οποίο δεν πήραμε καμμία στις επιτροπές.

Στο άρθρο 9 δε διαπιστώσαμε πως παρέχεται το δικαίωμα μεταφοράς αφορολόγητων κερδών στις Σεϋχέλλες, όπου όμως, επειδή η χώρα όπως είπαμε είναι φορολογικός παράδεισος, θεωρήσαμε πως αποτελεί αθέμιτο ανταγωνισμό για τις ελληνικές εταιρείες.

Στο άρθρο 11 αναφέρεται ότι τα τέλη χρήσης που επιβάλλουν οι αρχές χρέωσης κάθε συμβαλλόμενου μέρους πρέπει να είναι δίκαια και εύλογα, κάτι που είναι εντελώς αόριστο. Από την άλλη πλευρά, ρωτήσαμε πώς μπορεί το ελληνικό δημόσιο να γνωρίζει το κόστος όταν τα αεροδρόμια ελέγχονται από ιδιώτες. Για παράδειγμα ρωτήσαμε αν μπορεί η «FRAPORT» να χρεώνει ένα «Χ» τέλος σε μια ελληνική εταιρεία και σε μία γερμανική να χρεώνει ένα χαμηλότερο τέλος, καθώς επίσης, αν είναι αντικείμενο ελέγχου της ανεξάρτητης ΑΠΑ.

Τέλος, στην παράγραφο 3 η αναφορά στο ότι οι διορισμένες εταιρείες λαμβάνουν υπ’ όψιν τα συμφέροντα των διορισμένων αεροπορικών εταιρειών του άλλου συμβαλλομένου μέρους, χωρίς καμμία αναφορά σε κράτος ή καταναλωτές, μάς έδωσε την εντύπωση της δημιουργίας καρτέλ. Ελπίζουμε να το διαψεύσει ο Υπουργός. Σε κάθε περίπτωση υπάρχουν αρκετές ασάφειες στη σύμβαση και αρκετές δυνατότητες να ζημιωθεί το κράτος από την απώλεια δασμών, λόγω του πλεονεκτικού αφορολογήτου καθεστώτος των αεροπορικών των Σεϋχελλών, της δυνατότητας διατροπικών υπηρεσιών -ιδιαίτερα αυτές- και πτήσεων τράνζιτ.

Συνεχίζοντας στην σύμβαση με τη Νότια Κορέα, αναφέραμε πως ενώ το 1975 το ΑΕΠ της σε τρέχουσες αξίες ήταν 22 δισεκατομμύρια δολάρια και της Ελλάδας 28 δισεκατομμύρια, το 2020 της Κορέας ήταν 1,6 τρισεκατομμύριο και της Ελλάδας μόλις 175 δισεκατομμύρια. Σε δολάρια όλα. Έως το 1982 δε και πριν την συμμετοχή μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση το ΑΕΠ μας συμβαδίζει με αυτό της Κορέας, που σήμερα της Κορέας είναι σχεδόν δεκαπλάσιο. Ενώ η πάμπλουτη χώρας μας χρεοκόπησε -προφανώς από την κακοδιαχείριση των κυβερνήσεων της- η Κορέα μεγαλούργησε. Γι’ αυτούς, δε, που θεωρούν πως το πρόβλημα της Ελλάδας είναι η γεωγραφική της θέση, να πω ότι η Νότια Κορέα έχει επίσης εχθρικούς γείτονες, βίωσε ανάλογα εμφύλιο μετά τον Β’ Παγκόσμιο Πόλεμο και έχει σημαντικές στρατιωτικές δαπάνες, ενώ ενεπλάκη τότε και το ΔΝΤ μεταξύ των ετών 1997 και 2001, μετά την ασιατική κρίση.

Τώρα προστίθενται ορισμένα άρθρα στην αρχική σύμβαση, αφού εδώ πρόκειται για μία συμπληρωματική σύμβαση. Η αρχική σύμβαση, δυστυχώς, δεν μάς δόθηκε. Οπότε, δεν μπορούμε να έχουμε μια συνολική εικόνα. Θέσαμε πάντως ορισμένα ερωτήματα. Για παράδειγμα, στο άρθρο 15 αναφέρεται πως πρέπει να υπάρχει πρόσβαση για επιθεώρηση αεροσκαφών. Ρωτήσαμε, λοιπόν, εάν θα διενεργείται από την ανεξάρτητη ΑΠΑ, που δεν έχει πια παρουσία σε κάθε αεροδρόμιο.

Συμπερασματικά, εδώ δεν θεωρούμε πως υπάρχει κάποιο θέμα στη σύμβαση και είμαστε υπέρ της συνεργασίας με τη Νότια Κορέα. Χωρίς όμως την αρχική και χωρίς να απαντηθούν τα ερωτήματά μας, δεν μπορούμε να έχουμε υπεύθυνη θέση. Θα επαναλάβουμε πάντως, τις γενικές παρατηρήσεις που έχουμε αναφέρει σε ανάλογες συμβάσεις, όπως για την αοριστία των εξυπηρετουμένων προορισμών στις δύο χώρες και τις εύλογες χρεώσεις, σε σχέση με τον ανταγωνισμό και για την ασφάλεια των πτήσεων. Επίσης, το ότι δεν παρέχονται δαπάνες από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, παρά το ότι υπάρχουν από τη συμμετοχή εκπροσώπων της χώρας μας σε επιτροπές διαβουλεύσεων και από την απώλεια φόρων, ως αποτέλεσμα της παροχής φορολογικών απαλλαγών.

Η πιο ενδιαφέρουσα σύμβαση τώρα είναι η σιδηροδρομική με τη Βουλγαρία, αφ’ ενός μεν γεωπολιτικά, όσον αφορά στον δρόμο του μεταξιού, αφ’ ετέρου επειδή δρομολογούνται αρκετά σιδηροδρομικά έργα, λόγω της πράσινης πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η συγκεκριμένη συμφωνία αντικαθιστά την προηγούμενη του 1964, αφού σιδηροδρομικές μεταφορές μεταξύ της Ελλάδας και της Βουλγαρίας υπήρχαν και πριν, όπως επίσης οι επιβατικές που δυστυχώς σταμάτησαν. Εν τούτοις, δεν γνωρίζουμε τις διαφορές με την προηγούμενη σύμβαση, αφού δεν μας παρασχέθηκε, ενώ, σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση, ο σκοπός της είναι να αποτρέπονται διακρίσεις μεταξύ σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και να εξασφαλίζεται η ελευθερία τους να εκμεταλλεύονται διασυνοριακές μεταφορές. Όλα αυτά είναι, στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής οδηγίας για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, η οποία ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία το 2016 επί ΣΥΡΙΖΑ.

Εν τούτοις, στους σιδηροδρόμους -πολύ περισσότερο στην αγορά ηλεκτρισμού- έχουν δημιουργηθεί ολιγοπωλιακές συνθήκες. Οπότε, δεν μπορούμε να αναφερόμαστε σε ελεύθερες αγορές, αλλά σε καρτέλ. Ενώ οι ρυθμιστικές αρχές, όπως η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων και η Ρυθμιστική Αρχή Ενέργειας, είναι απλοί παρατηρητές. Εν προκειμένω, το κόστος αυξάνεται, οι υπηρεσίες δεν βελτιώνονται και τελικά οι εταιρείες επιδοτούνται με τα χρήματα των φορολογουμένων, όπως με τα ΥΔΥ στην «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», και λοιπά.

Συνεχίζοντας με το περιεχόμενο της σύμβασης, στο άρθρο 2 όπου παρουσιάζονται οι διάφοροι ορισμοί της, ζητήσαμε τις εξής διευκρινίσεις, μεταξύ άλλων βέβαια. Πρώτον, ποιος είναι ο διαχειριστής υποδομής για την Ελλάδα; Κανονικά θα πρέπει να είναι ο ΟΣΕ. Εν τούτοις, αναφέρεται ότι τα καθήκοντα του διαχειριστή της υποδομής δικτύου ή μέρους του δικτύου είναι δυνατόν να ανατίθενται σε διαφορετικούς φορείς ή επιχειρήσεις. Η απορία μας εδώ ήταν εάν μπορεί η ΡΑΣ, η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων ή κάποια άλλη εταιρεία να είναι αυτή η εταιρεία. Δεύτερον, ποια είναι η ζώνη, όπως το άρθρο 4 παρακάτω. Σύμφωνα με τον ορισμό, είναι το τμήμα της επικράτειας του κράτους υποδοχής, στο οποίο πραγματοποιείται η διασυνοριακή διέλευση από το επίσημο προσωπικό του γειτονικού κράτους. Επομένως, αυτή η περιοχή είναι είτε στην Ελλάδα είτε στη Βουλγαρία είτε σε ένα ενδιάμεσο ουδέτερο μέρος. Εδώ ρωτήσαμε πού ακριβώς βρίσκεται και ποια είναι η έκτασή της. Τρίτον, ποιο είναι το επίσημο προσωπικό που θα απασχολείται στη ζώνη; Θα προέρχεται από την Ελλάδα ή από την Βουλγαρία; Τι ειδικότητες θα συμπεριλαμβάνει, όπως αστυνομικούς για παράδειγμα, ή τελωνειακούς και πόσους; Τέταρτον, τι θεωρείται ως συμβάν, όπως αναφέρεται στη σύμβαση; Αναφέρεται πως είναι κάθε περιστατικό, πλην ατυχήματος ή σοβαρού ατυχήματος, το οποίο επηρεάζει την ασφαλή λειτουργία των σιδηροδρόμων, σύμφωνα με την οδηγία 2016/798 της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Δηλαδή μπορεί να είναι κλοπή ή άλλο ποινικό αδίκημα; Και πέμπτο, γιατί δεν έχει κλινάμαξες για τις υπεραστικές διαδρομές η «ΤΡΑΙΝΟΣΕ»; Και γιατί σταμάτησε τη σύνδεση με τα Βαλκάνια, παρά το ότι επιδοτείται άμεσα; Έμμεσα βέβαια επίσης από τη χρήση του δικτύου που διαχειρίζεται ο ΟΣΕ και την χρεώνει με χαμηλές τιμές, ενός ΟΣΕ, που εύλογα είναι έτσι ζημιογόνος ενώ επιδοτείται με τη σειρά του από το δημόσιο.

Τονίσαμε, δε, πως εκκρεμεί η σύμβαση -πολύ σημαντικό- για τα τέλη χρήσης της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», τα οποία έως πρόσφατα ήταν μόλις 1,50 ευρώ το χιλιόμετρο. Όταν στη Σερβία, για παράδειγμα, και στα Σκόπια είναι 3 ευρώ. Και στην Ευρώπη, όπως στην Ιταλία, στην πατρίδα της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», τουλάχιστον για τα γρήγορα τρένα, είναι άνω των 10 ευρώ. Τέλος, υποβάλαμε μια σειρά επιπλέον ερωτήσεων που ο Υπουργός υποσχέθηκε να μας απαντήσει. Δεν υπάρχει λόγος να τις επαναλάβουμε εδώ. Πολύ σημαντικό, πάντως, είναι το πόσο θα χρεώνει στο μέλλον ο ΟΣΕ την «ΤΡΑΙΝΟΣΕ».

Κλείνοντας, όπως αναφέρει το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, ενδέχεται να προκύψει κόστος, όχι μόνο από την λειτουργία της Επιτροπής Συνοριακής Διέλευσης, αλλά και από την ενδεχόμενη κατασκευή εγκαταστάσεων στην κοινή ζώνη από την αγορά εξοπλισμού, για παράδειγμα κομπιούτερ, και λοιπά. Εντούτοις, δεν δίνεται κανένα κόστος από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, γεγονός που σημαίνει πως δεν έχει προηγηθεί καμμία επεξεργασία. Δεν είναι αλήθεια απαραδεκτό;

Σε κάθε περίπτωση, εάν δεν απαντηθούν τα ερωτήματά μας, είναι τόσες πολλές οι ασάφειες που πολύ φοβόμαστε ότι δεν θα μπορέσουμε να στηρίξουμε τη σύμβαση, παρά το ότι επιθυμούμε να προωθηθεί η σύνδεση με τη Βουλγαρία και με την υπόλοιπη Ευρώπη βέβαια, μεταξύ άλλων λόγω της σημασίας της για τον δρόμο του μεταξιού. Από την άλλη πλευρά, υφίσταται, υπάρχει δηλαδή ήδη, μια ανάλογη σύμβαση. Οπότε, δεν βλέπουμε κανένα λόγο να αλλάξει, ειδικά, με κάτι τόσο ασαφές και τόσο αόριστο.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Τον λόγο τώρα παίρνει ο κ. Ιωάννης Δελής από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας.

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

Έχουμε δύο συμφωνίες αεροπορικών υπηρεσιών του ελληνικού κράτους, με βάση την αρχή της αμοιβαιότητας, με δύο χώρες, με την Κορέα και με τις Σεϋχέλλες. Βεβαίως, η συμφωνία με την Κορέα δεν αποτελεί μια καινούργια συμφωνία, αλλά μια τροποποίηση της παλαιότερης του 1995, τροποποίηση ώστε αυτή η συμφωνία του ’95 να εναρμονιστεί με τους σημερινούς ισχύοντες κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και πιο συγκεκριμένα να εναρμονιστεί με την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρώτα-πρώτα για τον ορισμό των ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών, δηλαδή για τη δυνατότητα να ανοίξει η αεροπορική αγορά σε όλες τις ιδιωτικές αεροπορικές επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον τομέα.

Πρόκειται για συμφωνίες οι οποίες υπογράφηκαν από την κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ το 2017 και το 2018 αντίστοιχα και τώρα τις φέρνει η Νέα Δημοκρατία προς κύρωση και φυσικά προστίθενται και οι σημερινές σε μια σειρά αντίστοιχων συμφωνιών με άλλες μακρινές χώρες, οι οποίες κυρώνονται στην ελληνική Βουλή τους τελευταίους μήνες με τη θετική ψήφο -συνήθως- των βασικών αστικών κομμάτων, της Νέας Δημοκρατίας, του ΣΥΡΙΖΑ και του ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΑΛ.

Ακούμε συνεχώς τους εκπροσώπους αυτών των κομμάτων, όπως τους ακούμε και θα τους ακούσουμε και στις σημερινές συμφωνίες, να επαναλαμβάνουν μονότονα τα περί συμφερόντων της χώρας με έναν τρόπο γενικό και αφηρημένο. Δεν είναι καθόλου παράξενο αυτό, γιατί η ιστορική πείρα δείχνει ότι παντού και πάντα η αστική τάξη, η εκάστοτε άρχουσα τάξη με τους πολιτικούς της εκπροσώπους προβάλλει σταθερά και μεθοδικά τα δικά της συμφέροντα ως τάχα εθνικά συμφέροντα.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στις εισηγητικές εκθέσεις αυτών των αεροπορικών συμφωνιών αναγράφεται ότι οι συμφωνίες εξυπηρετούν τα γενικότερα αλλά και τα ειδικότερα αεροπορικά συμφέροντα της χώρας πάλι, τουρισμός, εμπορευματική κίνηση, αεροπορικές υπηρεσίες εν γένει. Φυσικά δεν είναι έτσι καθόλου. Η αλήθεια είναι διαφορετική. Και οι σημερινές αεροπορικές συμφωνίες όπως και οι παλαιότερες αντίστοιχες εξυπηρετούν πρώτα και κύρια τα συμφέροντα των αεροπορικών εταιρειών και στη συνέχεια τα συμφέροντα και άλλων μερίδων του ελληνικού κεφαλαίου, όπως είναι το εμπορικό.

Να γιατί, λοιπόν, όλα αυτά τα κόμματα -τα βασικά, όπως είπαμε, αστικά κόμματα- υπογράφουν, υπερψηφίζουν και υποστηρίζουν αυτές τις συμφωνίες. Γιατί με αυτές τις συμφωνίες το ελληνικό κράτος όχι μονάχα αναλαμβάνει την προετοιμασία και το άνοιγμα όλων των επιχειρηματικών πεδίων στις αγορές, τον τουρισμό, το εμπόριο κ. ο. κ., αλλά επιπλέον μεριμνά και εγγυάται και την κερδοφόρα επιχειρηματική δραστηριότητα των ελληνικών αεροπορικών επιχειρηματικών ομίλων στο εξωτερικό, όπως και στο εσωτερικό άλλωστε. Μεριμνά επίσης το κράτος για την τήρηση των κανόνων του καπιταλιστικού ανταγωνισμού στον συγκεκριμένο κλάδο των αεροπορικών μεταφορών, αν βεβαίως κανείς δεχτεί εδώ ότι μπορούν να λειτουργήσουν οποιοιδήποτε κανόνες σ’ αυτή τη ζούγκλα του καπιταλιστικού ανταγωνισμού για το κέρδος.

Το κράτος μεριμνά επιπλέον και για τις πάσης φύσεως φοροαπαλλαγές, τόσο άμεσων όσο και έμμεσων φόρων, όπως ο ΦΠΑ, που τον πληρώνουν βεβαίως τα λαϊκά στρώματα. Μάλιστα στην ειδική έκθεση αναγράφεται το εξής: «Η ανωτέρω απώλεια εσόδων θα αναπληρώνεται από άλλες πηγές εσόδων του κρατικού προϋπολογισμού». Όλοι βεβαίως γνωρίζουμε ποιες είναι αυτές οι άλλες πηγές, που είναι τα πορτοφόλια των λαϊκών οικογενειών.

Υπάρχουν και δύο στοιχεία επιπλέον τα οποία έχουν την αξία τους να ειπωθούν με αφορμή αυτές τις αεροπορικές συμφωνίες. Στη χώρα μας εδώ και πολλά χρόνια δεν υφίσταται εθνικός αερομεταφορέας, αλλά μονάχα ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες συχνά πυκνά επιδοτούνται αδρά από το κράτος με αρκετά εκατομμύρια ευρώ, όπως τώρα πρόσφατα στην πανδημία. Αυτών τα συμφέροντα εξυπηρετούνται βεβαίως πρωτίστως από αυτές τις συμφωνίες και εκτός από αυτές τις ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες δεν υπάρχουν παρά ελάχιστα κρατικά αεροδρόμια, αφού τα περισσότερα και τα κυριότερα έχουν ιδιωτικοποιηθεί, έχουν παραχωρηθεί στη «FRAPORT», με εκείνη τη σύμβαση την οποία υπέγραψε ο ΣΥΡΙΖΑ το 2016 και την οποία βεβαίως σύμβαση την είχε προετοιμάσει η προηγούμενη κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ.

Για όλους αυτούς τους λόγους, κύριε Πρόεδρε, καταψηφίζουμε και τις δύο συμφωνίες και με τις αεροπορικές και με την Κορέα και με τις Σεϋχέλλες.

Σχετικά τώρα με τη σύμβαση με τη Βουλγαρία για τη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας έχουμε τις εξής παρατηρήσεις. Πρόκειται για μια σύμβαση η οποία υπογράφηκε από τη σημερινή Κυβέρνηση τούτη τη φορά, την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δηλαδή το 2020, στην αρχή σχετικά της κυβερνητικής θητείας. Και όπως γράφεται με χαρακτηριστικό τρόπο στην αιτιολογική έκθεση που συνοδεύει αυτή τη σύμβαση, αυτή προβλέπει την προσαρμογή της σιδηροδρομικής πραγματικότητας της χώρας μας στις απαιτήσεις της αγοράς, με στόχο την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Πρόκειται για ένα λεξιλόγιο αμιγώς ευρωενωσιακό και όλα αυτά στο πλαίσιο πάντα -όπως αναγράφεται- της δημιουργίας του λεγόμενου ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου, όπου βεβαίως δραστηριοποιούνται επιχειρηματικά -και αυτό είναι το κύριο για την Ευρωπαϊκή Ένωση- ιδιωτικές σιδηροδρομικές εταιρείες, οι οποίες βεβαίως έχουν έρθει και στη χώρα μας, προβλέποντας και ρυθμίζοντας τη λεγόμενη ελευθερία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να εκμεταλλεύονται όλες τις διασυνοριακές μεταφορές.

Όλα όσα είπαμε προηγουμένως για τις αεροπορικές συμφωνίες, ισχύουν και για τη σιδηροδρομική σύμβαση την οποία συζητάμε εδώ με τη Βουλγαρία, απλώς εδώ οι εταιρείες δεν είναι αεροπορικές αλλά σιδηροδρομικές.

Υπάρχει ωστόσο ένα ζήτημα στη συγκεκριμένη συμφωνία το οποίο είναι εξαιρετικά κρίσιμο όσο και επίκαιρο καθώς αυτή η σύμβαση αντικειμενικά συνδέεται με όλα όσα γεωπολιτικά εξελίσσονται στην ευρύτερη περιοχή. Με δεδομένο τη μετατροπή του λιμανιού της Αλεξανδρούπολης κατ’ αρχάς σε μια αμερικανονατοϊκή αεροναυτική βάση, καθώς δίπλα είναι και το αεροδρόμιο, αποκτά κρίσιμη σημασία η σιδηροδρομική σύνδεση αυτού του λιμανιού της Αλεξανδρούπολης με τη Βουλγαρία, την Ουκρανία και στη συνέχεια την Ουκρανία, το λεγόμενο ανατολικό μέτωπο για τη μεταφορά στρατιωτικών δυνάμεων και στρατιωτικού υλικού στο πλαίσιο εκείνης της σύγκρουσης του ανταγωνισμού που έχει εξελιχθεί πια και σε πολεμική σύγκρουση ανάμεσα στο ευρωνατοϊκό στρατόπεδο και τις Ηνωμένες Πολιτείες από τη μια μεριά και τη Ρωσία από την άλλη, με θύμα βεβαίως τον λαό της Ουκρανίας. Να γιατί επιλέγεται -σε αντίθεση και με όσα ακούγονταν τα προηγούμενα χρόνια για την σιδηροδρομική Εγνατία, ειδικά αυτό το κομμάτι Αλεξανδρούπολη - Μπουργκάς και στη συνέχεια Ρουμανία και Ουκρανία- η σιδηροδρομική διασύνδεση αυτής της περιοχής. Πρόκειται φυσικά και αυτή η συμφωνία -με τον δικό της τρόπο, αντικειμενικά- να εξυπηρετήσει και τη γρήγορη, την εύκολη, την άνετη μετάβαση όλων αυτών των στρατιωτικών αμερικανονατοϊκών δυνάμεων στο πλαίσιο του ανταγωνισμού Ηνωμένων Πολιτειών Ρωσίας στο θερμό μέτωπο της Ουκρανίας.

Για όλους αυτούς τους λόγους καταψηφίζουμε φυσικά τη συγκεκριμένη σύμβαση, τη σιδηροδρομική σύμβαση με τη Βουλγαρία.

Μια κουβέντα μονάχα για την τελευταία σύμβαση, με την οποία τροποποιείται μια σύμβαση της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας και τροποποιείται ως προς τον αριθμό των μελών του συμβουλίου του διεθνούς οργανισμού της Πολιτικής Αεροπορίας, του ICAO, τα μέλη του οποίου αυξάνονται σε σαράντα από τριάντα έξι που είναι μέχρι τώρα και τα μέλη της επιτροπής αεροναυτιλίας αυξάνονται σε είκοσι ένα από δεκαεννιά που είναι, λόγω της αύξησης του αριθμού των κρατών που συμμετέχουν σε αυτόν τον οργανισμό και της αυξανόμενης σημασίας -αλίμονο- των διεθνών αερομεταφορών.

Παρά το ότι οι τροποποιήσεις έχουν ένα τεχνικό χαρακτήρα ουσιαστικά, αυξάνουν δηλαδή τα συμμετέχοντα μέλη, δεν έχουμε κάποια τροποποίηση του κυρίου σώματος αυτής της σύμβασης που ισχύει από το 1944. Αντικειμενικά και διαχρονικά αυτοί οι οργανισμοί λειτουργούν στο πλαίσιο πάντα και εξυπηρετούν αυτό που περιγράφεται ως απελευθερωμένη αγορά αεροπορικών υπηρεσιών και μεταφορών, στην οποία βεβαίως δραστηριοποιούνται ολοένα και περισσότερο αεροπορικές επιχειρήσεις, ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες.

Εξ αυτού του λόγου, εξαιτίας της τυπικής, θα έλεγε κανείς, τροποποίησης αυτής της σύμβασης επιλέγουμε να ψηφίσουμε «παρών» στη συγκεκριμένη σύμβαση, τη Σύμβαση της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):** Τον λόγο τώρα θα πάρει ο συνάδελφος από το ΠΑΣΟΚ - Κίνημα Αλλαγής κ. Χρήστος Γκόκας.

Ορίστε, κύριε Γκόκα, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η σημερινή συζήτηση στην Ολομέλεια της Βουλής αφορά στην κύρωση τεσσάρων διεθνών συμβάσεων για τη χώρα μας. Οι συμβάσεις αυτές είναι σημαντικές με τα σημερινά δεδομένα και την παγκοσμιοποίηση, τα οποία δεδομένα δημιουργούν την ανάγκη για συνεργασίες και συμφωνίες με όλο και περισσότερες χώρες ή και με όλες τις χώρες σε ανάλογους τομείς με τα ειδικότερα χαρακτηριστικά της κάθε χώρας. Επίσης, προωθούνται σχέσεις και συνεργασίες με τους πολίτες αυτών των χωρών. Σε κάθε περίπτωση, η χώρα μας πρέπει να αξιολογήσει και να εκμεταλλευτεί τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα που προκύπτουν από τη γεωπολιτική της θέση και τη συμμετοχή της στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Μπορεί να προσφέρει σε αυτό το πλαίσιο και πρέπει να επιδιώκει νέες συνεργασίες και τη διεύρυνση των σχέσεων με άλλες χώρες.

Με την εφαρμογή αυτών των συμφωνιών αναμένεται η αναβάθμιση και η καλύτερη εξυπηρέτηση των επιβατικών, αλλά και των εμπορευματικών μεταφορών με ασφάλεια για τους πολίτες και τα εμπορεύματα, αλλά και η ενίσχυση και τόνωση και άλλων δραστηριοτήτων σε διάφορους τομείς, όπως χαρακτηριστικά με τη Δημοκρατία των Σεϋχελλών με την οποία δεν έχουν αναπτυχθεί ιδιαίτερα μέχρι σήμερα οι οικονομικές σχέσεις και οι συνεργασίες στο εμπόριο, στις μεταφορές, στον τουρισμό, στις επενδύσεις κ.λπ..

Επιπλέον, είναι επιβεβλημένος ο εκσυγχρονισμός των διατάξεων της κυρωθείσας σύμβασης από το 1996 μεταξύ της χώρας μας και της Δημοκρατίας της Κορέας, αφού ένα σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο θα εξυπηρετήσει καλύτερα και θα ενισχύσει τα αεροπορικά συμφέροντα της χώρας μας που αφορούν ιδίως στους τομείς του τουρισμού, του εμπορίου και ιδιαίτερα στον κλάδο της τεχνολογίας και των βιομηχανικών εφαρμογών.

Αντίστοιχα θετικές αναμένονται οι συνέπειες από τη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας με τη Βουλγαρία, όσον αφορά και στην ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται, αλλά και στην ασφάλεια των εμπορευμάτων και των προϊόντων που διακινούνται. Παρατηρούμε, βέβαια, μια μεγάλη καθυστέρηση τόσο στην υιοθέτηση και εφαρμογή της σχετικής οδηγίας 34/2012 από την οποία απορρέει το πλαίσιο αυτής της συμφωνίας, αλλά κυρίως στη βούληση για μια ευρύτερη συνεργασία στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών σε διαβαλκανικό επίπεδο. Η δε προηγούμενη συμφωνία, η αντίστοιχη με τη Βουλγαρία είχε υπογραφεί το πολύ μακρινό 1964.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με αφορμή αυτή τη συζήτηση θα ήθελα να αναφερθώ σε ορισμένες γενικότερες παρατηρήσεις. Πρώτον, και σε αυτές τις συμβάσεις παρατηρούμε σημαντική καθυστέρηση έως και πέντε χρόνια για την κύρωσή τους στη Βουλή, ενώ έρχονται επίσης για συζήτηση είτε στην επιτροπή είτε στην Ολομέλεια με ασφυκτική πίεση χρόνου, έρχονται δηλαδή με διαδικασίες επείγοντος.

Δεύτερον, η όλη διαδικασία καταλήγει να είναι τυπική. Περισσότερο ουσιαστική θα ήταν μια συζήτηση στη Βουλή πριν από την υπογραφή των συμφωνιών αυτών μεταξύ των συμβαλλομένων κρατών.

Τρίτον, δεν γνωρίζουμε πώς προχώρησαν ή δεν προχώρησαν αντίστοιχα και πότε οι αντίστοιχες προβλεπόμενες διαδικασίες από τα άλλα κράτη. Αν μπορείτε, να μας ενημερώσετε, κύριε Υπουργέ.

Τέταρτον, σε αυτά τα σχέδια νόμου δεν υπάρχουν οικονομικά στοιχεία από έκθεση του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους ή από την ειδική έκθεση για το κόστος που προκαλούν οι εφαρμογές αυτών των συμφωνιών ή η καθυστέρηση στην εφαρμογή τους ή οι τροποποιήσεις.

Πέμπτον, οι διαδικασίες αυτές πρέπει προφανώς να ολοκληρώνονται ταχύτερα για να εξυπηρετούνται τα επιμέρους συμφέροντα τουριστικού ή εμπορικού ενδιαφέροντος, αλλά και η γενικότερη ανάπτυξη των συμβαλλόμενων χωρών.

Επίσης, όσον αφορά στα ειδικότερα ζητήματα, πρώτον, το κυρίαρχο όταν συζητάμε τις συμβάσεις που αφορούν σε αεροπορικές μεταφορές, επιβάτες και εμπορεύματα, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι τα θέματα ασφάλειας με βάση τις διατάξεις και τα πρότυπα που έχουν θεσπιστεί από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Αυτά μπαίνουν σε ένα πλαίσιο και αναφέρονται αναλυτικά στις συμβάσεις. Ιδιαίτερα, όμως, όσον αφορά στην τροποποίηση της σύμβασης της Κορέας, θα σταθώ στην αναφορά που γίνεται στο άρθρο 2 στην παράγραφο 8 στο παράρτημα και αφορά στο δικαίωμα της Κορέας ως προς την έγκριση και τήρηση των προτύπων ασφαλείας σε περίπτωση που από ελληνικής πλευράς έχει διοριστεί αεροπορική εταιρεία, της οποίας ο ρυθμιστικός έλεγχος ασκείται και διατηρείται από άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό είναι κάτι που ρωτήσαμε και χθες και θα θέλαμε σήμερα να μας απαντήσετε, κύριε Υπουργέ, σε τι ακριβώς αναφέρεται αυτή η διάταξη, για ποιες ή για ποια αεροπορική εταιρεία πρόκειται, αν είναι μια συγκεκριμένη ή μια γενική διάταξη και αν έχει να κάνει με τα περιφερειακά αεροδρόμια, όσα έχουν περιέλθει στη διαχείριση της «FRAPORT», παρά βέβαια τα αντιθέτως εξαγγελθέντα από τον ΣΥΡΙΖΑ ως Αντιπολίτευση.

Δεύτερον, είχαμε αναφερθεί αναλυτικά στο σοβαρό ζήτημα της λειτουργίας των αεροδρομίων και γι’ αυτά που διαχειρίζεται η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, πολύ περισσότερο για τα δεκαπέντε άγονα, αλλά και για τα υπόλοιπα. Υπάρχουν προβλήματα, ιδιαίτερα εν όψει του καλοκαιριού και αφορούν στην έλλειψη προσωπικού και γενικότερα στον έλεγχο και τις παρεχόμενες υπηρεσίες που πρέπει να είναι πλήρεις και ποιοτικές για να στηρίξουν το τουριστικό προϊόν της χώρας μας. Υπάρχουν προβλήματα τα οποία είχαμε επισημάνει κατά τη συζήτηση για τον διαχωρισμό της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, αφού με την κατάργηση των περιφερειακών αρχών ο έλεγχος γίνεται από απόσταση και μέσω της τεχνολογίας. Αυτό προφανώς δεν είναι αποτελεσματικό. Τα περιφερειακά αεροδρόμια και πολύ περισσότερο, όπως είπα και πριν, τα δεκαπέντε άγονα που διαχειρίζεται η ΥΠΑ είναι υποστελεχωμένα. Η εξυπηρέτηση των πτήσεων, ο έλεγχος της αεροπορικής κίνησης και η στελέχωση των πύργων ελέγχου τις περισσότερες φορές γίνεται αποκλειστικά από έναν υπάλληλο και βέβαια δεν υπάρχουν μόνιμοι υπάλληλοι. Σε τέσσερα αεροδρόμια υπηρετεί μόνο ένας στο καθένα, ενώ είναι σε εκκρεμότητα μια σειρά από αιτήσεις μετατάξεων. Ένα άλλο σοβαρό πρόβλημα αποτελούν οι αναγκαίες εργασίες βελτίωσης των υποδομών αυτών των αεροδρομίων, πολλά από τα οποία δεν είναι σε καθόλου καλή κατάσταση.

Τρίτον, όσον αφορά στη συμφωνία με τη Βουλγαρία, πρόκειται για μια σημαντική ρύθμιση για τη συνεργασία μεταξύ των δύο χωρών. Γενικότερα αυτές οι συμφωνίες ιδιαίτερα για τη χώρα μας, λόγω της γεωγραφικής της θέσης, βελτιώνουν τις δυνατότητες για ευρύτερη συνεργασία, διασύνδεση και διαλειτουργικότητα κατ’ αρχάς σε διαβαλκανικό επίπεδο και κατ’ επέκταση με τα διευρωπαϊκά δίκτυα. Το ζητούμενο, βέβαια, είναι ποια είναι η δική μας πολιτική βούληση γι’ αυτό τον σχεδιασμό, τι ακριβώς γίνεται με το δικό μας σιδηροδρομικό δίκτυο. Στην προκειμένη περίπτωση, η σιδηροδρομική σύνδεση με τη Βουλγαρία αφορά μιας κακής ποιότητας εμπορική σύνδεση στον Προμαχώνα με έξι δρομολόγια την εβδομάδα και μια σύνδεση που εξυπηρετεί ειδικές μεταφορές στο Ορμένιο. Με τη Βουλγαρία δεν υπάρχει επιβατική σύνδεση, ενώ παλιότερα υπήρχε απευθείας σύνδεση Θεσσαλονίκη - Σόφια.

Η Βουλγαρία, η Βόρεια Μακεδονία και η Σερβία αποτελούν τις τρεις χώρες με σχετικά ανεπτυγμένο σιδηροδρομικό δίκτυο που αποτελούν τη σύνδεση της χώρας μας με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές αν κάποιος επιθυμεί να τις επισκεφθεί μέσω τρένου. Για τον λόγο αυτό, οι σχέσεις μας στον σιδηροδρομικό τομέα πρέπει να ενισχυθούν, ώστε η χώρα μας να αποτελέσει και τουριστικό προορισμό για τους ευρωπαίους μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου. Ενδεικτικά να αναφέρω το Interail που αποτελεί ένα δημοφιλές ταξιδιωτικό μέσο, θεσμό για τους νέους και μπορεί να προσελκύσει τουρίστες σε διάφορα σημεία της χώρας που δεν εξυπηρετούνται από αεροδρόμια.

Τον τελευταίο καιρό, κύριε Υπουργέ, είχαμε πολλές ευκαιρίες να συζητήσουμε γενικότερα για το σιδηροδρομικό δίκτυο με αφορμή προσυμβατικές διαδικασίες για κάποια σιδηροδρομικά έργα. Την προηγούμενη εβδομάδα είχαμε την Επίτροπο Μεταφορών και κάναμε μια γενικότερη τοποθέτηση γύρω από αυτά τα ζητήματα, επισημαίνοντας κυρίως ότι η χώρα μας με τη γεωπολιτική και γεωστρατηγική της θέση έχει ως στόχο να αποτελέσει έναν διαμετακομιστικό κόμβο για την Ευρώπη. Αυτή η συμφωνία που συζητάμε σήμερα θα μπορούσε να πει κανείς ότι είναι θετική σε σχέση και με αυτόν τον στόχο, για τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό για το σιδηροδρομικό δίκτυο και σε εθνικό επίπεδο, αλλά και σε σχέση με τα διευρωπαϊκά δίκτυα και τις συνδέσεις με τις γειτονικές χώρες.

Όσον αφορά τη χώρα μας, υπάρχει κατ’ αρχάς το θέμα της αναβάθμισης του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο έχει πολύ δρόμο ακόμα. Υπάρχει, επίσης, το θέμα της διασύνδεσης αστικών κέντρων στη βόρεια Ελλάδα σε σχέση και με την ανάπτυξη της νέας χάραξης που αφορά και στο τμήμα σιδηροδρομικής Εγνατίας από τη Θεσσαλονίκη μέχρι την Αλεξανδρούπολη και βέβαια με τη σύνδεση προς τα Βαλκάνια. Όμως, ολοκληρωμένη σιδηροδρομική Εγνατία σημαίνει ότι φτάνουμε και μέχρι την Ηγουμενίτσα, ένα τμήμα για το οποίο πρέπει να υπάρξουν άμεσα εξελίξεις.

Υπάρχει πάντα το ζήτημα της διασύνδεσης μεταξύ των αξόνων του διευρωπαϊκού δικτύου και του δικτύου της χώρας μας μέσω των συνδέσεων με τη Βουλγαρία, τη Βόρεια Μακεδονία και την Αλβανία. Επομένως, θα πρέπει να δούμε συνολικά την προοπτική που υπάρχει και πώς θα αξιοποιούνται αυτές οι συμφωνίες και με τα κατάλληλα δίκτυα, με τις κατάλληλες υποδομές.

Αυτό βέβαια που μας προβληματίζει, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ότι στην τοποθέτησή μας κατά τη συνεδρίαση με την παρουσία της Επιτρόπου της κ. Βαλεάν, δεν πήραμε απάντηση στο θέμα των χρηματοδοτήσεων που απαιτούνται, οι οποίες πρέπει να λαμβάνουν υπ’ όψιν για τη χώρα μας και τη γεωπολιτική και γεωστρατηγική της σημασία.

Επίσης, το γεγονός ότι οι μειονεκτικές περιοχές και της χώρας μας, αλλά και άλλων βαλκανικών χωρών θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με μια διαφορετική προτεραιότητα πέρα από τη στενή σχέση κόστους - οικονομικού οφέλους, διότι τα οφέλη σχετίζονται και με την ασφάλεια, έχουν εθνική σημασία για κάποιες χώρες, αλλά σχετίζονται και με την ανάπτυξη μειονεκτικών περιοχών και κοινωνιών που θέλουν μια ειδικότερη στήριξη.

Τέταρτον, ως προς τη συμφωνία σε σχέση με το Πρωτόκολλο της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας υπάρχει μια διεύρυνση της συμμετοχής των οργανισμών και από άλλες χώρες και συνεπώς θεωρείται λογική και η διεύρυνση της εκπροσώπησης ούτως ώστε να ανταποκρίνεται αποτελεσματικότερα στις απαιτήσεις της λειτουργίας και του ρόλου αυτού του Οργανισμού.

Κλείνοντας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πέρα από τα γενικότερα ζητήματα που υπάρχουν και τους ειδικότερους προβληματισμούς μας, οι κυρώσεις των συμβάσεων που συζητάμε σήμερα αποτελούν μια θετική εξέλιξη για τους στόχους και την προσπάθεια της χώρας μας μέσα από διεθνείς συμφωνίες, σχέσεις και συνεργασίες να ενισχύσει τη δική της θέση και να αναπτυχθούν κρίσιμοι τομείς για την οικονομία μας, όπως οι μεταφορές, το εμπόριο, ο τουρισμός ή η ενέργεια, η τεχνολογία και οι βιομηχανικές εφαρμογές. Και είναι ιδιαίτερα σημαντικές συμφωνίες με τρίτες χώρες, με αναπτυσσόμενες χώρες που εξυπηρετούν αυτούς τους στόχους. Σε αυτό το πλαίσιο είμαστε θετικοί και ψηφίζουμε την κύρωση αυτών των τεσσάρων συμβάσεων.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του Κινήματος Αλλαγής)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Νικήτας Κακλαμάνης):**  Ευχαριστούμε.

Ο κ. Χρήστος Γιαννούλης, γενικός εισηγητής από τον ΣΥΡΙΖΑ έχει τον λόγο.

Ορίστε, κύριε συνάδελφε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ευχαριστώ πάρα πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Λέμε στην πολιτική πολλές φορές ότι είναι χρήσιμο να είμαστε αυτό που κάνουμε και όχι αυτό που λέμε. Άκουσα, κύριε Πρόεδρε, με όλο τον σεβασμό τη χθεσινή συνέντευξη του Πρωθυπουργού. Ανησύχησα όταν είπε ότι μετά από αυτά που συνέβησαν το περσινό καλοκαίρι που κάηκε η μισή Ελλάδα, η Κυβέρνηση θα είναι πολύ πιο προσεκτική, θα έχει έμφαση και ένταση στην πρόληψη.

Τα έλεγε αυτά από ένα κατάφωτο Μουσείο της Ακρόπολης την ίδια ώρα όμως, που στον ουρανό της Θεσσαλονίκης υπήρχε ένα χρώμα, το μαύρο και το γκρίζο, με μια εξαιρετικά έντονη καταιγίδα, αποτέλεσμα και της κλιματικής κρίσης, αλλά με προφανή την απουσία πρόληψης, με προφανή την έλλειψη συνεννόησης, αποτυπωμένες σε εικόνες και βιώματα των κατοίκων της Θεσσαλονίκης χθες, όπου αυτό το έντονο καιρικό φαινόμενο από θαύμα δεν κόστισε ανθρώπινη ζωή, αλλά βύθισε την πόλη, τις περιουσίες των ανθρώπων και την καθημερινότητά τους σε απίστευτα προβλήματα.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Β΄ Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ**)

Και είναι ένα δείγμα χρονικά που συμπίπτει την ώρα που ο υπεύθυνος Πρωθυπουργός της χώρας κομπορρημονεί και παρουσιάζει πάλι μια εικονική πραγματικότητα έγκαιρης προετοιμασίας, ο κόσμος να την πληρώνει. Συνέβη στην Εύβοια, συνέβη και σε άλλες περιοχές. Αυτή είναι η πρακτική του κ. Μητσοτάκη και φάνηκε και στο χθεσινό. Ανησύχησα ακόμη περισσότερο από την ίδια συνέντευξη όταν υπάρχει αμετανόητη πολιτική εμμονή στο να είναι άλλη η πραγματικότητα και άλλη η σκέψη του κ. Μητσοτάκη.

Μπαίνουμε τώρα στο ζήτημα των αεροπορικών μεταφορών. Είχατε υποστηρίξει πριν από λίγους μήνες ότι το νομοθέτημα που θα ενίσχυε, θα ίδρυε την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας θα ήταν καινοτομία. Με ραντάρ από την Αθήνα θα υπήρχε επίβλεψη σε όλα τα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας. Μάλλον το ραντάρ του κ. Τσίτουρα, του διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας -και προφανώς ο διοικητής της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας αναμένει και αυτός με τη σειρά του τον διπλασιασμό τουλάχιστον των απολαβών του κόντρα σε όλο αυτό που συμβαίνει στην ελληνική πραγματικότητα- στην Αθήνα, στην υπερκεντρωμένη πλέον αρχή που δημιουργήσατε στο Λεκανοπέδιο έχει παρεμβολές. Έχει παρεμβολές και δεν μπορεί να πιάσει το ραντάρ της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας το γεγονός ότι κανείς δεν απαντά στις υπηρεσιακές επιστολές των αερολιμενικών για τα προβλήματα εφαρμογής αυτού του νόμου που δημιουργήσατε και δεν υπήρξαν ποτέ απαντήσεις ούτε από τον Υπουργό ούτε από τους Υφυπουργούς ούτε ο κ. Τσίτουρας καταδέχτηκε ποτέ να έρθει σε επιτροπή να απαντήσει για όσα του αποδίδονται για την πλήρη απολειτουργία, αποσυντονισμό της λειτουργίας των περιφερειακών αεροδρομίων με κινδύνους.

Θέτω ένα ερώτημα που θα έπρεπε να θέσω στο τέλος, κύριε Υπουργέ και σας παρακαλώ να το μεταφέρετε στον επικεφαλής Υπουργό. Θα ήθελα πάρα πολύ σήμερα, 15 Ιουνίου, που έχει ξεκινήσει η ένταση στον αεροπορικό κλάδο και για τον τουρισμό στις αερομεταφορές να μας πει πόσοι έλεγχοι έχουν γίνει μέχρι σήμερα σε πληρώματα καμπίνας, σε ώρες εργασίας πληρωμάτων καμπίνας σε ελληνικές και ξένες αεροπορικές εταιρείες. Πόσοι έλεγχοι έχουν γίνει, όπως γινόντουσαν τα προηγούμενα χρόνια όπου έπρεπε να πιστοποιηθεί ότι το πλήρωμα καμπίνας, ο κυβερνήτης και ο συγκυβερνήτης δεν μπορούν να πετάξουν πάνω από οκτώ, εννέα ώρες και έπρεπε να διαπιστωθεί αν είχαν κάνει χρήση αλκοόλ ή οτιδήποτε προβλέπει ο διεθνής κανονισμός για τις αερομεταφορές;

Δεν απαντάτε σε τίποτα. Τα μεταφέρετε όλα σε μόνο ένα που σας ταιριάζει αεροπορικό όργανο ελέγχου, τον αυτόματο πιλότο. Μόνο αυτό λειτουργεί στην Κυβέρνηση Μητσοτάκη.

Αναφέρθηκε ο κ. Λογιάδης στα τρία περιστατικά στη Μήλο. Αναφέρθηκε στην Κέρκυρα, εκεί που η προκλητική ανοχή σας σε αυτό που νομίζετε ότι ο ιδιώτης επενδυτής και η αγορά λύνει τα πάντα, εκεί όπου ο επενδυτής, η «FRAPORT» -και ξέρετε καλά πως η «FRAPORT» εισήλθε στα ελληνικά αεροπορικά πράγματα, να μην τα ξαναλέμε- καλύπτει τους δύο εξειδικευμένους υπαλλήλους τους να μην δώσουν εξηγήσεις για εργατικό ατύχημα, που παραλίγο να κοστίσει τη ζωή ενός απλού εργαζομένου, τους δίνει το δικαίωμα της αλαζονείας να μην παραστούν ενώπιον προανακριτικής επιτροπής. Και ποιο είναι το επιστέγασμα; Διαμαρτύρονται κιόλας απευθυνόμενοι στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ότι τι είναι αυτά; Εξηγήστε μας, από πότε εμείς αποκτήσαμε την ευθύνη της διαχείρισης και θα απολογούμαστε έναντι του δημοσίου συμφέροντος;

Σας είπε ο κ. Λογιάδης για την ιστορία της απαγωγής, για τη Θεσσαλονίκη με τον αερολιμένα, γι’ αυτό που έγινε στην Κέρκυρα με το εργατικό ατύχημα. Στη Θεσσαλονίκη υπήρξε παρέμβαση αλτρουισμού αυτών των κανιβαλισμένων δημοσίων υπαλλήλων, που τους θεωρείτε παρίες της ελληνικής κοινωνίας και σε κάθε ευκαιρία τους δυσφημείτε. Εάν δεν υπήρξε παρέμβαση δημοσίων λειτουργών ένας άνθρωπος σήμερα δεν θα είχε τη δυνατότητα να απολαύσει τα οφέλη της μεταμόσχευσης.

Σας είπα και χθες, κύριε Υπουργέ, ότι οι συνθήκες εργασίας των ανθρώπων αυτών, το προσωπικό που εργάζεται στα ελληνικά αεροδρόμια έχει φθάσει στα όριά του. Δεν είναι μόνο οι ελλείψεις σε προσωπικό, είναι και ο τρόπος και ο χρόνος εργασίας, τα περιστατικά που από μόνα τους δεν μπορούν να μεταφέρονται στη σφαίρα του θεωρητικού. Εκεί πρέπει να δράσεις και δρουν οι άνθρωποι που έχουν ευθύνη και συνείδηση. Δεν είναι χειριστές ραντάρ, όπως ο κ. Τσίτουρας στην Αθήνα, είναι στο πεδίο των αεροδρομίων, στις πίστες και στους πύργους και στους χώρους υποδοχής των αεροσκαφών. Δεν έχετε καμμία δικαιολογία.

Ευτυχώς για τη χώρα υπήρξε η κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ. Δεν υπάρχουν μνημόνια. Δεν έχετε καμμία δικαιολογία να εμμένετε στη μη στελέχωση, στη μη πρόσληψη προσωπικού ή στη μη τακτοποίηση αυτού του οργανικού και γραφειοκρατικού τέρατος και κενού που έχετε δημιουργήσει με τους υποτίθεται υπό μετάταξη εργαζομένους στην πολιτική αεροπορία από την ΥΠΑ στην Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας. Έχουμε πέντε μήνες και ακόμα το περιμένουμε, με ρυθμούς απορροφητικότητας χελώνας ή Μητσοτάκη, θα μπορούσα να πω.

Είναι πολλά αυτά που σας έχουν τονιστεί επανειλημμένα από τους ανθρώπους που χειρίζονται τις αερομεταφορές και –προσέξτε- τις αεροδιακομιδές, τη μεταφορά Ελλήνων ακριτών από κάθε γωνιά της χώρας για να παρασχεθούν οι πρώτες και πολλές φορές απελπιστικά αναγκαίες βοήθειες και υπηρεσίες μεταξύ ζωής και θανάτου.

Σας είχα πει χθες, κύριε Παπαδόπουλε, ότι δεν θα ήθελα να κάνω χρήση αυτού του εγγράφου και αυτής της αφήγησης γιατί είναι πραγματικά προσβλητική για την ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, για τον κ. Καραμανλή προσωπικά, που με αλαζονεία και έπαρση υπερασπίστηκε τον διπλασιασμό του μισθού του κ. Τσίτουρα, την καινοτομία μεταρρύθμισης με την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας. Μας είπε μάλιστα με σπουδή και με στόμφο ότι ναι, θα το κάνει και για τον διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Λεφτά μοιράζετε, τύπου Στάση.

Όμως, ένας εργαζόμενος σας περιγράφει το ωρολόγιο και ημερήσιο πρόγραμμά του σε ένα αεροδρόμιο. Είναι μόνος του. Είναι ο μοναδικός που υπηρετεί ως υπάλληλος παροχής πληροφοριών σε μονάδα αεροδρομίου. Δεν θα σας πω ποια. Βρείτε το εν πάση περιπτώσει ή καλέστε τον κ. Τσίτουρα να σταματήσει να χειρίζεται το τηλεραντάρ της τηλεαρχής πολιτικής αδράνειας και αεροπορίας και να ψάξει να δει τι γίνεται στον χώρο που διοικεί και αμείβεται πλουσιοπάροχα γι’ αυτό.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας του κυρίου Βουλευτή)

Την ανοχή σας για ένα-δύο λεπτά, κύριε Πρόεδρε.

Πέμπτη 5 Μαΐου 2022. Ο αερολιμένας είναι σε αργία. Δικαιούται το εβδομαδιαίο ρεπό του που δεν του χορηγήθηκε τελικά. Ενεργοποίηση αεροδιακομιδής από τη μιάμιση έως τις τρεις, μία ώρα και τριάντα λεπτά. Δεύτερη στις έξι παρά τέταρτο με εφτά και τέταρτο. Το αεροδρόμιο κλειστό, ο ίδιος ρεπό. Σύνολο τρεις ώρες. Παρασκευή 6 Μαΐου. Σάββατο 7 Μαΐου. Ωράριο λειτουργίας του αεροδρομίου οκτώ με τρεις, διάρκεια επτά ώρες. Αεροδιακομιδή από τις δέκα και μισή έως τις δώδεκα, μιάμιση ώρα. Οκτώμισι ώρες το ωράριο κι άλλες τέσσερις για τις υποθέσεις ζωής.

Αναγκάστηκε να εργαστεί μετά από νυχτερινή βάρδια με ό,τι αυτό συνεπάγεται σε επίπεδο ασφαλείας. Γιατί λέτε και μας κάνετε χρηστομάθειες «μην βάζετε την ασφάλεια, μην βάζετε την προοπτική του τουρισμού μέσα στην διελκυστίνδα της πολιτικής αντιπαράθεσης». Μα, δεν το κάνουμε εμείς. Οι παραλείψεις σας το κάνουν. Αναγκάστηκε να εργαστεί μετά από νυχτερινή βάρδια, όπως είπα, με ό,τι αυτό συνεπάγεται σε επίπεδο ασφαλείας. Ωράριο λειτουργίας την επόμενη μέρα οκτώ με τρεισήμισι. Παράταση λόγω αεροδιακομιδής άλλη μια ώρα. Δεύτερη μεταφορά στις πέντε μέχρι τις επτά παρά τέταρτο. Τρίτη οκτώ παρά τέταρτο. Ο άνθρωπος αυτός ξεκίνησε στις οκτώ το πρωί και τελείωσε μετά τις έντεκα το βράδυ.

Στην τελευταία φάση αυτή -και επιμένω- υπήρξε κόπωση. Η έλλειψη ύπνου και ανάπαυσης -αυτά ελέγχουν οι άνθρωποι, οι εμπειρογνώμονες που εργάζονται στα αεροδρόμια και μπορεί η χώρα μας να είναι εναρμονισμένη με όσα προβλέπει ο ICAO και οι διεθνείς συνθήκες- και ανάπαυσης και υπήρξε αίσθημα αποπροσανατολισμού. Ήρθε στο αεροδρόμιο για την τελευταία, μία από τις πολλές εκείνης της μέρας, υπηρεσία του με καθυστέρηση πενήντα λεπτών. Δεκαέξι ώρες εξυπηρετούσε ανθρώπους και μεταφορές και ήταν μόνος του. Τα ίδια και την Κυριακή. Κι αυτό συμβαίνει σε πολλά αεροδρόμια της χώρας είτε είναι δημόσιου χαρακτήρα είτε έχουν περιέλθει στη διαχειριστική ευθύνη της «FRAPORT». Το ίδιο και τη Δευτέρα 9 Μαΐου. Αναγκάστηκε να εργαστεί μετά από νυχτερινή βάρδια, με ό,τι αυτό συνεπάγεται, για όλο το υπόλοιπο της ημέρας, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ασφάλεια.

Άρα, όπως καταλαβαίνετε είναι ατιμωτική, είναι ντροπιαστική αυτή η περιγραφή του ενός και μοναδικού εργαζόμενου σε ένα αεροδρόμιο της Ελλάδας που είναι ιστορία ταυτόσημη με ό,τι συμβαίνει σε πολλά περιφερειακά αεροδρόμια. Δεν υπάρχει δικαιολογία γι’ αυτό.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Σας παρακαλώ ολοκληρώστε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Ξέρω την ευκολία με την οποία καταφεύγετε στην αντι-ΣΥΡΙΖΑ υστερία. Για όλα φταίει ο ΣΥΡΙΖΑ. Για όλα φταίει ο Σπίρτζης. Παραπέμπετε στο ειδικό δικαστήριο τον Παππά γιατί έκανε το έγκλημα να εισπράξει και να εισφέρει 250 εκατομμύρια στα ταμεία του ελληνικού δημοσίου. Μεγάλο έγκλημα για τη δική σας πολιτική ηθική και αξιακή βάση. Εάν χρωστούσε ο ΣΥΡΙΖΑ 400 εκατομμύρια στις τράπεζες, θα ήμασταν πρωτοσέλιδο σε όλες τις αρεστές και σε όλες τις φιλοκυβερνητικές εφημερίδες.

Δεν υπάρχει καμμία δικαιολογία. Είναι ο νόμος της αδράνειας τρία χρόνια κυβέρνηση, που το μόνο που θεώρησε ότι έπρεπε να κάνει είναι να δυσφημήσει και να αποδομήσει και το τελευταίο ίχνος ανάγκης δημόσιου ελέγχου, δημόσιας παρουσίας, δημόσιας διασύνδεσης, διαφάνειας στις αρχές που ελέγχουν τις αερομεταφορές στην Ελλάδα σήμερα.

Κάντε κάτι. Βέβαια, ο χρόνος σας λιγοστεύει και αναγκαστικά θα γίνει από την επόμενη προοδευτική κυβέρνηση με πρωθυπουργό τον Αλέξη Τσίπρα. Όμως, κάντε κάτι, γιατί κάθε ώρα που περνάει έχει κίνδυνο -όσο και να γελάτε, κύριε συνάδελφε- έχει σχέση με την ασφάλεια συμπολιτών μας και με αυτό δεν δικαιούται να γελάει κανείς. Ο μόνος που θα γελάσει με τα καμώματα σας τρία χρόνια, είναι η ιστορία.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κι εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Γιαννούλη.

Ελάτε, κύριε Χειμάρα, πολύ σύντομα. Επειδή η Νέα Δημοκρατία έχει ψηφίσει τα νομοσχέδια, από έθιμο έχει επικρατήσει να λέτε δυο λόγια.

**ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ (ΘΕΜΗΣ) ΧΕΙΜΑΡΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αν επιχειρούσα να δώσω κάποιες απαντήσεις στον κ. Γιαννούλη πάνω στα θέματα που έχει αναπτύξει, δεν θα μου έφτανε μισή ώρα. Επιτρέψτε μου να παραμείνω στα νομοσχέδια όπως κάνω πάντα και ιδίως όταν εισηγούμαι.

Από την πρώτη μέρα διακυβέρνησης της χώρας από τη Νέα Δημοκρατία επιδιώκουμε διμερείς και πολυμερείς συμφωνίες, οι οποίες διαδραματίζουν εξέχοντα ρόλο στην ανταλλαγή γνώσης και εμπειρίας, συμφωνίες οι οποίες ωθούν τα κράτη σε παραγωγικές συνέργειες, αναβαθμίζουν την Ελλάδα ως τουριστικό και επενδυτικό προορισμό.

Στο πλαίσιο αυτό, λοιπόν, εισάγονται προς κύρωση οι συμβάσεις που εξετάζουμε. Η πρώτη αφορά στη συνεργασία της χώρας μας με την Δημοκρατία της Κορέας. Η τροποποιημένη συμφωνία συνεργασίας έγινε με ανταλλαγή επιστολών στις 22 και στις 23 Αυγούστου 2017 και τροποποιείται προκειμένου να εναρμονιστεί με το Ενωσιακό Δίκαιο και συγκεκριμένα με την ενσωμάτωση σε αυτή των πρότυπων και ενωσιακών ρητρών ως προς τον ορισμό των αεροπορικών εταιρειών, την πολιτική για τα τιμολόγια, τα πρότυπα για την ασφάλεια των πτήσεων. Επίσης, τροποποιείται ο πίνακας δρομολογίων, ο οποίος πλέον περιλαμβάνει απεριόριστα σημεία για πλήρη άσκηση δικαιωμάτων κίνησης.

Η εν λόγω συμφωνία πρέπει να κυρωθεί για να τεθεί σε ισχύ στις διμερείς σχέσεις της χώρας μας με την Κορέα και για τον εκσυγχρονισμό, βεβαίως, των μεταξύ μας αεροπορικών σχέσεων. Αφορά, επίσης, την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας η οποία στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της συλλέγει, αξιολογεί και διαχειρίζεται συμβάντα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, όπως επίσης τους αερομεταφορείς και το επενδυτικό κοινό.

Η κύρωση της συμφωνίας και των παραρτημάτων της κρίνεται αναγκαία γιατί προορίζεται να εξυπηρετήσει γενικότερα, αλλά και τα γενικότερα συμφέροντα της χώρας μας στον τουρισμό και στο εμπόριο.

Η δεύτερη κύρωση αφορά συμφωνία αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας των Σεϋχελλών. Επιδιώκεται η ίδρυση - εκμετάλλευση αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ και πέραν των επικρατειών των συμβαλλομένων μερών. Κρίνεται αναγκαία καθώς προορίζεται να εξυπηρετήσει τα γενικότερα, αλλά και τα ειδικότερα εξίσου αεροπορικά συμφέροντα της χώρας μας, κυρίως στον τουρισμό και την εμπορευματική κίνηση.

Τα οφέλη είναι πολλά, αφού εξασφαλίζει το διμερές θεσμικό πλαίσιο των αερομεταφορών. Παρέχει τη δυνατότητα εκμετάλλευσης της οικείας αγοράς από τους αερομεταφορείς των δύο πλευρών μέσω ενδιάμεσων σημείων σύνδεσης, αλλά και προς και πέραν της χώρας μας και των Σεϋχελλών. Και αυτή η συμφωνία αναμένεται να υπηρετήσει τα ειδικότερα συμφέροντα της χώρας μας στον τουρισμό και την εμπορευματική κίνηση.

Η τρίτη σύμβαση αφορά στην κύρωση των πρωτοκόλλων σχετικά με την τροποποίηση των άρθρων 50α και 56 της Σύμβασης της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας. Προβλέπεται η αύξηση των μελών του συμβουλίου από τριάντα έξι σε σαράντα. Αναφέρονται, βεβαίως, ο σκοπός των συμβαλλομένων μερών και η διαδικασία υπογραφής, επικύρωσης και γνωστοποίησης. Διασφαλίζει η αύξηση του αριθμού των μελών της Επιτροπής Αεροναυτιλίας την κατάλληλη και αντιπροσωπευτικότερη συμμετοχή εμπειρογνωμόνων με τεχνογνωσία και εμπειρία από διαφορετικά περιβάλλοντα στον κλάδο των αερομεταφορών. Επίσης και δεδομένου ότι τα μέλη προέρχονται από κράτη απ’ όλο τον κόσμο που εργάζονται προς το συμφέρον της διεθνούς κοινότητας πολιτικής αεροπορίας, η αύξηση του αριθμού των μελών της δίνει τη δυνατότητα και στα αναπτυσσόμενα κράτη να συμμετέχουν στις εργασίες της καθιστώντας δυνατή την κατανόηση των τεχνολογικών δυνατοτήτων και προκλήσεων.

Προβλέπεται η αύξηση των μελών της Επιτροπής Αεροναυτιλίας από δεκαεννέα σε είκοσι ένα. Αποτυπώνονται ο σκοπός της αύξησης, βεβαίως ο αριθμός των συμβαλλόμενων μερών και η διαδικασία υπογραφής και καθορίζεται η έναρξη ισχύος.

Έρχομαι στην τέταρτη συμφωνία, η οποία αφορά στη συνεργασία της χώρας μας με τη Δημοκρατία της Βουλγαρίας για τη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας που υπογράφηκε στην Αλεξανδρούπολη στις 26 Φεβρουαρίου του 2020.

Με τη συμφωνία αυτή επιδιώκεται να οριστούν οι αρχές για την ανοιχτή πρόσβαση με σκοπό τη διέλευση των συνόρων μεταξύ των δύο μερών. Επίσης να προσαρμοστούν οι υφιστάμενες συμφωνίες διέλευσης των συνόρων στις απαιτήσεις της αγοράς. Αφορά αυτή η συμφωνία τα Υπουργεία Υποδομών και Μεταφορών των δύο χωρών, καθώς επίσης και τους διαχειριστές των υποδομών και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Ενισχύεται η δημιουργία ενός ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου με στόχο να εξασφαλιστεί η μη διάκριση μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, να αποφευχθούν οι περιορισμοί ελευθερίας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στη διαχείριση των διασυνοριακών μεταφορών.

Προβλέπονται οι γενικές διατάξεις και εξειδικεύονται οι στόχοι και οι αρχές της συμφωνίας για τη διευκόλυνση της συνοριακής διέλευσης μέσω της σιδηροδρομικής σύνδεσης των δύο συμβαλλόμενων μερών. Προσδιορίζεται το περιεχόμενο της έννοιας της ζώνης, που περιλαμβάνονται και εγκαταστάσεις όπου το επίσημο προσωπικό του γειτονικού κράτους μπορεί να εκτελεί τις λειτουργίες τους.

Προβλέπει τη συγκρότηση επιτροπής συνοριακής διέλευσης και ρυθμίζονται τα αναγκαία ζητήματα αναφορικά με τη σύνθεση και τους όρους και την αποστολή της επιτροπής.

Στόχος των συμφωνιών, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι η επιστημονική και τεχνολογική συνεργασία με χώρες όχι μόνο της Ευρώπης αλλά ολόκληρης της υφηλίου. Η ανάπτυξη αυτών των συνεργιών και ευρύτερα των συνεργασιών είναι προς όφελος όλων των μερών και προφανώς προς τη χώρα μας. Γι’ αυτό και σας ζητώ να τις υπερψηφίσετε.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Χειμάρα. Υπάρχει κάποιος από τους Κοινοβουλευτικούς Εκπροσώπους που θέλει να λάβει τον λόγο; Μόνο ο κ. Σπίρτζης και ο κ. Μπουκώρος.

Ορίστε, κύριε Σπίρτζη, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Αγαπητοί συνάδελφοι, κατ’ αρχάς θα ήθελα να δώσω συγχαρητήρια στην αντιπροσωπεία του ελληνικού Κοινοβουλίου στο ΝΑΤΟ σε σχέση με τη στάση τους απέναντι στον Ακάρ. Και νομίζω ότι τα συγχαρητήρια είναι για όλους τους Βουλευτές που μετείχαν εκεί, από όλες τις πτέρυγες και είναι ενδεικτικό όταν έχουμε κοινή γραμμή στα εθνικά θέματα, σε αντίθεση με ό,τι κάνατε, αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, εσείς όταν ήσασταν αντιπολίτευση, που βγάζετε τους «Βουκεφάλες» στους δρόμους. Αλλά καλό είναι να τα θυμόμαστε.

Νομίζω ότι είναι κρίσιμες οι στιγμές και καλό είναι να αναλαμβάνουν όλοι τις ευθύνες τους όταν μπορούν να τις αναλάβουν σε σχέση με τα εθνικά συμφέροντα.

Επειδή έχουμε τις κυρώσεις τριών διεθνών συμφωνιών, καλό είναι να βγάλουμε και μερικά συμπεράσματα και για τις ευθύνες συγκεκριμένων πτερύγων, συγκεκριμένων κομμάτων και σε επίπεδο Ευρώπης και σε εθνικό επίπεδο και τις συνέπειές τους.

Κύριε Υπουργέ, έχετε δύο κυρώσεις για τις αερομεταφορές, τόσο με τη Δημοκρατία των Σεϋχελλών όσο και με της Κορέας. Θα σας διαβάσω, γιατί πρέπει να έχουμε συνέχεια ως χώρα, τι γράφετε σε σχέση με το κείμενο με την Κορέα. Ελπίζω να μην υπάρχει και στη Δημοκρατία των Σεϋχελλών. Διαβάζω: «Περαιτέρω δυνατότητα ελεύθερου καθορισμού για τις αεροπορικές εταιρείες των συμβαλλομένων μερών των τιμολογίων των αεροπορικών μεταφορών βάσει των κανόνων της αγοράς. Επιπλέον, προβλέπεται ότι οι αεροναυτικές αρχές των συμβαλλομένων μερών έχουν το δικαίωμα παρέμβασης μόνο για να αποτρέπονται τιμές που εισάγουν διακρίσεις για να προστατεύονται οι καταναλωτές από υπερβολικές ή περιοριστικές τιμές λόγω κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης και για να προστατεύονται οι αεροπορικές εταιρείες από τεχνητά χαμηλές τιμές λόγω άμεσης ή έμμεσης κρατικής επιχορήγησης». Τι είναι αυτό;

Όταν επιχειρήθηκε από τις δύο μεγάλες χώρες που έχουν απομείνει οι εθνικοί αερομεταφορείς να ανατρέψουν αυτά που ίσχυαν στην Ευρώπη, η χώρα μας στη Σύνοδο Υπουργών επί ΣΥΡΙΖΑ καταψήφισε. Ήταν η μόνη που καταψήφισε. Και καταψήφισε, κύριε Παπαδόπουλε, γιατί μετά από δεκαετίες μιας νεοφιλελεύθερης πολιτικής στην ευρωπαϊκή επιτροπή με άλλοθι τις κρατικές ενισχύσεις η συντηρητική παράταξη, η Δεξιά της Ευρώπης και η Δεξιά της χώρας μας, κατάφερε το μεγαλύτερο ευρωπαϊκό αεροδρόμιο να γίνει το αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης που έχει και εθνική επίπτωση, παρακάμπτοντας στις διεθνείς αερομεταφορές τα κεντρικά αεροδρόμια της Ευρώπης. Και κατάφερε οι δύο μεγάλες ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες της Γερμανίας και της Γαλλίας που έχουν και δημόσιο χαρακτήρα -αφού ανάγκασαν όλες τις ευρωπαϊκές χώρες ή να κλείσουν ή να πουλήσουν τους εθνικούς τους αερομεταφορείς και να ιδιωτικοποιήσουν και τα αεροδρόμια- να μην είναι βιώσιμες. Και αλλάζετε αυτό που ξεκινήσαμε το 2017 και λέτε μήπως έχει χαμηλότερα εισιτήρια η πτήση από την Κορέα στη χώρα μας; Το βάζετε μέσα στη συμφωνία; Για ποιον λόγο;

Αντί να περιορίσετε τις τιμές των αερομεταφορών μέσα στη χώρα μας, κοιτάτε να προστατεύσετε τα συμφέροντα ποιων ευρωπαϊκών εταιρειών; Ούτε καν ελληνικών! Για ποιον λόγο;

Δεύτερον, ξέρετε πολύ καλά ότι είχε ενοχληθεί η Ευρώπη από τις επιτυχίες που είχαμε στις αερομεταφορές για την απευθείας πτήση Αθήνα - Νέα Υόρκη από την «EMIRATES». Είχε ενοχληθεί η Ευρώπη για την απευθείας πτήση Αθήνα - Πεκίνο μέσω της «CHINA AIRLINES». Και δήθεν ήθελαν να καπελώσουν, γιατί είναι έξω από τη συνθήκη της Ευρώπης, και τη χώρα μας και άλλες χώρες που διέλυσαν τους εθνικούς τους αερομεταφορείς για να ευνοηθούν δύο συγκεκριμένοι.

Σας ρωτάω το εξής απλό: Βολεύει τον Έλληνα πολίτη να υπάρχει έλεγχος χαμηλότερης τιμής από την Κορέα ή από τις Σεϋχέλλες; Υπάρχει κάποιος εθνικός αερομεταφορέας που θα πληγεί από αυτό; Γιατί το βάζετε αυτό στην κύρωση της συμφωνίας; Να το καταλάβουμε. Και επειδή έχει ενοχληθεί η Ευρώπη από αυτές τις επιτυχίες, δεν είδαμε την ίδια ευαισθησία, αν θέλετε, για την «TURKISH AIRLINES», για να κάνουν έλεγχο αν υπάρχουν κρατικές ενισχύσεις -που υπάρχουν!- από την Τουρκία και στα αεροδρόμια τους και ιδιαίτερα στο αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης και στον εθνικό αερομεταφορέα της Τουρκίας. Άρα γιατί τα φέρνετε έτσι και περνάτε στο κείμενο της κύρωσης τόσο απλά τόσο σοβαρά θέματα για τη χώρα μας;

Με την ευκαιρία, εμείς είχαμε επιχειρήσει αυτό το καταπληκτικό μεγάλο στέγαστρο στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» να το αξιοποιήσουμε μέσω ΣΔΙΤ, για να γίνει επιτέλους βάση συντήρησης στη χώρα μας στο μεγαλύτερο στέγαστρο που υπάρχει, όχι μόνο στα Βαλκάνια αλλά και στη Μεσόγειο. Λόγω των μνημονιακών δεσμεύσεων και άλλων, τότε η διοίκηση του αεροδρομίου -δικά σας παιδιά ήταν και επί ΣΥΡΙΖΑ- δεν ήθελε να το προχωρήσει, όπως και άλλα συμφέροντα, για να μη γίνει μια ανταγωνιστική βάση συντήρησης σε σχέση με άλλες βάσεις που υπάρχουν στη Βουλγαρία. Τι έχετε κάνει με αυτό το ζήτημα; Παραμένει κλειστό το στέγαστρο; Τελείωσαν οι υποχρεώσεις της χώρας σε σχέση με την επέκταση, τη σύμβαση του αεροδρομίου και σε σχέση με όλα τα άλλα που είχαμε αναλάβει; Τι έχετε κάνει για το κλειστό στέγαστρο, το μεγαλύτερο στέγαστρο που υπάρχει στα Βαλκάνια και στη Μεσόγειο;

Ρωτάμε, γιατί αυτά είναι πάρα πολύ σημαντικά θέματα και για να αποκτήσουμε παραγωγική δομή και για να απασχοληθεί εξειδικευμένο προσωπικό και υψηλά αμειβόμενο εσείς που κόπτεστε δήθεν για τις επενδύσεις.

Πάμε στα σιδηροδρομικά. Εμείς να χαιρετήσουμε τη συμφωνία με τη Βουλγαρία. Μια απλή συμφωνία είναι για το τι θα γίνεται στα σύνορα σε σχέση με τους συρμούς. Θέλω να σας θυμίσω, όμως, μια συμφωνία που υπέγραψε η κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και περιλαμβάνει το έργο του «Sea2Sea» τη σύμβαση, δηλαδή, της ένωσης λιμανιών Ελλάδας και Βουλγαρίας στη Θεσσαλονίκη, Αλεξανδρούπολη, Μπουργκάζ, Βάρνα, Ρουσέ.

Το μόνο που είχε μείνει για την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας που ήταν τρία χρόνια κυβέρνηση. Γιατί δεν είχε υπογραφεί μόνο η συμφωνία, είχε ολοκληρωθεί η διαβούλευση για το καταστατικό της κοινής εταιρείας με τη Βουλγαρία με τη συμμετοχή της Ευρωπαϊκής Τράπεζας, με τη συμμετοχή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με έγκριση και μεγάλο ενδιαφέρον από την Παγκόσμια Τράπεζα, με ενδιαφέρον από την Κίνα, από το Ισραήλ, από όλες τις παρευξείνιες χώρες, από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και από την Ευρώπη. Καταλαβαίνετε ποιες θα ήταν οι θετικές συνέπειες, οι γεωπολιτικές, όχι μόνο οι εμπορικές, αν αυτό το έργο είχε προχωρήσει, αν είχατε φέρει την κύρωση του καταστατικού της κοινής εταιρείας, ενός έργου που παρακάμπτει τα Δαρδανέλια. Τι έχετε κάνει;

Γιατί τρία χρόνια δεν έχετε φέρει αυτό που βρήκατε έτοιμο στο ελληνικό Κοινοβούλιο και τι έχετε κάνει γενικά για τα σιδηροδρομικά, κύριε Υπουργέ, διότι εσείς έχετε κάνει τον σιδηρόδρομο ΚΤΕΛ. Ξέρουμε τις ιδιαίτερες σχέσεις που έχετε με τα υπεραστικά ΚΤΕΛ σε όλη την Ελλάδα, ξέρουμε, αν θέλετε, και γιατί διαχρονικά υποβαθμίζετε τον σιδηρόδρομο σε όλους του άξονες της χώρας. Παραδείγματος χάριν, το Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Ούτε το γεφύρι της Άρτας δεν έκανε τόσα χρόνια. Και έμενε να ολοκληρώσετε τη σύμβαση για τη σήμανση και τον τηλεχειρισμό για το Αθήνα - Θεσσαλονίκη, αλλά δεν το έχετε κάνει. Βάλατε και το ασημένιο βέλος και μας κάνατε και κριτική…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Σας παρακαλώ, κύριε Σπίρτζη, ολοκληρώστε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Ναι, κύριε Πρόεδρε, αλλά επειδή είναι πολύ σημαντικό θέμα, ζητώ για ένα λεπτό την ανοχή σας.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Βάλαμε διπλό χρόνο, όπως βλέπετε, γιατί είναι τέσσερις οι συμβάσεις.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Να χρησιμοποιήσω και τον χρόνο της δευτερολογίας μου τότε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Ορίστε, συνεχίστε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Εκεί, λοιπόν, βάλατε το ασημένιο βέλος -ο θεός να το κάνει και ασημένιο και βέλος- που κάνει περισσότερη ώρα από την απλή αμαξοστοιχία που δοκιμάσαμε εμείς. Θέλετε να πάμε μαζί; Θέλετε να πάρουμε και τους δημοσιογράφους τους διαπιστευμένους στο Υπουργείο Μεταφορών να σας το πιστοποιήσουν; Τι έχετε κάνει τόσο καιρό και γιατί από τη Θεσσαλονίκη μέχρι την Αλεξανδρούπολη μας φέρνετε εδώ μια κύρωση με τη Βουλγαρία για τα διασυνοριακά Ελλάδας Βουλγαρίας στο ανατολικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

Από την Αλεξανδρούπολη και κάτω τι θα κάνετε; Θα φορτώνετε τα εμπορεύματα σε ΚΤΕΛ, διότι όλα αυτά τα χρόνια που είστε Κυβέρνηση σταματήσατε και τις σιδηροδρομικές επιβατηγές μεταφορές από τη Θεσσαλονίκη μέχρι την Αλεξανδρούπολη και φορτώνετε τον κόσμο σε ΚΤΕΛ.

Τι κάνετε για τη σύνδεση της Φλώρινας με τη Βόρεια Μακεδονία και με τη λειτουργία του τελωνείου που ήταν έτοιμο; Έτοιμο! Το λειτουργήσατε;

Τι κάνατε με τη σύνδεση του λιμανιού της Πάτρας επιτέλους; Να μας πείτε και μας, να μας ενημερώσετε για το πότε θα ολοκληρωθούν οι διαγωνισμοί γιατί ακυρώσατε όλον τον σχεδιασμό που είχατε.

Τέλος, δώσατε τόσες εκατοντάδες εκατομμύρια δήθεν για τον κορωνοϊό και σε αερομεταφορές και σε σιδηροδρομικές μεταφορές. Θα κάνετε κάτι για να «πέσουν» τα εισιτήρια που χρησιμοποιεί ο πολίτης και είναι πιο ακριβό να πας στη Θεσσαλονίκη απ’ ό,τι να πας στις Βρυξέλες από τη χώρα μας;

Οι κρατικές ενισχύσεις, ξέρετε, δεν είναι αλά καρτ. Τις απαγορεύσατε μαζί με όλη την υπόλοιπη Δεξιά σε όλη την Ευρώπη. Ήταν το πρώτο που αναιρέσατε με άλλοθι την υγειονομική κρίση, με βαριές συνέπειες για την ευρωπαϊκή οικονομία…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Ολοκληρώστε, κύριε συνάδελφε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Εκείνο, όμως, που ενδιαφέρει τους πολίτες, εκείνο που πραγματικά ενδιαφέρει τους πολίτες, είναι η τιμή του εισιτηρίου. Εκεί δεν σας καίγεται καρφάκι. Καρφάκι!

Θεωρώ, λοιπόν, ότι όσον αφορά τις προνομιακές σχέσεις που έχετε με τις εγχώριες ευρωπαϊκές εταιρείες -δεν λέω να πάτε και στις ευρωπαϊκές, που και εκεί έχετε προνομιακές σχέσεις από ό,τι φαίνεται και από το κείμενο των συμφωνιών που φέρνετε- καλό θα είναι να κάνετε κάτι να ρίξετε τις τιμές στις εσωτερικές αεροπορικές μεταφορές επιβατικές -γιατί μάλλον εκεί έχει πρόβλημα ο Έλληνας πολίτης και οι αερομεταφορές- μέχρι να φύγετε από την Κυβέρνηση για να ολοκληρώσει ο ΣΥΡΙΖΑ και οι προοδευτικές δυνάμεις το πιο κρίσιμο έργο υποδομών που πρέπει να έχει η χώρα, που είναι ο σιδηρόδρομος και που τον μάχεστε για τις προνομιακές σχέσεις που έχετε και με τις αεροπορικές εταιρείες και με τα ΚΤΕΛ.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Και εμείς ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει τώρα ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Μπουκώρος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αναμφίβολα η κλιμακούμενη προκλητική πολιτική της γείτονος Τουρκίας ρίχνει βαριά τη σκιά της στην επικαιρότητα.

Θα ήθελα και εγώ να εκφράσω την ικανοποίηση, θέλω να πιστεύω, αν όχι του συνόλου της συντριπτικής πλειοψηφίας του ελληνικού Κοινοβουλίου και της ελληνικής κοινωνίας, για τη στάση των συναδέλφων Βουλευτών μελών της Διακοινοβουλευτικής Συνέλευσης του ΝΑΤΟ, χθες στην Κωνσταντινούπολη, κατά τη διάρκεια της οποίας οι Έλληνες Βουλευτές αντιπρόσωποί μας, πραγματικά απάντησαν σημείο προς σημείο στις νέες προκλήσεις του Τούρκου Υπουργού Άμυνας κ. Ακάρ, ο οποίος αναγκάστηκε να εγκαταλείψει και τις εργασίας της συνέλευσης.

Πραγματικά, θα έλεγα, ότι ο Σπήλιος Λιβανός, ο Μανούσος Βολουδάκης, ο Ανδρέας Λοβέρδος και η Θεοδώρα Τζάκρη, χθες εξέφρασαν όλες τις πτέρυγες του ελληνικού Κοινοβουλίου με σύνεση, συνεννόηση και εθνική ομοψυχία. Χαρακτηριστικά, τα οποία θα πρέπει να διακρίνονται τις στιγμές αυτές στο σύνολο του δημοσίου λόγου των πολιτικών στελεχών όλων των παρατάξεων.

Πραγματικά, η εσωτερική αντιπαράθεση μπορεί να βγάζει ενός είδους μιζέρια και ορισμένες φορές, κύριε Πρόεδρε, και κάποια προσπάθεια εσωτερικού διχασμού. Όμως η στάση των τεσσάρων συναδέλφων χθες στην Κωνσταντινούπολη πιστεύω ότι, ιδιαίτερα αυτή την εποχή, πρέπει να είναι οδηγός για όλους μας.

Η χώρα μας είναι παράγοντας σταθερότητας στη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Η Ελλάδα είναι χώρα ειρηνική και το έχει αποδείξει. Είναι, όμως, ταυτόχρονα και αποφασισμένη να μην εκχωρήσει ούτε σπιθαμή κυριαρχικών δικαιωμάτων ούτε ελάχιστο από τα εθνικά της συμφέροντα. Και νομίζω ότι αυτό είναι κοινή απόφαση όλων μας και θα εξελίσσεται σε δύο πεδία: στο διπλωματικό, με τη συνεχόμενη δραστηριότητα της Κυβέρνησης, του Πρωθυπουργού, του Υπουργού Εξωτερικών και του Υπουργού Άμυνας, αλλά και στο στρατιωτικό σκέλος, με τις συνεχείς προσπάθειες της ελληνικής κυβέρνησης και με τα χρήματα του ελληνικού λαού για την επαύξηση της αμυντικής ισχύος της χώρας μας με εξοπλισμούς που πραγματικά αυξάνουν αυτή την ισχύ, με εξοπλισμούς στους οποίους συναινεί ο ελληνικός λαός, παρά τα οικονομικά του προβλήματα, γιατί είναι σαφές από πολύ παλιά σε τούτη τη γωνιά του πλανήτη ότι αν τάσσεσαι υπέρ της ειρήνης -και τασσόμαστε ανεπιφύλακτα υπέρ της ειρήνης- πρέπει να είσαι πάντα προετοιμασμένος για πόλεμο.

Εκφράζω, λοιπόν, για μία ακόμη φορά την ικανοποίηση -και πιστεύω ότι είναι ικανοποίηση όλων των μελών της Εθνικής Αντιπροσωπείας- για τη στάση των τεσσάρων συναδέλφων Βουλευτών - μελών της Διακοινοβουλευτικής Συνέλευσης του ΝΑΤΟ. Πραγματικά αυτή είναι μια εθνική γραμμή την οποία αυτές τις δύσκολες ώρες οφείλουμε όλοι να υπηρετούμε.

Κατά τα λοιπά, για τις κυρώσεις συμβάσεων, ήταν επαρκής η τοποθέτηση τού εισηγητή μας και βεβαίως αναμένουμε και την ομιλία του κυρίου Υπουργού για όσα ετέθησαν από τα κόμματα της Αντιπολίτευσης.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Και εγώ σας ευχαριστώ, κύριε Μπουκώρο.

Κύριε Υφυπουργέ, μιλάτε τελευταίος αν θέλετε να συμπληρώσετε και να τοποθετηθείτε κλείνοντας τη συνεδρίαση.

**ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και εγώ με τη σειρά μου εκπροσωπώντας την Κυβέρνηση θα ήθελα να τονίσω με ιδιαίτερη έμφαση ότι η χθεσινή παρουσία των Ελλήνων Βουλευτών στη Διακοινοβουλευτική Συνέλευση του ΝΑΤΟ ήταν η αυτονόητη, ήταν αυτό που έπρεπε, ήταν αυτό που πίστευαν. Μας κάνει όλους υπερήφανους.

Κύριε Σπίρτζη, πραγματικά χάρηκα που σας άκουσα, είχα καιρό να σας ακούσω. Επαναλαμβάνεται το γνωστό σενάριο. Διατελέσατε Υπουργός Μεταφορών και Υποδομών. Αναφερθήκατε στο σιδηρόδρομο. Πρέπει να σας θυμίσω τα έργα τα οποία αφιερώσατε εσείς στον σιδηρόδρομο. Θυμάστε;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Απολύτως.

**ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν υπήρχαν. Απορώ τι θυμάστε. Μιλάτε σήμερα για έργα όταν η σημερινή Κυβέρνηση και το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών έχει κάνει έξι εμβληματικά έργα αξίας 4 δισεκατομμυρίων. Θα τα αναφέρω: Αναβάθμιση της υφιστάμενης με διπλασιασμό εγκατάστασης σηματοδότησης, ηλεκτροκίνηση της ορεινής γραμμής Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο, προϋπολογισμού 1,07 δισεκατομμυρίων. Κατασκευή νέας σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Τοξότες, προϋπολογισμού 1,68 δισεκατομμυρίων. Σιδηροδρομική σύνδεση του 6ου προβλήτα του λιμένα Θεσσαλονίκης. Κατασκευή προαστιακού δυτικής Θεσσαλονίκης με προϋπολογισμό 53 δισεκατομμύρια. Κατασκευή νέας προαστιακής σιδηροδρομικής γραμμής κ.λπ..

Ξέρετε, αυτά γίνονται, κύριε Σπίρτζη, χωρίς κατατμήσεις και χωρίς καθυστερήσεις.

Δεύτερον, αντί να κάνετε κάποια πράγματα, αφαιρέσατε. Θα σας θυμίσω τη μελέτη -ο ομιλών έτυχε να είναι πάλι στην ίδια θέση την περίοδο 2013-2015- της σιδηροδρομικής γραμμής Κοζάνη - Σιάτιστα - Γρεβενά - Καλαμπάκα, η οποία, ενώ είχε ενταχθεί ως μελέτη, ως διά μαγείας το 2016 αφαιρέθηκε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Εγώ την αφαίρεσα.

**ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το ξέρω ότι την αφαιρέσατε εσείς. Γι’ αυτό το λέω. Δεν θέλατε, κύριε Σπίρτζη, να ολοκληρωθεί αυτό που λέγαμε χθες με τον εξαιρετικό κατά τα άλλα συνάδελφο τον κ. Γιαννούλη. Μιλούσαμε χθες στην επιτροπή για τη σιδηροδρομική Εγνατία και πόσο χρήσιμο είναι να ολοκληρωθεί. Σήμερα ξεκινά η μελέτη του Καλαμπάκα - Ηγουμενίτσα και να είστε βέβαιος ότι θα ενταχθεί ξανά η μελέτη «Κοζάνη - Σιάτιστα - Γρεβενά - Καλαμπάκα». Με αυτό το έργο ολοκληρώνεται η σιδηροδρομική Εγνατία και εννοείται με τη βελτίωση της γραμμής Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη.

Τα λέω όλα αυτά γιατί είναι εντυπωσιακό το εξής: Έχουν περάσει τριάμισι χρόνια διακυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας. Όλοι λέμε ότι ο κόσμος ξεχνάει, ο λαός ξεχνάει. Εμείς, όμως, εδώ δεν ξεχνάμε, ξέρετε. Οπότε μην έρχεστε να μας κάνετε μαθήματα για τον σιδηρόδρομο, ειδικά για τον σιδηρόδρομο. Επίσης ελπίζω να θυμάστε ότι ο σιδηρόδρομος δεν έχει καμμία σχέση με τα ΚΤΕΛ και τις αεροπορικές εταιρείες. Άλλο πράγμα είναι ο σιδηρόδρομος. Σε ράγες πάει ο σιδηρόδρομος, ούτε πετάει ούτε πηγαίνει στον δρόμο. Είναι τρία διαφορετικά πράγματα.

Επίσης, για άλλη μια φορά δείξατε την ανικανότητα της πολιτικής πρακτικής σας -μιλάω πολιτικά πάντα-, καθώς επί τεσσεράμισι χρόνια δεν κάνατε απολύτως τίποτα ή μάλλον κάνατε, κάνατε έναν κακό νόμο για τα υδροπλάνα και δεν έγινε απολύτως τίποτα. Τα υδροπλάνα δεν είναι ανταγωνιστές ούτε των αεροπλάνων ούτε των αεροπορικών εταιρειών. Επί τεσσεράμισι χρόνια. Αυτό που είχαμε νομοθετήσει το 2014. Ευτυχώς το αλλάξαμε πάλι φέτος επιταχύνοντας τη διαδικασία να δούμε μήπως κάποια στιγμή καταφέρουμε αυτά τα αεροπλάνα να πετάξουν σε αυτή τη χώρα. Το νομικό πλαίσιο και το νομοθετικό έχει ολοκληρωθεί πλήρως. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών περιμένει να συνεννοηθεί, να υποβληθούν οι αιτήσεις που πρέπει, να πάρουν τις άδειες για το πτητικό τους έργο οι εταιρείες υδροπλάνων οι οποίες είναι σε εξέλιξη, σε διαδικασία.

Αγαπητοί συνάδελφοι, ειπώθηκε προηγουμένως ότι ανησυχούν όταν ακούν τον Πρωθυπουργό της χώρας να μιλάει. Ναι, να ανησυχείτε. Και από εδώ και πέρα να ανησυχείτε ακόμη περισσότερο. Ξέρετε γιατί; Γιατί ο Μητσοτάκης κατάφερε αυτά τα οποία είπε στις εκλογές του 2019 όχι απλώς να τα κάνει -σήμερα φαίνονται, κεφαλαιοποιούνται οι καρποί εκείνης της περιόδου και των τριών χρόνων διακυβέρνησης- αλλά να κάνει ακόμα περισσότερα.

Μπαίνουμε σε λίγες ημέρες στην τελευταία χρονιά της διακυβέρνησης της χώρας από τη Νέα Δημοκρατία μέχρι τις εκλογές -μετά, κύριε Σπίρτζη, μην ανησυχείτε, καθώς ελπίζω ότι ο ελληνικός λαός θα καταλάβει τι έγινε, το πώς, παρά τις δυσκολίες, παρά τα προβλήματα, κατάφερε να αντεπεξέλθει αυτή η Κυβέρνηση- και όλα αυτά έχουν αρχίσει και φαίνονται. Ξέρετε, στα χωριά μας στην Κοζάνη λένε: «ευτυχώς που ήταν αυτή η κυβέρνηση γιατί αν ήταν η άλλη κανείς δεν ξέρει τι θα γινόταν».

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** …(Δεν ακούστηκε)

**ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μη με ερεθίζετε για τα διόδια, γιατί εσείς παρανόμως και παρατύπως αλλάξατε τα διόδια που είχαν χωροθετηθεί το 2014 εν μία νυκτί μαζί με τον περιφερειάρχη και τα βάλατε σε ένα σημείο που το μόνο που καταφέρατε είναι σήμερα να ταλαιπωρούνται οι πολίτες. Αυτό κάνατε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι αλήθεια ότι ακούμε -και θα συμφωνήσω με τον κ. Δελή, τον συνάδελφο του ΚΚΕ, πως οι συμφωνίες των αεροπορικών που έρχονται πάντα στη Βουλή έχουν μια μόνιμη, μονότονη επωδό από όλες τις πλευρές, ο καθένας από τη δική του λογική. Η μονότονη επωδός αυτή -και το ακούμε συνέχεια- λέει: Υπάρχει ασφάλεια στα ελληνικά αεροδρόμια, υπάρχει ασφάλεια στις πτήσεις;

Είμαστε στο 2022 και ρωτάμε αν υπάρχει ασφάλεια στα ελληνικά αεροδρόμια, ασφάλεια στις πτήσεις; Εγώ ρωτάω το διαφορετικό: έχουμε συναντήσει κανένα περιστατικό που να δείχνει ότι δεν υπάρχει ασφάλεια; Έχουμε δει περιστατικά που δείχνουν ότι δεν υπάρχει ασφάλεια στις πτήσεις μας; Όχι. Ποιος κερδίζει από τις συμφωνίες αυτές που γίνονται; Μα βέβαια οι συμβαλλόμενες χώρες κερδίζουν, άρα οι πολίτες των χωρών αυτών, το εμπόριο, η διακίνηση, η ανάπτυξη εμπορευμάτων, αυτοί κερδίζουν από τις συμβάσεις αυτές.

Είναι δυνατόν να λέμε ότι η Ελλάδα δεν είναι σήμερα σε κανονικότητα; Εάν η Ελλάδα δεν είναι σήμερα σε κανονικότητα, ποιες χώρες είναι σε κανονικότητα; Παρά τις δυσκολίες που υπάρχουν, παρά τα προβλήματα που αντιμετωπίσαμε, παρ’ όλα αυτά, ναι, η Ελλάδα είναι σε κανονικότητα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Ένας άνθρωπος σε ένα αεροδρόμιο ολόκληρο και είναι αυτό κανονικότητα και ασφαλές;

**ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Γιαννούλη, νομίζω ότι κανείς λογικός άνθρωπος δεν διαφωνεί πως…

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριε Γιαννούλη, μη διακόπτετε. Όταν εσείς μιλούσατε για δώδεκα λεπτά, δεν σας διέκοψε κανείς. Σας παρακαλώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, μπορεί να είστε κι εσείς επιβάτης.

**ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κανείς δεν διαφωνεί ότι τα ελληνικά αεροδρόμια θέλουν επιπλέον προσωπικό. Κανείς δεν διαφωνεί σε αυτό…

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Γιατί δεν το κάνατε τρία χρόνια;

**ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):**…και η πρόθεση της Κυβέρνησης αυτής και του Υπουργού, του Κώστα Καραμανλή, αυτή ακριβώς είναι. Και νομίζω ότι θα αρχίσει να φαίνεται και αυτό.

Οι συμφωνίες, λοιπόν, τις οποίες κουβεντιάσαμε σήμερα, οι συμφωνίες με τις οποίες η πλειοψηφία της Βουλής συμφωνεί, είναι συμφωνίες προς όφελος των χωρών με τις οποίες γίνονται.

Για τον ΟΣΕ αναφέρθηκα μόνο για τα έργα, δεν θέλω να σας κουράσω παραπάνω. Θα πω μόνο τούτο, ότι αυτή η συμφωνία όντως είναι μια παλιά συμφωνία, στην οποία βέβαια όταν έγινε και υπογράφηκε παρευρέθηκε και ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης με τον αντίστοιχο πρωθυπουργό και ο Κώστας Καραμανλής το 2020, όταν υπογράφηκε η συμφωνία αυτή. Νομίζω ότι δίνει αρκετές δυνατότητες στη χώρα μας, εγκρίθηκε βάσει του κειμένου της εκτελεστικής απόφασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις 13 Απριλίου 2018 -βάσει αυτού του κειμένου εγκρίθηκε-, είναι όμως μια νέα συμφωνία που αποσκοπεί στη διευκόλυνση, στην επιτάχυνση της συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων αρχών των δύο κρατών και παίζει σημαντικό ρόλο για την ελεύθερη και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Αυτό είναι το μήνυμα το οποίο απορρέει από όλη τη συμφωνία αυτή, και συμβάλλει στη βελτίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών σε διακρατικό επίπεδο. Αυτό θέλουμε, κύριε Σπίρτζη. Βλέπετε πως ό,τι είναι θετικό αυτή η Κυβέρνηση δεν το κόβει, αλλά το συνεχίζει και το προχωράει. Μια συμφωνία του 2018 υπογράφηκε, η οποία παίζει σημαντικό ρόλο. Αλλά δεν δικαιούται ο ΣΥΡΙΖΑ να μιλάει για σιδηρόδρομο, δεν δικαιούται ο ΣΥΡΙΖΑ να μιλάει για σιδηροδρομικά έργα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):**  Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, παρακαλώ θα ήθελα τον λόγο για δέκα δευτερόλεπτα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριε Σπίρτζη, τώρα τελειώνουμε, δεν προβλέπονται δευτερολογίες. Σας παρακαλώ, γιατί έχουμε καθυστερήσει πάρα πολύ και έχουμε στη συνέχεια και την ονομαστική ψηφοφορία.

Δεν υπάρχει θέμα. Σας παρακαλώ πολύ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, θέλω τον λόγο ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, γιατί στο ελληνικό Κοινοβούλιο δεν μπορεί να λέγονται αυτά τα πράγματα. Προβλέπεται τριτομιλία του Κοινοβουλευτικού Εκπροσώπου.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Ακούστε τώρα, δεν προβλέπεται. Ούτε προσωπικό θέμα υπάρχει. Σας παρακαλώ.

Ακολουθεί και ονομαστική ψηφοφορία και περιμένουν οι Βουλευτές.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Κύριε Πρόεδρε, μόνο για δέκα δευτερόλεπτα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Μα, δεν υπήρξε προσωπικό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ:** Πέρασαν ήδη τα δέκα δευτερόλεπτα, κύριε Πρόεδρε. Συζήτηση κάνουμε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριε Σπίρτζη, ζητάτε τον λόγο επί προσωπικού; Δεν υπήρξε προσωπικό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Όχι, δεν είναι για προσωπικό. Ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος πήρα τον λόγο για αυτά που είπε ο Υπουργός.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Μα, δεν μπορείτε να πάρετε γι’ αυτόν τον λόγο. Χαλάμε έτσι όλη τη διαδικασία.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Ωραία, θα αναλύσω λοιπόν το προσωπικό.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Έχετε τον λόγο για ένα λεπτό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ:** Με πολύ μεγάλη ευγένεια, κύριε Παπαδόπουλε, θα σας παρακαλέσω πάρα πολύ με όποια σύνθεση θέλετε, αυτή την εβδομάδα, την επόμενη εβδομάδα, όποτε εσείς μπορείτε -γιατί έτσι κι αλλιώς δεν έχετε πολλή δουλειά στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, τα έχετε «κολλήσει» όλα- να μας πάτε και να μας δείξετε ένα από τα έργα που αναφέρατε ότι γίνεται. Διότι η προπαγάνδα έχει ξεπεράσει τα όρια του ανεκτού! Περιμένουμε, λοιπόν, να μας πείτε ποια ημερομηνία θα μας πάτε σε αυτά τα έργα που λέτε δήθεν ότι γίνονται, που είναι μόνο στη φαντασία σας.

Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Ο κύριος Υπουργός έχει τον λόγο για ένα λεπτό.

**ΜΙΧΑΗΛ (ΜΙΧΑΛΗΣ) ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Σπίρτζη, δεν είπα ότι γίνονται, είπα ότι ξεκινάνε, και σας ανέφερα μία δέσμη με εμβληματικά έργα. Εμείς σε μουσαμάδες που μας πηγαίνατε εσείς δεν θα σας πάμε. Έχουν αρχίσει πολλά έργα, και φαίνονται. Θα σας πάμε όταν πρέπει για να τα δείτε. Όμως ο ελληνικός λαός τα βλέπει, δεν χρειάζεται να κουράζεστε εσείς.

Και, παρεμπιπτόντως, το Υπουργείο φέτος έχει δουλειά, όπως και τα τελευταία τρία χρόνια. Όταν ήσασταν εσείς, όντως, δεν είχε δουλειά. Εσείς θυμάστε αυτό. Άλλαξε η περίοδος.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου των σχεδίων νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

Προχωρούμε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της δι’ ανταλλαγής επιστολών συναφθείσας τροποποίησης της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Κορέας για τις αεροπορικές μεταφορές».

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κύριοι συνάδελφοι, εφόσον έχετε ολοκληρώσει την ψηφοφορία, παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Οι θέσεις των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

|  |
| --- |
| Κύρωση της δι΄ανταλλαγής επιστολών συναφθείσας τροποποίησης της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Κορέας για τις αεροπορικές μεταφορές |
| Επί της Αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |
| Άρθρο πρώτο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |
| Ακροτελεύτιο άρθρο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |
| Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Συνεπώς μετά την ολοκλήρωση της ψηφοφορίας με το ηλεκτρονικό σύστημα το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της δι’ ανταλλαγής επιστολών συναφθείσας τροποποίησης της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Κορέας για τις αεροπορικές μεταφορές» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

(Να καταχωριστεί το κείμενο του νομοσχεδίου 99.α.)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Προχωρούμε τώρα στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Συμφωνίας αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας των Σεϋχελλών».

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εφόσον έχετε ολοκληρώσει την ψηφοφορία, παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Οι θέσεις των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

|  |
| --- |
| Κύρωση της Συμφωνίας αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας των Σεϋχελλών |
| Επί της Αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |
| Άρθρο πρώτο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |
| Ακροτελεύτιο άρθρο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |
| Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: OXI |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Συμφωνίας αεροπορικών υπηρεσιών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας των Σεϋχελλών» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

(Να καταχωριστεί το κείμενο του νομοσχεδίου 103.α.)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Προχωρούμε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση Πρωτοκόλλων σχετικών με την τροποποίηση των άρθρων 50 (α) και 56 της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας».

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εφόσον έχετε ολοκληρώσει την ψηφοφορία, παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Οι θέσεις των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

|  |
| --- |
| Κύρωση Πρωτοκόλλων σχετικών με την τροποποίηση των άρθρων 50 (α) και 56 της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας |
| Επί της Αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |
| Άρθρο πρώτο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |
| Ακροτελεύτιο άρθρο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |
| Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: ΠΡΝ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΝΑΙ |
| ΜέΡΑ25: ΠΡΝ |

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση Πρωτοκόλλων σχετικών με την τροποποίηση των άρθρων 50 (α) και 56 της Σύμβασης Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

(Να καταχωριστεί το κείμενο του νομοσχεδίου σελ. 107α)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Προχωρούμε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για τη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας».

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εφόσον έχετε ολοκληρώσει την ψηφοφορία, παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Οι θέσεις των κομμάτων, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

|  |
| --- |
| Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για τη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας |
| Επί της Αρχής ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Άρθρο πρώτο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Ακροτελεύτιο άρθρο ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |
| Επί του Συνόλου ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ |
| Ν.Δ.: ΝΑΙ |
| ΣΥΡΙΖΑ: ΝΑΙ |
| Κίνημα Αλλαγής: ΝΑΙ |
| Κ.Κ.Ε.: OXI |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ: ΠΡΝ |
| ΜέΡΑ25: OXI |

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Βουλγαρίας για τη ρύθμιση της σιδηροδρομικής διασυνοριακής κυκλοφορίας» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

(Να καταχωριστεί το κείμενο του νομοσχεδίου σελ. 111α)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ’ ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο των παραπάνω νομοσχεδίων.

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσαεξουσιοδότηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε τώρα στην ψήφιση του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομικών: «Αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας του Ταμείου Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας και του Συνεγγυητικού Κεφαλαίου Εξασφάλισης Επενδυτικών Υπηρεσιών, εκσυγχρονισμός Οργανισμού Διαχείρισης Δημοσίου Χρέους και άλλες επείγουσες διατάξεις».

Έχει υποβληθεί αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας από Βουλευτές της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του ΣΥΡΙΖΑ επί της τροπολογίας με γενικό αριθμό 1331 και ειδικό 196, της οποίας το κείμενο έχει ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

(Να μπει η σελίδα 112α)

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Επίσης έχει υποβληθεί αίτηση ονομαστικής ψηφοφορίας από τον Πρόεδρο και τους Βουλευτές της Κοινοβουλευτικής Ομάδας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας επί της τροπολογίας με γενικό αριθμό 1331 και ειδικό 196, της οποίας το κείμενο έχει ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

(Να μπει η σελίδα 112β)

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Δεν θα αναγνώσω τον κατάλογο των υπογραφόντων Βουλευτών για τις δύο αιτήσεις. Λόγω των ειδικών συνθηκών θεωρούμε ότι υπάρχει ο απαιτούμενος από τον Κανονισμό αριθμός για την υποβολή τους και πράγματι υπάρχει.

Δέχεστε να συμπτύξουμε τις δύο ψηφοφορίες σε μία;

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Το Σώμα συνεφώνησε.

Συνεπώς διακόπτουμε τη συνεδρίαση για δέκα (10΄) λεπτά, σύμφωνα με τον Κανονισμό.

(ΔΙΑΚΟΠΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συνεχίζεταιη συνεδρίαση.

Θα διεξαχθεί ηλεκτρονική ονομαστική ψηφοφορία επί της τροπολογίας με γενικό αριθμό 1331 και ειδικό 196 του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομικών.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Θα ήθελα να σας ενημερώσω ότι έχουν έρθει στο Προεδρείο επιστολές ή τηλεομοιοτυπίες (φαξ) συναδέλφων, σύμφωνα με το άρθρο 70Α του Κανονισμού της Βουλής, με τις οποίες γνωστοποιούν την ψήφο τους. Οι ψήφοι αυτές θα καταχωριστούν στα Πρακτικά και θα συνυπολογιστούν στην καταμέτρηση, η οποία θα ακολουθήσει.

(Οι προαναφερθείσες επιστολές καταχωρίζονται στα Πρακτικά και έχουν ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

(Να μπουν οι σελ. 115α)

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να σας ανακοινώσω το αποτέλεσμα της διεξαχθείσης ονομαστικής ψηφοφορίας επί της τροπολογίας με γενικό αριθμό 1331 και ειδικό 196.

Εψήφισαν συνολικά 300 Βουλευτές.

Υπέρ της τροπολογίας, δηλαδή «ΝΑΙ», ψήφισαν 157 Βουλευτές.

Κατά της τροπολογίας, δηλαδή «ΟΧΙ», ψήφισαν 143 Βουλευτές.

«ΠΑΡΩΝ» εψήφισε ουδείς.

Συνεπώς η τροπολογία με γενικό αριθμό 1331 και ειδικό 196 έγινε δεκτή κατά πλειοψηφία.

Οι θέσεις των Βουλευτών, όπως αποτυπώθηκαν κατά την ψήφιση με το ηλεκτρονικό σύστημα, καταχωρίζονται στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης και έχουν ως εξής:

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Ονοματεπώνυμο | Κ.Ο | Εκλ. Περιφέρεια | Ψήφος |
| **Υπ. Τροπ. 1331/196 ως έχει (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: NAI:157, OXI:143, ΠΡΝ:0)** |  |  |  |
| ΑΒΔΕΛΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ | Α΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΑΒΡΑΜΑΚΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΣΕΡΡΩΝ | ΟΧΙ |
| ΑΓΑΘΟΠΟΥΛΟΥ ΕΙΡΗΝΗ-ΕΛΕΝΗ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΙΛΚΙΣ | ΟΧΙ |
| ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΥ ΑΓΓΕΛΙΚΗ | ΑΝΕΞ. | Α΄ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΑΔΑΜΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ | ΑΝΕΞ. | Β΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ(ΝΑΣΟΣ) | ΣΥΡΙΖΑ | Α΄ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΜΑΡΙΑ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ | Β2΄ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΛΕΣΒΟΥ | ΝΑΙ |
| ΑΚΤΥΠΗΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΖΑΚΥΝΘΟΥ | ΝΑΙ |
| ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ ΤΡΥΦΩΝ | ΣΥΡΙΖΑ | Β΄ ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΟΧΙ |
| ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ-ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ | Β1΄ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ ΧΡΙΣΤΙΝΑ | Νέα Δημοκρατία | ΑΧΑΪΑΣ | ΝΑΙ |
| ΑΜΑΝΑΤΙΔΗΣ ΓΙΩΡΓΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΚΟΖΑΝΗΣ | ΝΑΙ |
| ΑΜΑΝΑΤΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Α΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΑΜΥΡΑΣ ΓΙΩΡΓΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΑ(ΣΙΑ) | ΣΥΡΙΖΑ | ΑΧΑΪΑΣ | ΟΧΙ |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΔΗΣ ΣΑΒΒΑΣ | Νέα Δημοκρατία | Β΄ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΑΝΔΡΙΑΝΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | Νέα Δημοκρατία | ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ | ΝΑΙ |
| ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | Νέα Δημοκρατία | ΦΛΩΡΙΝΗΣ | ΝΑΙ |
| ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΑΝΤΩΝΙΑ(ΤΟΝΙΑ) | Κίνημα Αλλαγής | Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΑΠΑΤΖΙΔΗ ΜΑΡΙΑ | ΜέΡΑ25 | Α΄ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΕΥΒΟΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΑΡΑΜΠΑΤΖΗ ΦΩΤΕΙΝΗ | Νέα Δημοκρατία | ΣΕΡΡΩΝ | ΝΑΙ |
| ΑΡΑΧΩΒΙΤΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΛΑΚΩΝΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Κίνημα Αλλαγής | Β΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΑΡΣΕΝΗΣ ΚΡΙΤΩΝ-ΗΛΙΑΣ | ΜέΡΑ25 | Β2΄ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΣΟΦΙΑ-ΧΑΪΔΩ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ | Β΄ ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΟΧΙ |
| ΑΥΓΕΝΑΚΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ | ΝΑΙ |
| ΑΥΓΕΡΗ ΘΕΟΔΩΡΑ(ΔΩΡΑ) | ΣΥΡΙΖΑ | Β΄ θΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΑΥΓΕΡΙΝΟΠΟΥΛΟΥ ΔΙΟΝΥΣΙΑ-ΘΕΟΔΩΡΑ | Νέα Δημοκρατία | ΗΛΕΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΑΥΛΩΝΙΤΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ-ΧΡΗΣΤΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΕΡΚΥΡΑ | ΟΧΙ |
| ΑΧΜΕΤ ΙΛΧΑΝ | Κίνημα Αλλαγής | ΡΟΔΟΠΗΣ | ΟΧΙ |
| ΑΧΤΣΙΟΓΛΟΥ ΕΥΤΥΧΙΑ | ΣΥΡΙΖΑ | ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΒΑΓΕΝΑ-ΚΗΛΑΗΔΟΝΗ ΑΝΝΑ | ΣΥΡΙΖΑ | ΛΑΡΙΣΗΣ | ΟΧΙ |
| ΒΑΓΕΝΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ | Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΒΑΓΙΩΝΑΣ ΓΙΩΡΓΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ | Νέα Δημοκρατία | Β2΄ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΒΑΡΔΑΚΗΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ | ΟΧΙ |
| ΒΑΡΕΜΕΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΒΑΡΟΥΦΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ(ΓΙΑΝΗΣ) | ΜέΡΑ25 | Α΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΒΑΡΤΖΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | Β΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ(ΛΑΚΗΣ) | Νέα Δημοκρατία | ΠΕΛΛΗΣ | ΝΑΙ |
| ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ(ΒΑΣΙΛΗΣ) | ΣΥΡΙΖΑ | ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΒΕΛΟΠΟΥΛΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ | ΛΑΡΙΣΗΣ | ΟΧΙ |
| ΒΕΡΝΑΡΔΑΚΗΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Α΄ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΒΕΣΥΡΟΠΟΥΛΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΗΜΑΘΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΒΕΤΤΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΟΖΑΝΗΣ | ΟΧΙ |
| ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ | ΕΠΚΡΑΤΕΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΒΙΤΣΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β2΄ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΒΛΑΣΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΑΡΚΑΔΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | Α΄ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΒΟΛΟΥΔΑΚΗΣ ΜΑΝΟΥΣΟΣ-ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΧΑΝΙΩΝ | ΝΑΙ |
| ΒΟΡΙΔΗΣ ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ(ΜΑΚΗΣ) | Νέα Δημοκρατία | Α΄ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΒΟΥΛΤΕΨΗ ΣΟΦΙΑ | Νέα Δημοκρατία | Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΒΟΥΤΣΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Α΄ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΒΡΟΥΤΣΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | Νέα Δημοκρατία | ΚΥΚΛΑΔΩΝ | ΝΑΙ |
| ΒΡΥΖΙΔΟΥ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ | Νέα Δημοκρατία | ΚΟΖΑΝΗΣ | ΝΑΙ |
| ΓΕΡΑΠΕΤΡΙΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΓΕΡΟΒΑΣΙΛΗ ΟΛΓΑ | ΣΥΡΙΖΑ | ΑΡΤΗΣ | ΟΧΙ |
| ΓΕΩΡΓΑΝΤΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΚΙΛΙΚΙΣ | ΝΑΙ |
| ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΑΔΩΝΙΣ | Νέα Δημοκρατία | Β1΄ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΣΤΕΡΓΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΠΡΕΒΕΖΗΣ | ΝΑΙ |
| ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ(ΝΑΝΤΙΑ) | Κίνημα Αλλαγής | Β2΄ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Α΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΓΙΟΓΙΑΚΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΓΚΑΡΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ(ΝΑΤΑΣΑ) | ΣΥΡΙΖΑ | ΕΒΡΟΥ | ΟΧΙ |
| ΓΚΙΚΑΣ ΣΤΕΦΑΝΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΚΕΡΚΥΡΑΣ | ΝΑΙ |
| ΓΚΙΟΚΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | Κ.Κ.Ε. | Α΄ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΓΚΙΟΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ | ΟΧΙ |
| ΓΚΙΟΥΛΕΚΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | Νέα Δημοκρατία | Α΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΓΚΟΚΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ | Κίνημα Αλλαγής | ΑΡΤΗΣ | ΟΧΙ |
| ΓΡΗΓΟΡΙΑΔΗΣ ΚΛΕΩΝ | ΜέΡΑ25 | Β1΄ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΔΑΒΑΚΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΛΑΚΩΝΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΔΕΛΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | Κ.Κ.Ε. | Α΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΔΕΝΔΙΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ-ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΔΕΡΜΕΝΤΖΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΕΒΡΟΥ | ΝΑΙ |
| ΔΗΜΑΣ ΧΡΙΣΤΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΕΒΡΟΥ | ΝΑΙ |
| ΔΙΓΑΛΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΧΑΝΙΩΝ | ΝΑΙ |
| ΔΟΥΝΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ(ΝΟΝΗ) | Νέα Δημοκρατία | Α΄ ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΝΑΙ |
| ΔΡΑΓΑΣΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β2΄ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΔΡΙΤΣΑΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Α΄ ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΟΧΙ |
| ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΟΥ ΣΟΥΛΤΑΝΑ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΑΒΑΛΑΣ | ΟΧΙ |
| ΕΥΘΥΜΙΟΥ ΑΝΝΑ | Νέα Δημοκρατία | Α΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β1΄ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΖΕΪΜΠΕΚ ΧΟΥΣΕΪΝ | ΣΥΡΙΖΑ | ΞΑΝΘΗΣ | ΟΧΙ |
| ΖΕΜΠΙΛΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΕΥΒΟΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΖΟΥΡΑΡΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Α΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΗΓΟΥΜΕΝΙΔΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ | ΟΧΙ |
| ΘΕΟΔΩΡΙΚΑΚΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΤΑΚΗΣ) | Νέα Δημοκρατία | ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΘΕΟΧΑΡΗΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ(ΧΑΡΗΣ) | Νέα Δημοκρατία | Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΘΡΑΨΑΝΙΩΤΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ | ΣΥΡΙΖΑ | ΛΑΣΙΘΙΟΥ | ΟΧΙ |
| ΙΑΤΡΙΔΗ ΤΣΑΜΠΙΚΑ(ΜΙΚΑ) | Νέα Δημοκρατία | ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ | ΝΑΙ |
| ΚΑΒΒΑΔΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΛΕΥΚΑΔΟΣ | ΝΑΙ |
| ΚΑΙΡΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | Β1΄ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΚΑΚΛΑΜΑΝΗΣ ΝΙΚΗΤΑΣ | Νέα Δημοκρατία | Α΄ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΚΑΛΑΜΑΤΙΑΝΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ-ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΗΛΕΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ | Νέα Δημοκρατία | Α΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΚΑΛΛΙΑΝΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | Νέα Δημοκρατία | Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΚΑΜΙΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Κίνημα Αλλαγής | ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΚΑΝΕΛΛΗ ΓΑΡΥΦΑΛΙΑ(ΛΙΑΝΑ) | Κ.Κ.Ε. | Α΄ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΚΑΠΠΑΤΟΣ ΠΑΝΑΓΗΣ | Νέα Δημοκρατία | ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΚΑΡΑΓΚΟΥΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΚΑΡΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | Κ.Κ.Ε. | ΑΧΑΪΑΣ | ΟΧΙ |
| ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ ΑΝΝΑ | Νέα Δημοκρατία | Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ τ ΑΛΕΞ. | Νέα Δημοκρατία | Α΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ τ ΑΧΙΛ. | Νέα Δημοκρατία | ΣΕΡΡΩΝ | ΝΑΙ |
| ΚΑΡΑΟΓΛΟΥ ΘΕΟΔΩΡΟΣ | Νέα Δημοκρατία | Β΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΚΑΡΑΣΜΑΝΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΠΕΛΛΗΣ | ΝΑΙ |
| ΚΑΣΙΜΑΤΗ ΕΙΡΗΝΗ(ΝΙΝΑ) | ΣΥΡΙΖΑ | Β΄ ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΟΧΙ |
| ΚΑΣΤΑΝΙΔΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ | Κίνημα Αλλαγής | Α΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΚΑΤΡΙΝΗΣ ΜΙΧΑΗΛ | Κίνημα Αλλαγής | ΗΛΕΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΚΑΤΡΟΥΓΚΑΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β1΄ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΚΑΤΣΑΝΙΩΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ | Νέα Δημοκρατία | ΑΧΑΪΑΣ | ΝΑΙ |
| ΚΑΤΣΑΦΑΔΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | Νέα Δημοκρατία | Α΄ ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΝΑΙ |
| ΚΑΤΣΗΣ ΜΑΡΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΘΕΣΠΡΩΤΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΚΑΤΣΩΤΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ | Κ.Κ.Ε. | Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ ΧΑΡΟΥΛΑ(ΧΑΡΑ) | ΣΥΡΙΖΑ | Β2΄ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΚΕΓΚΕΡΟΓΛΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ | Κίνημα Αλλαγής | ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ | ΟΧΙ |
| ΚΕΔΙΚΟΓΛΟΥ ΣΥΜΕΩΝ(ΣΙΜΟΣ) | Νέα Δημοκρατία | ΕΥΒΟΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΚΕΛΕΤΣΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΕΒΡΟΥ | ΝΑΙ |
| ΚΕΛΛΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΛΑΡΙΣΗΣ | ΝΑΙ |
| ΚΕΡΑΜΕΩΣ ΝΙΚΗ | Νέα Δημοκρατία | Β1΄ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΚΕΦΑΛΑ ΜΑΡΙΑ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ | Νέα Δημοκρατία | ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΚΕΦΑΛΙΔΟΥ ΧΑΡΟΥΛΑ(ΧΑΡΑ) | Κίνημα Αλλαγής | ΔΡΑΜΑΣ | ΟΧΙ |
| ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗ ΟΛΓΑ | Νέα Δημοκρατία | Α΄ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | Νέα Δημοκρατία | ΡΕΘΥΜΝΗΣ | ΝΑΙ |
| ΚΙΚΙΛΙΑΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | Α΄ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΚΟΚΚΑΛΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΛΑΡΙΣΗΣ | ΟΧΙ |
| ΚΟΛΛΙΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΚΟΜΝΗΝΑΚΑ ΜΑΡΙΑ | Κ.Κ.Ε. | ΛΕΣΒΟΥ | ΟΧΙ |
| ΚΟΝΣΟΛΑΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ(ΜΑΝΟΣ) | Νέα Δημοκρατία | ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ | ΝΑΙ |
| ΚΟΝΤΟΓΕΩΡΓΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΕΥΡΥΤΑΝΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΚΟΤΡΩΝΙΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ | ΝΑΙ |
| ΚΟΥΒΕΛΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | Α΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΚΟΥΜΟΥΤΣΑΚΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | Β1΄ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ | ΑΝΕΞ. | Β2' ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ | Νέα Δημοκρατία | ΒΟΙΩΤΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΚΟΥΤΣΟΥΜΠΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | Κ.Κ.Ε. | Β2΄ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΚΡΗΤΙΚΟΣ ΝΕΟΚΛΗΣ | Νέα Δημοκρατία | ΛΑΚΩΝΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΚΥΡΑΝΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | Νέα Δημοκρατία | Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΚΟΖΑΝΗΣ | ΝΑΙ |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ ΟΔΥΣΣΕΑΣ | Κίνημα Αλλαγής | ΑΡΚΑΔΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | Κίνημα Αλλαγής | ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΚΩΤΣΗΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | Β΄ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΚΩΤΣΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ | ΝΑΙ |
| ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΚΑΒΑΛΑΣ | ΝΑΙ |
| ΛΑΜΠΡΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | Νέα Δημοκρατία | ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Κ.Κ.Ε. | ΛΑΡΙΣΗΣ | ΟΧΙ |
| ΛΑΠΠΑΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ | ΟΧΙ |
| ΛΕΟΝΤΑΡΙΔΗΣ ΘΕΟΦΙΛΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΣΕΡΡΩΝ | ΝΑΙ |
| ΛΙΑΚΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ | Νέα Δημοκρατία | Β΄ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΛΙΑΚΟΥΛΗ ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ | Κίνημα Αλλαγής | ΛΑΡΙΣΗΣ | ΟΧΙ |
| ΛΙΒΑΝΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ-ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΣΠΗΛΙΟΣ) | Νέα Δημοκρατία | ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΛΙΟΥΠΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΛΙΟΥΤΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΤΡΙΚΑΛΩΝ | ΝΑΙ |
| ΛΟΒΕΡΔΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ | Κίνημα Αλλαγής | Β1΄ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΛΟΒΕΡΔΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ-ΜΙΧΑΗΛ(ΓΙΑΝΝΗΣ) | Νέα Δημοκρατία | Β2΄ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΛΟΓΙΑΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | ΜέΡΑ25 | ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ | ΟΧΙ |
| ΜΑΚΡΗ ΖΩΗ(ΖΕΤΤΑ) | Νέα Δημοκρατία | ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΜΑΛΑΜΑ ΚΥΡΙΑΚΗ | ΣΥΡΙΖΑ | ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ(ΧΑΡΗΣ) | ΣΥΡΙΖΑ | ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ | ΟΧΙ |
| ΜΑΝΗ-ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΑΝΝΑ | Νέα Δημοκρατία | ΠΙΕΡΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΜΑΝΤΑΣ ΠΕΡΙΚΛΗΣ | Νέα Δημοκρατία | ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΜΑΝΩΛΑΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | Νέα Δημοκρατία | Α΄ ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΝΑΙ |
| ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ ΔΙΑΜΑΝΤΩ | Κ.Κ.Ε. | Β΄ ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΟΧΙ |
| ΜΑΡΑΒΕΓΙΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΜΑΡΙΝΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Κ.Κ.Ε. | ΕΥΒΟΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | Β΄ ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΝΑΙ |
| ΜΑΡΚΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΑΧΑΪΑΣ | ΟΧΙ |
| ΜΑΡΤΙΝΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑ | Νέα Δημοκρατία | Α΄ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΜΕΪΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΜΕΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | Νέα Δημοκρατία | Α΄ ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΝΑΙ |
| ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΝΟΤΗΣ) | Νέα Δημοκρατία | ΧΙΟΥ | ΝΑΙ |
| ΜΗΤΣΟΤΑΚΗΣ ΚΥΡΙΑΚΟΣ | Νέα Δημοκρατία | Β2΄ ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΜΙΧΑΗΛΙΔΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΧΙΟΥ | ΟΧΙ |
| ΜΟΝΟΓΥΙΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ | Νέα Δημοκρατία | ΚΥΚΛΑΔΩΝ | ΝΑΙ |
| ΜΟΥΖΑΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΜΟΥΛΚΙΩΤΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Κίνημα Αλλαγής | ΒΟΙΩΤΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΜΠΑΚΑΔΗΜΑ ΦΩΤΕΙΝΗ | ΜέΡΑ25 | Β΄ ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΟΧΙ |
| ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ ΘΕΟΔΩΡΑ(ΝΤΟΡΑ) | Νέα Δημοκρατία | ΧΑΝΙΩΝ | ΝΑΙ |
| ΜΠΑΛΑΦΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΜΠΑΡΑΛΙΑΚΟΣ ΞΕΝΟΦΩΝ(ΦΩΝΤΑΣ) | Νέα Δημοκρατία | ΠΙΕΡΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΜΠΑΡΑΝ ΜΠΟΥΡΧΑΝ | Κίνημα Αλλαγής | ΞΑΝΘΗΣ | ΟΧΙ |
| ΜΠΑΡΚΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΠΡΕΒΕΖΗΣ | ΟΧΙ |
| ΜΠΑΡΤΖΩΚΑΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΗΜΑΘΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΜΠΙΑΓΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | Κίνημα Αλλαγής | ΚΕΡΚΥΡΑΣ | ΟΧΙ |
| ΜΠΙΖΙΟΥ ΣΤΕΡΓΙΑΝΗ(ΣΤΕΛΛΑ) | Νέα Δημοκρατία | ΛΑΡΙΣΗΣ | ΝΑΙ |
| ΜΠΛΟΥΧΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΔΡΑΜΑΣ | ΝΑΙ |
| ΜΠΟΓΔΑΝΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΑΝΕΞ. | Α΄ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΜΠΟΥΓΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | Νέα Δημοκρατία | ΦΩΚΙΔΟΣ | ΝΑΙ |
| ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΜΠΟΥΜΠΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ | ΣΕΡΡΩΝ | ΟΧΙ |
| ΜΠΟΥΡΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | Β΄ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΜΠΟΥΡΝΟΥΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΛΕΣΒΟΥ | ΟΧΙ |
| ΜΠΟΥΤΣΙΚΑΚΗΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ-ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ | Νέα Δημοκρατία | Α΄ ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΝΑΙ |
| ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ | Α΄ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΜΩΡΑΪΤΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ(ΘΑΝΟΣ) | ΣΥΡΙΖΑ | ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΝΙΚΟΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ | Νέα Δημοκρατία | ΗΛΕΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΝΟΤΟΠΟΥΛΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ(ΚΑΤΕΡΙΝΑ) | ΣΥΡΙΖΑ | Α΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ ΘΕΟΦΙΛΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΔΡΑΜΑΣ | ΟΧΙ |
| ΞΑΝΘΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΡΕΘΥΜΝΗΣ | ΟΧΙ |
| ΞΕΝΟΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΜΑΡΙΑ-ΕΛΙΖΑ(ΜΑΡΙΛΙΖΑ) | ΣΥΡΙΖΑ | Β1΄ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | Α΄ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΙΩΑΝΝΗΣ | Νέα Δημοκρατία | ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ | ΝΑΙ |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΚΑΒΑΛΑΣ | ΝΑΙ |
| ΠΑΝΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ | Κίνημα Αλλαγής | ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ(ΜΠΑΜΠΗΣ) | Νέα Δημοκρατία | Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΤΡΙΚΑΛΩΝ | ΟΧΙ |
| ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ(ΜΙΧΑΛΗΣ) | Νέα Δημοκρατία | ΚΟΖΑΝΗΣ | ΝΑΙ |
| ΠΑΠΑΗΛΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΑΡΚΑΔΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΠΑΠΑΚΩΣΤΑ-ΠΑΛΙΟΥΡΑ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ(ΚΑΤΕΡΙΝΑ) | Νέα Δημοκρατία | ΤΡΙΚΑΛΩΝ | ΝΑΙ |
| ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | Κ.Κ.Ε. | ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΠΑΠΑΝΑΤΣΙΟΥ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ | ΣΥΡΙΖΑ | ΜΑΓΝΗΣΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Κίνημα Αλλαγής | ΑΧΑΪΑΣ | ΟΧΙ |
| ΠΑΠΑΡΗΓΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ | Κ.Κ.Ε. | ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΠΑΠΠΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | Νέα Δημοκρατία | ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ | ΝΑΙ |
| ΠΑΠΠΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΠΑΣΧΑΛΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | Νέα Δημοκρατία | ΚΑΒΑΛΑΣ | ΝΑΙ |
| ΠΑΤΣΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ | Νέα Δημοκρατία | ΓΡΕΒΕΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΠΑΦΙΛΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ | Κ.Κ.Ε. | Β1΄ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΠΕΡΚΑ ΘΕΟΠΙΣΤΗ(ΠΕΤΗ) | ΣΥΡΙΖΑ | ΦΛΩΡΙΝΗΣ | ΟΧΙ |
| ΠΙΚΡΑΜΜΕΝΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ | Νέα Δημοκρατία | ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΠΙΠΙΛΗ ΦΩΤΕΙΝΗ | Νέα Δημοκρατία | Α΄ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | Νέα Δημοκρατία | ΛΑΣΙΘΙΟΥ | ΝΑΙ |
| ΠΛΕΥΡΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ(ΘΑΝΟΣ) | Νέα Δημοκρατία | Α΄ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ | Νέα Δημοκρατία | ΕΥΒΟΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΠΟΛΑΚΗΣ ΠΑΥΛΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΧΑΝΙΩΝ | ΟΧΙ |
| ΠΟΥΛΑΣ ΑΝΔΡΕΑΣ | Κίνημα Αλλαγής | ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ | ΟΧΙ |
| ΠΟΥΛΟΥ ΠΑΝΑΓΙΟΥ(ΓΙΩΤΑ) | ΣΥΡΙΖΑ | ΒΟΙΩΤΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΡΑΓΚΟΥΣΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β΄ ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΟΧΙ |
| ΡΑΠΤΗ ΕΛΕΝΗ | Νέα Δημοκρατία | Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΡΑΠΤΗ ΖΩΗ | Νέα Δημοκρατία | Β1΄ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΡΟΥΣΟΠΟΥΛΟΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ(ΘΟΔΩΡΟΣ) | Νέα Δημοκρατία | Β1΄ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΣΑΚΟΡΑΦΑ ΣΟΦΙΑ | ΜέΡΑ25 | Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΣΑΛΜΑΣ ΜΑΡΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΣΑΜΑΡΑΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΣΑΝΤΟΡΙΝΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ | ΟΧΙ |
| ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ | ΟΧΙ |
| ΣΕΝΕΤΑΚΗΣ ΜΑΞΙΜΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ | ΝΑΙ |
| ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ(ΣΤΡΑΤΟΣ) | Νέα Δημοκρατία | Α' ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΝΑΙ |
| ΣΚΑΝΔΑΛΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | Κίνημα Αλλαγής | Α΄ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΣΚΟΝΔΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ | Νέα Δημοκρατία | ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ | ΝΑΙ |
| ΣΚΟΥΡΛΕΤΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ) | ΣΥΡΙΖΑ | ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΣΚΟΥΡΟΛΙΑΚΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ(ΠΑΝΟΣ) | ΣΥΡΙΖΑ | Α΄ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΣΚΟΥΦΑ ΕΛΙΣΣΑΒΕΤ(ΜΠΕΤΤΥ) | ΣΥΡΙΖΑ | ΠΙΕΡΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΣΚΡΕΚΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΤΡΙΚΑΛΩΝ | ΝΑΙ |
| ΣΚΥΛΑΚΑΚΗΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΣΠΑΝΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ-ΠΕΤΡΟΣ | Νέα Δημοκρατία | Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΣΠΙΡΤΖΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Α΄ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ ΧΡΗΣΤΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ | ΝΑΙ |
| ΣΤΑΜΕΝΙΤΗΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΠΕΛΛΗΣ | ΝΑΙ |
| ΣΤΕΦΑΝΑΔΗΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΣΑΜΟΥ | ΝΑΙ |
| ΣΤΟΛΤΙΔΗΣ ΛΕΩΝΙΔΑΣ | Κ.Κ.Ε. | Β΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΣΤΥΛΙΑΝΙΔΗΣ ΕΥΡΙΠΙΔΗΣ | Νέα Δημοκρατία | ΡΟΔΟΠΗΣ | ΝΑΙ |
| ΣΤΥΛΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΑΡΤΗΣ | ΝΑΙ |
| ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ | Κ.Κ.Ε. | ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ | ΟΧΙ |
| ΣΥΡΙΓΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ(ΑΓΓΕΛΟΣ) | Νέα Δημοκρατία | Α΄ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΣΥΡΜΑΛΕΝΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΥΚΛΑΔΩΝ | ΟΧΙ |
| ΤΑΓΑΡΑΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΤΑΡΑΝΤΙΛΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΤΑΣΟΥΛΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΤΕΛΙΓΙΟΡΙΔΟΥ ΟΛΥΜΠΙΑ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΤΖΑΒΑΡΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΗΛΕΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΤΖΑΚΡΗ ΘΕΟΔΩΡΑ | ΣΥΡΙΖΑ | ΠΕΛΛΗΣ | ΟΧΙ |
| ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Α΄ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΤΖΗΚΑΛΑΓΙΑΣ ΖΗΣΗΣ | Νέα Δημοκρατία | ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΤΖΟΥΦΗ ΜΕΡΟΠΗ | ΣΥΡΙΖΑ | ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΤΟΛΚΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΗΜΑΘΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΤΡΑΓΑΚΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ | Νέα Δημοκρατία | Β΄ ΠΕΙΡΑΙΩΣ | ΝΑΙ |
| ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ(ΑΛΕΚΟΣ) | ΣΥΡΙΖΑ | Α΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΤΣΑΒΔΑΡΙΔΗΣ ΛΑΖΑΡΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΗΜΑΘΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β1΄ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΤΣΙΑΡΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΚΑΡΔΙΤΣΗΣ | ΝΑΙ |
| ΤΣΙΓΚΡΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΑΧΑΪΑΣ | ΝΑΙ |
| ΤΣΙΛΙΓΓΙΡΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ(ΣΠΥΡΟΣ) | Νέα Δημοκρατία | ΞΑΝΘΗΣ | ΝΑΙ |
| ΤΣΙΠΡΑΣ ΑΛΕΞΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΑΧΑΪΑΣ | ΟΧΙ |
| ΤΣΙΠΡΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β΄ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΥΨΗΛΑΝΤΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ-ΝΙΚΟΛΑΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ | ΝΑΙ |
| ΦΑΜΕΛΛΟΣ ΣΩΚΡΑΤΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Β΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΦΙΛΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | Α΄ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΦΛΑΜΠΟΥΡΑΡΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΦΟΡΤΩΜΑΣ ΦΙΛΙΠΠΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΚΥΚΛΑΔΩΝ | ΝΑΙ |
| ΦΡΑΓΓΙΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | Κίνημα Αλλαγής | ΚΙΛΚΙΣ | ΟΧΙ |
| ΦΩΤΗΛΑΣ ΙΑΣΩΝ | Νέα Δημοκρατία | ΑΧΑΪΑΣ | ΝΑΙ |
| ΦΩΤΙΟΥ ΘΕΑΝΩ | ΣΥΡΙΖΑ | Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΧΑΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΜΑΞΙΜΟΣ | Νέα Δημοκρατία | ΛΑΡΙΣΗΣ | ΝΑΙ |
| ΧΑΡΙΤΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ(ΤΑΚΗΣ) | ΣΥΡΙΖΑ | ΡΟΔΟΠΗΣ | ΟΧΙ |
| ΧΑΡΙΤΣΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ(ΑΛΕΞΗΣ) | ΣΥΡΙΖΑ | ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΧΑΤΖΗΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ(ΤΑΣΟΣ) | Νέα Δημοκρατία | ΣΕΡΡΩΝ | ΝΑΙ |
| ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΑΚΗΣ ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΕΥΒΟΙΑΣ | ΟΧΙ |
| ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ | Νέα Δημοκρατία | Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ(ΚΩΣΤΗΣ) | Νέα Δημοκρατία | Β1΄ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΝΑΙ |
| ΧΕΙΜΑΡΑΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ(ΘΕΜΗΣ) | Νέα Δημοκρατία | ΦΘΙΩΤΙΔΟΣ | ΝΑΙ |
| ΧΗΤΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΛΥΣΗ | Β΄ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ | ΟΧΙ |
| ΧΙΟΝΙΔΗΣ ΣΑΒΒΑΣ | Νέα Δημοκρατία | ΠΙΕΡΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΧΡΗΣΤΙΔΟΥ ΡΑΛΛΙΑ | ΣΥΡΙΖΑ | Β3΄ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ | ΟΧΙ |
| ΧΡΥΣΟΜΑΛΛΗΣ ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ(ΜΙΛΤΟΣ) | Νέα Δημοκρατία | ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ | ΝΑΙ |
| ΨΥΧΟΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | ΣΥΡΙΖΑ | ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ | ΟΧΙ |
|  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |
| Ημ/νία:15/06/2022 |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| Αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας του Ταμείου Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας και του Συνεγγυητικού Κεφαλαίου Εξασφάλισης Επενδυτικών Υπηρεσιών... Δημ. Χρέους και άλλες επείγουσες διατάξεις |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
| **Άρθρο** | **ΝΑΙ** | **ΟΧΙ** | **ΠΡΝ** | **ΣΥΝ** |
| Υπ. Τροπ. 1331/196 ως έχει | 157 | 143 | 0 | 300 |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

ΑΛΛΑΓΗ ΣΕΛΙΔΑΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Προχωρούμε τώρα στην ψήφιση του νομοσχεδίου και στο σύνολο.

Ερωτάται το Σώμα: Γίνεται δεκτό το νομοσχέδιο και στο σύνολο;

**ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ (ΘΕΜΗΣ) ΧΕΙΜΑΡΑΣ:** Ναι.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΑΚΙΩΤΗΣ:** Όχι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΓΚΟΚΑΣ:** Όχι.

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΣΥΝΤΥΧΑΚΗΣ:** Όχι.

**ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ:** Όχι.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΜΠΑΚΑΔΗΜΑ:** Όχι.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Το νομοσχέδιο έγινε δεκτό και στο σύνολο κατά πλειοψηφία.

Συνεπώς το νομοσχέδιο του Υπουργείου Οικονομικών: «Αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου λειτουργίας του Ταμείου Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας και του Συνεγγυητικού Κεφαλαίου Εξασφάλισης Επενδυτικών Υπηρεσιών, εκσυγχρονισμός Οργανισμού Διαχείρισης Δημοσίου Χρέους και άλλες επείγουσες διατάξεις» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

(Να καταχωριστεί το κείμενο του νομοσχεδίου σελ. 130α)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, παρακαλώ το Σώμα να εξουσιοδοτήσει το Προεδρείο για την υπ’ ευθύνη του επικύρωση των Πρακτικών ως προς την ψήφιση στο σύνολο του παραπάνω νομοσχεδίου.

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** To Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, δέχεστε στο σημείο αυτό να λύσουμε τη συνεδρίαση;

**ΟΛΟΙ ΟΙ ΒΟΥΛΕΥΤΕΣ:** Μάλιστα, μάλιστα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Χαράλαμπος Αθανασίου):** Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 12.55΄ λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Πέμπτη 16 Ιουνίου 2022 και ώρα 10.00΄ με αντικείμενο εργασιών του Σώματος, νομοθετική εργασία: μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υγείας: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας (ΠΟΥ), ενεργώντας μέσω του Περιφερειακού Γραφείου της για την Ευρώπη, για την ίδρυση υπο-γραφείου για την ποιότητα της περίθαλψης και την ασφάλεια των ασθενών στο Γραφείο ΠΟΥ Αθήνας».

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ**