

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

### ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Δ'

Τετάρτη 3 Οκτωβρίου 2018

#### ΘΕΜΑΤΑ

##### Α. ΕΙΔΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

1. Επικύρωση Πρακτικών, σελ. 45, 135
2. Άδεια απουσίας του Βουλευτή κ. Κ. Καραμανλή του Αχιλλέα, σελ. 90
3. Ανακοινώνεται ότι τη συνεδρίαση παρακολουθούν μαθητές από το 4ο Γυμνάσιο Αγίων Αναργύρων, το 14ο Δημοτικό Σχολείο Αιγάλεω, το 2ο Γυμνάσιο Ταύρου και το Γυμνάσιο Ευπαλίου Φωκίδας, σελ. 49, 53, 56, 60, 79, 89, 93, 103
4. Ανακοινώνεται η υπ' αριθμόν πρωτοκόλλου 12268/7709 από 3 Οκτωβρίου 2018 απόφαση του Προέδρου της Βουλής: «Σύσταση και συγκρότηση των Διαρκών Επιτροπών της Ολομέλειας της Βουλής», σελ. 60 - 67
5. Επί διαδικαστικού θέματος, σελ. 45, 49, 51, 59, 68, 79, 81, 82, 89, 93, 98, 99, 102, 103, 105, 108, 109, 110

##### Β. ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

Ανακοίνωση του δελτίου επικαίρων ερωτήσεων της Πέμπτης 4 Οκτωβρίου 2018, σελ. 45

##### Γ. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Θέματα υδατοδρομίων, αστικών οδικών μεταφορών και λοιπές διατάξεις», σελ. 45 - 115

#### ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝΤΕΣ

ΚΡΕΜΑΣΤΙΝΟΣ Δ. , σελ. 45 - 60  
ΛΥΚΟΥΔΗΣ Σ. , σελ. 90 - 135  
ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΠΟΥΛΟΥ Α. ,  
σελ. 60 - 90

#### ΟΜΙΛΗΤΕΣ

##### Α. Επί διαδικαστικού θέματος:

ΒΛΑΧΟΣ Γ. , σελ. 93, 99, 102, 103  
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Μ. , σελ. 108  
ΖΑΡΟΥΛΙΑ Ε. , σελ. 51, 98, 108  
ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 51, 68, 82  
ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ Η. , σελ. 103, 105  
ΚΡΕΜΑΣΤΙΝΟΣ Δ. , σελ. 45, 49, 51, 59  
ΛΥΚΟΥΔΗΣ Σ. , σελ. 93, 99, 102, 103, 105, 108, 109, 110  
ΞΥΔΑΚΗΣ Ν. , σελ. 93  
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ. 79, 81, 82, 93, 99, 102, 103, 105  
ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΠΟΥΛΟΥ Α. ,  
σελ. 68, 79, 81, 82, 89

##### Β. Επί του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών:

ΑΚΡΙΩΤΗΣ Γ. , σελ. 83  
ΑΜΥΡΑΣ Γ. , σελ. 88  
ΒΑΚΗ Φ. , σελ. 93  
ΒΛΑΧΟΣ Γ. , σελ. 47, 49, 79, 102, 103, 104, 105  
ΒΡΑΝΤΖΑ Π. , σελ. 68  
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ Μ. , σελ. 58, 108  
ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ Α. , σελ. 89  
ΔΡΙΤΣΑΣ Θ. , σελ. 87  
ΖΑΡΟΥΛΙΑ Ε. , σελ. 51, 93  
ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ Α. , σελ. 68, 79, 81, 82  
ΚΑΒΒΑΔΑΣ Α. , σελ. 91  
ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ Η. , σελ. 45, 105  
ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ Α. , σελ. 78  
ΚΑΣΙΔΙΑΡΗΣ Η. , σελ. 94  
ΚΑΤΣΙΚΗΣ Κ. , σελ. 55, 107  
ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ Ι. , σελ. 84  
ΚΟΥΒΕΛΗΣ Φ. , σελ. 59  
ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ Δ. , σελ. 53, 107, 109  
ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ Ν. , σελ. 90  
ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ Π. , σελ. 82  
ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ Χ. , σελ. 86, 87  
ΞΥΔΑΚΗΣ Ν. , σελ. 92  
ΠΑΠΑΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ Α. ,  
σελ. 97  
ΠΛΑΚΙΩΤΑΚΗΣ Ι. , σελ. 96  
ΣΑΡΙΔΗΣ Ι. , σελ. 78, 81  
ΣΠΙΡΤΖΗΣ Χ. , σελ. 58, 70, 79, 81, 82, 99, 101, 102, 103, 104, 105, 109  
ΤΖΕΛΕΠΗΣ Μ. , σελ. 49, 106  
ΤΣΙΑΡΑΣ Κ. , σελ. 69  
ΨΑΡΙΑΝΟΣ Γ. , σελ. 56, 58, 108

# ΠΡΑΚΤΙΚΑ ΒΟΥΛΗΣ

ΙΖ' ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΜΕΝΗΣ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΣΥΝΟΔΟΣ Δ'

ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ Δ'

Τετάρτη 3 Οκτωβρίου 2018

Αθήνα, σήμερα στις 3 Οκτωβρίου 2018, ημέρα Τετάρτη και ώρα 10.07', συνήλθε στην Αίθουσα των συνεδριάσεων του Βουλευτηρίου η Βουλή σε ολομέλεια για να συνεδριάσει υπό την προεδρία του Ε' Αντιπροέδρου αυτής κ. **ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΡΕΜΑΣΤΙΝΟΥ**.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αρχίζει η συνεδρίαση.

(ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ: Σύμφωνα με την από 2-10-2018 εξουσιοδότηση του Σώματος, επικυρώθηκαν με ευθύνη του Προεδρείου τα Πρακτικά της Γ' συνεδριάσεώς του, της Τρίτης 2 Οκτωβρίου 2018, σε ό,τι αφορά την ψήφιση στο σύνολο του σχεδίου νόμου: «Κύρωση της Συμφωνίας μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (ΠΟΤ) για τη διοργάνωση της 8ης Διεθνούς Συνάντησης του ΠΟΤ για τον Τουρισμό στον Δρόμο του Μεταξιού».)

Έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα το δελτίο επικαιρών ερωτήσεων της Πέμπτης 4 Οκτωβρίου 2018.

**Α. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Πρώτου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφοι 2 και 3 του Κανονισμού της Βουλής)**

1. Η με αριθμό 7/1-10-2018 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Β' Αθηνών της Νέας Δημοκρατίας κ. Γεράσιμου Γιακουμάτου προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Χρήση εκτάσεων ΓΑΙΑΟΣΕ στον Δήμο Αγίων Αναργύρων - Καματερού».

2. Η με αριθμό 1/1-10-2018 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Θεσσαλονίκης του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή κ. Αντωνίου Γρέγου προς την Υπουργό Πολιτισμού και Αθλητισμού, με θέμα: «Περί του Μουσείου Μακεδονικού Αγώνα και λοιπών φορέων, συλλόγων και σωματείων της Μακεδονίας και του άρθρου 6 της συμφωνίας Ελλάδας - Σκοπίων».

3. Η με αριθμό 15/2-10-2018 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αιτωλοακαρνανίας του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Νικολάου Μωραϊτή προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Προβλήματα αιγοπροβατοτρόφων από τη συνεχή πτώση της τιμής του γάλακτος».

**Β. ΕΠΙΚΑΙΡΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ Δεύτερου Κύκλου (Άρθρο 130 παράγραφοι 2 και 3 του Κανονισμού της Βουλής)**

1. Η με αριθμό 8/1-10-2018 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Αχαΐας της Νέας Δημοκρατίας κ. Ανδρέα Κατσανιώτη προς τον Υπουργό Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, με θέμα: «Το Brexit έχει αντίκτυπο στη φέτα».

2. Η με αριθμό 4/1-10-2018 επίκαιρη ερώτηση της Βουλευτού Β' Αθηνών του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή κ. Ελένης Ζαρούλια προς τον Υπουργό Εξωτερικών, με θέμα: «Συνεχίζεται το πογκρόμ κατά των Ελλήνων στη Χιμάρα».

3. Η με αριθμό 6/1-10-2018 επίκαιρη ερώτηση του Βουλευτή Α' Πειραιά του Λαϊκού Συνδέσμου - Χρυσή Αυγή κ. Νικολάου Κού-

ζηλου προς τον Υπουργό Εξωτερικών, με θέμα: «Λιμάνι των Σκοπίων καθίσταται η Θεσσαλονίκη βάσει της Συμφωνίας των Πρεσπών».

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, εισερχόμαστε στην ημερήσια διάταξη της

**ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

Μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Θέματα υδατοδρομίων, αστικών οδικών μεταφορών και λοιπές διατάξεις».

Η Διάσκεψη των Προέδρων αποφάσισε στη συνεδριάσή της στις 27 Σεπτεμβρίου 2018 τη συζήτηση του νομοσχεδίου σε μια συνεδρίαση ενιαία επί της αρχής, των άρθρων και των τροπολογιών. Το Σώμα συμφωνεί;

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

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός):** Συνεπώς, το Σώμα συνεφωνήσε.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής του ΣΥΡΙΖΑ κ. Καματερός.

**ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ:** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, καλημέρα σας.

Επιτρέψτε μου να ξεκινήσω με έναν διάλογο, που είχαμε με τον κύριο Υπουργό στις επιτροπές, αφού δεν παρακολούθησαν όλοι τις επιτροπές.

Είχα ξεκινήσει την τοποθέτησή μου με μια διαφωνία, όσον αφορά στην αναφορά που έχει η αιτιολογική έκθεση, ότι η ίδρυση και η λειτουργία υδατοδρομίων είναι μια καινοτόμα δράση, τονίζοντας ότι η λειτουργία υδατοδρομίων είναι από πολύ παλιά στη χώρα μας και δεν πρέπει να θεωρείται καινοτόμα δράση. Βέβαια, αυτό βαρύνει τις προηγούμενες κυβερνήσεις που δεν προχώρησαν σε αυτό.

Αυτή ήταν η τοποθέτησή μου και ο κύριος Υπουργός μου απάντησε -και καλώς- ότι παρά τις καθυστερήσεις που υπήρχαν, δεν υπάρχουν δεδομένα και εμπειρία στην Ευρωπαϊκή Ένωση, που θα βοηθούσαν στο να φτιάξουμε ένα σύγχρονο νομοθέτημα, που να καλύπτει τη χώρα μας με αυτή την ιδιαιτερότητα που έχει, που είναι κατ' εξοχήν νησιωτική χώρα.

Επιτρέψτε μου, παρουσιάζοντας εν συντομία το νομοσχέδιο, να πω ότι χωρίζεται σε τρεις βασικές ενότητες. Στην πρώτη περιγράφεται η ίδρυση, η λειτουργία και η εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων πόρων -των υδατοδρομίων δηλαδή- στη δεύτερη ενότητα θέματα αστικών οδικών μεταφορών και στην τρίτη λοιπές διατάξεις, όπως είναι κάποιες ρυθμίσεις για θέματα της Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων και κάποιες διορθώσεις σε προηγούμενα νομοθετήματα. Εν τω μεταξύ, κατατέθηκαν

κάποιες νομοτεχνικές βελτιώσεις, τις οποίες θα συζητήσουμε στη συνέχεια.

Όπως είπα και πριν, η λειτουργία υδατοδρομίων στη χώρα μας ξεκινάει από πολύ παλιά. Ως Δωδεκανήσιος, έχω δει σε φωτογραφίες και σε κείμενα από το 1916 πτήσεις υδροπλάνων στη Δωδεκάνησο από τους Ιταλούς επί ιταλοκρατίας. Στη χώρα μας έγιναν πτήσεις στη δεκαετία του 1920 και η τελευταία ήταν πριν από τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο. Ενδιάμεσα, την περίοδο 2004 - 2008, εμφανίζονται ιδιαίτερα στα Ιόνια νησιά και κάπου αλλού, οπότε και αποχωρούν.

Για τη χώρα μας έχει ιδιαίτερη σημασία η λειτουργία υδατοδρομίων, γιατί είναι μία κατεξοχήν νησιωτική χώρα, με το μεγαλύτερο μήκος ακτογραμμών, με τα περισσότερα λιμάνια, καθώς και για λόγους κλιματολογικούς και γεωμορφολογικούς και τουριστικούς και κοινωνικούς και αναπτυξιακούς.

Επιτρέψτε μου να αναφερθώ με δυο λόγια στους κοινωνικούς λόγους, γιατί ξέρουμε την απομόνωση των νησιών και τον ρόλο που μπορούν να παίξουν και τα υδροπλάνα στη σύνδεση των νησιών με τον υπόλοιπο κόσμο και τη μεταξύ τους διασύνδεση, που είναι πάρα πολύ σημαντική, ιδιαίτερα για τα νησιά που είναι εξαρτημένα από μεγαλύτερα νησιά.

Ένα χαρακτηριστικό στοιχείο είναι ότι το κόστος της επένδυσης αυτής, για την ίδρυση και τη λειτουργία υδατοδρομίων, για τις υποδομές δηλαδή, είναι αρκετά μικρό και αυτό βοηθάει στην ανάπτυξή τους.

Στη συνεδρίαση της επιτροπής ακούσαμε τους φορείς και φυσικά τους εκπροσώπους των κομμάτων. Φάνηκε ότι όλοι οι φορείς θεωρούν ότι το νομοσχέδιο είναι σε θετική κατεύθυνση, γιατί όλοι παραδέχονται ότι η λειτουργία των υδατοδρομίων είναι θετική για τη χώρα μας.

Τις διαφωνίες που προέκυψαν από κάποιους φορείς, αλλά περισσότερο από την Αντιπολίτευση, επιτρέψτε μου να τις εντοπίσω σε δύο βασικά ζητήματα. Η πρώτη διαφωνία είναι πάνω στο άρθρο 4, το οποίο διαχωρίζει τις άδειες για τα υδατοδρόμια σε άδειες ίδρυσης και άδειες λειτουργίας. Αυτό δεν προβλεπόταν στο προηγούμενο θεσμικό πλαίσιο. Εκτός του ότι αυτός ο διαχωρισμός ισχύει για όλες τις αδειοδοτήσεις στη χώρα μας, εδώ αποκτά μια ιδιαίτερη σημασία, γιατί τις άδειες ίδρυσης μπορεί να τις πάρει μόνο φορέας του δημοσίου είτε αυτός είναι η Αυτοδιοίκηση πρώτου και δεύτερου βαθμού είτε κάποιος οργανισμός του δημοσίου. Αυτό στοχεύει στην προστασία της δημόσιας περιουσίας, αλλά και του δημόσιου συμφέροντος, γιατί διαφορετικά, όταν όλα -και η ίδρυση και η λειτουργία- είναι σε έναν ιδιώτη, σε μία πιθανή διακοπή πτήσεων, λόγω κάποιων προβλημάτων του ιδιώτη, πέφτουμε σε μεγάλο κενό και χρειάζεται να γίνει η διαδικασία πάλι από την αρχή.

Θα ισχυριστούν πολλοί και ίσως ο δημιουργός του προηγούμενου νομοσχεδίου του 2013, ο φίλος μου ο κ. Μητράκης, ότι υπάρχει θεσμικό πλαίσιο και ότι κακώς έως τώρα δεν έχει λειτουργήσει. Μπορούμε να δούμε τα στοιχεία. Δεν έχει αποδώσει. Έχουν κατατεθεί μόνο είκοσι επτά αιτήσεις και μόνον τρεις άδειες έχουν εγκριθεί. Και αυτό δεν είναι τυχαίο. Οι διαδικασίες ήταν χρονοβόρες και δύσκολες. Υπήρχαν περιπτώσεις που στοιχεία, δικαιολογητικά για την άδεια λειτουργίας, ενώ μπορούσαν να προχωρήσουν καθυστερούσαν, επειδή κάπου κολλούσε η άδεια ίδρυσης, ιδιαίτερα σε περιβαλλοντικά ζητήματα, σε ζητήματα αρμοδιοτήτων του Λιμενικού, αρμοδιοτήτων της ΥΠΑ όπου δεν υπήρχε ένα σαφές καθεστώς ή ένας σαφής διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων, των κανόνων ασφαλείας λειτουργίας των υδατοδρομίων.

Για όλους αυτούς τους λόγους, έχουμε αυτό το αποτέλεσμα. Κρίνεται, λοιπόν, αναγκαίο, μέσα από αυτή τη νομοθετική ρύθμιση που έρχεται σήμερα και συζητάμε, να μπουν τα πράγματα στη θέση τους και να ξεκινήσει επιτέλους η λειτουργία των υδατοδρομίων.

Επίσης, ο διαχωρισμός αυτός στοχεύει στη διευκόλυνση και των επενδυτών, που κάποιος θα ήθελε τη λειτουργία, αλλά δεν θέλει την υποδομή. Επίσης, ενισχύονται οι φορείς του δημοσίου, αυτοί που θα έχουν την άδεια ίδρυσης, γιατί θα έχουν έσοδα, τα οποία πριν δεν τα είχαν και πήγαινε στο δημόσιο, το οποίο τίμημα.

Επίσης, εξυπηρετούνται τα μικρά νησιά και οι μικροί δήμοι, γιατί ξέρουμε ότι μπορούν να ιδρυθούν υδατοδρόμια και στις λίμνες. Εξυπηρετούνται οι μικροί δήμοι, και ιδιαίτερα τα μικρά νησιά, γιατί ξέρουμε ότι όταν είναι έξω από το ενδιαφέρον του επενδυτή μένουν χωρίς συγκοινωνία. Με αυτή εδώ τη διαδικασία θα μπορεί ο δημόσιος φορέας να ιδρύσει υδατοδρόμιο.

Επίσης, προβλέπεται στο νομοσχέδιο ότι μπορεί να βγει ομάδα υδατοδρομίων σε διαγωνισμό, που να συμπεριλαμβάνει και αυτά τα οποία θα ήταν έξω από το ενδιαφέρον του επενδυτή, επειδή δεν είναι κερδοφόρα. Τέλος πάντων, σε αυτή τη διαφωνία επιτρέψτε μου να πω το εξής, επειδή κατηγορούμαστε και για ιδεοληψίες και όλα αυτά. Δεν αποκλείεται η συνεργασία με ιδιώτες, ακόμα και στην άδεια ίδρυσης, γιατί επιτρέπεται και μπορούν να προχωρήσουν σε ΣΔΙΤ.

Ένα δεύτερο επιχείρημα, που μπήκε σε όλη τη συζήτηση, ήταν για τη γραφειοκρατία και τι γίνεται με όσους είναι σε διαδικασία αδειοδότησης. Προβλέπονται μεταβατικές διατάξεις, και μάλιστα πολύ σύντομες, για όσους έχουν άδεια και γι' αυτούς που δεν έχουν. Διευκολύνεται η διαδικασία της περιβαλλοντικής αδειοδότησης, όπως είπα και πριν. Πρώτα-πρώτα, πάει στην αποκεντρωμένη διοίκηση, ενώ πριν έπρεπε να εγκριθούν κεντρικά.

Επίσης, για τους υπαλλήλους, που εξετάζουν σε κάθε στάδιο τις αιτήσεις και τα δικαιολογητικά προβλέπονται αυστηρές προθεσμίες και προβλέπεται και ποινική δίωξη, αν δεν τηρούν αυτές τις προθεσμίες. Απλοποιούνται τα απαιτούμενα δικαιολογητικά με διάφορα εγχειρίδια, που παρουσιάζονται αναλυτικά στο νομοσχέδιο. Δεν χρειάζεται, λόγω χρόνου, να τα αναλύσουμε. Και δημιουργείται ένα ηλεκτρονικό σύστημα παρακολούθησης αδειών υδατοδρομίων, το οποίο και ελέγχει την όλη διαδικασία, αλλά και διευκολύνει τις διαδικασίες.

Υπήρχαν και άλλες επιμέρους διαφωνίες, όπως για τα θαλάσσια πεδία, να μπορεί ένα υδροπλάνο να αλλάζει πεδίο. Αυτό, στην ουσία, ήταν ένα αίτημα από κάποιους φορείς, που φαντάζονται τη λειτουργία των υδροπλάνων σε στυλ, όπως χαρακτηρίστικά είπε ο κύριος Υπουργός, «Ιντιάνο Τζόουνς», όπως κάνουν στον Αμαζόνιο. Δεν είναι πρόθεση του νομοθετήματος αυτή. Η πρόθεση είναι, όπως ανέφερα και στην αρχή, να συνδέσει τα νησιά, να εξυπηρετήσει τον τουρισμό και να βοηθήσει στην ανάπτυξη των νησιών.

Πέρα από το ότι μπαίνουν ζητήματα ασφαλείας σε αυτές εδώ τις προτάσεις, είναι ενδεικτικό και του πόσο ευήκοοι ους είχε κατά τη διαδικασία συζήτησης στις επιτροπές ο κύριος Υπουργός, που έκανε στο μεγαλύτερό τους ποσοστό αποδεκτές όλες τις επιμέρους προτάσεις, που έγιναν και έχουν ενσωματωθεί στις νομοτεχνικές βελτιώσεις, που κατατίθενται.

Για παράδειγμα, πολύ σύντομα να πω ότι τα δύο χρόνια που προβλέπονταν σαν όριο, για να ανακληθεί η άδεια ίδρυσης του υδατοδρομίου καταργούνται. Μπαίνουν δυόμισι χρόνια για το περιθώριο να αναπτυχθεί πτητικό έργο από την άδεια λειτουργίας. Εξυπηρετείται η εκπαίδευση προσωπικού, με το να γίνεται η δυνατότητα σε περιφερειακά αεροδρόμια να γίνεται η εκπαίδευση από την ΥΠΑ. Επίσης, μέχρι να ισχύσει το ηλεκτρονικό σύστημα δίνεται η δυνατότητα να συνεχίσει, όπως είναι σήμερα η λειτουργία του ελέγχου της υποβολής αιτήσεων και του ελέγχου των αδειοδοτήσεων.

Στο δεύτερο μέρος, που το νομοσχέδιο αναφέρεται σε θέματα αστικών οδικών μεταφορών, ο κύριος στόχος είναι η ομαλή μετάβαση στο νέο καθεστώς, που θέλει να επιβάλει το νομοσχέδιο και προβλέπεται μια διαδικασία προς αυτή την κατεύθυνση. Είναι σαφής η ανάθεση και η διάκριση αρμοδιοτήτων, στην προκήρυξη θα προβλέπονται τα όρια, οι γραμμές κ.λπ. και θα γίνονται από τον Υπουργό οι διαγωνισμοί. Είναι κάτι, το οποίο συγκεκριμενοποιείται στο νομοσχέδιο.

Η προκήρυξη για γεωγραφική περιοχή θα μπορεί να συμπεριλαμβάνει περισσότερους δήμους, για τον ίδιο λόγο που ανέφερα και πριν, δηλαδή για να μπορούν μικροί δήμοι, για τους οποίους δεν ενδιαφέρονται επενδυτές, να συμπεριληφθούν στο όλο σχέδιο. Λαμβάνονται υπ' όψιν οι προτάσεις των δήμων. Υπάρχουν επιτροπές παρακολούθησης. Μπορεί να γίνεται απευθείας ανάθεση από τον Υπουργό, όταν συντρέχουν διάφοροι λόγοι. Για την εξυπηρέτηση του κοινού, αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για τους

μικρούς δήμους, αλλά περισσότερο για τα μικρά νησιά, που εκεί με μια βελτίωση στο νομοσχέδιο προβλέπεται ότι ανάδοχος μπορεί να είναι και ο ίδιος ο δήμος. Αναφέρουμε χαρακτηριστικά παραδείγματα μικρών νησιών, όπως είναι η Αστυπάλαια ή η Κάσος, που έχουν ένα ή δύο λεωφορεία και κανένας ιδιώτης δεν ενδιαφέρεται, δεν έχει κέρδος να επενδύσει εκεί. Εκεί μπορεί το έργο να ανατεθεί από τον Υπουργό στον δήμο, ο οποίος μπορεί να είναι και ανάδοχος.

Κι άλλες πολύ σοβαρές τροποποιήσεις και βελτιώσεις έγιναν στο Κεφάλαιο αυτό. Ο κύριος Υπουργός άκουσε τους πάντες, και τα κόμματα και τους φορείς. Θα αναφέρω δύο παραδείγματα, το ότι εξαιρείται η Δημοτική Επιχείρηση της Ρόδου και η Δημοτική Επιχείρηση της Κω, που είναι οι μοναδικές δημοτικές επιχειρήσεις αστικών συγκοινωνιών, για να μπορούν να συνεχίσουν το έργο τους στις γραμμές που διαθέτουν και να μην μπουν στη διαδικασία σύγκρουσης με τις ιδιωτικές εταιρείες, που θα λάβουν μέρος στο διαγωνισμό. Εδώ, επιτρέψτε μου να αναφέρω τις δυσκολίες, που έχουν αυτές εδώ οι επιχειρήσεις όσον αφορά τις προσλήψεις, που πρέπει να πάνε μέσω ΑΣΕΠ, όσον αφορά τις προμήθειες, που πρέπει να γίνει διαγωνισμός, πολλές φορές διεθνής, και καταλαβαίνετε ότι δεν μπορούν να ανταγωνιστούν τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, που μπορούν να προσλαμβάνουν και να απολύνουν όποτε θέλουν και μπορούν να κάνουν την προμήθειά τους σε μια ημέρα.

Μια επίσης σημαντική πρόταση, που έγινε και έκανε αποδεκτή ο Υπουργός, είναι η μέριμνα για τους εργαζόμενους στα ΚΤΕΛ. Είναι πάρα πολύ σημαντικό. Έγινε παρέμβαση από τους εργαζόμενους, ότι σε περίπτωση αλλαγής ιδιοκτησίας στα ΚΤΕΛ, πρέπει να προστατευθούν και να μη μείνουν μετέωροι και έτσι προβλέπεται με νομοτεχνική βελτίωση ότι θα πρέπει σε μια τέτοια περίπτωση, δηλαδή στην αλλαγή ιδιοκτησίας, να λαμβάνεται υπ' όψιν και ο Κανονισμός των ΚΤΕΛ, που προβλέπει προστασία των εργαζομένων, αλλά και κοινοτικές οδηγίες, που προβλέπουν σε αυτές εδώ τις περιπτώσεις τι γίνεται με τους εργαζομένους.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, θα είμαι ακριβής στο χρόνο.

Σε τελική ανάλυση, νομίζω ότι έγινε μια πολύ σοβαρή συζήτηση, εποικοδομητική, γιατί ενσωματώθηκε η συντριπτική πλειοψηφία των προτάσεων στο νομοσχέδιο, ακόμα και εάν κατά τη σημερινή ημέρα υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης. Νομίζω ότι ο κύριος Υπουργός θα ακούσει και μπορεί στο τέλος της ημέρας να το ψηφίσουμε σχεδόν όλοι.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός):** Και εγώ σας ευχαριστώ.

Συνεχίζουμε με τον εισηγητή της Νέας Δημοκρατίας, τον κ. Βλάχο.

Παρακαλώ, κύριε Βλάχο, έχετε τον λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα νομοσχέδιο, το οποίο αποτελείται από δύο μέρη: Το πρώτο αφορά τη λειτουργία των υδατοδρομίων και το δεύτερο τις αστικές συγκοινωνίες.

Σχολίζοντας για το πρώτο μέρος πρέπει να πω ότι διαχρονικά υπήρξε η πολιτική βούληση κυβερνήσεων να ξαναπετάξουν τα υδροπλάνα στην Ελλάδα. Μετά τη δεκαετία του 1920, που τότε πράγματι τα αεροπλάνα πετούσαν σε διάφορους προορισμούς, ξεκίνησε μια προσπάθεια μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 από την εταιρεία «AIR SEA LINES» με Καναδούς μετόχους και με κεντρικό υδατοδρόμιο στο Φάληρο. Λειτουργήσε με προσωρινές άδειες μερικά χρόνια και το 2009 αυτή η δραστηριότητα σταμάτησε. Μένουν εκεί διάφορες κατασκευές να μαρτυρούν ότι αυτό το εγχείρημα δεν ολοκληρώθηκε.

Η δεύτερη προσπάθεια που έγινε το 2013, ήταν πάλι από την Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας. Ο ν.4146 για τις στρατηγικές και ιδιωτικές επενδύσεις προέβλεπε την επιτάχυνση των αδειοδοτήσεων για τα υδατοδρόμια των υδροπλάνων, χωρίς όμως να έχει την ανάλογη εξέλιξη, αφού από το 2015 και μετά ουσιαστικά, ο νόμος αυτός πάγωσε, σταμάτησε. Είχαν βγει τρεις

άδειες και υπάρχουν και εικοσιπέντε φάκελοι σε εκκρεμότητα. Άρα, το θεσμικό πλαίσιο υπήρχε.

Κύριε εισηγητά της Πλειοψηφίας, σχολιάσατε τον συνάδελφό μου, τον κ. Μηταράκη. Έχει δίκιο. Το θεσμικό πλαίσιο υπήρχε. Απλά, εσείς είχατε την πολιτική επιλογή να μην το προχωρήσετε. Μας είπατε ότι δεν έχετε ιδεοληψίες. Ναι, έχετε ιδεοληψίες. Διότι από όλο αυτό που φέρατε, από το νέο εγχείρημα που κάνετε, ποια είναι η πιο σημαντική διαφοροποίηση; Ότι δεν μπορούν οι ιδιώτες να ιδρύσουν υδατοδρόμια. Αν εκτιμήσατε ότι το πρόβλημα ήταν αυτό και με το καινούριο νομοσχέδιο το λύνετε, τότε φοβάμαι ότι και αυτή τη φορά δεν θα προχωρήσει.

Δώσατε ένα νομοσχέδιο από το 2016 σε διαβούλευση. Καθυστερήσατε δύο χρόνια. Και φέρατε σήμερα, όπως σας είπα, ένα νομοσχέδιο για το οποίο εμείς στην επιτροπή κρατήσαμε επιφύλαξη και επί της αρχής και επί των άρθρων, γιατί πράγματι, δεν έχουμε πειστεί ότι στο σύνολό του είναι κάτι διαφορετικό, είναι κάτι καινούριο, είναι κάτι αποτελεσματικό. Δώσαμε, κύριε Υπουργέ, στην επιτροπή αναλυτικά παρατηρήσεις επί των άρθρων. Και εισπράξαμε τη δέσμευση ότι θα εξεταστούν. Βεβαίως, κάποιες παρατηρήσεις, αλήθεια, περιέχονται στις νομοτεχνικές βελτιώσεις, που ανακοινώσατε, όμως υπάρχουν και ανοιχτά θέματα.

Μετά απ' όλα αυτά, παραμένει ο αποκλεισμός των ιδιωτών από την ίδρυση υδατοδρομίου, αφού η συγκεκριμένη διάταξη δεν λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι στην παρούσα συγκυρία, ακόμα και οι οργανισμοί των δύο μεγαλύτερων λιμένων της χώρας, Πειραιά και Θεσσαλονίκης, έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες. Επίσης, αρκετές μαρίνες βρίσκονται στη διαδικασία παραχώρησης σε ιδιώτες. Είπε ο κύριος Υπουργός στην επιτροπή: «Μα, έχει παραχωρηθεί ο ΟΛΠ για συγκεκριμένες δραστηριότητες. Και γι' αυτές τις δραστηριότητες έχει πληρωθεί. Πώς θα του δώσουμε μια επιπλέον δραστηριότητα, έτσι, δωρεάν;».

Εάν το πρόβλημα, κύριε Υπουργέ, είναι αυτό, να δοθεί η δραστηριότητα. Και αν χρειάζεται να πληρώσει στο ελληνικό δημόσιο κάτι, να το κάνει. Διότι αύριο το πρωί, θα ιδιωτικοποιηθεί μια μαρίνα. Στη μαρίνα αυτή που θα ιδιωτικοποιηθεί για πρώτη φορά, θα υπάρχει η πρόβλεψη δημιουργίας υδατοδρομίου ή θα αποκλείεται, με βάση τον νόμο; Αυτά πρέπει να τα ξεκαθαρίσετε, γιατί προσπαθείτε να κάνετε ένα βήμα, αλλά όταν ακούτε για κάτι ιδιωτικό, τρομάζετε. Γι' αυτό σας λέμε ότι πνιγνείτε να χειριστείτε πράγματα, που δεν τα πιστεύετε και έννοιες, τις οποίες δεν κατανοείτε.

Έρχομαι, λοιπόν, στο δεύτερο, στο άρθρο 6. Σας είπα ότι η διάταξη αυτή είναι ατελής, διότι δεν προβλέπεται η ισχύς στην περίπτωση, κατά την οποία εταίροι της ΕΠΕ ή της ΙΚΕ είναι νομικά ή και νομικά πρόσωπα και όχι φυσικά ή όχι μόνο φυσικά πρόσωπα. Στην περίπτωση δε εταίρων, που οι εταιρείες είναι με πολυμετοχική σύνθεση ή εισηγμένες στο Χρηματιστήριο, είναι προφανές ότι αναλογική εφαρμογή της διάταξης, όπως έχει διατυπωθεί «...συνυπεύθυνα τα φυσικά πρόσωπα, που κατέχουν τις μετοχές ή τα μερίδια των νομικών προσώπων-εταίρων της ΕΠΕ ή της ΙΚΕ...» θα είναι δύσκολο να εφαρμοστεί. Σ' αυτό δεν πήραμε κάποια απάντηση.

Δεν λάβατε, επίσης, υπ' όψιν την παρατήρηση στο άρθρο 27. Επί της ουσίας, απαγορεύει τις μετακινήσεις σε περισσότερα υδάτινα πεδία. Αυτό είναι το πλεονέκτημα των υδατοπλάνων, να πηγαίνουν εκεί, που δεν μπορεί να πάει άλλο μέσο και να πηγαίνουν γρήγορα, να πηγαίνουν φτηνά. Διότι τα υδροπλάνα δεν απευθύνονται προφανώς σε εμάς. Απευθύνονται στους ανθρώπους που κάνουν τουρισμό. Εάν δεν αξιοποιηθούν έτσι και εάν δεν μπορούν να λειτουργήσουν και να πετάξουν με συνοπτικές διαδικασίες, ποιο το νόημα; Χαρακτηριστικά, μου έλεγε ένας γνωστός ότι στον Καναδά ο χειριστής τα κάνει όλα: κατεβαίνει κάτω, ελέγχει τους επιβάτες, επιβιβάζονται, ξεκινάει, φεύγει, πάει αλλού. Είναι πολύ απλουστευμένες οι διαδικασίες, γι' αυτό και συμφέρει αυτή η δραστηριότητα. Γιατί; Διότι συμπίπτει το κόστος. Εμείς τι θέλουμε τώρα; Να αναπτύξουμε μια γραφειοκρατία ελέγχων-παραελέγχων. Ε, άμα ανέβει το κόστος, προφανώς θα υπάρχουν, στις περισσότερες περιπτώσεις, εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης των τουριστών και των πολιτών γενικότερα.

Ακόμα, στο άρθρο 31 δεν ξεκαθαρίζει για όσα υδατοδρόμια



έχει ξεκινήσει η αδειοδότηση. Φέρατε μια νομοθετική ρύθμιση. Στη νομοθετική ρύθμιση, που φέρατε, όμως, τι λέτε; Εάν εντός δεκαπέντε ημερών αυτός ο ταλαίπωρος επενδυτής που παιδεύτηκε χρόνια, που πλήρωσε να πάρει την άδεια, δεν συμφωνήσει να παραδώσει την άδεια στον φορέα του δημοσίου, που του την έδωσε και να συνεργαστεί αναγκαστικά μαζί του για τη λειτουργία, χάνει την άδεια. Δηλαδή, με το πιστόλι στον κρόταφο. Αυτή είναι η επιβράβευση των επενδυτών; Έτσι την βλέπετε εσείς την επένδυση; Πώς μπορεί αυτός ο άνθρωπος σε δεκαπέντε μέρες να πάρει αυτές τις αποφάσεις; Ένας άνθρωπος που περίμενε την πολιτεία και συγκεκριμένα τη δικιά σας κυβέρνηση τέσσερα χρόνια, τώρα του λέτε σε δεκαπέντε μέρες να πάρει γρήγορα τις αποφάσεις του, αλλιώς θα χάσει την άδεια και θα φύγει εντελώς από το παιχνίδι. Προφανώς, είναι μια ρύθμιση που δημιουργεί μόνο προβλήματα.

Έχουμε ακόμη στο άρθρο 13. Λέει στα δύο χρόνια, αν δεν παρουσιάζει πτητικό έργο, να χάνει την άδεια. Σας είπαμε ότι, επειδή η γραφειοκρατία είναι γνωστή, υπάρχει ο κίνδυνος ένας επενδυτής να βγάλει άδεια για ένα υδατοδρόμιο και μέχρι να βγάλει τις άδειες από τα επόμενα, για να φτιάξει το δρομολόγιό του, να έχουν περάσει τα δύο χρόνια και να χάνει την άδεια του πρώτου. Εσείς τι ήρθατε και κάνατε; Κάνετε τα δύο χρόνια, δυσόμισι. Δεν σας είπαμε αυτό. Σας είπαμε ότι τα δύο χρόνια, αν θέλετε, θα ισχύουν από τη στιγμή που αρχίζει το πτητικό έργο, που παίρνει την άδεια, που ένας φορέας μπαίνει σε λειτουργία. Τότε, αν σταματήσει δύο χρόνια το πτητικό έργο, ας χάνει την άδεια. Μέχρι να ολοκληρώσει, όμως, τις χρονοβόρες διαδικασίες, τη γραφειοκρατία, και εάν κάποια υπηρεσία του καθυστερήσει ένα χαρτί, περάσουν τα δύο χρόνια -δυσόμισι τα κάνουν εσείς- δεν μπορεί να είναι υπό την απειλή ότι θα χάσει την άδεια και να ξεκινήσει πάλι από την αρχή, «φτωχό κι απ' την αρχή», που λέμε.

Πάμε στο άρθρο 15. Λέτε «είμαστε εναντίον των μεταβιβάσεων και της εμπορίας των αδειών» και καλά κάνετε. Κι εμείς είμαστε αντίθετοι. Δεν θέλουμε οι άδειες να εμπορεύονται. Και τι λέτε; Λέτε στο άρθρο 15 ότι η άδεια λειτουργίας είναι αμεταβίβαστη και τελικά, αντί για δύο χρόνια, εντός των οποίων μπορούσε να γίνει η μεταβίβαση, που ήταν αμεταβίβαστα, την κάνετε τρία. Δηλαδή, οι αμεταβίβαστες άδειες τελικά, δεν μπορούν να μεταβιβαστούν νωρίτερα από τα τρία χρόνια. Άρα τελικά, και η θέση αρχής ότι δεν εμπορεύονται, δεν πουλιούνται οι άδειες καταργείται, αφού δεν είναι αμεταβίβαστες και αφού βάλατε όριο. Κάναμε κάπου λάθος; Απαντήστε μας.

Στην παράγραφο 4 του άρθρου 15 σας είπα, φέρατε μια νομοθετική ρύθμιση και από τη διατύπωση που φέρατε, εμένα μου λέτε ότι «Δεν κατανοήσατε τι ακριβώς είπαμε». Θα ήθελα στην παράγραφο 4 του άρθρου 15 να γίνει καλύτερη, πιο αναλυτική και πιο κατανοητή, θα σας πω εγώ, διατύπωση.

Πάμε στο άρθρο 20: Λέτε «η ασφαλιστική βεβαίωση αφορά μόνο το πτητικό έργο». Δεν πρέπει η ασφαλιστική βεβαίωση να αφορά όλη τη λειτουργία των υδατοδρομίων; Γιατί μόνο το πτητικό έργο; Δεν υπάρχουν άλλοι κίνδυνοι; Αυτό είναι άλλο ένα κενό, το οποίο διαπιστώσαμε. Στο άρθρο 27 σας μίλησα για τα περισσότερα υδάτινα πεδία.

Στο άρθρο 30 στην παράγραφο 6 φέρατε μια νομοθετική ρύθμιση. Όμως, εδώ καταλαβαίνω ότι δεν κατανοήσατε το πρόβλημα, διότι θα πρέπει να μας εξηγήσετε πώς συμβαδίζει το 3β και η παράγραφος 5 και πώς διορθώνονται με το 6 που φέρατε εσείς. Πρέπει να μας το εξηγήσετε, διότι εδώ μιλάμε και φαίνεται ότι δεν μπορούμε να συνηγορήσουμε.

Σας είπα για την ανάκληση άδειας εντός δεκαπέντε ημερών και βεβαίως, κάπου λέτε ότι δρομολογείται μια ανεξάρτητη αρχή, που προβλέπεται από άλλο νομοσχέδιο με την ΑΠΑ. Η ΑΠΑ, η ανεξάρτητη αυτή αρχή, αν δεν κάνω λάθος δεν λειτουργεί, δεν έχει συγκροτηθεί. Αυτή είναι που θα ελέγχει, αυτή είναι που θα επισπεύσει τη διαδικασία λειτουργίας των υδροπλάνων και των υδατοδρομίων; Πάλι στις καλές ενδοχές;

Είχατε θεσμικό πλαίσιο, δεν το αξιοποιήσατε. Κάνετε τροποποιήσεις και βάζετε μόνοι σας τρικλοποδιές. Μετά ποιος θα φταίει; Έχετε την πολιτική βούληση να προχωρήσει; Ναι ή όχι; Διότι τελικά, περί αυτού πρόκειται. Βεβαίως, είναι μια επενδυτική προσπάθεια. Η Νέα Δημοκρατία από θέση αρχής σε ό,τι έχει

σχέση με επένδυση, δεν μπορεί να είναι αρνητική. Δεν μπορούμε, όμως, να μην αναδείξουμε τα προβλήματα, τα οποία υπάρχουν στις επιμέρους ρυθμίσεις, διότι αύριο θα πείτε «Μα, το ψήφισαν όλοι». Και επειδή το ψήφισαν όλοι; Την ευθύνη των ρυθμίσεων την έχετε εσείς. Τι να σας πούμε, λοιπόν; Να σας πούμε «ναι» επί της αρχής; Ωραία. Αν κάποια άρθρα αντιστρατεύονται το όλο πνεύμα του νομοσχεδίου και το κάνουν αναποτελεσματικό, η πολιτική ευθύνη είναι μόνο σε σας.

Έρχομαι στο δεύτερο μέρος, διότι τελειώνει και ο χρόνος μου. Το δεύτερο μέρος, αφορά στις αστικές συγκοινωνίες. Εμείς ακούσαμε τους φορείς, ακούσαμε τις προτάσεις της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Αστικών Συγκοινωνιών και είδαμε κάποιες βελτιώσεις. Πα' όλα αυτά, πρέπει να πω ότι παραμένουν επιμέρους ενστάσεις. Για παράδειγμα, σας είπα στο 45 -και ο Υπουργός μου έδωσε την εντύπωση εκείνη τη στιγμή ότι το αποδέχεται- ότι θα υπάρξει μια ομαδοποίηση του συγκοινωνιακού έργου. Αυτό, κατά τη γνώμη μας, δεν γίνεται. Σας είπα να δεχτείτε -να μην το διαβάζω και καθυστερώ- την πρόταση που κάνει η ΠΟΑΣ, όπως το προτείνει. Νομίζω ότι είναι αντικειμενικότητα διατύπωση και εκφράζει το πνεύμα, με το οποίο νομίζω κι εσείς συμφωνήσατε στην επιτροπή.

Στο δεύτερο ζήτημα, που θέλω να αναφερθώ, είναι πως στο άρθρο 45 στο εδάφιο 3 της παραγράφου 5 σας είπαμε να διευκρινίσετε το ότι κάθε επιχείρηση, ανεξάρτητα από την συμμετοχή της σε μια ή περισσότερες διαγωνιστικές διαδικασίες, δύναται να κηρυχτεί ανάδοχος ενός μόνο διαγωνισμού. Εάν πράγματι θέλετε να αποκλείσουμε μεγάλα σχήματα, πολυεθνικά, τα οποία μπορεί να έλθουν ευκαιρικά, να «χτυπήσουν» έναν διαγωνισμό να πάρουν ένα έργο και στην πορεία, να αρχίσουν να δημιουργούν προβλήματα, θα πρέπει να προστατεύσουμε τα σχήματα, τα οποία σήμερα λειτουργούν. Δεν καταλαβαίνω, τι θέλετε; Να το αφήσετε ανοιχτό; Είναι επιλογή σας δηλαδή, αυτό; Να έλθει ένας φορέας και να πάρει όλο το συγκοινωνιακό έργο σε όλη την Ελλάδα; Αυτό είναι το πνεύμα το δικό σας; Διότι εμείς προτείνουμε κάτι άλλο. Προτείνουμε επιμέρους δραστηριοποίηση φορέων συγκοινωνιακού έργου με διαγωνισμό, με καθαρές διαδικασίες, αλλά επιμέρους.

Και λέμε: Για να μην υπάρξει διαχωρισμός προσοδοφόρων γραμμών και των λεγόμενων άγονων γραμμών, που δεν θέλει κανείς, είπαμε να υπάρχει μια ομαδοποίηση, ούτως ώστε όποιος πάρει συγκοινωνιακό έργο να ξέρει από την αρχή ότι έχει μέσα και κάποιες προβληματικές -να το πω έτσι- γραμμές. Ως εκ τούτου, θα μπορέσει να οργανώσει καλύτερα τη δουλειά του. Απευθυνόμαστε δε, σε επαγγελματίες ανθρώπους, που γνωρίζουν το αντικείμενο, άρα μπορούν να προστατεύσουν και τους πολίτες που μετακινούνται, αλλά και τα δικά τους συμφέροντα.

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

Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε.

Στο άρθρο 38 ορίζεται ότι υπεύθυνος φορέας είναι ο Υπουργός ή προφανώς, κάποια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών, η οποία θα εξουσιοδοτηθεί γι' αυτό. Ξέρετε ότι έχει νομοθετηθεί η ΠΑΕΜ, η ρυθμιστική αρχή. Για τα υπεραστικά λεωφορεία υπεύθυνη να αποφασίζει είναι η ρυθμιστική αρχή, δηλαδή μια ανεξάρτητη αρχή. Για τα αστικά, λέτε ότι είναι ο Υπουργός. Για τα υδατοδρόμια πάλι μου λέτε ότι είναι μια ανεξάρτητη αρχή. Τώρα, όπου θέλουμε θα είναι ανεξάρτητη αρχή και όπου θέλουμε θα είναι ο Υπουργός; Τι θα κάνετε; Ξέρετε ότι είμαστε υποχρεωμένοι να κινηθούμε σε ευρωπαϊκά πλαίσια και οι συγκοινωνίες δεν μπορεί να είναι σε πρόσωπα, δεν μπορεί να είναι στον Υπουργό και δεν φαντάζομαι ότι ο Υπουργός είναι σε θέση να αποφασίσει για μια συγκοινωνιακή γραμμή στην Κρήτη. Δεν έχει τη γνώση. Ό,τι του πουν θα υπογράψει. Για να μπορεί να ελεγχθεί η σκοπιμότητα της οποιασδήποτε γραμμής ο' όλη την Ελλάδα, θα πρέπει να μας πείτε πότε και πώς θα δουλέψει αυτή η ανεξάρτητη αρχή.

Επίσης, στο άρθρο 47 παραμένουν οι αναθέσεις. Η ανάθεση σε μια ώρα ανάγκης, προφανώς λύνει το πρόβλημα, αλλά θα πρέπει να συμφωνήσουμε ότι οι αναθέσεις, όταν υπάρχει στο σύνολό της διαγωνιστικής διαδικασίας, δεν είναι ό,τι το καλύτερο και είναι παρέμβαση και μπορεί πολλές φορές να υποκρίνεται και σκοπιμότητα. Ως εκ τούτου, θα έλεγα ότι πρέπει να κάνουμε ό,τι

είναι δυνατόν, ώστε αυτή η ευθύνη της ανάθεσης να μην υπάρχει και μάλιστα, σ' ένα πολιτικό πρόσωπο, όπως είναι ο εκάστοτε Υπουργός.

Όσον αφορά στο άρθρο 39, θα σας μιλήσω για καλύτερη διατύπωση.

Θα ήθελα να αναφέρω κάτι τελευταίο, μιας και μιλάτε για τις αστικές συγκοινωνίες. Θα ήθελα να μιλήσω για το μόνιμο αίτημα των ΚΤΕΛ να έχουν δικά τους πρατήρια. Ξέρετε ότι για να ιδρυθεί ένα πρατήριο είτε είναι του ΚΤΕΛ είτε είναι κάποιου ιδιώτη, πρέπει να υπάρχουν χρήσεις γης. Αυτές οι χρήσεις γης, ίσως είναι κατά τη γνώμη μου και το υπ' αριθμόν ένα πρόβλημα που έχει η χώρα μας.

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

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός):** Παρακαλώ πολύ, κύριε Βλάχο, ολοκληρώστε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε, όμως δεν γίνεται επί της αρχής, επί των άρθρων και σε δεκαπέντε λεπτά και σε μία συνεδρίαση να μιλήσουμε για ένα νομοσχέδιο. Δεν γίνονται όλα. Θα ήθελα μια κατανόηση ως προς τον χρόνο και ας τελειώσουμε λίγο αργότερα το βράδυ.

Εάν θέλουμε με αφορμή τα ΚΤΕΛ να έχουμε ίδρυση πρατηρίων, όχι μόνο στη δικαιοδοσία των ΚΤΕΛ, αλλά και γενικότερα, πρέπει να ρυθμίσουμε και να λύσουμε το θέμα των χρήσεων γης. Το να κάνετε ότι δεν το βλέπετε και να λέτε ότι μπορείτε να δημιουργήσετε πρατήρια, την ώρα που ουσιαστικά απαγορεύονται, φαντάζομαι ότι καταλαβαίνετε κι εσείς ότι είναι μια μεγάλη κοροϊδία.

Θα επανέλθω στα επιμέρους και στις τροπολογίες, οι οποίες έχουν κατατεθεί. Ο χρόνος, προφανώς, δεν φτάνει.

Θέλω να πιστεύω ότι θα υπάρξουν βελτιώσεις σ' αυτό το νομοσχέδιο ακόμα περισσότερες απ' αυτές που έχουν ήδη δοθεί, που κάποιες δεν είναι και σημαντικές. Θα καταλάβετε ότι μ' αυτό το εγχείρημα, το οποίο ξεκινήσατε, δηλαδή με το να αγνοήσετε ένα υπάρχον θεσμικό πλαίσιο –μιλώ για τα υδατοδρόμια– και να κάνετε μια νέα αρχή, έχετε την πολιτική ευθύνη να θεσμοθετήσετε και να θωρακίσετε αυτήν τη νέα αρχή, αλλιώς, ανεξάρτητα από το τι θα ψηφίσει το κάθε κόμμα στη Βουλή, όπως είπα, η ευθύνη τελικά θα είναι δική σας εάν αυτό το σχέδιο που φέρατε ναυαγήσει. Είστε υπεύθυνοι γιατί δεν προχώρησε ο ν.4146 τα προηγούμενα χρόνια. Θα είστε υπεύθυνοι γι' αυτό το ξεκίνημα, που δήθεν πάτε να κάνετε και που δειλά-δειλά, θέλετε να το διαφημίσετε, χωρίς εμείς να καταλαβαίνουμε τον λόγο.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμασπινός):** Δυστυχώς, ο Κανονισμός δεν προβλέπει παράταση του χρόνου ομιλίας για πάνω από δεκαπέντε λεπτά ανάλογα με την ποιότητα ή την ποσότητα του νομοσχεδίου και βεβαίως έρχομαι στη δυσάρεστη θέση να διακόπτω τους εισηγητές, αλλά αυτό δεν είναι σωστό.

Παρακαλώ, λοιπόν, να συμμορφωθούμε όλοι με τα δεκαπέντε λεπτά, για να μην είμαι στη δυσάρεστη θέση να διακόπτω τους εισηγητές.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, προτού δώσω τον λόγο στον κ. Τζελέπη, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ξεναγήθηκαν στην έκθεση της αίθουσας «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» και ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα οκτώ μαθητές και μαθήτριες και τρεις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 4<sup>ο</sup> Γυμνάσιο Αγίων Αναργύρων.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει τώρα ο εισηγητής της Δημοκρατικής Συμπαράταξης κ. Τζελέπης.

**ΜΙΧΑΗΛ ΤΖΕΛΕΠΗΣ:** Κύριε Υπουργέ, αξιοποιώντας την παρουσία σας, θα ήθελα να βάλω, κατ' αρχήν, πριν μπω στην ανάλυση του νομοσχεδίου, το θέμα της αποχής των εξεταστών των εργαζομένων, δηλαδή στο Υπουργείο Μεταφορών, όπου απέχουν από τις εξετάσεις των υποψηφίων οδηγών. Γιατί απέχουν; Διότι στις 30-4-2018 βγάλετε σε διαβούλευση έναν νόμο, όπου

σωστά αλλάζετε τη διαδικασία ως προς τις εξετάσεις, τον χρόνο εξέτασης και όλα αυτά και είπατε ότι μέχρι τον Μάιο του 2018, σύμφωνα με το δελτίο Τύπου που βγάλατε, θα ψηφίζονταν στη Βουλή και θα έκλεινε το θέμα. Εκεί υπήρχαν μεταβατικές διατάξεις, που προβλεπόταν, αλλά δυστυχώς μέχρι και τον Οκτώβριο δεν έχει έρθει καν για συζήτηση στη Βουλή το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, με αποτέλεσμα να μην αμείβονται οι εξεταστές, γιατί δεν υπάρχει από τις 30 Απριλίου του 2018 η σχετική υπουργική απόφαση.

Έχουμε καταθέσει επανειλημμένα τροπολογία γι' αυτό το θέμα για να λυθεί. Το βάζουμε και σήμερα και θα καταθέσουμε ξανά τροπολογία. Θεωρούμε ότι είναι ένα πρακτικό ζήτημα. Δείτε επιτέλους, ως μια Κυβέρνηση που λέτε «για πρώτη φορά Αριστερά», την ευαισθησία σας απέναντι στους εργαζόμενους.

Σχετικά τώρα με το νομοσχέδιο, το οποίο συζητάμε, τα υδατοδρόμια είναι το ένα κομμάτι και οι αστικές οδικές μεταφορές το δεύτερο κομμάτι. Πριν προχωρήσει στην τοποθέτησή μου, όμως, για το νομοσχέδιο, θα ήθελα να κάνω μια επισήμανση, όσον αφορά το κομμάτι που αφορά τα υδατοδρόμια. Αποκαλύπτει έντονα μια από τις παθογένειες της χώρας μας, του πολιτικού συστήματος θα έλεγα γενικότερα. Είναι ένα νομοσχέδιο, το οποίο θα μπορούσε να είχε ψηφιστεί χρόνια πριν και να είχε συμβάλει στην ανάπτυξη της χώρας μέσω των επενδύσεων, καθώς η δημιουργία των υδατοδρομίων θα συνέβαλε καθοριστικά στην ενίσχυση και ανάπτυξη του τουρισμού, της άμας τους βασικότερους, όπως λέμε όλοι, πυλώνες της εθνικής μας οικονομίας.

Το νομοσχέδιο αυτό, λοιπόν, με τον πλέον αποκαλυπτικό τρόπο, δείχνει γιατί βρισκόμαστε σήμερα σε αυτή την κατάσταση, ως χώρα. Γιατί, αντί να έχουμε προνοήσει από χθες να έχει κατατεθεί το παρόν σχέδιο νόμου, να έχει ψηφιστεί και να γίνει νόμος του κράτους, δυστυχώς βλέπουμε σήμερα ότι τέτοια νομοσχέδια, μέχρι να φτάσουν στο σημείο υλοποίησης, έχουν καταντήσει να είναι το γεφύρι της Άρτας. Και γιατί τα λέω αυτά; Γιατί από το 2013, με τον επενδυτικό ν.4146, προβλεπόταν η ίδρυση και η χωροθέτηση των υδατοδρομίων. Μετά από δύο χρόνια, στις 5 Αυγούστου του 2016, κατατέθηκε στη Διαβούλευση το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, όσον αφορά τα υδατοδρόμια.

Μετά από δύο χρόνια, έρχεται σήμερα η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ και καταθέτει προς ψήφιση στη Βουλή το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, ανατρέποντας τη φιλοσοφία του προηγούμενου νόμου. Για μια χώρα, όπως τόνισα, που είναι κατά κύριο λόγο νησιωτική, η διευκόλυνση της δημιουργίας των υδατοδρομίων σίγουρα θα αλλάξει ριζικά τον χάρτη της, κυρίως στον τουριστικό και επενδυτικό τομέα. Τα οφέλη δηλαδή, που θα προκύψουν, είναι πάρα πολλά.

Σε σχέση με το νομοσχέδιο, έχουμε εκφράσει επιφυλάξεις για συγκεκριμένα άρθρα που χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής, όσον αφορά στην ίδρυση και λειτουργία των υδατοδρομίων, ούτως ώστε ο νόμος να είναι αποτελεσματικός και προσοδοφόρος για τη χώρα για τον σκοπό που τον ψηφίζουμε σήμερα. Κι ενώ ο αναπτυξιακός ν.4146/13 θεμελίωσε μια αναπτυξιακή προοπτική και δημιούργησε μια δυναμική χωροθετήσεων και παράλληλα μια προσδοκία στις περιφερειακές αρχές του τόπου, στους δήμους, στα δημοτικά λιμενικά ταμεία, στους οργανισμούς λιμένων και σε επενδυτές για επενδυτικές ευκαιρίες, για την ανάπτυξη απομακρυσμένων περιοχών, έρχεστε εσείς σήμερα με το παρόν νομοσχέδιο και, όπως ορίζει στο άρθρο 4, λέτε ότι οι μόνοι φορείς που θα μπορούν να μπουν για να ιδρύσουν υδατοδρόμιο είναι οι φορείς του δημοσίου και οι ΟΤΑ Α' και Β' βαθμού. Μόνο αυτοί μπορούν να πάρουν άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου.

Εδώ υπάρχει μία βασική διαφορά, από την πλευρά μας. Εμείς συμφωνούσαμε με αυτό, που προβλεπόταν στον επενδυτικό νόμο, ότι μπορούν να συμμετέχουν και νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου και ιδιώτες επενδυτές. Η επιφύλαξη της άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου αποκλειστικά στους δημόσιους φορείς παρακάμπτεται το γεγονός ότι στην παρούσα συγκυρία οι οργανισμοί των δυο μεγαλύτερων λιμένων της χώρας, του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες. Ακόμα, αρκετές μαρίνες βρίσκονται σε διαδικασία παραχώρησης σε ιδιώτες. Αποτέλεσμα αυτού είναι ότι αρκετά λιμάνια και μαρίνες, που

προσφέρονται για τη δημιουργία κόμβου εξυπηρέτησης ενός ή περισσότερων δικτύων υδατοδρομίων στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας, αλλά και σε λοιπούς τουριστικούς προορισμούς, πρακτικά αποκλείονται από οποιονδήποτε σχεδιασμό δικτύου υδατοδρομίων, με όσα αυτό συνεπάγεται για τη βιωσιμότητα κάθε σχετικού εγχειρήματος και την προσέλκυση επενδύσεων.

Επιπροσθέτως, η διάταξη αυτή δημιουργεί περαιτέρω ζητήματα για την περίπτωση παραχώρησης σε ιδιώτες κι άλλων λιμένων της χώρας. Με τη διάταξη που ίσχυε στον ν.4146/13 το κράτος δεν διακινδύνευε να χάσει κάτι, γιατί όταν κάποιος επενδύει σε έναν λιμένα, το κράτος έχει τον κύριο λόγο και δεν χάνει τίποτα απ' αυτά που είχε.

Οι οργανισμοί λιμένος στη χώρα είναι δώδεκα. Έχουμε μια χωροθέτηση για εξήντα περίπου υδατοδρόμια. Πέραν από τους δώδεκα οργανισμούς λιμένος, τα υπόλοιπα λιμάνια ανήκουν στα λιμενικά ταμεία και κατ' επέκταση στους δήμους. Και έρχεστε εσείς σήμερα και λέτε ότι την επένδυση θα την κάνουν είτε το δημόσιο είτε οι φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης. Μπορούν να υλοποιήσουν αυτό το έργο οι δήμοι, όπου οι περισσότεροι απ' αυτούς σήμερα, λόγω της οικονομικής κατάστασης της χώρας, των μειωμένων εσόδων και των περικοπών που έχουν στην ΚΑΠ, δεν έχουν τη δυνατότητα να προχωρήσουν σε τέτοιες επενδύσεις;

Εκτός απ' αυτό, όμως, βλέπουμε ότι για άλλη μια φορά το κράτος αντιμετωπίζει την αυτοδιοίκηση σαν μια πηγή πόρων υπέρ του κεντρικού κράτους. Και ενώ λέτε τώρα να συμμετέχουν τα λιμενικά ταμεία -οι δήμοι δηλαδή- στη δημιουργία υδατοδρομίων, έρχεται το Υπουργείο και με τα άρθρα 8 και 22 του νομοσχεδίου επιβάλλει μεν παράβολο 2.500 ευρώ κατά την αρχική αδειοδότηση -αυτά τα χρήματα τα παίρνει το κεντρικό κράτος- και, παράλληλα, επιβάλλετε και ένα 5% εισφορά υπέρ του καθαρού ναύλου, το οποίο είναι και αυτό πάλι υπέρ του Υπουργείου. Μα, αφού θα επενδύσουν οι δήμοι απ' αυτά που δεν έχουν, τα έσοδα από τη συγκεκριμένη επένδυση, είτε τα παράβολα, είτε το 5% επί του καθαρού ναύλου, γιατί τα παίρνει το Υπουργείο; Για να λειτουργήσουν κάποιες υπηρεσίες, λέει. Βάλτε τα εσείς. Αφήστε τα χρήματα αυτά στους δήμους. Αυτό δείχνει και την απόφαση για μια συγκεντρωτική διαχείριση από μέρους της κεντρικής Κυβέρνησης σε βάρος των περιφερειακών και δημοτικών αρχών της χώρας, που καλούνται όλοι αυτοί να υλοποιήσουν την επένδυση ίδρυσης υδατοδρομίου χωρίς πόρους, με τα πιθανά έσοδα από αυτό το τέλος -και το παράβολο και το 5%- να πηγαίνουν στην κεντρική διοίκηση.

Παράλληλα, θα ήθελα να πω και να τονίσω την περίπτωση που συμμετέχει το δημόσιο πληροφορικά προκειμένου να αποκτήσει μια άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου: Γιατί να το κάνει αυτό, όταν μπορεί, μέσω της διαδικασίας παραχώρησης προς τον ιδιώτη, να έχει τον απόλυτο έλεγχο -όπως τόνισα- και να επαυξάνει την περιουσία του; Επίσης, μπορεί να ανακαλέσει την παραχώρηση εάν κάτι τέτοιο απαιτηθεί στο μέλλον. Γιατί το δημόσιο να δαπανήσει χρήματα για την κατασκευή των υδατοδρομίων, ειδικά τώρα που η χώρα αναζητά τη στοιχειώδη χρηματοδότηση για να καλύψει τις απόλυτα βασικές ανάγκες λειτουργίας της και ενώ οι κοινωνικές και προνοιακές ανάγκες του πληθυσμού δεν ικανοποιούνται;

Επίσης, το 5% ως τέλος περίπου πάει να προσομοιάσει με τα 12 ευρώ που υπάρχουν ως οριζόντια εισφορά επί αεροπορικού εισιτηρίου. Όμως το σπατόσημο -τα 12 ευρώ- ήρθε να υποστηρίξει το κράτος για τις επενδύσεις που έκανε ή κάνει στα αεροδρόμια, ενώ στην περίπτωση των υδατοδρομίων δεν συμμετέχει με κανέναν τρόπο σε αυτές.

Θα ήθελα, επίσης, να τονίσω -παρ' ότι το επισημάναμε στις επιτροπές- ότι στο άρθρο 6 παράγραφος 3 η διατύπωση της διάταξης αυτής είναι ατελής, αφού δεν προβλέπει τι ισχύει στην περίπτωση κατά την οποία εταίροι της ΕΠΕ ή της ΙΚΕ είναι νομικά ή και νομικά και όχι φυσικά ή όχι μόνο φυσικά πρόσωπα. Στην περίπτωση, δε, εταίρων που είναι εταιρείες με πολυμετοχική σύνθεση ή εισηγμένες σε Χρηματιστήριο, είναι προφανές ότι η αναλογική εφαρμογή της διάταξης, όπως έχει διατυπωθεί, θα είναι δύσκολο να εφαρμοστεί.

Περιμένουμε να το δείτε αυτό και έστω και στο «και πέντε» να

υπάρξει νομοτεχνική βελτίωση.

Πάμε τώρα στο δεύτερο μεγάλο κεφάλαιο του νομοσχεδίου, στις αστικές οδικές μεταφορές: Πρόκειται για τον επανακαθορισμό του θεσμικού πλαισίου ανάθεσης του μεταφορικού έργου των δημοσίων αστικών οδικών μεταφορών στο πλαίσιο της ενωσιακής νομοθεσίας, σύμφωνα με τον κανονισμό 1370/2007. Φαίνεται ότι είναι μια απλή πράξη κύρωσης που θα επιτρέπει τα κράτη μέλη να την εφαρμόσουν καθολικά και συνολικά. Θα έπρεπε, όμως, να έχει προηγηθεί γι' αυτό διαβούλευση και επεξεργασία. Δεν έγινε καμία διαβούλευση για το συγκεκριμένο κομμάτι του νομοσχεδίου.

Στη συζήτηση και στην ακρόαση φορέων στις επιτροπές οι επισημάνσεις που έγιναν από τους φορείς ήταν σημαντικές και ο Υπουργός -οφείλω να το πω- προχώρησε στις απαιτούμενες νομοτεχνικές βελτιώσεις. Πέρα από το γεγονός ότι στο άρθρο 40 εξαίρεσε τους δήμους της Ρόδου και της Κω, επιτρέπει την προσφορά δημοσίων οδικών αστικών μεταφορών και σε μικρούς νησιωτικούς δήμους, επιτρέποντας με αυτόν τον τρόπο να είναι ανάδοχος ο οικείος δήμος.

Αξίζει να υπογραμμιστεί ότι είναι θετικές και οι αλλαγές που δέχτηκε ο Υπουργός στο άρθρο 45 για την προκήρυξη των διαγωνισμών -νομοτεχνικές βελτιώσεις- όπως οι φορείς τις έχουν εισηγηθεί. Δηλαδή, την ημέρα διενέργειας του διαγωνισμού οι ενδιαφερόμενοι θα πρέπει να διαθέτουν τον προβλεπόμενο αριθμό λεωφορείων, την απαραίτητη εμπειρία και να είναι ξεκάθαρο το προσωπικό το οποίο θα απασχολήσουν, θα χρησιμοποιήσουν, για να έχουμε ποιοτικές αστικές συγκοινωνίες και για να είναι ίδιοι οι όροι συμμετοχής όλων των διαγωνιζομένων.

Θα ήθελα να αναφερθώ κι εγώ στην τροπολογία που κατέθεσαν και πάλι οι φορείς που εκπροσωπούν τα αστικά ΚΤΕΛ, για τις εγκαταστάσεις εφοδιασμού με καύσιμα των λεωφορείων των αστικών ΚΤΕΛ. Ζητούν να έχουν αυτό το δικαίωμα και παράλληλα να υπάρχει από την Πυροσβεστική Υπηρεσία το πιστοποιητικό πυρασφάλειας, όπως, επίσης, να υπάρχει το σύστημα εισροών -εκροών για να μην γίνεται λαθρεμπόριο στους συγκεκριμένους χώρους. Ζητούν, όμως, να μην είναι αναγκαία η άδεια εγκατάστασης και λειτουργίας, όπου εκεί είναι και το μεγάλο κόστος, σε σχέση με τις περιβαλλοντικές μελέτες.

Εμείς λέμε να μην υπάρχει η συγκεκριμένη άδεια εγκατάστασης και λειτουργία.

Συμφωνούμε με όλα τα άλλα που πρέπει να υπάρχουν, γιατί θεωρούμε ότι στους χώρους στέγασης-στάθμευσης μπορεί ο ανεφοδιασμός καυσίμων να γίνεται στο στόλο των αστικών ΚΤΕΛ και μόνο για να πετύχουν χαμηλότερες τιμές, για να μειώσουν το κόστος λειτουργίας τους, αποκλειστικά για τον εφοδιασμό των ιδιοκτητών ή μισθωμένων λεωφορείων.

Θα πρέπει να τονίσω ότι η υιοθέτηση αυτής της πρότασης δεν ενέχει κανέναν κίνδυνο, καθώς οι εγκαταστάσεις που αφορούν τον στόλο των αστικών ΚΤΕΛ, δεν χρησιμοποιούνται για επιβίβαση ή αποβίβαση ή αναμονή ή οποιασδήποτε άλλη συναλλαγή των επιβατών.

Κλείνοντας, για ακόμη μια φορά θα ήθελα να πω ότι αυτό το νομοσχέδιο για να είναι αποτελεσματικό και να ευδοκιμήσει, χρειάζεται να έχει μια φιλοσοφία και να δημιουργεί ένα επενδυτικό περιβάλλον. Τα υδατοδρόμια μπορούν να αποτελέσουν ένα καλό σημείο εκκίνησης επενδυτικών πρωτοβουλιών, τόσο για τους φορείς του δημοσίου όσο και των ιδιωτών. Άλλωστε, η χώρα μας σήμερα έχει μεγάλη ανάγκη τις επενδύσεις.

Γι' αυτό και ως Δημοκρατική Συμπαράταξη ψηφίσαμε επί της αρχής το νομοσχέδιο που θα ενισχύσει αναπτυξιακά και τουριστικά τη χώρα μας.

Σε σχέση με το δεύτερο κομμάτι, για τις αστικές μεταφορές, πιστεύουμε ότι εξασφαλίζει τη μεταφορά των επιβατών με ποιοτικές αστικές συγκοινωνίες, εκσυγχρονίζοντας παράλληλα το θεσμικό πλαίσιο.

Θα ήθελα, κύριε Υπουργέ, να θέσω ένα θέμα σχετικά με τις τροπολογίες. Κατατέθηκε μια σημαντική τροπολογία που αφορά τον ΟΑΣΑ και τον ΟΣΕΦ, χωρίς να την παρουσιάσει κανείς στις επιτροπές. Κατατέθηκε χθες το βράδυ. Δεν υπήρξε καμία συζήτηση. Και ερωτώ: Θα έρθει κάποιος Υπουργός να αναλύσει τη συγκεκριμένη τροπολογία;



Επιφυλασσόμεθα, κύριε Πρόεδρε, να τοποθετηθούμε επί των τροπολογιών, γιατί είναι σημαντικότερες, ίσως περισσότερο από τα άρθρα που προβλέπονται για τις αστικές συγκοινωνίες. Όμως επειδή εξαιρούνται εκεί και ο Νομός Θεσσαλονίκης και η Αττική, έρχεται νύχτα μια τροπολογία, που μάλλον πάει να βάλει από την πίσω πόρτα την ιδιωτικοποίηση του ΟΑΣΑ και του ΟΣΕΦ.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός):** Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει η κ. Ζαρούλια, ειδική αγορήτρια της Χρυσής Αυγής.

Σας κάνω παράκληση για τον χρόνο.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, μπορούμε να έχουμε ενημέρωση για τις τροπολογίες; Καθώς μιλούσε ο εισηγητής μας, κατατέθηκαν δύο υπουργικές τροπολογίες.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός):** Μετά την κ. Ζαρούλια θα δώσω τον λόγο στον Υπουργό.

**ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ:** Μπορώ να έχω τον λόγο, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός):** Παρακαλώ, κυρία Ζαρούλια.

**ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ:** Ευχαριστώ.

Κύριε Πρόεδρε, κυρίες και κύριοι, κατά τη διάρκεια των Επιτροπών Παραγωγής και Εμπορίου η τρίτη πολιτική δύναμη της χώρας, ο Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή, υπέστη μια αήθη επίθεση από τον Προεδρεύοντα κ. Δρίτσα με ύβρεις κατηγορίες κ.λπ.. Δεν θα ήθελα να δώσω συνέχεια, απλά θα καταθέσω για τα Πρακτικά ποιοι είναι οι κατηγοριοί μας.

Έχω εδώ την αιτιολογική έκθεση της 28<sup>ης</sup> Ιουνίου 2016 και την κύρωση της σύμβασης παραχώρησης του ΟΛΠ, όπου ο κ. Δρίτσας έβαλε φαρδιά-πλατιά την υπογραφή του στο ξεπούλημα του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς, κατά τη στιγμή που είχε κάνει σημαία του ότι δεν θα επέτρεπε την πώλησή του.

Ο αρχηγός του, όμως, ο σημερινός Πρωθυπουργός, είχε άλλα σχέδια και φρόντισε να τον εκθέσει ανεπανόρθωτα και δια βίου στην αριστερή πελατεία του στο λιμάνι της αγωνίας.

Αυτά είναι για τα Πρακτικά.

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

Εδώ να δείξουμε ότι είναι η υπογραφή του: Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, Θεόδωρος Δρίτσας.

Ας έρθουμε τώρα στο σχέδιο νόμου το οποίο αφορά θέματα υδατοδομιών, αστικών οδικών μεταφορών και λοιπές διατάξεις.

Μέσω αυτού του νομοσχεδίου -και ιδίως του πρώτου μέρους- η Κυβέρνηση φιλοδοξεί να τονώσει το επενδυτικό κλίμα και να δώσει τις ευκαιρίες που ζτάνε οι επενδυτές στον τομέα των υδροπλάνων για να επενδύσουν στη χώρα.

Να ξεκαθαρίσω ότι κανένας δεν μπορεί να είναι αντίθετος στην ανάπτυξη και στην εξέλιξη αυτού του τόπου. Προφανώς και τα υδατοδρόμια είναι ένας πρόσφορος τομέας για επενδύσεις, δεδομένου, μάλιστα, ότι εδώ και δεκαπέντε χρόνια περίπου επικρατεί ένα εξαιρετικά ασταθές περιβάλλον για αυτές τις δραστηριότητες.

Ελάχιστα πράγματα έχουν γίνει από το 2003 και εντεύθεν, όταν ο τότε Υπουργός Μεταφορών επί κυβερνήσεως ΠΑΣΟΚ είχε προβλέψει τη λειτουργία υδατοδομιών. Ο ν.3333/2005 για την ίδρυση αεροδρομίων επί υδάτινης επιφάνειας παρέπεμπε τη ρύθμιση κρίσιμων θεμάτων σε προεδρικό διάταγμα, το οποίο δεν εκδόθηκε ποτέ.

Για να μην κατηγορούμε, όμως, μόνο το ΠΑΣΟΚ, στο ίδιο μήκος κύματος είχε κινηθεί και επί Νέας Δημοκρατίας ο τότε Υπουργός Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, το 2012, όταν είχε εξαγγείλει την κατασκευή μέσω ΣΔΙΤ ενός υδατοδρομίου ως κεντρική βάση στην Αττική και δώδεκα μικρότερων στην περιφέρεια. Τελικά, μόνο του Βόλου λειτούργησε και αυτό με προσωρινή άδεια, ενώ ανενεργά παρέμειναν τα υπόλοιπα είκοσι ανά την επικράτεια που είχαν λάβει επισήμως άδειες.

Ο μεταγενέστερος νόμος 4146/2013 δεν ευνόησε ούτε και αυτός την ανάπτυξη κατάλληλου δικτύου υδατοδομιών, καθώς υπήρξαν γραφειοκρατικές αγκυλώσεις, δικαστικές εμπλοκές και πιέσεις ανταγωνιστικών κλάδων.

Τρία επιπλέον χρόνια πέρασαν αυτή τη φορά μέχρι να τεθεί σε διαβούλευση το νέο νομοσχέδιο της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ - ANEL και ακόμη είκοσι τέσσερις μήνες μέχρι να έρθει τελικά προς επεξεργασία και ψήφιση στη Βουλή.

Είναι, λοιπόν, κατανοητό ότι διαχρονικά -από το 2000 και μετά- όλες οι κυβερνήσεις φέρουν ευθύνη για την παύση λειτουργίας των υδατοδομιών και την ανακοπή της οποιασδήποτε αναπτυξιακής προοπτικής.

Θα αναφερθώ τώρα σε κάποιες διατάξεις.

Εις ό,τι αφορά τα άρθρα 4 και 6 είμαστε αντίθετοι στην αδειοδότηση υδατοδομιών σε περιοχές που έχουν υπαχθεί στο δίκτυο «NATURA 2000». Δεν θα έπρεπε να χορηγείται καμμία άδεια ίδρυσης σε τέτοιες περιοχές, καθώς σκοπός της προστασίας των συγκεκριμένων περιοχών είναι η διατήρηση και ανάδειξη των προστατευόμενων περιοχών ώστε να αποτελέσουν τοπικούς πόλους βιώσιμης ανάπτυξης.

Εδώ υπάρχει η μεγάλη τομή με τον ν.4146, καθώς διαχωρίζεται η διαδικασία αδειοδότησης σε δύο στάδια, ώστε να διαφοροποιείται ο κάτοχος της άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου από τον κάτοχο της άδειας λειτουργίας και εκμετάλλευσής του υδατοδρομίου με στόχους -όπως αναφέρεται- την υποστήριξη, διευκόλυνση και προώθηση συνεργειών Σύμπραξης Δημοσίου - Ιδιωτικού Τομέα, ΣΔΙΤ. Η ιδιωτική πρωτοβουλία ενθαρρύνεται, λοιπόν, και η σύμπραξη με το δημόσιο -προγράμματα ΣΔΙΤ- δεν αποτελεί δικλείδα ασφαλείας του δημοσίου συμφέροντος, ειδικά όταν βλέπουμε να ενδιαφέρονται εταιρικά σχήματα στα οποία περιλαμβάνονται οι εθνικοί μεγαλοεργολάβοι.

Όσο δε για μια παλαιότερη «διαφωνία» μεταξύ Κυβερνήσεως και Αξιοματικής Αντιπολιτεύσεως, σχετικά με δημοσιεύματα που είχαν κυκλοφορήσει με τίτλο «Η κυβέρνηση μπλοκάρει τις ιδιωτικοποιήσεις και φρενάρει τις επενδύσεις», έχουμε να πούμε ότι αυτά είναι στάχτη στα μάτια του κόσμου, αφού εν τέλει και οι δύο έχετε σχεδιάσει την πορεία της χώρας μας ως αποικία χρέους και συμφερόντων που θα νομοθετεί κατά παραγγελία συγκεκριμένων επιχειρηματικών συμφερόντων. Και είναι αυτονόητο ότι θέλετε να συνεχίσουμε να εξαρτώμεθα από αλλότρια συμφέροντα, αφού, σύμφωνα με πληροφορίες, μια από τις αιτίες καθυστέρησης κατάθεσης του παρόντος νομοσχεδίου ήταν ότι έπρεπε να λάβει τη σχετική άδεια από την Επιτροπή Μεταφορών και Κινητικότητας της Κομισιόν.

Προβλέπεται ότι οι άδειες λειτουργίας μπορεί να δοθούν και σε φυσικά πρόσωπα που έχουν την έδρα τους στην Ελλάδα ή σε άλλη χώρα της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, με την προϋπόθεση στην τελευταία περίπτωση να οριστεί αντίκλιτος που εδρεύει στη χώρα. Έτσι, λοιπόν, θα γίνουν οι επενδύσεις. Ας μην ξεχνάμε πόσες φορές οι αναπληρωτές ή οι αντίκλιτοι είναι απλή βιτρίνα ξένων εταιρειών που εδρεύουν σε φορολογικούς παραδείσους εντός Ευρωπαϊκής Ενώσεως, γεγονός που έχουμε καταδείξει πολλάκις, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν δίκαιοι κανόνες ανταγωνισμού, αλλά και διαφεύγοντα κέρδη από τα κρατικά ταμεία.

Ένα ακόμη ζήτημα που υπάρχει -και θέλω να σταθώ- αφορά τα υδατοδρόμια όπου πραγματοποιούνται πτήσεις από και προς χώρες που δεν έχουν κυρώσει τη Συνθήκη Σένγκεν του άρθρου 4, παράγραφος 8. Να θυμίσω ότι κατά το παρελθόν αρκετοί επενδυτές είχαν αποσύρει το ενδιαφέρον τους λόγω των εξελίξεων στο προσφυγικό και λόγω του αν θα παρέμενε η χώρα μας εντός Σένγκεν. Τελικά, όπως φαίνεται, οι εγκλωβισμένες προσφυγικές ροές στη χώρα μας δεν πτοούν κανέναν και όπως έχουμε λιμάνια που έχουν χαρακτηριστεί ως «πύλη Σένγκεν», το ίδιο θα γίνει και με τα υδατοδρόμια.

Αν δούμε τώρα αυτό συνδυαστικά με τη δυνατότητα ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδομιών από δημόσιους φορείς, τότε το ζήτημα της Σένγκεν λύθηκε, αφού προβλέπεται ότι το δημόσιο μπορεί να λειτουργήσει τέτοιες εγκαταστάσεις εφόσον δεν υπάρχει άλλος ενδιαφερόμενος φορέας. Αυτό είναι στο άρθρο 29. Τότε και οι ξένοι επενδυτές δεν έχουν να φοβηθούν τίποτε, καθότι διασφαλίζονται τα συμφέροντά τους και το δημόσιο θα αναλάβει να τα βγάλει πέρα με τους λαθρομετανάστες.

Χρήσιμο, δε, θα ήταν να τεθούν κριτήρια, βάσει των οποίων θα καθορίζεται ο τύπος κάθε υδατοδρομίου σε υδατοδρόμιο εσωτερικού ή εξωτερικού - πύλη.



Τα υδροπλάνα έχουν αναμφισβήτητα αρκετά πλεονεκτήματα συγκριτικά με τα λοιπά θαλάσσια μέσα μετακίνησης. Καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα πτήσεων, έχουν τη δυνατότητα απογείωσης και προσγείωσης σε χερσαίο αεροδρόμιο, αλλά και σε υδάτινη επιφάνεια, είναι φιλικά προς το περιβάλλον, ο χρόνος μετακίνησης είναι πολύ μικρότερος από το αντίστοιχο ταξίδι με καράβι και το κόστος μικρότερο από το αντίστοιχο με το αεροπλάνο.

Όταν ψηφιζόταν ο ν.4146/2013 είχα πει χαρακτηριστικά: «Τα υδατοδρόμια, καθώς και η λειτουργία υδατοδρομίων, μας βρίσκει σύμφωνους, αρκεί η επένδυση να γίνει προς εξυπηρέτηση των πολιτών, η τιμή των κομίστρων να είναι προσιτή και να διευκολυνθούν στη μεταφορά τους οι συμπατριώτες μας των νησιωτικών περιοχών».

Με το παρόν και συγκεκριμένα με το άρθρο 21, η διαμόρφωση των τιμολογίων δεν υπόκειται σε κανέναν έλεγχο και περιορισμό και θα διαμορφώνεται από τον φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου, με στόχο την εξασφάλιση της βιωσιμότητάς του. Συνεπώς βάσει των κανόνων του ελεύθερου ανταγωνισμού, κανείς δεν μπορεί να εγγυηθεί το χαμηλό κόστος και κατά πόσο θα αντέχει το κόστος το βαλάντιο του μέσου φορολογούμενου Έλληνα πολίτη.

Όσο δε, για τη διευκόλυνση των μετακινήσεων των συμπατριωτών μας, και αυτό τίθεται σε αμφισβήτηση με το παρόν νομοσχέδιο, αφού ήδη από την αιτιολογική έκθεση δίνετε υπέρμετρη έμφαση στη συνεπακόλουθη ανάπτυξη του τουρισμού και δεν αναφέρεστε -παρά ελάχιστα- στη χρήση των υδροπλάνων που είναι πολύτιμη όταν πρόκειται για κοινωνικού χαρακτήρα εξυπηρέτησεις, όπως παραδείγματος χάριν μία αεροδιακομιδή ή μία επείγουσα μεταφορά εμπορευμάτων σε σημεία της επικράτειας όπου δεν προσεγγίζει άλλο μεταφορικό μέσο.

Στο άρθρο 22, ορίζεται πως το τέλος αναχωρούντων επιβατών είναι 5% του καθαρού ναύλου και με απόφαση του Υπουργού Υποδομών θα θεσπιστεί το τέλος ανά σκέλος πτήσης. Και τα δύο τέλη είναι υπέρ του Υπουργείου και όχι του δημοσίου ή των οικείων δημοτικών ΟΤΑ και ουσιαστικά, θα πηγαίνει κατευθείαν στον ειδικό λογαριασμό του Υπουργείου και θα χρησιμοποιείται για τη χρηματοδότηση των υδατοδρομίων, αφού μιλάμε για έργα κατασκευής, συντήρησης, ηλεκτρονικών συστημάτων, την επιδότηση γραμμών υδροπλάνων σε προορισμούς απομακρυσμένων νησιών ή περιορισμένης επιβατικής κίνησης. Συνεπώς οι ιδιώτες θα εκμεταλλεύονται τα υδατοδρόμια, αλλά το κράτος θα πληρώνει γι' αυτά.

Το άρθρο 29 είναι εκείνο στο οποίο γίνεται η μόνη αναφορά για τη δυνατότητα ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίων από το δημόσιο, εφόσον δεν υπάρχει άλλος ενδιαφερόμενος φορέας.

Είναι ξεκάθαρο, λοιπόν, ότι προτεραιότητα έχουν οι επενδυτές για τους προορισμούς που τους ενδιαφέρουν και οι λοιποί, δηλαδή τα απομονωμένα νησιά, οι άγονες γραμμές, μένουν στο δημόσιο.

Δημιουργείτε, με λίγα λόγια, μόνοι σας, επενδύσεις δύο ταχυτήτων και αυτομάτως υποβαθμίζετε τη συμμετοχή του δημοσίου στη διαδικασία. Οι επενδυτές που θα έχουν στην εκμετάλλευση και επίβλεψη τους τους πιο τουριστικούς προορισμούς θα είναι οι καλοί και το κράτος θα είναι το κακό αν κάτι δεν πάει καλά με μία μεταφορά σε ένα απομονωμένο νησί ή σε κάποια άλλη δυσπρόσιτη περιοχή.

Ο Υπουργός στην τελευταία συνεδρίαση της επιτροπής αναφέρθηκε, μεταξύ άλλων, στο ηλεκτρονικό σύστημα και συγκεκριμένα ανέφερε: «Μέχρι να γίνει ηλεκτρονικό σύστημα, προσφυσμένα θα λειτουργεί και θα γίνονται οι παρατηρήσεις και η παρακολούθηση των διαφόρων εγκρίσεων σε μορφή φυσικού αρχείου, αλλά έχουμε αποδείξει ότι κάνουμε γρήγορα τα ηλεκτρονικά συστήματα. Θα συνεργαστούμε και με το Τεχνικό Επιμελητήριο, που το ζητήσω, γι' αυτό το θέμα και έχει εμπειρία σε αυτό».

Έχουμε ξαναπεί ότι όσο καλή και αν είναι η πρόθεσή σας να δημιουργείτε ηλεκτρονικά συστήματα προκειμένου να μειωθεί η γραφειοκρατία, ο χρόνος και ο κόπος, εντούτοις δεν μπορούμε να μην καταδείξουμε ότι πολλές φορές είναι δυσλειτουργικά ή δέχονται τέτοιο φόρτο με αποτέλεσμα να τίθενται εκτός λειτουργίας.

Βεβαίως, το φυσικό αρχείο είναι πάντα μια διασφάλιση. Θα πρέπει, όμως, να διασφαλιστεί η λειτουργικότητα του συστήματος. Το γεγονός, δε, πως το άρθρο 30 προβλέπει τη λειτουργία έναν χρόνο μετά την έκδοση σχετικής ΚΥΑ -παράγραφος 4- μπορεί να μας προϊδεάσει για τα χρονικά κωλύματα που θα υπάρξουν κατά τη διάρκεια αυτού του έτους, τη στιγμή, μάλιστα, που μιλάτε για δεκάδες αιτήσεις που θα προχωρήσουν ώστε να τεθούν σε λειτουργία τα υδατοδρόμια το 2019.

Είς ό,τι αφορά τις παραχωρήσεις λιμένων, μαρίνων κ.λπ., ο Υπουργός ανέφερε ότι αν δεν υπάρχει στις αρχικές συμβάσεις και στο master plan η χωροθέτηση υδατοδρομίου, τότε θα έρθει αργότερα προς κύρωση στη Βουλή, όπως θα γίνει με το Εμπορειακό Κέντρο του Θριασίου. Ακόμα και αν υποθέσουμε πως θα εισρεύσουν μεγάλα ποσά από τη σύμβαση αυτή στα κρατικά ταμεία, δεν παύει ένα υδατοδρόμιο να είναι ένα asset, εξα-σφαλίζοντας υπεραξία στους ιδιοκτήτες τους. Δεν είναι άλλωστε τυχαίο, ότι με πρωτοβουλία και πίεση από το ΤΑΙΠΕΔ αδειοδοτήθηκε το υδατοδρόμιο στην Κέρκυρα και «τρέχουν» αντίστοιχα οι διαδικασίες για τα υδατοδρόμια σε Παξούς, Πάτρα, Λαύριο, Αγία Μαρίνα, Ηράκλειο, Αλεξανδρούπολη, Θεσσαλονίκη, Βόλο και αλλού.

Ας αναφερθώ τώρα στην Αρχή Συντονισμού Πτήσεων του άρθρου 51. Τροποποιούνται διατάξεις που αφορούν στη λειτουργία της Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων, ενός νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου, μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, που συνεστήθη με τον ν.4233/2014 σε αντικατάσταση της Αρχής Συντονισμού Πτήσεων του ν.3534/2007. Συνεπώς, δεν είναι νέα Αρχή. Επανακαθορίζονται η σύνθεση των μελών της αρχής, τα τέλη για τις παρεχόμενες υπηρεσίες της αρχής ανά φορέα διαχείρισης αερολιμένα, θέματα που ρυθμίζονται με τον κανονισμό εσωτερικής οργάνωσης και λειτουργίας και θέματα που αφορούν τη διαδικασία πρόσληψης προσωπικού ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου.

Τα προβλήματα της αρχής είναι πολλά. Λειτουργεί χωρίς μόνιμο προσωπικό, ενώ το επιχειρησιακό της έργο υποστηρίζεται με συμβάσεις έργου ετήσιας διάρκειας από εξωτερικούς συνεργάτες και υπάρχει διαγωνισμός του ΑΣΕΠ που παραμένει σε αναστολή. Με τις διατάξεις του παρόντος δημιουργούνται είκοσι πέντε νέες μόνιμες θέσεις και δύο εξ αυτών θα καλυφθούν από νομικούς. Είναι ξεκάθαρο, λοιπόν, ότι πρόκειται ακόμη μία φορά για βόλεμα «ημετέρων», πάντα με στόχο «τη διασφάλιση της απρόσκοπτης και αδιάκοπης λειτουργίας της αρχής».

Ο δε Υπουργός έκανε λόγο περί της ανεξαρτησίας της αρχής. Και θα ήθελα να πω επ' αυτού -όπως είχε πει και ο ειδικός αγορητής μας, όταν ψηφιζόταν ο ν.4233- ότι θα έπρεπε να διασφαλίζεται η εποπτεία της από το ΓΕΕΘΑ και την Πολεμική Αεροπορία, καθώς επίσης και ότι θα μπορούσε να στελεχωθεί από προσωπικό που θα διέθετε η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.

Παρ' όλα αυτά, θα θέλαμε πολύ να γίνει μια εκτενής συζήτηση για τον ρόλο των ανεξάρτητων αρχών και πώς διασφαλίζεται η ανεξαρτησία τους, όπως πρότεινε και ο Υπουργός, μιας και επί της δικής σας Κυβερνήσεως έχετε δημιουργήσει και στελεχωσει ουκ ολίγες «ανεξάρτητες αρχές».

Για να ολοκληρώσω, το νομοσχέδιο περιλαμβάνει ενδιαφέρουσες διατάξεις για τις οποίες θα μπορούσαμε να είμαστε θετικοί υπό ένα διαφορετικό πρίσμα. Ο αναπτυξιακός του χαρακτήρας τίθεται υπό αμφισβήτηση, όπως και το κατά πόσον θα ωφεληθεί η εθνική μας οικονομία. Αναγνωρίζουμε τα πλεονεκτήματα που θα μπορούσε δυνητικά να έχει η χώρα μας, αν και η δική σας πολιτική ήταν διαφορετική και δεν θέτατε στο επίκεντρο τα συμφέροντα των ιδιωτών και δεν μειώνατε την κοινωνική διάσταση της επένδυσης.

Για ακόμη μία φορά, όμως, καλέστε να υπακούσετε στους κανόνες της ελεύθερης οικονομίας και δεν δίνετε την ελάχιστη ευκαιρία στο δημόσιο, στο κράτος να αναπτύξει δημόσιες δομές στο ακέραιο. Το πρόβλημα της νησιωτικότητας και των απομακρυσμένων νησιών δεν θα επιλυθεί. Ούτε και θα ωφεληθούν οι κάτοικοι αυτών των περιοχών, που ελπίζουν ότι θα έχουν ένα μέσο μεταφοράς που θα εκτελεί δρομολόγια περισσότερο από μία φορά την εβδομάδα ή ένα κάθε δεκαπέντε ημέρες, που θέ-

λουν να ελπίζουν ότι δεν τους έχει ξεχάσει κανένας. Θα ήταν μια καλή ευκαιρία -όπως και οι προγενέστερα νομοθετημένες, εάν υπήρχαν διαφορετικές αρχές- εάν στο επίκεντρο ήταν ο Έλληνας πολίτης. Όσο δεν είναι και όσο φέρντε νομοσχέδια που περιλαμβάνουν διατάξεις αντικοινωνικές, αντιλαϊκές, αντεθνικές και διατάξεις ρουσφετολογικές για λίγους δικούς σας, εμείς δεν μπορούμε να είμαστε συμπαράστατες σας σε αυτό το έργο.

Και φυσικά μην ξεχνάμε ότι το παρόν νομοσχέδιο έρχεται να συμπληρώσει τη σειρά εκείνων των νομοσχεδίων που έχουν ξεπουλήσει τα πάντα σε αυτή τη χώρα. Αυτοκινητόδρομοι, σιδηρόδρομοι, λιμάνια, αεροδρόμια κ.λπ. βρίσκονται στα χέρια μεγάλων επιχειρηματικών ομίλων, ενώ θα έπρεπε να τελούν υπό την εκμετάλλευση και τον έλεγχο του κράτους.

Είναι αλήθεια πως οτιδήποτε κινείται και πετάει αυτήν τη στιγμή είναι ιδιωτικό. Αυτό, όμως, δεν σημαίνει ότι πρέπει να το αποδεχτούμε χωρίς καμία αντίρρηση, χωρίς καμία κριτική, χωρίς καμία θέληση να το αλλάξουμε. Εάν θέλουμε να μιλάμε για αδειοδότηση και ανάπτυξη υδατοδρομίων, θα πρέπει να δημιουργήσουμε μια βιομηχανία υδροπλάνων, διότι μόνο έτσι θα είναι και ανταγωνιστική η αγορά και μέσω της βιομηχανίας θα αναδειχθεί η ανάγκη για τη βιωσιμότητά τους και θα είναι προς όφελος του ελληνικού λαού και της εθνικής οικονομίας.

Γι' αυτό ο Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή θα καταψηφίσει.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλεωτή)

Ένα λεπτό θα ήθελα να αναφερθώ σε μία τροπολογία, κύριε Πρόεδρε.

Η τροπολογία είναι η 1760, η οποία αφορά απαλλαγή από τον ΕΝΦΙΑ ακινήτων σε πυρόπληκτες περιοχές. Προβλέπεται η απαλλαγή από τον ΕΝΦΙΑ για τα ακίνητα που βρίσκονται στις περιοχές της περιφέρειας Αττικής που επλήγησαν από τις πυρκαγιές της 23<sup>ης</sup> και 24<sup>ης</sup> Ιουλίου 2018. Προφανώς και είμαστε θετικοί σε οποιοδήποτε μέτρο φέρετε και είναι ευνοϊκό για τους συμπατριώτες μας που επλήγησαν από τις φονικές πυρκαγιές.

Ωστόσο, το μέτρο αυτό θα πρέπει να μην ισχύει μόνο για το τρέχον έτος αλλά και για όσο χρονικό διάστημα δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν οι ιδιοκτησίες, δεδομένου ότι η αποκατάστασή τους συνεπάγεται ήδη ένα σημαντικό οικονομικό βάρος για τους κατόχους τους. Επίσης, η διάταξη θα πρέπει να γενικευτεί και να ισχύει για την ανακούφιση των πληγέντων από φυσικές καταστροφές σε περιοχές που έχουν κηρυχθεί σε κατάσταση εκτάκτου ανάγκης.

Τέλος, είναι περιττό να αναφέρουμε ότι, δράττοντας την ευκαιρία, θα μπορούσατε να καταργήσετε εντελώς τον ΕΝΦΙΑ, που λέγατε ούτως ή άλλως ότι θα τον καταργούσατε. Σε αυτήν την τροπολογία είμαστε υπέρ. Για τις υπόλοιπες θα τοποθετηθούμε στη συνέχεια.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός):** Και εγώ ευχαριστώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως συμμετείχαν στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Εργαστήρι Δημοκρατίας» που οργανώνει το Ίδρυμα της Βουλής, δώδεκα μαθητές και μαθήτριες και δύο εκπαιδευτικοί συνοδοί από το 14<sup>ο</sup> Δημοτικό Σχολείο Αγιάλεω.

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει η ειδική αγορήτρια του Κομμουνιστικού Κόμματος Ελλάδας κ. Μανωλάκου.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ:** Η συζήτηση του νομοσχεδίου γίνεται στη σκιά του προσχεδίου του κρατικού προϋπολογισμού του 2019, όπου ενσωματώνονται όλα τα αντιλαϊκά μέτρα των τριών μνημονίων και βέβαια έχουμε και προσθήκη νέων. Όποιο σενάριο και αν επικρατήσει, ό,τι τρικ και να κάνετε, ένα είναι βέβαιο, ότι είναι ένας προϋπολογισμός που συμβαδίζει με την κλιμάκωση της αντιλαϊκής πολιτικής τόσο στο σκέλος της περαιτέρω κατακρεούργησης των κάθε είδους κοινωνικών δαπανών και προνοιακών επιδομάτων που έχουν απομείνει στη λαϊκή οικογένεια όσο και στο σκέλος της φοροληστείας.

Συνεπώς το σημερινό νομοσχέδιο δεν μπορεί και δεν είναι

αποσπασμένο από τη συνολικότερη αντιλαϊκή πολιτική της Κυβέρνησης. Είναι ένα νομοσχέδιο που εντάσσεται στο Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών που θα προωθηθούν μεγάλα κατασκευαστικά έργα και θα ακριβοπληρώσει ο λαός. Αφορούν και προορίζονται κύρια στο να διευκολύνουν τις μεταφορές εμπορευμάτων, αλλά και στην εξυπηρέτηση υποδομών για την τουριστική βιομηχανία, ώστε να προσελκύσουν νέες κερδοφόρες επενδύσεις για το κεφάλαιο. Εντάσσεται στον μεγάλο όγκο έργων υποδομών που θα κινητοποιήσει τα επόμενα χρόνια τεράστιους οικονομικούς πόρους, προκαλώντας ευφορία και μεγάλες προσδοκίες για κερδοφορία στα μονοπώλια και τους επιχειρηματικούς ομίλους.

Στο επίκεντρο, λοιπόν, είναι η ικανοποίηση των αναγκών των μονοπωλιακών ομίλων και γι' αυτό η ικανοποίηση των λαϊκών αναγκών θυσιάζεται στον βωμό του καπιταλιστικού κέρδους. Ο πυρήνας της πολιτικής σας δεν έχει να κάνει με την ικανοποίηση αναγκών του λαού, αλλά με το ότι κίνητρο της αναπτυξιακής διαδικασίας πρέπει να είναι η διασφάλιση του καπιταλιστικού κέρδους. Έτσι οι επενδυτές, οι κεφαλαιοκράτες κάνουν μια επένδυση, επειδή θέλουν κέρδη -γι' αυτό το κάνουν, δεν το κάνουν για κανέναν άλλον λόγο- εκμεταλλευόμενοι βεβαίως τις λαϊκές ανάγκες, αξιοποιώντας παραλίες, αιγιαλούς, μεγάλες θαλάσσιες εκτάσεις, τις πλουτοπαραγωγικές πηγές και τη νέα τεχνολογία. Αυτός είναι ο σκοπός. Και όταν δεν υπάρχει το κίνητρο του κέρδους, δεν κάνουν καμία απολύτως επένδυση, παρότι έχουν υπερσυσσωρευμένα κεφάλαια.

Συνεπώς ο όρος ανάπτυξη, που προπαγανδίζετε, δεν είναι κάτι ουδέτερο, αλλά βαθιά ταξικό. Αφορά την καπιταλιστική ανάπτυξη που στηρίζεται στην άμφωθηνη εργατική δύναμη, που εξασφαλίζεται με νόμους τύπου Βρούτση - Αχτσιόγλου, και στους ανταγωνισμούς.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι και αυτό το νομοσχέδιο και για την ανάπτυξη υδατοδρομίων, αλλά και για το θέμα των αστικών οδικών μεταφορών επιβατών.

Κατ' αρχάς, χρειάζονται υδατοδρόμια και υδροαεροπλάνα; Εμείς δεν έχουμε αντίρρηση ως συμπληρωματικά στις θαλάσσιες μεταφορές, που και αυτές πρέπει να αναπτυχθούν και να καλύπτουν όλον τον χρόνο τις ανάγκες των νησιωτών και να μην ξεμένουν τους χειμερινούς μήνες και ειδικά τα απομακρυσμένα νησιά, ακόμα και σε άγονες γραμμές που επιδοτούνται αδρά από τον κρατικό προϋπολογισμό και μπαίνουν στις τσέπες των ακτοπλάνων εφοπλιστών.

Έχετε σχεδιασμό για το πού θα κατασκευαστούν τα υδατοδρόμια έτσι που να διευκολύνονται οι επιχειρηματικοί όμιλοι που θα έχουν τις εταιρείες με τα υδροαεροπλάνα και το κατοχυρώνετε στο άρθρο 4.

Τι κάνετε, λοιπόν; Διορθώνετε τον νόμο της Νέας Δημοκρατίας - ΠΑΣΟΚ του 2013 στα σημεία εκείνα που δυσκόλεψε τους ιδιώτες στην κερδοφορία τους και όχι βεβαίως στις ανάγκες των νησιωτών.

Πρώτον, διαχωρίζετε τη διαδικασία αδειοδότησης σε δύο στάδια, ώστε ο κάτοχος ίδρυσης υδατοδρομίου, εφόσον το επιθυμεί, να διαφοροποιείται από τον κάτοχο άδειας λειτουργίας και εκμετάλλευσης του υδατοδρομίου.

Μάλιστα, ξεκαθαρίζετε από την αρχή ότι η άδεια ίδρυσης, δηλαδή της υποδομής, εκδίδεται υποχρεωτικά στο όνομα ΟΤΑ ή λιμενικού ταμείου ή οργανισμού λιμένος ή φορέα ή υπηρεσίας του δημοσίου και του ευρύτερου δημοσίου. Αυτή είναι η λύση που εξυπηρετεί, αφενός, τις μεγαλοεταιρείες, τους εν δυνάμει επενδυτές εκμετάλλευσης και λειτουργίας υδατοδρομίου, που θα βρουν και έχουν έτοιμες υποδομές για να λειτουργήσουν τα υδροαεροπλάνα τους, αλλά ευνοεί και το κατασκευαστικό κεφάλαιο, αφού με τη μορφή των ΣΔΙΤ φτιάχνετε τις υποδομές αυτές του ευρύτερου δημοσίου.

Εξάλλου, εδώ που τα λέμε, οι κεφαλαιοκράτες δεν διέθεταν κεφάλαια για την έκδοση ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου. Γενικά, το κεφάλαιο προτιμά να βρίσκει έτοιμες υποδομές που έχει κατασκευάσει το κράτος από τα λεφτά του λαού, για να μην έχει και έξοδα συντήρησης και έτσι να αποκτά περισσότερα, γρηγορότερα και εξασφαλισμένα κέρδη. Το ίδιο γίνεται και με τα αεροδρόμια, τα λιμάνια, την ΕΥΔΑΠ κ.ο.κ, δη-

λαδή διευκολύνονται καλύτερα με τις πολυετείς συμβάσεις παραχώρησης. Όμως υποδομές για νοσοκομεία και παιδικούς σταθμούς ή αντιπλημμυρικά έργα δεν φτιάχνετε, γιατί αυτά αφορούν λαϊκές ανάγκες και δεν αφήνουν κέρδη στους καπιταλιστές και ας πνίγονται άνθρωποι και ας καταστρέφονται περιουσίες που φτιάχτηκαν με κόπους μιας ζωής. Αυτό δεν αφορά μόνο την πρόσφατη καταιγίδα, αλλά και έντονες βροχοπτώσεις. Η Μάνδρα τι ήταν; Από ισχυρή βροχοπτώση. Γιατί; Γιατί δεν είχε αντιπλημμυρικό έργο. Έτσι είναι, για επιχειρηματικούς ομίλους βρίσκετε και προωθείτε απλούστερες, ευέλικτες και ρεαλιστικές διαδικασίες που διευκολύνουν και επιταχύνουν την κερδοφορία τους.

Δεύτερον, δημιουργούσε πρόβλημα για τους επιχειρηματικούς ομίλους η απαίτηση περιβαλλοντικής αδειοδότησης για τη λειτουργία υδατοδρομίων. Τι κάνετε, λοιπόν, στο παρόν νομοσχέδιο; Με άλλοθι ότι είναι μια ιδιαίτερα χρονοβόρα διαδικασία εξαφανίζεται η απαίτηση περιβαλλοντικής μελέτης επιπτώσεων για την άδεια λειτουργίας, ενώ για την ίδρυση των υδατοδρομίων επιτρέπεται τη δημιουργία τους και σε περιοχές Natura, αρκεί να συμφωνήσει το Υπουργείο Περιβάλλοντος, όταν το ίδιο δίνει άδεια για ανεμογεννήτριες σε τέτοιες περιοχές Natura. Γιατί να μην δώσει και για υδατοδρόμια;

Αυτή είναι η πολιτική σας, όπως και των προηγούμενων, και της Νέας Δημοκρατίας και του ΠΑΣΟΚ, βάζετε τα κέρδη πάνω από τις ανάγκες των ανθρώπων και του περιβάλλοντος. Νομιμοποιείται ο ένας, που για να μεγιστοποιήσει το κέρδος του τού επιτρέπεται να μπορεί να καταστρέφει ό,τι ανήκει στους πολλούς και τις επόμενες γενιές.

Βέβαια, η δρομολόγηση των υδροαεροπλάνων προς διάφορους προορισμούς δεν μπορεί να αντικαταστήσει τις θαλάσσιες μεταφορές, αλλά θα είναι πάντα συμπληρωματική. Συνεπώς το θέμα των υδατοδρομίων δεν αφορά τις ανάγκες των νησιωτών για την απρόσκοπτη σύνδεση των νησιών με την ηπειρωτική Ελλάδα και μεταξύ τους, αλλά για μια ακόμα μπίζα για τους επιχειρηματικούς ομίλους που θα επιδοτηθούν μάλιστα από κοινοτικά προγράμματα και τον κρατικό προϋπολογισμό και δεν θα έχουν κανένα ρίσκο.

Δεν δίνετε όμως επιδότηση σε χιλιάδες που δεν έχουν να πληρώσουν τις δόσεις των στεγαστικών τους δανείων, γιατί βρέθηκαν στην ανεργία και μπαίνουν στις λίστες των ηλεκτρονικών πλειστηριασμών. Αντίθετα, ψηφίσατε νόμο με τον οποίο χαρακτηρίζονται οι κινητοποιήσεις ενάντια στους πλειστηριασμούς ιδιώνυμο αδίκημα, για να προστατεύσετε τα κέρδη των τραπεζών.

Τι άλλο κάνετε; Δίνετε ταυτόχρονα δυνατότητα τα τιμολόγια υπηρεσιών του υδατοδρομίου προς τα υδροπλάνα να μην περιορίζονται από κοινή υπουργική απόφαση, αλλά να καθορίζονται από τον φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου, δηλαδή, τον ιδιώτη, ώστε να διασφαλίζεται η βιωσιμότητα των υδατοδρομίων, σύμφωνα με τις πραγματικές συνθήκες της αγοράς. Αυτό εσείς το ονομάζετε καινοτόμες επενδυτικές ευκαιρίες με σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές.

Αυτή είναι η ανάπτυξη που προπαγανδίζετε και δεν αφορά τα λαϊκά στρώματα. Είναι η ανάπτυξη των κερδών για το κεφάλαιο και το τσάκισμα του ιδιωτικού επιπέδου του λαού.

Σε ό,τι αφορά το δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου, και εδώ ενισχύεται το αντιλαϊκό θεσμικό πλαίσιο των αστικών οδικών μεταφορών επιβατών, στο πλαίσιο εφαρμογής της ευρωενωσιακής νομοθεσίας, διευρύνοντας ακόμα περισσότερο την είσοδο κοινοπραξιών ιδιωτικών επιχειρηματικών ομίλων και δημοτικών επιχειρήσεων, με συμπεράσεις του δημοσίου, δηλαδή, ΣΔΙΤ. Ουσιαστικά, προωθείτε την πλήρη ανάπτυξη της επιχειρηματικής δράσης με κριτήριο το κέρδος, αυξάνοντας τα βάρη για την εργατική τάξη και τα λαϊκά στρώματα. Μάλιστα, χρησιμοποιείτε ως πρόσχημα τη διασφάλιση της συνεχούς παροχής αστικών μεταφορών επιβατών, εξασφαλίζοντας κάθε φορά στον αρμόδιο Υπουργό να έχει τη δυνατότητα να προβεί σε προκήρυξη διαγωνισμού παραχώρησης, σε ιδιωτικές εταιρείες δημόσιας αστικής οδικής μεταφοράς επιβατών.

Αν και στο νομοσχέδιο προσδιορίζεται ότι οι διατάξεις του αφορούν τριάντα τέσσερις πόλεις της Ελλάδας, στις οποίες δεν συμπεριλαμβάνονταν οι επιβατικές αστικές συγκοινωνίες Αθήνας

και Θεσσαλονίκης, με τη χθεσινή νυχτερινή υπουργική τροπολογία που καταθέσατε, συμπεριλαμβάνετε και τις αστικές συγκοινωνίες Αθήνας και Θεσσαλονίκης.

Διαμαρτυρόμαστε γιατί δεν είπατε τίποτε στη συζήτηση στην επιτροπή, για να καλυφθούν, τουλάχιστον, οι εκπρόσωποι των εργαζομένων. Αιφνιδιασμός, λοιπόν. Είναι προφανές, αφού προωθείτε την παραπέρα ιδιωτικοποίηση των αστικών συγκοινωνιών με χτύπημα των εργατικών δικαιωμάτων στον κλάδο και αύξηση του κομίστρου για τη λαϊκή οικογένεια, ώστε να υπάρχει μεγιστοποίηση της καπιταλιστικής κερδοφορίας. Αυτό είναι το σχέδιό σας.

Ωστόσο για τη συγκεκριμένη τροπολογία θέλω να πω ότι ξέρετε ότι υπάρχουν πάρα πολλά προβλήματα στις συγκοινωνίες. Το 50% με 60% των λεωφορείων είναι ακινητοποιημένα. Δεν υπάρχουν ανταλλακτικά εδώ και αρκετά χρόνια και με τις προηγούμενες κυβερνήσεις. Παίρνουν φωτιά ακόμα και με τον οδηγό στο τιμόνι και να μην μπορεί ο άνθρωπος να κάνει τίποτα, ενώ καθημερινά ο λαϊκός κόσμος που τα χρησιμοποιεί τραβάει Οδύσσεια για να φτάσει στη δουλειά του ή στο σπίτι του. Και τι λύση δίνετε; Σχεδιασμό διείσδυσης ιδιωτών για να κερδοφορήσουν σε έναν νέο τομέα. Και βέβαια ο εκάστοτε Υπουργός μπορεί να δίνει τα φιλέτα των δρομολογίων. Απαξιώνετε, λοιπόν, τις αστικές συγκοινωνίες για την περαιτέρω ιδιωτικοποίησή τους.

Εξάλλου, κατασκευάζετε και άλλοθι. Δηλαδή; Να υπάρχει δυνατότητα, όπως λέτε στο άρθρο 35, «σε περίπτωση διακοπής μεταφοράς επιβατών σε όλο το δίκτυο δημοσίων αστικών οδικών μεταφορών επιβατών της υπηρεσίας αυτής ή επικείμενου κινδύνου διακοπής τους, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών έχει την αρμοδιότητα να παίρνει έκτακτα μέτρα». Δηλαδή, μπορεί να κάνει προκήρυξη διαγωνισμού για τη σύμβαση σύναψης παραχώρησης δημόσιας αστικής οδικής μεταφοράς επιβατών ή απευθείας ανάθεση δημόσιας υπηρεσίας σε περίπτωση που δεν ευδοκιμήσει ο διαγωνισμός. Μάλιστα, σε κάθε περίπτωση ο πάροχος που θα αναδεικνύεται θα αποζημιώνεται, δηλαδή «ζεστό» χρήμα, το ύψος του οποίου θα καθορίζεται από τον Υπουργό με κριτήρια, όπως οι χιλιομετρικές αποστάσεις, ο πληθυσμός και άλλα.

Από τον Υπουργό θα καθορίζεται και το χρονικό διάστημα της ανάθεσης, ενώ στον κανονισμό προτείνεται ο χρόνος της ανάθεσης να είναι όσο το δυνατόν μεγαλύτερος, για να είναι ελκυστικός για τις επιχειρήσεις.

Εμείς καταψηφίζουμε το νομοσχέδιο. Θεωρούμε σαν μοναδική λύση, που συμφέρει την πλειοψηφία για την αντιμετώπιση των πραγματικών αναγκών μετακίνησης του λαού σε όλη την επικράτεια, στο αστικό και υπεραστικό δίκτυο, πρώτον, τη δημιουργία ενιαίου κρατικού φορέα μεταφορών, με κεντρικό επιστημονικό σχεδιασμό, που θα λαμβάνει υπ' όψιν, όχι την κερδοφορία των κοινοπραξιών και των επιχειρηματικών ομίλων, αλλά τις σύγχρονες ανάγκες μετακίνησης της εργατικής τάξης και των λαϊκών στρωμάτων. Δεύτερον, τον σχεδιασμό που θα περιλαμβάνει τη μετακίνηση του πληθυσμού για την εργασία, για το σχολείο, για την αναψυχή και διασκέδαση, που θα καλύπτει τις ανάγκες σε όλη τη διάρκεια του έτους. Τρίτον, έναν ενιαίο φορέα που θα αξιοποιεί όλο τον στόλο των οχημάτων που διαθέτει η χώρα, τουριστικά, υπεραστικά, ημιαστικά, αστικά, όλα ενταγμένα σε ενιαίο αλληλοσυμπληρούμενο δίκτυο, τοπικό, περιφερειακό, εθνικό, με αξιοποίηση των υποδομών κατασκευής και συντήρησης βαρέων οχημάτων, που θα γίνεται συνεχής ανανέωση του τροχαίου υλικού. Έτσι ικανοποιούνται οι υλικές ανάγκες, αλλά έχουμε και αξιοποίηση του εργατικού δυναμικού.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Τελειώνω με ένα ερώτημα για την τροπολογία σχετικά με τον ΕΝΦΙΑ στους πυρόπληκτους. Είναι μεν θετική, αλλά γιατί βάζετε επανέλεγχο έως τις 27 Σεπτεμβρίου; Γιατί δεν το αφήνετε ελεύθερο; Θα βγει κόσμος απ' έξω, ενώ το δικαιούται.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός):** Και εγώ ευχαριστώ.

Τον λόγο έχει ο εισηγητής των ΑΝΕΛ κ. Κατσίκης.

Ορίστε, έχετε τον λόγο για δεκαπέντε λεπτά.



**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ:** Ίσως και συντομότερα, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, σήμερα προχωρούμε στη θεσμοθέτηση ενός ξεκάθਾਰου νομοθετικού πλαισίου που θα διέπει τη λειτουργία και την ίδρυση υδατοδομιών ανά την επικράτεια, ενώ ταυτόχρονα θέτουμε τις βάσεις για την αναμόρφωση του χάρτη των αστικών οδικών μεταφορών, σύμφωνα με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις που προβλέπονται στο υπό ψήφιση σχέδιο νόμου.

Το εγχείρημα που προωθείται από την ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών φιλοδοξεί να ξεπεράσει τα αδιέξοδα που χαρακτηρίζουν την παρούσα κατάσταση, κατά την οποία με βάση το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο ο τομέας των μεταφορών μέσω υδροπλάνων καθελώθηκε σε μια δεκαετή περίοδο λήθης, αδράνειας και ουσιαστικά μηδενικής προόδου, παρ' ό,τι τα πρώτα δείγματα λειτουργίας των υδατοδομιών κατά την περίοδο 2004 - 2008 υπήρξαν ενθαρρυντικά και ελπιδοφόρα.

Αποτελεί, παράλληλα, αναγκαιότητα και κοινή διαπίστωση, θα έλεγα, πως το πεδίο των αστικών οδικών μεταφορών χρήζει θεσμικής αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού με βάση τις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών, την προστασία των εργασιακών δικαιωμάτων και τη διασφάλιση, βεβαίως, του δημοσίου συμφέροντος.

Σε ό,τι αφορά, βεβαίως, το τρίτο μέρος του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου, οι αλλαγές που προωθούνται στη λειτουργία της Εθνικής Αρχής Συντονισμού Πτήσεων γίνονται με γνώμονα τον εκσυγχρονισμό της, αλλά και την εναρμόισή της με τους ευρωπαϊκούς και διεθνείς κανόνες, προκειμένου να αποκτήσει το ειδικό βάρος που της αρμόζει, βάσει των υποχρεώσεων και των ευθυνών που αναλαμβάνει να φέρει εις πέρας.

Επιτρέφοντας τώρα στο πρώτο μέρος του σχεδίου νόμου και τα υδροπλάνα, πιστεύω πως ένα από τα καθοριστικά συγκριτικά πλεονεκτήματα που καθιστά τις επενδύσεις ελκυστικές, αλλά και τις αναπτυξιακές προοπτικές ευσύναιες, είναι το γεγονός πως για τη δημιουργία των υδατοδομιών δεν απαιτούνται πολυδάπανες εγκαταστάσεις, τη στιγμή που οι απαιτούμενες μικρές υδάτινες επιφάνειες υπάρχουν σε αφθονία στην ελληνική επικράτεια σε μία κατάσταση -αν θέλετε- αναμονής προς αξιοποίηση.

Τη στιγμή, λοιπόν, που η χώρα μας πληροί τις μορφολογικές προδιαγραφές που ευνοούν τις εγκαταστάσεις υδατοδομιών, απομένει η υποχρέωση πλέον της πολιτείας να θεσμοθετήσει εκείνο το νομικό πλαίσιο, που θα της επιτρέψει στη συνέχεια να επιλέξει με ορθά κριτήρια εκείνες τις περιοχές που θα αξιοποιηθούν. Αυτό ακριβώς επιλέγει να κάνει πράξη η Κυβέρνηση, εισάγοντας προς ψήφιση το παρόν νομοσχέδιο, σε μια χρονική στιγμή καθοριστική για την εθνική οικονομία.

Το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών μέσα από μια διετή διαβούλευση με τη συμμετοχή εμπλεκόμενων φορέων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, σε συνεργασία με τα Υπουργεία Ναυτιλίας και Περιβάλλοντος, φιλοδοξεί πλέον να μειώσει τη γραφειοκρατία και να επιταχύνει τις διαδικασίες που εξηπηρετούν τόσο το δημόσιο συμφέρον όσο και τις καθημερινές ανάγκες των πολιτών της ακριτικής νησιωτικής χώρας.

Ειδικά σε ό,τι αφορά τις άγονες γραμμές, οφείλουμε να αποφύγουμε τις πρακτικές του παρελθόντος, που οδήγησαν στην απομόνωση και στην ερημοποίηση αρκετών νησιών της χώρας, καθώς γνωρίζουμε πως μειώθηκε ο αριθμός των μονίμων κατοίκων σε εκείνα τα νησιά που δεν συμπεριελήφθησαν στην τακτική αεροπορική διασύνδεση με την ενδοχώρα, κατά τις περασμένες δεκαετίες.

Ουσιαστικά, στόχος του παρόντος σχεδίου νόμου είναι μία εθνική στρατηγική ανάπτυξης του δικτύου συγκοινωνιών της χώρας, με απώτερο σκοπό την αξιοποίηση των μέσων μεταφοράς προς όφελος των πολιτών, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ειδικά στις άγονες αεροπορικές και ατμοπλοϊκές γραμμές.

Αναφορικά με το βραχυπρόθεσμο χρονοδιάγραμμα εφαρμογής των διατάξεων του υπό ψήφιση σχεδίου νόμου, χαίρετίσω την πρόθεση της ηγεσίας του Υπουργείου Μεταφορών και Υποδομών να σχεδιάσετε, κύριε Υπουργέ, επί χάρτου και να ετοιμάσετε μέχρι τα Χριστούγεννα, όπως ανακοινώσατε από αυτό εδώ το Βήμα, το αρχικό πλάνο της Κυβέρνησης με τα νέα υδατοδρόμια, που θα πρέπει να αναπτυχθούν ανά την επικράτεια.

Στη σωστή κατεύθυνση πιστεύω βρίσκεται και η πρόθεση του Υπουργείου να εκδώσει μέχρι την άνοιξη άδειες ίδρυσης ειδικά για τα απομακρυσμένα νησιά, με στόχο τη λειτουργία υδατοδρομιών, είτε μέσω μεικτών σχημάτων σύμπραξης δημοσίου και ιδιωτικού τομέα είτε μόνο υπό τη δημόσια εποπτεία.

Αναφορικά τώρα με τις ενστάσεις που διατυπώθηκαν -τις αιτιάσεις θα έλεγα καλύτερα- σχετικά με το ανεφάρμοστο του νόμου για όσες μαρίνες και λιμάνια έχουν ήδη εκχωρηθεί σε ιδιώτες, νομίζω πως η απάντηση του Υπουργείου είναι επαρκής, σαφής και κατανοητή από όλους. Βρίσκω μάλιστα απολύτως λογική τη βούληση της πολιτείας να θέλει να αποκομίσει ένα επιπλέον έσοδο, τη στιγμή κατά την οποία στην αρχική σύμβαση παραχώρησης, όπως για παράδειγμα ειπώθηκε για το λιμάνι του Πειραιά, δεν προβλεπόταν η ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίου.

Είναι πιστεύω αυτονόητο για την ελληνική πολιτεία να θέλει να αποκομίσει ένα επιπλέον αντίτιμο, τη στιγμή που δίνει μία ακόμη δυνατότητα επένδυσης στον εκάστοτε ιδιώτη.

Σε ό,τι αφορά το δεύτερο μέρος για τις αστικές επιβατικές μεταφορές, ζητούμενο είναι η διασύνδεση δικτύων ανά την επικράτεια, η μεγαλύτερη συμμετοχή των αστικών συγκοινωνιών στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων και η παροχή ποιοτικών υπηρεσιών κοινής ωφελείας.

Το Υπουργείο προκηρύσσει τους διαγωνισμούς για τη σύναψη συμβάσεων παραχώρησης δημόσιων αστικών επιβατικών μεταφορών με βάση τις επιβατικές ανάγκες, τα γεωγραφικά δεδομένα και τις προτάσεις των δημοτικών αρχών, ενώ διατηρεί το δικαίωμα απευθείας ανάθεσης ή ακόμη και παράτασης της ισχύουσας σύμβασης σε εξαιρετικές βέβαια περιπτώσεις, προκειμένου να προσφέρονται στο κοινό υπηρεσίες με συνεχή βάση.

Η εν λόγω προτεινόμενη ρύθμιση του άρθρου 47 θεωρώ πως είναι αναγκαία, κύριοι συνάδελφοι, καθώς διασφαλίζει το δημόσιο συμφέρον και εφαρμόζεται μόνο ως έκτακτο μέτρο, ενώ η παράταση της ισχύουσας σύμβασης παραχώρησης δεν προβλέπεται να υπερβαίνει τα δύο έτη.

Ανακεφαλαιώνοντας, θεωρώ πως οι προτεινόμενες διατάξεις του δεύτερου μέρους διευρύνουν τη βάση των εν δυνάμει επενδύσεων με την είσοδο κοινοπραξιών, ιδιωτικών επιχειρηματικών ομίλων και δημοτικών επιχειρήσεων μέσω συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Επιπρόσθετα, αναδιαμορφώνουν την ισχύουσα νομοθεσία με γνώμονα την προστασία του δημοσίου συμφέροντος και την προστασία των εργαζομένων, ενώ παράλληλα, δίνουν τη δυνατότητα ευέλικτων αποφάσεων που θα επιτρέπουν την απρόσκοπτη παροχή υπηρεσιών.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κατά τη συζήτηση και εξέταση των προτεινόμενων διατάξεων που περιλαμβάνονται στο σχέδιο νόμου, η ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών επέδειξε διαλλακτικότητα και ευελιξία, κυρίως, όμως, επέδειξε πολιτική βούληση και αποφασιστικότητα να χαράξει ένα νέο εθνικό σχέδιο συγκοινωνιών ανά την Ελλάδα.

Σε αυτήν την προσπάθεια, οι Ανεξάρτητοι Έλληνες είμαστε συμμετοχοί και αρωγοί και υπερψηφίζουμε, όπως τονίσαμε και στις συνεδριάσεις της επιτροπής, το παρόν σχέδιο νόμου, υπερασπιζόμενοι το δημόσιο συμφέρον και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των Ελλήνων πολιτών.

Κύριε Πρόεδρε, θα ήθελα να πω και δύο λόγια για τις δύο από τις πέντε τροπολογίες, οι οποίες κατατέθηκαν και αναλύθηκαν κατά τη διάρκεια των συνεδριάσεων των επιτροπών. Για τις άλλες τρεις, επιφυλάσσομαι, αν χρειαστεί, να τοποθετηθώ στη δεύτερη ομιλία μου.

Ξεκινώ με την τροπολογία με γενικό αριθμό 1760 και ειδικό αριθμό 31, την οποία υπερψηφίζουμε. Είμαστε σύμφωνοι με το περιεχόμενο και το κείμενο αυτής της τροπολογίας. Αναφέρεται στην απαλλαγή των πυρόπληκτων από την καταβολή του ενιαίου φόρου ιδιοκτησίας ακινήτων. Πλέον στους δικαιούχους της απαλλαγής περιλαμβάνονται όλοι οι πυρόπληκτοι που είναι κάτοχοι του δελτίου επανελέγχου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και όχι αποκλειστικά όσοι των οποίων τα ακίνητα είχαν καταστραφεί ή κριθεί μη κατοικήσιμα.

Η απαλλαγή από τον ΕΝΦΙΑ που αφορά στα ακίνητα που βρίσκονται σε περιοχές της περιφέρειας Αττικής, τα οποία επλήγη-

σαν από τις πυρκαγιές της 23<sup>ης</sup> και 24<sup>ης</sup> Ιουλίου του τρέχοντος έτους –τυγχάνει να είναι και η περιφέρεια την οποία υπηρετώ- ουσιαστικά διευρύνεται, εφόσον οι ιδιοκτήτες των ακινήτων αυτών είναι κάτοχοι δελτίων επανελέγχου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που εκδόθηκε μέχρι τις 27 Σεπτεμβρίου 2018 και κατά τον κρίσιμο χρόνο η κυριότητα ή τα λοιπά εμπράγματα δικαιώματα στο ακίνητο ανήκουν στον υπόχρεο σε φόρο για το έτος αυτό.

Πρόκειται για ακίνητα τα οποία φέρουν, όπως είπα, δελτία επανελέγχου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών με ένδειξη κόκκινο, κίτρινο και πράσινο, βεβαίως με ζημιές.

Τελειώνω με την τροπολογία με γενικό αριθμό 1764 και ειδικό 33 του ίδιου Υπουργείου. Βεβαίως θεωρώ δίκαιη και αναγκαία την αποδοχή της και την ψήφισή της, αφού κατ' αρχάς σας πω ότι όσον αφορά την προβλεπόμενη εκτέλεση αστικών και υπεραστικών δρομολογίων, εντός των περιοχών αρμοδιότητας του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών, ΟΑΣΑ δηλαδή, και του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης, ΟΣΕΘ δηλαδή, δίνεται η δυνατότητα να πραγματοποιείται από έτερο φορέα εκτέλεσης μεταφορών κατόπιν σύναψης διμερούς σύμβασης μεταξύ των εμπλεκόμενων εταιρειών.

Με τον τρόπο αυτό πιστεύω πως διευρύνεται το παρεχόμενο έργο υπηρεσιών ενισχύοντας τόσο τη συχνότητα δρομολογίων, όσο και την αξιοπιστία των παρεχόμενων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, που αποβαίνει βεβαίως προς όφελος του επιβάτη και του πολίτη.

Η υποχρέωση των ΚΤΕΛ Αττικής και Θεσσαλονίκης να ενταχθούν στο σύστημα τηλεματικής στη συνέχεια και να προχωρήσουν στην εγκατάσταση συστημάτων ηλεκτρονικών εισιτηρίων και μάλιστα εντός τεσσάρων μηνών από την ψήφισή του νόμου, πιστεύω πως κινείται στη σωστή κατεύθυνση εκσυγχρονισμού των παρεχόμενων υπηρεσιών. Είναι πλέον αναγκαία και επιτακτική. Είναι ένα μέτρο που ήδη ισχύει σε άλλα μέσα μεταφοράς.

Τέλος, τη διασφάλιση αξιοπιστίας των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους πολίτες πιστεύω πως εδραιώνει ως μέτρο ελέγχου των δρομολογίων η προβλεπόμενη στην ίδια τροπολογία επιβολή προστίμων. Δηλαδή τα εν λόγω πρόστιμα θα επιβάλλονται με απόφαση του Υπουργού και θα ανέρχονται στις 2.000 ευρώ όταν δεν πραγματοποιείται καθορισμένο δρομολόγιο, ενώ διπλασιάζονται στην περίπτωση υποτροπής στις 4.000 ευρώ.

Τελείωσα, κύριε Πρόεδρε. Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός):** Κι εγώ ευχαριστώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ενημερωθήκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης της Βουλής, τριάντα οκτώ μαθητές και μαθήτριες και δύο εκπαιδευτικοί συνοδοί από το 4<sup>ο</sup> Γυμνάσιο Αγίων Αναργύρων (δεύτερο τμήμα).

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Προχωρούμε στον επόμενο ειδικό αγορητή από το Ποτάμι, τον κ. Ψαριανό.

Παρακαλώ, κύριε Ψαριανέ, έχετε τον λόγο.

**ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΨΑΡΙΑΝΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Συζητάμε λίγοι άνθρωποι εδώ, ένα νομοσχέδιο -περισσότεροι ήμασταν στην επιτροπή, όπου ειπώθηκαν διάφορα πράγματα αναλυτικά- για την ίδρυση ενός νέου μεταφορικού φορέα, ενός νέου τρόπου μεταφορών στη χώρα μας που αφορά τα υδατοδρόμια και τα υδροπλάνα.

Αν ήμασταν μια κανονική χώρα, αυτό θα είχε υλοποιηθεί εδώ και τριάντα χρόνια τουλάχιστον. Είναι ένα νομοσχέδιο που είναι στη σωστή κατεύθυνση, αλλά πρέπει να πω ότι ακούγονται διάφορες γκρίνιες ανάμεσα και σε κυβερνητικούς Βουλευτές, ακόμα και σε Υπουργούς ενδεχομένως, γιατί είμαστε σε μια μεγάλη σύγκρουση ενδοκυβερνητική. Και δεν εννοώ τις ακραίες αντιφάσεις πολιτικών θέσεων ανάμεσα στον ΣΥΡΙΖΑ και στους Ανεξάρτητους Έλληνες, που είναι τρεις λαλούν και δυο χορεύουν και στο μακεδονικό και όχι μόνο. Μιλάμε και μέσα στον ίδιο τον ΣΥΡΙΖΑ.

Και μέσα στις ομάδες του ΣΥΡΙΖΑ και μέσα στις ομάδες των ομάδων που είναι γύρω από τον ΣΥΡΙΖΑ, οι τέως ΠΑΣΟΚ ή διά-

φοροι άλλοι τέως και νυν δεξιοί, που συμμετέχουν σε αυτή την πολυκομματική συγκυβέρνηση, υπάρχουν δύο λογικές που συγκρούονται.

Η μία είναι ένας άκρατος κρατισμός, όπου κάποιοι θα θέλαμε να έχουμε κάποιου είδους νέα σοβιέτ με κολχόζ και σοβχόζ, με ομάδες εργαζομένων ή δήθεν εργαζομένων, που άλλοι κάνουν ότι δουλεύουν και άλλοι κάνουν ότι τους πληρώνουν, όπως στον υπαρκτό ανύπαρκτο.

Αυτή η μεγάλη σύγκρουση ανάμεσα σε αυτές τις δύο λογικές μπορεί να γεφυρωθεί, όταν ένα ευνομούμενο κράτος φροντίζει τους εργαζόμενους στην υγεία, την παιδεία, την πρόνοια, τις συγκοινωνίες, τις υπηρεσίες, τη δικαιοσύνη, παντού. Κράτος είναι και είναι διαπτητής και είναι αυτός που θέτει τους νόμους και καθορίζει το πεδίο όπου θα ασκούνται συνεργασίες και, ενδεχομένως, θα ισορροπεί και τις συγκρούσεις όπου εμφανίζονται. Συγκρούσεις μπορεί να εμφανίζονται ανάμεσα σε ομάδες εργαζομένων ή δήθεν εργαζομένων, βολεμένων, ημετέρων, υμετέρων, όπου κανείς δεν ενδιαφέρεται για τον ιδιωτικό τομέα. Έχει διαλυθεί εντελώς ο ιδιωτικός τομέας και κάποιοι θα θέλανε να φροντίζουν να γίνονται διορισμοί, ρουσφέτια και να «χώνουμε» δικούς μας σε κρατικούς φορείς και κρατικές υπηρεσίες συγκοινωνιών, παιδείας, υγείας, πρόνοιας κ.λπ.. Αυτή είναι η μία λογική του άκρατου κρατισμού.

Η άλλη είναι η λογική της άκρατης νεοφιλελεύθερης λογικής, τη άκρατης φιλελευθεροποίησης, όπου όλα ρυθμίζονται από μόνα τους στην αγορά και την οικονομία και το κράτος δεν χρειάζεται καθόλου να παρεμβαίνει ούτε να φροντίζει τίποτα, γιατί όλα τακτοποιούνται από μόνα τους.

Αυτές οι δύο λογικές είναι καταστροφικές, όταν η μία συγκρούεται με την άλλη, όταν δεν μπορούμε να συνεννοηθούμε σε βασικά πράγματα.

Είμαστε μια χώρα με δεκαπέντε χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμής. Από εδώ ως τις Φιλιππίνες είναι η ακτογραμμή μας, μην πω μέχρι τα νησιά Κουκ. Δεν έχω μετρήσει στην υδρόγειο πόσα είναι δεκαπέντε χιλιάδες χιλιόμετρα, αλλά είναι η μεγαλύτερη ακτογραμμή στην Ευρώπη η ακτογραμμή της Ελλάδας, η ακτογραμμή των ελληνικών παραλίων και των νησιών και νομίζω ότι είναι η έβδομη στον κόσμο.

Όταν, λοιπόν, εδώ αλωνίζουν οι βαρονίες της ακτοπλοΐας, οι συντεχνίες εργαζομένων ή δήθεν εργαζομένων, που ανοιγοκλείνουν μπουκαπότες, κλείνουν λιμάνια, αντιτίθενται σε οποιονδήποτε νεωτερισμό ή σε οποιαδήποτε εφαρμογή συνταγών ή δραστηριοτήτων που συμβαίνουν και μπορούν να συμβαίνουν σε ευνομούμενες κοινωνίες, αυτή η ιστορία δεν μπορεί να συνεχιστεί, δεν μπορεί να φέρει ανάπτυξη στη χώρα, εάν το κράτος δεν ρυθμίζει δραστηριότητες και πρωτοβουλίες ιδιωτικών φορέων.

Έχουμε τη μεγαλύτερη ακτογραμμή στην Ευρώπη και την έβδομη νομίζω μεγαλύτερη στον κόσμο και δεν έχουμε υδατοδρόμια. Εδώ και δέκα χρόνια γίνεται αυτή η συζήτηση. Δύο χρόνια είναι η διαβούλευση για το παρόν νομοσχέδιο ή γι' αυτήν την ιστορία. Το Ποτάμι και εγώ προσωπικά επανειλημμένως έχουμε κάνει ερωτήσεις γιατί δεν λειτουργούν υδροπλάνα στην Ελλάδα σε προορισμούς που δεν εξυπηρετούνται από την ακτοπλοΐα, που δεν εξυπηρετούνται από αεροπορικές εταιρείες, γιατί αυτό το πράγμα το εμποδίζουμε.

Να σας πω γιατί. Γιατί είχαμε καμποτάζ στις κρουαζιέρες επί σαράντα χρόνια; Δήθεν για τα συμφέροντα των εργαζομένων στη ναυτιλία. Και ένα πλοίο που ερχόταν στην Ελλάδα, ένα κρουαζιερόπλοιο, δεν μπορούσε να δέσει δεύτερη φορά σε ελληνικό λιμάνι, αν δεν είχε ελληνικό πλήρωμα. Αν ερχόταν ένα πλοίο, δηλαδή, από τη Βαρκελώνη ή από τη Μασσαλία, θα έπρεπε κάποια μίλια έξω από τα ελληνικά χωρικά ύδατα να αλλάξει το πλήρωμά του και να βάλει ελληνικό πλήρωμα για να μπορεί να δέσει δεύτερη φορά σε ελληνικό λιμάνι.

Αυτή η παραφροσύνη μάς κατέστρεψε επί δεκαετίες και κάναμε δώρο σε γείτονες, κυρίως στην Τουρκία, έναν τεράστιο αριθμό κρουαζιέρας, μαρίνας.

Έχουμε εκατό μαρίνες εμείς; Αν έχουμε εμείς εκατό μαρίνες, οι Τούρκοι απέναντι έχουν πεντακόσιες, ενώ θα έπρεπε να έχουμε χίλιες εμείς και πενήντα εκείνοι.

Και αυτό δεν το λέω συγκρουσιακά, αλλά το λέω γιατί σε αυτή

τη χώρα σε ό,τι πρόταση είχε γίνει για να αλλάξουμε τα πράγματα και τον τρόπο που υλοποιούμε υπηρεσίες, δραστηριότητες και λοιπά, υπήρχαν οι μισοί από εμάς που μπορεί να το ήθελαν και οι άλλοι μισοί που ήταν με μαύρες σημαίες απέναντι.

Έτσι τώρα ακούω ανθρώπους που είναι στην Κυβέρνηση ή περι την Κυβέρνηση –«παραποτάμιοι» της Κυβερνήσεως, θα έλεγα- οι οποίοι λένε «μα, γιατί τα θέλουμε τα υδατοδρόμια τώρα και τα υδροπλάνα;», «τι είναι αυτό τώρα, τον Τζέιμς Μποντ θα κάνουμε με υδροπλάνα;».

Αυτή η λογική μάς έχει εγκλωβίσει, μας έχει φρενάρι και μας έχει φέρει σε αυτό το αδιέξοδο. Διότι ενδιαφερόμαστε μόνο για να εξυπηρετήσουμε ή να υπηρετήσουμε μικροομάδες συμφερόντων για τα δικά τους συμφέροντα, αδιαφορώντας για το δημόσιο συμφέρον και για το κοινωνικό όφελος συνολικά.

Αυτή η λογική μάς έβγαζε με μαύρες σημαίες απέναντι στο πολιτιστικό Ίδρυμα «Σταύρος Νιάρχος», απέναντι στο Μέγαρο Μουσικής, απέναντι στην Εγνατία Οδό, απέναντι στην Αττική Οδό, απέναντι στον Περιφερειακό της Αθήνας, απέναντι στα μετρό, απέναντι στην πεζοδρόμηση της Ερμού, απέναντι σε οτιδήποτε προτεινόταν, απέναντι στη Γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου. Διότι κάποιος με τις παντόφλες και τις γαλότσες που πηγαινόφερναν τα αυτοκίνητα πέρα δώθε ήταν κόντρα και πάρα πολλοί κάτοικοι των περιοχών, κινητοποιημένοι από μικροσυμφέροντα μικροομάδων, αντιτίθεντο σθεναρά στην κατασκευή της γέφυρας.

Σε οποιαδήποτε βελτίωση γίνεται στα τρένα, στα λιμάνια, στα αεροδρόμια, για την αποκρατικοποίηση των λιμένων και των αεροδρομίων, είμαστε οι μισοί απέναντι. Γιατί το κάνουμε αυτό σε αυτή τη χώρα; Είναι, δηλαδή, προς το εθνικό, προς το κοινωνικό συμφέρον και το δημόσιο όφελος;

Αυτό το νομοσχέδιο συγκρούεται με την ίδια τη λογική της μισής Κυβέρνησης.

Εμείς πιστεύουμε ότι είναι σε σωστή κατεύθυνση, όχι επειδή θα δώσει στα μεγαλοσυμφέροντα και στους μεγαλοκαρχαρίες του κεφαλαίου την ευκαιρία να αλωνίζουν και να μας πιουν το αίμα με υδροπλάνα και υδατοδρόμια, που θα κατασκευάζουν ανεξέλεγκτοι και δεν θα κάνουν ό,τι γουστάρουν. Διότι νομίζω ότι υπάρχει ένα κράτος που μπορεί να τα ισορροπεί, να τα ελέγχει, να διατητεί και να καθορίζει τους κανόνες πάνω στους οποίους γίνεται οποιαδήποτε δραστηριότητα –από τον δημόσιο φορέα δεν χρειάζεται, γιατί είναι το ίδιο- από τον ιδιωτικό φορέα ή από συνεργασία και συνέργειες του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα.

Γιατί πάρα πολλοί από εμάς είμαστε απέναντι; Γιατί είμαστε απέναντι στο να έρθουν –ας πούμε- Έλληνες σύμβουλοι στα ελληνικά πανεπιστήμια από τα καλύτερα πανεπιστήμια του κόσμου και τους κλωτσοπετάξαμε γιατί δεν γουστάρουμε; Διότι υπάρχει η μασονία των δικών μας, οι οποίοι δεν γουστάρουν να έρθουν άλλοι.

Είπαμε ότι αυτό το νομοσχέδιο κατ' αρχάς το ψηφίζουμε, το στηρίζουμε. Έχουμε αναφέρει και στην επιτροπή επιμέρους βελτιώσεις, κάναμε συγκεκριμένες προτάσεις –δεν θέλω τώρα να επεκταθώ σε αυτά- και σε κάποια άρθρα θα διαφωνήσουμε, εφ' όσον δεν άλλαξαν.

Πρέπει να πω ότι ήρθαν τροπολογίες επί του συγκεκριμένου νομοσχεδίου μόλις σήμερα, φρέσκιες, σαν τα κουλούρια από τους φούρνους, με ζεστό χαρτί. Τις πήραμε στα χέρια μας τώρα. Θα έπρεπε αυτά να τα έχουμε συζητήσει από την πρώτη επιτροπή, από τη δεύτερη επιτροπή, στην ακρόαση των φορέων. Γιατί ήρθαν τώρα κάποιες τροπολογίες; Γιατί δεν περιμένουν να το ψηφίσουμε και να τις φέρουν μετά και να το αλλάξουμε σε έξι μήνες, αν δεν δουλεύει; Είναι και αυτό μία λογική.

Πιστεύω ότι πρέπει να προχωρήσει αυτή η ιστορία. Πιστεύω ότι τα υδατοδρόμια και τα υδροπλάνα πρέπει να λειτουργήσουν. Πρέπει το κράτος να έχει τη φροντίδα και τον έλεγχο όποιων δραστηριοποιούνται σε αυτόν τον τομέα και πρέπει να προχωρήσουμε γρήγορα, πρόπερισι.

Έπρεπε να έχει γίνει ήδη. Σε οποιαδήποτε άλλη ευρωπαϊκή χώρα θα είχε υλοποιηθεί ένα τέτοιο έργο εδώ και χρόνια. Εδώ, όμως, είμαστε πολύ δύσκολοι, δυσκίνητοι –ας μην χρησιμοποιήσω άλλες λέξεις από «δυσ-», με αποτέλεσμα τεράστια κεφάλαια δισεκατομμυρίων να απαλλοτριώνουμε και τα σκορπάμε

από εδώ και από εκεί, πάλι για να εξυπηρετήσουμε μικροσυμφέροντα μικροομάδων «ημετέρων», αντί να προσπαθούμε να ανοιγόμαστε σε τομείς της αγοράς, σε τομείς που φέρνουν ανάπτυξη, να διευκολύνουμε επιχειρήσεις και επιχειρηματίες να επενδύουν στη χώρα μας σε όλους τους τομείς δραστηριοτήτων και να προκαλούμε έτσι εκτίναξη ανάπτυξης και δημιουργία δεκάδων, εκατοντάδων χιλιάδων θέσεων εργασίας σε οποιονδήποτε τομέα είτε στον ιδιωτικό είτε στον δημόσιο είτε της συνεργασίας, της συνεργασίας.

Εμείς, όμως, δεν θέλουμε να το κάνουμε αυτό, κύριοι της Κυβέρνησης. Θέλουμε να τακτοποιήσουμε τα πελατάκια μας στο δημόσιο. Υπάρχουν Βουλευτές και δυο, τρεις Υπουργοί που συγκρούονται με τους άλλους δυο, τρεις –ας μην αναφερθώ, όμως, τώρα και πάλι και σε άλλα θέματα, για τις εσωτερικές, ενδοκυβερνητικές συγκρούσεις πιο αναλυτικά-, υπάρχουν λογικές που λένε ότι αυτά τα πράγματα δεν πρέπει να προχωρήσουν.

Εμείς είμαστε υπέρ του νομοσχεδίου. Πρέπει να πούμε ότι εδώ μερικές πρώτες βασικές παρατηρήσεις που έχουμε να κάνουμε είναι ότι δεν μπορούν τα υδατοδρόμια να κατασκευάζονται σε χώρους που είναι NATURA, που είναι προστατευόμενοι σε οποιοδήποτε επίπεδο. Δεν μπορεί να γίνονται παντού. Πρέπει να δούμε πώς θα γίνονται και πού. Ήδη έχουν αδειοδοτηθεί τρία υδατοδρόμια στο Ιόνιο και δεν έχει υλοποιηθεί τίποτα.

Θυμάμαι πριν από μερικά χρόνια ότι υπήρχαν κάτι κίτρινα ταχύπλοα μεταφορικά καράβια της ακτοπλοΐας, που περιμένουν στο Λαύριο να πάρουν άδεια για να πηγαίνουν σε μιάμιση ώρα στη Σάμο, στη Χίο, στη Λέσβο, στη Σαμοθράκη, στις Σποράδες, ακόμα στα Δωδεκάνησα. Ταχύπλοα, από το Λαύριο. Όχι να πηγαίνουν από τον Πειραιά σε δώδεκα ώρες. Να πηγαίνουν από το Λαύριο σε τρεις, σε δύο, ανάλογα με τον προορισμό. Περιμένουν να αδειοδοτηθούν όχι από αυτήν την Κυβέρνηση μόνο, αλλά και από τις προηγούμενες κυβερνήσεις.

Δεν πήραν ποτέ άδεια. Γιατί; Γιατί κάποιοι δεν γούσταραν να τους δώσουν άδεια, γιατί το θεωρούσαν αντίθετο στα συμφέροντα μικροομάδων και στα μεγαλοσυμφέροντα των βαρόνων της ακτοπλοΐας. Ξέρουμε ονόματα και διευθύνσεις. Ξέρουμε πόσο κόστιζαν και κοστίζουν τα εισιτήρια. Είναι πιο φθηνό το εισιτήριο να πας και να έρθεις στη Στοκχόλμη και στην Κοπεγχάγη, παρά να πας και να έρθεις στη Ρόδο ή, ακόμα χειρότερα, στην Κάρπαθο ή στο Καστελόριζο.

Με αυτόν τον τρόπο, με τα υδροπλάνα και τα υδατοδρόμια μπορούμε να διευκολύνουμε και την ιστορία με τις άγονες γραμμές και την πρόσβαση σε προορισμούς που αυτήν τη στιγμή είναι απροσπέλαστοι, είναι απλησίαστοι, είναι αδιανόητο ότι μπορείς να σηκωθείς με την οικογένειά σου, με τη φίλη σου, με τη γυναίκα σου, με τον άντρα σου και να πας, για παράδειγμα, στο Αγαθονήσι. Καλύτερα να πας στη Τζακάρτα! Δεν μπορείς να πας στους Φούρνους εύκολα. Πηγαίνεις, βέβαια, ευκολότερα απ' ό,τι να πας στα Αντικύθηρα, για παράδειγμα. Έχουμε χιλιάδες νησιά, έχουμε εκατοντάδες νησιά κατοικημένα, στα οποία δεν έχουμε πρόσβαση στην πραγματικότητα ή η πρόσβαση που έχουμε είναι πανάκριβη.

Στις λεπτομέρειες, σε μερικές από τις οποίες έχουμε αναφερθεί και στην Επιτροπή, όπου ακούσαμε και διάφορα πράγματα από τους φορείς, πρέπει να πούμε ότι πρέπει να προστατεύσουμε τις ζώνες NATURA, πρέπει να προστατεύσουμε τις περιοχές που μπορεί να πληγούν από μία τέτοια διαδικασία ή που δεν χρειάζεται να γίνουν τώρα σε πρώτη φάση.

Επίσης, για τις αστικές συγκοινωνίες, που βοηθητικά θα λειτουργούν σε αυτή την κατεύθυνση, δεν πρέπει κανείς να φοβάται ότι θα πληγούν συμφέροντα διότι υπάρχει ένα κράτος που τα φροντίζει αυτά. Αν το κράτος δεν υπάρχει, ας αλωνίζουν οι διάφορες συντεχνίες και ας κάνει η κάθε ομαδούλα ό,τι γουστάρει. Το κράτος υπάρχει.

Έχουμε προτείνει κάποιες αλλαγές. Δεν ξέρω ποιες από αυτές μπορεί να γίνουν δεκτές. Θα σας πω μόνο ένα παράδειγμα. Προτείναμε την αλλαγή μιας λέξης. Λέει «κατασκευή» για τα υδατοδρόμια. Εμείς προτείναμε αντί για τη λέξη «κατασκευή», να λέει «υλοποίηση» ή «δημιουργία». Μας απαντήθηκε αρμοδίως ότι το νομικό τμήμα που ελέγχει ή φροντίζει ή χτενίζει τα νομοσχέδια είπε ότι δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν οι λέξεις «δημιουργία»



ή «υλοποίηση». Πρέπει να υπάρχει η λέξη «κατασκευή».

Δεν είναι αστείο; Δεν είναι ένα νομικό αστείο, ένα τέχνασμα; Δεν είναι τρομερά καθοριστικό το αν θα πούμε «κατασκευή» ή «δημιουργία» ή «υλοποίηση». Έχει όμως μια μεγάλη διαφορά. Δεν είναι καθοριστική, αλλά η διαφορά υπάρχει. Γιατί κολλάμε σε τέτοιες λεπτομέρειες για να εμποδίζουμε μεγαλύτερα πράγματα;

Ρωτάω ξανά αυτούς που είναι αντίθετοι στο νομοσχέδιο. Εγώ είμαι αντίθετος στην Κυβέρνηση, απέναντι εντελώς, θα έλεγα στα πάντα. Δεν θα ψήφιζα τίποτα από αυτή την Κυβέρνηση. Όμως, σε αυτό το νομοσχέδιο δεν μπορώ να πω «όχι» γιατί η εσωτερική σύγκρουση των κυβερνητικών πρέπει να λυθεί μεταξύ τους. Δεν θα τη λύσω εγώ.

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

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός):** Ολοκληρώστε, κύριε Ψαριανέ.

**ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΨΑΡΙΑΝΟΣ:** Ολοκληρώνω, κύριε Πρόεδρε.

Δεν θα το λύσω εγώ το αν θα είμαστε μια νέα σοβιετία ή ένα κανονικό κράτος ευνομούμενο, όπου υπάρχει συνεργασία και συνεργεία του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα.

Θα στηρίξουμε το νομοσχέδιο. Θα κάνουμε τις παρατηρήσεις μας και στη δευτερολογία μας στην Ολομέλεια. Ελπίζουμε να υλοποιηθεί γρήγορα για να προλάβουμε το 2019. Σας το λέω τώρα βέβαια ότι αποκλείεται. Δεν ξέρω αν θα προλάβουμε και το 2020.

Αυτή η διαδικασία και η δραστηριότητα θα εκτοξεύσει τον τουρισμό μας, όπως τον εκτόξευσε η άρση του ηλίθιου καμποτάζ της κρουαζιέρας. Σε αυτά τα πράγματα πρέπει να είμαστε συνεχώς ανοιχτοί, γιατί τα μυαλά, όπως είπε ο Φρανκ Ζάππα, είναι σαν τα αλεξίπτωτα. Λειτουργούν μόνο όταν είναι ανοιχτά. Θα μας χρειαστούν αλεξίπτωτα και πρέπει να τα θυμόμαστε, να τα έχουμε ανοιχτά μαζί με τα μυαλά μας.

Ελπίζω να το προχωρήσουμε γρήγορα και αν υπάρχουν αστοχίες και ατέλειες, έχουμε καιρό του χρόνου ή του παραχρόνου να τις διορθώσουμε. Δεν είναι ανάγκη να τα κάνουμε όλα τέλεια τώρα. Δεν μπορούμε να τα κάνουμε όλα τέλεια τώρα, ας κάνουμε τα βασικά.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός):** Ευχαριστούμε, κύριε Ψαριανέ.

Τον λόγο έχει ο ειδικός αγορητής της Ένωσης Κεντρώων κ. Γεωργιάδης για δεκαπέντε λεπτά.

**ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Θ' Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριοι Υπουργοί, αγαπητοί συνάδελφοι Βουλευτές, η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ σήμερα εισάγει ένα σχέδιο νόμου που στην ουσία είναι σπασμένο σε τρία, για να μην πω σε τέσσερα κομμάτια.

Αφ' ενός αφορά την ίδρυση των υδατοδρομιών με τα άρθρα 1 έως 32. Το δεύτερο κομμάτι αφορά τις αστικές οδικές μεταφορές με τα άρθρα 33 έως 49. Το τρίτο κομμάτι αφορά κάποιες επιπρόσθετες ρυθμίσεις για την Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων και συγκεκριμένα τα άρθρα 50 έως 53 και το τέταρτο κομμάτι είναι οι τροπολογίες.

Για άλλη μια φορά έχουμε τροπολογίες και μάλιστα του Υπουργείου Ναυτιλίας, οι οποίες είναι άσχετες με το συγκεκριμένο σχέδιο νόμου. Έρχονται εδώ στην Ολομέλεια, δεν έχουν συζητηθεί κατά τη διάρκεια των επιτροπών και για άλλη μια φορά δεν τηρούνται τα προσήματα, όσον αφορά το θέμα των τροπολογιών, πράγμα που έχουμε αναφέρει άπειρες φορές. Φέρνετε τροπολογίες τις οποίες δεν μπορεί να μην γνωρίζετε τόσο καιρό. Να τις φέρετε στις επιτροπές να τις συζητήσουμε. Δεν λέω να ενταχθούν μέσα στο σχέδιο νόμου ή στο προσχέδιο που μας φέρνετε. Για ευνόητους λόγους μπορεί να έρθουν την τελευταία στιγμή, αλλά να περιμένουμε κατά τη διάρκεια της Ολομέλειας να έρθουν τροπολογίες επί τροπολογιών;

Κανείς δεν έχει καταλάβει, βέβαια, γιατί η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ υπαναχώρησε το 2016 για την προώθηση ενός παρόμοιου σχεδίου νόμου, δεδομένου ότι τότε όχι μόνο βαρύγδουπα είχε ανακοινωθεί, αλλά και δήθεν υπήρχαν εισηγήσεις ότι εντός

των επόμενων δύο ετών θα είχε ολοκληρωθεί ένα δίκτυο υδατοδρομιών πανελλαδικής εμβέλειας, το οποίο μάλιστα θα κάλυπτε μεγάλο μέρος των σχετικών συγκοινωνιακών αναγκών της χώρας μας. Άρα, σήμερα αυτό που συζητάμε θα έπρεπε ήδη να έχει υλοποιηθεί, όχι απλά να έχει προχωρήσει.

Παρ' όλα αυτά, σαν πρώτο σχόλιο θα μπορούσαμε να πούμε ότι φυσικά είναι καλοδεχούμενη αυτή η πρόταση, έστω και αργά, για την ανάπτυξη του τομέα των υδατοδρομιών στη χώρα μας και αυτό, διότι, κατ' αρχάς, θα ενδυναμωθεί ο τουρισμός, κατά δεύτερον, θα προσελκύσει σοβαρές επενδύσεις -μακάρι να φέρετε και μια επένδυση και εσείς σαν Κυβέρνηση στη χώρα μας- και κατά τρίτον, θα βοηθήσει δεκάδες απομονωμένες, κυρίως νησιωτικές, περιοχές της Ελλάδας να έχουν γρήγορη, εναλλακτική και ελπιζουμε και φθηνότερη διασύνδεση και με άλλα σημεία της χώρας μας.

Ακούστηκε και στην επιτροπή ο αριθμός «εξήντα πέντε» για τα υδατοδρόμια, για τα οποία υπάρχουν επίσης και εξελίξεις και όλοι ευχόμαστε να ενταθεί ο σχετικός ανταγωνισμός και γρήγορα να αναπτυχθεί το απαραίτητο δίκτυο.

Κάποιες παρατηρήσεις τώρα επί του σχεδίου νόμου. Κατ' αρχάς, για το ζήτημα του ιδιοκτησιακού καθεστώτος του άρθρου 4, μάλλον είναι καλύτερα που διαχωρίζεται πλέον η αδειοδότηση ίδρυσης αυτής της λειτουργίας, όπως και το ότι η άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου χορηγείται μόνο σε δημόσιο φορέα, παρ' ότι η Κυβέρνηση δείχνει την επιθυμία να συγκεντρώνει τη διαχείριση των πάντων. Διότι και μεν πρέπει ο οποιοσδήποτε επενδυτής να διευκολύνεται σε γραφειοκρατικό επίπεδο με όσο το δυνατόν λιγότερες επαφές με τους λεγόμενους «καρεκλοκένταυρους», αλλά πιο σημαντικό είναι να υπάρχει ένας εθνικός σχεδιασμός για τη χωροθέτηση των υδατοδρομιών, αρκεί να ληφθεί μέριμνα, ώστε να αποφευχθεί ταύτιση με τις ακτοπολικές γραμμές.

Για το καθεστώς λειτουργίας θα ήθελα να πω ότι εμείς δεν βλέπουμε αρνητικά τη σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και τις συνέργειες που μπορεί να έχουν. Διαφωνούμε, όμως, κάθετα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 1 του άρθρου 4 και στην παράγραφο 1 του άρθρου 6, που κάνουν λόγο για χορήγηση αδειών ίδρυσης και λειτουργίας αντίστοιχα σε ζώνες που επιτρέπεται ήπια ή πιο βαριά δραστηριότητα -όπως αναφέρατε, κύριε Υπουργέ και εσείς- που θα καθοριστούν μέσα σε περιοχές «NATURA 2000», γιατί σίγουρα ένα υδατοδρόμιο δεν αποτελεί ήπια δραστηριότητα και το γνωρίζετε πάρα πολύ καλά αυτό, οπότε χρειάζεται μια προσοχή στο πώς θα υλοποιηθούν τα υδατοδρόμια.

Στην Ένωση Κεντρώων πιστεύουμε ότι καμμία αναπτυξιακή διαδικασία δεν πρέπει να υπερφέρει του περιβάλλοντος και των προστατευόμενων περιοχών.

Τα υπονοούμενα που αφήσατε, κύριε Υπουργέ, που αφορούν αυτές τις περιοχές ότι πιθανόν στο παρελθόν να μην καθορίστηκαν με βέλτιστο τρόπο, πραγματικά δεν υπάρχουν σαν δικαιολογία και θα θέλαμε να μας εξηγήσετε κάποια πράγματα παραπάνω.

Διαφωνούμε, επίσης, με την παράγραφο 3 του άρθρου 6 για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας ακόμη και σε ΙΚΕ, τη λεγόμενη «εταιρεία 1 ευρώ», όπως αποκαλείται στο εμπόριο. Επιβάλλεται να υπάρχει ένα όριο όχι μόνο για τους εταίρους και τους διαχειριστές, αλλά επιπρόσθετα να θεθούν κάποια ελάχιστα κεφαλαιακά όρια, εξασφαλίζοντας στοιχειώδεις ανάγκες ρευστότητας.

Δεν συμφωνούμε με την προβλεπόμενη στην παράγραφο 2 του άρθρου 13 ανάκληση της άδειας ίδρυσης σε περίπτωση που για δύο συνεχόμενα έτη δεν παρουσιάζει πτητικό έργο, γιατί υπάρχει ένα σοβαρό ενδεχόμενο κάποιος φορέας...

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Αυτό αφαιρέθηκε.

**ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ:** Αφαιρέθηκε; Αν έχει αφαιρεθεί -μπορεί να έγινε την τελευταία στιγμή- καλώς έχει αφαιρεθεί. Δεν συνεχίζω.

Επίσης, διαφωνούμε κάθετα για λόγους αρχής με το άρθρο 14 που προβλέπει τη σύσταση επιτροπής υδατοδρομιών, ενός ακόμη φορέα που συμβάλλει στη διόγκωση του κράτους.

Οπωσδήποτε κάποια υπηρεσία πρέπει να είναι αρμόδια και να συντονίζει, αλλά, επιτέλους, κάντε κάτι για το λεγόμενο «μικρό-

τερο κράτος», για τις λιγότερες θέσεις ημετέρων και για τον μικρότερο αριθμό φορέων και επιτροπών.

Όσον αφορά τη μεταβατική διάταξη της παραγράφου 2 του άρθρου 31, το να επιτρέπονται δηλαδή λυόμενες κατασκευές ως υποδομή των υδατοδρομίων, δεν κατανοούμε τη χρησιμότητά της, δεδομένου ότι η άδεια ίδρυσης γίνεται για αόριστο χρόνο. Επομένως, δεν υπάρχει ανάγκη πρόχειρων κατασκευών που εξάλλου θα δημιουργούν και στο τέλος της ημέρας μία άσχημη εικόνα. Καταλαβαίνετε πως όταν μιλάμε για λυόμενα είναι και λίγο αυθαίρετο για την επέκταση και τους κινδύνους που αυτό ενέχει.

Κάποιες απορίες προκαλεί και η παραπομπή της αιτιολογικής έκθεσης που αναφέρει ότι το σχέδιο νόμου δεν αντιβαίνει τον Κανονισμό 2017/352 της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επειδή πρώτον, όπως αναφέρθηκε, στον συγκεκριμένο Κανονισμό δεν υπάρχει ούτε μία φορά η λέξη «υδατοδρόμια» ή η εναλλακτική διατύπωση «αεροδρόμια επί υδάτινων επιφανειών» και, δεύτερον, ο κύριος Υπουργός στην επιτροπή είπε κατά λέξη «Να σας πω ότι ήταν πολύμηνη η διαβούλευση με τις Διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, διότι δεν υπήρχε Κανονισμός για τη λειτουργία των αεροπλάνων».

Δεν γνωρίζουμε εάν έχει γίνει κάποιο λάθος, αλλά δεν επιθυμούμε πραγματικά οι υποχρεώσεις όσων λάβουν άδειες να προβλέπονται μόνο σε εθνικό επίπεδο και όχι σε κάποια ενωσιακή νομοθεσία.

Ας πάμε τώρα στο δεύτερο κομμάτι που αφορά το ζήτημα των οδικών επιβατικών αστικών συγκοινωνιών, όπου είναι φανερό ότι επιχειρείται ένας επανακαθορισμός του θεσμικού πλαισίου και η απελευθέρωση του σύμφωνα με τον Κανονισμό 1370/2007.

Ενώ στην αρχή αυτές οι διατάξεις δεν αφορούσαν την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, αλλά τριάντα τέσσερις πόλεις που διαθέτουν αστική συγκοινωνία μέσω ΚΤΕΛ και τριάντα δύο από αυτές μέσω δημοτικής συγκοινωνίας, όπως η Ρόδος και η Κως, ξαφνικά έρχεται η τροπολογία 1764/33 που αφορά αλλαγές και σε Αθήνα και σε Θεσσαλονίκη.

Θεωρούμε απαράδεκτο να γίνεται αυτό τώρα στην Ολομέλεια και να μην έχουν τοποθετηθεί οι φορείς, να μην έχουμε τοποθετηθεί εμείς σαν κόμματα κατά τη διάρκεια των επιτροπών, γιατί οι συγκοινωνίες τουλάχιστον των μεγάλων αστικών πόλεων είναι ένα πάρα πολύ σημαντικό ζήτημα.

Το ζήτημα δεν είναι αμελητέο γενικότερα, μιας και τα ΚΤΕΛ και αυτός ο στόλος εξυπηρετεί εννιακόσια οχήματα και έχει πάνω από χίλιους εξακόσιους εργαζόμενους. Οπότε καταλαβαίνετε ότι κάθε διαγωνισμός ανάθεσης ενός σχετικού έργου θα επηρεάσει αυτόματα τους πάντες.

Ας αναφερθούμε τώρα στο άρθρο 35, στο οποίο δεν έχουμε αντίρρηση για την παρεχόμενη στον Υπουργό εξουσιοδότηση να διασφαλίζει τη συνεχή και ομαλή μεταφορά επιβατών σε όλο το δίκτυο των δημόσιων αστικών οδικών μεταφορών επιβατών σε περίπτωση κινδύνου διακοπής της παροχής τους με προκήρυξη διαγωνισμού, δεδομένου ότι συγκαταλέγεται στις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος και ως εκ τούτου πρέπει να προσφέρονται απρόσκοπτα.

Όσο για το άρθρο 47 και παρά το ότι γενικά δεν συμφωνούμε με κάθε είδους απευθείας αναθέσεις, επειδή στο παρελθόν όπως καταλαβαίνετε έχουμε κακές εμπειρίες, ωστόσο την αποδεχόμαστε δεδομένου ότι προβλέπεται στον παραπάνω Κανονισμό ως υποχρεωτική εφαρμογή.

Όμως, είμαστε κάθετα αντίθετοι στο προβλεπόμενο εγχείρημα διόγκωσης για άλλη μία φορά του κράτους του άρθρου 46. Επιδόλους, σταματήστε αυτές τις διμελείς, τριμελείς, πενταμελείς επιτροπές των επτά, οκτώ, δέκα, δεκαπέντε, τριάντα πέντε ατόμων, διότι αναφέρεστε σε μία συγκρότηση πενταμελούς επιτροπής η οποία στην ουσία αποτελείται από έντεκα μέλη με τους αναπληρωτές και τον γραμματέα, η οποία αφορά την επιτροπή παρακολούθησης για κάθε μία σύμβαση που θα γίνεται.

Όσον αφορά την τροπολογία που πρότείνει η Πανελλήνια Ομοσπονδία Αστικών Συγκοινωνιών, εκτιμούμε ότι αν επιτραπεί η τοποθέτηση δεξαμενών αποθήκευσης καυσίμων σε χώρους στάθμευσης ή στέγασης των λεωφορείων των αστικών ΚΤΕΛ, τότε σύντομα θα αποδειχθεί ότι είναι προβληματικοί, κυρίως για

λόγους μη τήρησης προδιαγραφών και αποστάσεων ασφαλείας.

Όπως καταλαβαίνετε, με τα καύσιμα και τις υποκλοπές μπορεί να έχουμε και τέτοια φαινόμενα σε αυτές τις περιπτώσεις. Καλό θα είναι να διασφαλιστεί τουλάχιστον η σωστή λειτουργία και ο τρόπος προδιαγραφών. Δεν ξέρω αν σίγουρα έχει γίνει μια σωστή μελέτη επ' αυτού.

Πάμε τώρα στο τρίτο κομμάτι που αφορά την Αρχή Συντονισμού Πτήσεων. Θεωρούμε ότι μεγάλο πρόβλημα προκύπτει από την παράγραφο 2 του άρθρου 51, με την οποία επιχειρείται αύξηση της θητείας των μελών της Αρχής από τρία σε πέντε χρόνια. Και μαζί με τη δυνατότητα ανανέωσης της θητείας, ουσιαστικά τα μέλη θα διορίζονται για δέκα χρόνια, δηλαδή για ένα πάρα πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα. Αυτά κατ' εμάς είναι απαράδεκτα για τη σοβαρότητα μιας εθνικής Αρχής. Και αποτελούν απόπειρα να καταλήξετε την εν λόγω Αρχή σε άλλο ένα «μαγαζί» του ΣΥΡΙΖΑ.

Διαφωνούμε, επίσης, και για λόγους αρχής, γιατί ο αριθμός δεν είναι μεγάλος, και με την παράγραφο 14, όπου δημιουργούνται επιπρόσθετα άλλες οκτώ θέσεις υπαλλήλων και μία θέση δικηγόρου. Η έλλειψη προσωπικού που επικαλείται η αιτιολογική έκθεση ή και τα προβλήματα που μπορεί να έχει η Αρχή, όπως οι εξωτερικοί συνεργάτες, θα μπορούσαν άνετα να καλυφθούν μέσω μετατάξεων ή μέσω αποσπάσεων από το γενικότερο δημόσιο και να μη προχωρήσουμε για άλλη μία φορά να στη μέθοδο της διόγκωσης του κράτους και στο βόλεμα «ημετέρων».

Ανεπίτρεπτο θεωρούμε, επίσης, το να αγνοείται η Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων, εάν φυσικά ισχύει η καταγγελία της, σε ό,τι τουλάχιστον έχει να κάνει με τα άρθρα 13, 15, 31, 39, 40, 43, 45 και 47.

Κύριε Υπουργέ, δεδομένου ότι ο νόμος περί δημοσίων συμβάσεων προβλέπει ότι πρέπει να προηγηθεί διατύπωση γνώμης της Αρχής πριν την κατάθεση του σχεδίου νόμου στη Βουλή, θα πρέπει να τους λαμβάνετε υπ' όψιν σας. Οπότε δεν ξέρω αν ισχύει η καταγγελία και αν έχει βάση. Περιμένουμε κάποιες εξηγήσεις και επ' αυτού.

Όσον αφορά την τροπολογία με γενικό αριθμό 1760 και ειδικό 31, φυσικά και υποστηρίζουμε από πλευρά μας την απαλλαγή από τον ΕΝΦΙΑ των ακινήτων που βρίσκονται σε πυρόπληκτες περιοχές.

Για την τροπολογία επιβατηγών δημοσίων χρήσης οχημάτων για τις ρυθμίσεις της άδειας οδήγησης θα τοποθετηθούμε πιθανότατα με το «παρών» γιατί δεν θεωρούμε ότι προβλέπονται στο 100% κάποιες προδιαγραφές.

Τελειώνοντας, θέλω να επαναλάβω ότι εμείς στην Ένωση Κεντρώων είμαστε θετικοί στο να δημιουργηθούν υδατοδρόμια. Κατ' αρχάς, η λειτουργία τους εκάθαρα θα προσφέρει αναπτυξιακή προοπτική. Κατά δεύτερον, θα επιφέρει αρκετά οφέλη στις τοπικές κοινωνίες. Θα υποβοηθήσει την τουριστική επέκταση. Θα καλύψει και άλλες κοινωνικές ανάγκες. Και οπωσδήποτε θα συμβάλει στον περιορισμό της απομόνωσης που υφίστανται κάποια νησιά και δεν είναι προβάσιμα ευκολότερα μέσω των μέσων μεταφοράς που υπάρχουν αυτή τη στιγμή.

Όμως, οι καθυστερήσεις και τα πιασμένα της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ, καθώς και ο τρόπος υλοποίησης των επιχειρούμενων παρεμβάσεων στις αστικές οδικές μεταφορές και στην Αρχή Συντονισμού των Πτήσεων μας αναγκάζει να είμαστε πάρα πολύ κοντά στο να ψηφίσουμε «παρών» τόσο επί της αρχής όσο και επί του συνόλου. Θα τοποθετηθούμε βέβαια και στη σχετική ψηφοφορία που θα ακολουθήσει στο τέλος της συνεδρίασης.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Δημήτριος Κρεμαστινός):** Και εγώ ευχαριστώ.

Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Κουβέλης θα υποστηρίξει τις δύο τροπολογίες, τροποποίηση των άρθρων 106 και 109 και τροποποίηση του ν.4412/2016.

Παρακαλώ, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πρόκειται για δύο τροπολογίες. Η μια εξ αυτών αφορά εκπαιδευτικά ζητήματα ειδικότερα για την Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού στην Κάλυμνο. Η δεύτερη αφορά σε μια παράταση η οποία δίδεται αναφορικά με την προθεσμία

που είχε εντάξει ο ν.4504/2017.

Στην Κάλυμνο ιδρύεται Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού και θα λειτουργήσει μέσα στον μήνα, το αργότερο αρχές Νοεμβρίου. Εκεί έχει παρουσιαστεί ένα πρόβλημα. Δεν έχουμε για τη θέση του διευθυντή ή του αναπληρωτή διευθυντή, κυρίως του αναπληρωτή διευθυντή, αιτήσεις με τις οποίες να υποβάλλεται το αίτημα να αναλάβουν τα καθήκοντα οι διδάσκοντες, οι οποίοι όμως θα πρέπει να είναι ανωτάτης εκπαίδευσης και να είναι καθηγητές, αναπληρωτές καθηγητές και όλα τα άλλα που αναφέρονται στην εκπαιδευτική αυτή διαβάθμιση.

Με την τροπολογία, λοιπόν, την οποία αναφέρω σε σας και ζητώ την έγκριση της, η κάλυψη της θέσης του αναπληρωτή διευθυντή θα μπορεί να γίνεται από πτυχιούχο ανωτάτης σχολής πανεπιστημίου, από αυτούς που υπηρετούν στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση, με απόσπαση για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Δεν έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον, επαναλαμβάνω, με σχετική αίτηση από κανέναν που έχει την ιδιότητα του καθηγητή ή του αναπληρωτή καθηγητή. Εφόσον εγκριθεί η τροπολογία -και πιστεύω ότι θα εγκριθεί-, τα καθήκοντα του αναπληρωτή διευθυντή πλέον με τον αποσπασμένο θα ασκεί ένας καθηγητής ή μία καθηγήτρια η οποία θα προέρχεται, χωρίς να έχει τον τίτλο του καθηγητή ή του αναπληρωτή καθηγητή, από τη μέση εκπαίδευση. Αυτή είναι η τροπολογία η οποία πρέπει να ψηφιστεί, διότι έτσι θα μας επιτραπεί να λειτουργήσει η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού στην Κάλυμνο.

Επιτρέψτε μου να σας πω παρενθετικά ότι προωθούμε ρυθμίσεις προκειμένου να στηριχθεί το μεγάλο κεφάλαιο που λέγεται εκπαίδευση των ναυτικών. Θέλουμε να ενισχύσουμε τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού και να ιδρύσουμε, όπως ιδρύσαμε στην Κάλυμνο, και άλλες Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού με το δεδομένο, κυρίως και κύριοι συνάδελφοι, ότι έχουμε σημαντικές ελλείψεις στον χώρο της εκπαίδευσης των νέων ανδρών και γυναικών, προκειμένου να αναλάβουν συγκεκριμένα καθήκοντα στο Εμπορικό Ναυτικό.

Οφείλω να σας πω ότι στο προηγούμενο χρονικό διάστημα και επί της υπουργίας του κ. Δρίτσα, που έχω τη χαρά να τον βλέπω, και του κ. Κουρουμπλή, είχαν ληφθεί συγκεκριμένα μέτρα, τα οποία προωθεί ο ομιλίων, θέλω να πιστεύω με την ίδια ζέση και με το ίδιο ενδιαφέρον το οποίο αφορά σε ένα σημαντικό κεφάλαιο της εκπαίδευσης των μελλοντικών ναυτικών μας.

Η δεύτερη τροπολογία αφορά σε τροποποίηση του ν.4504 του προηγούμενου έτους. Και σας εξηγώ αμέσως περί τίνος πρόκειται: Ο συγκεκριμένος νόμος με τα άρθρα 105 και 106 δημιούργησε την υποχρέωση τα πιστοποιητικά αξιοπλοΐας να εκδίδονται από τους νηογνώμονες. Σας θυμίζω ήταν και η εξαγγελία του Πρωθυπουργού κ. Τσίπρα επ' αφορμή και των όσων συνέβησαν με το σκάφος «Αγία Ζώνη».

Χρειάζεται όμως, προκειμένου να εναρμονιστούν οι νηογνώμονες, ιδιαίτερα οι ελληνικοί νηογνώμονες, με τις αξιώσεις και τις αυξημένες απαιτήσεις, προκειμένου να λάβουν την πιστοποίηση να έχουν ένα χρονικό διάστημα το οποίο πράγματι χρειάζεται. Έτσι, η πρότασή μας, η οποία εισάγεται με την τροπολογία είναι να παραταθεί η προθεσμία από την 30<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου του 2018 μέχρι την 31<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 2019, προκειμένου να ανταποκριθούν οι νηογνώμονες και να εξασφαλίσουν εκείνες τις προϋποθέσεις και να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του νόμου προκειμένου να λάβουν την πιστοποίηση για την έκδοση των πιστοποιητικών αξιοπλοΐας.

Και εδώ τίθεται το εξής ερώτημα: Στο μεταξύ χρονικό διάστημα τι γίνεται, πώς θα εκδίδεται και από ποιον θα εκδίδεται το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας; Θα εκδίδεται κατά τα ισχύοντα από τη μέχρι πρότινος νομοθεσία, δηλαδή από τον κλάδο ελέγχου πλοίων και από τα τοπικά κλιμάκια επιθεώρησης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

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

Κατά συνέπεια, δεν δημιουργείται κανένα κενό αναφορικά με τη διάγνωση, τη διακρίβωση και την πιστοποίηση, για όσους έχουν λήξει βέβαια τα πιστοποιητικά ακτοπλοΐας, δεν θα υπάρχει κανένα κενό, διότι η πιστοποίηση θα γίνεται στη βάση των όσων συνέβαιναν μέχρι πρότινος.

Και εισάγεται, αν θέλετε, και μία εξαίρεση -και θέλω την προσοχή σας- προκειμένου να αλιευτικά σκάφη μέχρι μήκους δεκαπέντε μέτρων να έχουν τη δυνατότητα για να πάρουν το πιστοποιητικό αξιοπλοΐας να πηγαίνουν στους νηογνώμονες ή εάν επιλέγουν να πάνε στα τοπικά κλιμάκια ή στον κλάδο ελέγχου συνολικότερα των πλοίων. Έτσι, λοιπόν, θα έχουμε την πιστοποίηση αξιοπλοΐας παράλληλα με τη δυνατότητα πιστοποίησης του αξιοπλοΐου των σκαφών, αυτών των σκαφών που προανέφερα, και από τους νηογνώμονες. Δηλαδή, είναι συντρέχουσα αρμοδιότητα, είναι παράλληλη αρμοδιότητα.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει η Γ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. **ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΠΟΥΛΟΥ**)

Γιατί εισάγεται η δυνατότητα της συντρέχουσας αρμοδιότητας για τα αλιευτικά σκάφη μέχρι 15 μέτρα ή και για τα επιβατηγά, τα οποία έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν, σύμφωνα με τον νόμο, μέχρι σαράντα άτομα; Εισάγεται, προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στα αλιευτικά και στα μικρά αυτά επιβατηγά να επιλέγουν ή τους νηογνώμονες ή τα τοπικά κλιμάκια ελέγχου για τη διαπίστωση της αξιοπλοΐας αυτών των σκαφών και βεβαίως, την πιστοποίηση του αξιοπλοΐου.

Αυτές είναι οι δύο τροπολογίες. Και με βάση τα όσα σας προανέφερα και όσα διεξοδικότερα αναφέρονται και στην αιτιολογική έκθεση, θα ήθελα να έχω την έγκρισή σας.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Και εγώ ευχαριστώ.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, δεκαοκτώ μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 2<sup>ο</sup> Γυμνάσιο Ταύρου.

Η Βουλή σας καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Επίσης, έχω την τιμή να σας ανακοινώσω την υπ' αριθμόν πρωτοκόλλου 12268/7709 από 3 Οκτωβρίου 2018 απόφαση του Προέδρου της Βουλής: «Σύσταση και συγκρότηση των Διαρκών Επιτροπών της Ολομέλειας της Βουλής».

Η σχετική απόφαση έχει αναρτηθεί στην «Κοινοβουλευτική Διαφάνεια» και θα καταχωρισθεί στα Πρακτικά της σημερινής συνεδρίασης.

(Στο σημείο αυτό η προαναφερθείσα απόφαση κατατίθεται στα Πρακτικά και έχει ως εξής:





ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΑΔΑ: 07-05Ζ5

ΠΡΟΣ ΑΝΑΡΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΔΙΑΦΑΝΕΙΑ

Πρωτ: 12268  
Αριθμ.  
Διεκπ: 7709

**ΑΠΟΦΑΣΗ****ΘΕΜΑ:** Σύσταση και συγκρότηση των Διαρκών Επιτροπών της Ολομέλειας της Βουλής**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ  
ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 68 του Συντάγματος και των άρθρων 31 και 32, σε συνδυασμό με το άρθρο 29 παρ. 5 του Κανονισμού της Βουλής,
2. τις υπ' αρ. 3954, 3955, 3956, 3957, 3958, 3959, 3960 και 3961 από 27 Σεπτεμβρίου 2018 επιστολές μας προς τους Προέδρους των Κοινοβουλευτικών Ομάδων,
3. το υπ' αρ. πρωτ. 4049/2018 έγγραφο της Κ.Ο. του ΣΥ.ΡΙΖ.Α., το υπ' αρ. πρωτ. 4039/2018, έγγραφο της Κ.Ο. της Ν.Δ., το υπ' αρ. πρωτ. 4041/2018 έγγραφο της Κ.Ο. της Δημοκρατικής Συμπαράταξης ΠΑΣΟΚ – ΔΗΜΑΡ, το υπ' αρ. πρωτ. 4022/2018 έγγραφο της Κ.Ο. «Λαϊκός Σύνδεσμος-Χρυσή Αυγή», το υπ' αρ. πρωτ. 3982/2018 έγγραφο της Κ.Ο. του Κ.Κ.Ε., το υπ' αρ. πρωτ. 4065/2018 έγγραφο της Κ.Ο. «Ανεξάρτητοι Έλληνες - Εθνική Πατριωτική Δημοκρατική Συμμαχία», το υπ' αρ. πρωτ. 4002/2018 έγγραφο της Κ.Ο. του κόμματος «ΤΟ ΠΟΤΑΜΙ» και το υπ' αρ. πρωτ. 4060/2018 έγγραφο της Κ.Ο. της Ένωσης Κεντρώων, καθώς και την προτίμηση των ανεξάρτητων Βουλευτών,
4. την υπ' αρ. 12689/8221, από 6 Οκτωβρίου 2015, απόφασή μας «Σύσταση των Διαρκών Επιτροπών της Βουλής και Καθορισμός των Αρμοδιοτήτων τους»,
5. την υπ' αρ. 17343/12067, από 8 Νοεμβρίου 2016, απόφασή μας «Καθορισμός Αρμοδιότητας των Διαρκών Επιτροπών Δημόσιας Διοίκησης, Δημόσιας Τάξης και Δικαιοσύνης και Παραγωγής και Εμπορίου»,

**αποφασίζουμε,**

1. Τη σύσταση των προβλεπόμενων από το άρθρο 31 του Κανονισμού της Βουλής Διαρκών Επιτροπών για τη Δ' Σύνοδο της ΙΖ' Βουλευτικής Περιόδου.
2. Τη συγκρότηση των Διαρκών Επιτροπών ως ακολούθως:

## ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΜΟΡΦΩΤΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

Αρμόδια για τα Υπουργεία:

α) Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και β) Πολιτισμού και Αθλητισμού

1. Ακριώτης Γεώργιος
2. Αμανατίδης Ιωάννης
3. Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)
4. Αυλωνίτου Ελένη
5. Βαγενά Άννα
6. Βάκη Φωτεινή
7. Γεννιά Γεωργία
8. Γεωργοπούλου – Σαλτάρη Ευσταθία
9. Δουζίνας Κωνσταντίνος
10. Δριτσέλη Παναγιώτα
11. Εμμανουηλίδης Δημήτριος
12. Θηβαίος Νικόλαος
13. Κατσαβριά – Σιωροπούλου Χρυσούλα
14. Κουράκης Αναστάσιος
15. Κωνσταντίνεας Πέτρος
16. Μηταφίδης Τριαντάφυλλος
17. Μιχελής Αθανάσιος
18. Μουμουλίδης Θεμιστοκλής
19. Μπαξεβανάκης Δημήτριος
20. Πάντζας Γεώργιος
21. Παπαδόπουλος Χριστόφορος
22. Ριζούλης Ανδρέας
23. Σεβαστάκης Δημήτριος
24. Σκουρολιάκος Παναγιώτης
25. Σκούφα Ελισσάβετ
26. Στέφος Ιωάννης
27. Φίλης Νικόλαος
28. Ανδριανός Ιωάννης
29. Αντωνίου Μαρία
30. Αυγενάκης Ελευθέριος
31. Βλάσης Κωνσταντίνος
32. Καραμανλή Άννα
33. Κατσιαντώνης Γεώργιος
34. Κέλλας Χρήστος
35. Κεραμέως Νίκη
36. Κεφαλογιάννη Όλγα
37. Κοντογεώργος Κωνσταντίνος
38. Κουκοδήμος Κωνσταντίνος
39. Κουτσούμπας Ανδρέας
40. Ράππη Ελένη
41. Στύλιος Γεώργιος
42. Αχμέτ Ιλχάν
43. Γρηγοράκος Λεωνίδας
44. Κεφαλίδου Χαρά
45. Κωνσταντόπουλος Δημήτριος
46. Γρέγος Αντώνιος
47. Ηλιόπουλος Παναγιώτης
48. Χατζησάββας Χρήστος
49. Γκιόκας Ιωάννης
50. Δελής Ιωάννης
51. Συντυχάκης Εμμανουήλ
52. Ζουράρης Κωνσταντίνος
53. Μαυρωτάς Γεώργιος
54. Μεγαλομύστακας Αναστάσιος
55. Φωκάς Αριστείδης

## ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

Αρμόδια για τα Υπουργεία:

α) Εθνικής Άμυνας και β) Εξωτερικών

1. Αμανατίδης Ιωάννης
2. Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)
3. Αυλωνίτου Ελένη
4. Βαγιωνάκη Ευαγγελία
5. Βαρεμένος Γεώργιος
6. Δέδες Ιωάννης
7. Δουζίνας Κωνσταντίνος
8. Δρίτσας Θεόδωρος
9. Εμμανουηλίδης Δημήτριος
10. Ηγουμενίδης Νικόλαος
11. Καββαδία Ιωαννέτα
12. Καραγιαννίδης Χρήστος
13. Κασιμάτη Ειρήνη (Νίνα)
14. Κοντονής Σταύρος
15. Κουρουμπλής Παναγιώτης
16. Κυρίτσης Γεώργιος
17. Μουσταφά Μουσταφά
18. Μπαλλής Συμεών
19. Μπαλτάς Αριστείδης
20. Ντζιμάνης Γεώργιος
21. Ξυδάκης Νικόλαος
22. Ρίζος Δημήτριος
23. Στέφος Ιωάννης
24. Τζαμακλής Χαρίλαος
25. Τόσκας Νικόλαος
26. Τριανταφύλλου Μαρία
27. Φίλης Νικόλαος
28. Αναστασιόδης Σάββας
29. Γεωργιάδης Σπυρίδων – Άδωνις
30. Γιαννάκης Στέργιος
31. Δαβάκης Αθανάσιος
32. Δημοσχάκης Αναστάσιος
33. Καββαδάς Αθανάσιος
34. Καλαφάτης Σταύρος
35. Κεδίκογλου Συμεών (Σίμος)
36. Κεφαλογιάννης Ιωάννης
37. Κικίλιας Βασίλειος
38. Κουμουτσάκος Γεώργιος
39. Μείμαράκης Ευάγγελος - Βασίλειος
40. Τασούλας Κωνσταντίνος
41. Τσιάρας Κωνσταντίνος
42. Θεοχαρόπουλος Αθανάσιος
43. Κεγκέρογλου Βασίλης
44. Κωνσταντινόπουλος Οδυσσέας
45. Λοβέρδος Ανδρέας
46. Κασιδιάρης Ηλίας
47. Κούζηλος Νικόλαος
48. Παππάς Χρήστος
49. Κανέλλη Γαρυφαλλιά (Λιάνα)
50. Παφίλης Αθανάσιος
51. Τάσος Σταύρος
52. Κατσίκης Κωνσταντίνος
53. Δανέλλης Σπυρίδων
54. Σαρίδης Ιωάννη
55. Καμμένος Δημήτριος



## ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

Αρμόδια για το Υπουργείο Οικονομικών

1. Αντωνίου Χρήστος
2. Βαγιωνάκη Ευαγγελία
3. Βαρδάκης Σωκράτης
4. Βέττας Δημήτριος
5. Γάκης Δημήτριος
6. Γκιόλας Ιωάννης
7. Θελερίτη Μαρία
8. Θεοπεφτάτου Αφροδίτη
9. Ιγγλέζη Αικατερίνη
10. Καρά Γιουσούφ Αϊχάν
11. Καραγιαννίδης Χρήστος
12. Μαντάς Χρήστος
13. Μάρδας Δημήτριος
14. Μεγαλοοικονόμου Θεοδώρα
15. Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος
16. Μιχελής Αθανάσιος
17. Μουμουλίδης Θεμιστοκλής
18. Μπαλασούρας Γεράσιμος
19. Μπάρκας Κωνσταντίνος
20. Μπυγιάλας Χρήστος
21. Παπαδόπουλος Αθανάσιος
22. Παυλίδης Κωνσταντίνος
23. Ριζούλης Ανδρέας
24. Σηφάκης Ιωάννης
25. Συρμαλένιος Νικόλαος
26. Τζάκρη Θεοδώρα
27. Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος
28. Τσιρώνης Ιωάννης
29. Αυγενάκης Ελευθέριος
30. Βεσυρόπουλος Απόστολος
31. Βλάχος Γεώργιος
32. Δένδιας Νικόλαος – Γεώργιος
33. Καραογλου Θεόδωρος
34. Καρασμάνης Γεώργιος
35. Μείμαράκης Ευάγγελος – Βασίλειος
36. Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα)
37. Σταϊκούρας Χρήστος
38. Σταμάτης Δημήτριος
39. Τραγάκης Ιωάννης
40. Τσιάρας Κωνσταντίνος
41. Φορτσάκης Θεόδωρος
42. Χατζηδάκης Κωνσταντίνος
43. Κουτσούκος Ιωάννης
44. Λοβέρδος Ανδρέας
45. Μανιάτης Ιωάννης
46. Σκανδαλίδης Κωνσταντίνος
47. Γερμενής Γεώργιος
48. Καρακώστας Ευάγγελος
49. Παναγιώταρος Ηλίας
50. Βαρδαλής Αθανάσιος
51. Καραθανασόπουλος Νικόλαος
52. Μανωλάκου Διαμάντω
53. Κατσίκης Κωνσταντίνος
54. Αμυράς Γεώργιος
55. Καβαδέλλας Δημήτριος
56. Θεοχάρης Θεοχάρης (Χάρης)
57. Νικολόπουλος Νικόλαος

## ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ

Αρμόδια για τα Υπουργεία:

α) Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης και β) Υγείας

1. Ακριώτης Γεώργιος
2. Βαρδάκης Σωκράτης
3. Γενιά Γεωργία
4. Δέδες Ιωάννης
5. Ηγουμενίδης Νικόλαος
6. Θεωνάς Ιωάννης
7. Θραψανιώτης Εμμανουήλ
8. Καϊσας Γεώργιος
9. Καρασαρλίδου Ευφροσύνη
10. Καστόρης Αστέριος
11. Κατσαβριά – Σιωροπούλου Χρυσούλα
12. Κωνσταντίνεας Πέτρος
13. Κωστοπαναγιώτου Ηλίας
14. Λιβανίου Ζωή
15. Μανιός Νικόλαος
16. Μαντάς Χρήστος
17. Μεγαλοοικονόμου Θεοδώρα
18. Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος
19. Μιχαηλίδης Ανδρέας
20. Μιχελογιαννάκης Ιωάννης
21. Μουσταφά Μουσταφά
22. Μπάρκας Κωνσταντίνος
23. Παπαδόπουλος Αθανάσιος
24. Παπαηλιού Γεώργιος
25. Παραστατίδης Θεόδωρος
26. Σκούφα Ελισσάβετ
27. Στογιαννίδης Γρηγόριος
28. Τσόγκας Γεώργιος
29. Βαγιωνάς Γεώργιος
30. Βλάσης Κωνσταντίνος
31. Βρούτσης Ιωάννης
32. Γιακουμάτος Γεράσιμος
33. Γιόγιακας Βασίλειος
34. Κάρσαγλου Θεόδωρος
35. Κασαπίδης Γεώργιος
36. Κέλλας Χρήστος
37. Μάρκου Αικατερίνη
38. Μαρτίνου Γεωργία
39. Μηταράκης Παναγιώτης (Νότης)
40. Οικονόμου Βασίλειος
41. Σαλμάς Μάριος
42. Φωτήλας Ιάσων
43. Κρεμαστινός Δημήτριος
44. Κωνσταντόπουλος Δημήτριος
45. Μπαργιώτας Κωνσταντίνος
46. Χριστοφιλοπούλου Παρασκευή (Εύη)
47. Αϊβατίδης Ιωάννης
48. Λαγός Ιωάννης
49. Σαχινίδης Ιωάννης
50. Κατσώτης Χρήστος
51. Λαμπρούλης Γεώργιος
52. Στεργίου Κωνσταντίνος
53. Παπαχριστόπουλος Αθανάσιος
54. Μαυρωτάς Γεώργιος
55. Μεγαλομύστακας Αναστάσιος
56. Κουκούτσης Δημήτριος
57. Μπαρμπαρούσης Κωνσταντίνος

## ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ, ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ

Αρμόδια για τα Υπουργεία:

α) Εσωτερικών, β) Ψηφιακής Πολιτικής, Τηλεπικοινωνιών και Ενημέρωσης, γ) Προστασίας του Πολίτη, δ) Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, ε) Διοικητικής Ανασυγκρότησης και στ) Μεταναστευτικής Πολιτικής

1. Αθανασίου Αθανάσιος
2. Βάκη Φωτεινή
3. Γάκης Δημήτριος
4. Γκιόλας Ιωάννης
5. Θελερίτη Μαρία
6. Κοζομπόλη - Αμανατίδη Παναγιώτα
7. Λάππας Σπυρίδων
8. Μορφίδης Κωνσταντίνος
9. Μπαλάφας Ιωάννης
10. Μπαλλής Συμεών
11. Ντζιμάνης Γεώργιος
12. Πάλλης Γεώργιος
13. Παπαηλιού Γεώργιος
14. Παπαφιλίππου Γεώργιος
15. Παρασκευόπουλος Νικόλαος
16. Πρατσόλης Αναστάσιος
17. Σαρακιώτης Ιωάννης
18. Σκουρλέτης Παναγιώτης
19. Σταματάκη Ελένη
20. Σταμπουλή Αφροδίτη
21. Συρίγος Αντώνιος
22. Τζαμακλής Χαρίλαος
23. Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος
24. Τσίρκας Βασίλειος
25. Τσόγκας Γεώργιος
26. Χριστοδουλοπούλου Αναστασία
27. Ψυχογιός Γεώργιος
28. Ασημακοπούλου Άννα – Μισέλ
29. Βαρβιτσιώτης Μιλτιάδης
30. Βορίδης Μαυρουδής (Μάκης)
31. Βούλτεψη Σοφία
32. Γεωργαντάς Γεώργιος
33. Γκιουλέκας Κωνσταντίνος
34. Δαβάκης Αθανάσιος
35. Καραγκούνης Κωνσταντίνος
36. Καρασμάνης Γεώργιος
37. Κυριαζίδης Δημήτριος
38. Παναγιωτόπουλος Νικόλαος
39. Τασούλας Κωνσταντίνος
40. Τζαβάρας Κωνσταντίνος
41. Χαρακόπουλος Μάξιμος
42. Αχμέτ Ιλχάν
43. Καρράς Γεώργιος – Δημήτριος
44. Παπαθεοδώρου Θεόδωρος
45. Χριστοφιλοπούλου Παρασκευή (Εύη)
46. Γερμενής Γεώργιος
47. Καρακώστας Ευάγγελος
48. Λαγός Ιωάννης
49. Γκιόκας Ιωάννης
50. Παφίλης Αθανάσιος
51. Συντυχάκης Εμμανουήλ
52. Παπαχριστόπουλος Αθανάσιος
53. Δανέλλης Σπυρίδων
54. Σαρίδης Ιωάννης
55. Παναγούλης Ευστάθιος (Στάθης)

## ΔΙΑΡΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Αρμόδια για τα Υπουργεία:

α) Οικονομίας και Ανάπτυξης, β) Περιβάλλοντος και Ενέργειας, γ) Υποδομών και Μεταφορών, δ) Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ε) Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και στ) Τουρισμού

1. Αποστόλου Ευάγγελος
2. Βράντζα Παναγιώτα
3. Γκαρά Αναστασία
4. Δημητριάδης Δημήτριος
5. Δρίτσας Θεόδωρος
6. Ζείμπέκ Χουσεϊν
7. Θεοπεφτάτου Αφροδίτη
8. Θεοφύλακτος Ιωάννης
9. Ιγγλέζη Αικατερίνη
10. Καματερός Ηλίας
11. Καραγιάννης Ιωάννης
12. Καρακώστα Ευαγγελία (Εύη)
13. Καραναστάσης Απόστολος
14. Κάτσης Μάριος
15. Καφαντάρη Χαρούλα (Χαρά)
16. Κουρουμπλής Παναγιώτης
17. Μπαλωμενάκης Αντώνιος
18. Ξυδάκης Νικόλαος
19. Ουρσουζίδης Γεώργιος
20. Παπαδόπουλος Νικόλαος
21. Πρατσόλης Αναστάσιος
22. Σέλτσας Κωνσταντίνος
23. Σηφάκης Ιωάννης
24. Σιμορέλης Χρήστος
25. Σπαρτινός Κωνσταντίνος
26. Συρμαλένιος Νικόλαος
27. Τζάκρη Θεοδώρα
28. Τσιρώνης Ιωάννης
29. Αθανασίου Χορλάμπρος
30. Αντωνιάδης Ιωάννης
31. Αραμπατζή Φωτεινή
32. Δήμας Χρίστος
33. Καραμανλής Αχ. Κωνσταντίνος
34. Κατσανιώτης Ανδρέας
35. Κατσαφάδος Κωνσταντίνος
36. Κόνσολας Εμμανουήλ
37. Μπακογιάννη Θεοδώρα (Ντόρα)
38. Μπουκώρος Χρήστος
39. Μπούρας Αθανάσιος
40. Πλακιωτάκης Ιωάννης
41. Σκρέκας Κωνσταντίνος
42. Στύλιος Γεώργιος
43. Αρβανιτίδης Γεώργιος
44. Καρράς Γεώργιος - Δημήτριος
45. Κωνσταντινόπουλος Οδυσσεάς
46. Τζελέπης Μιχαήλ
47. Ζαρούλια Ελένη
48. Παναγιώταρος Ηλίας
49. Σαχινίδης Ιωάννης
50. Καραθανασόπουλος Νικόλαος
51. Μανωλάκου Διαμάντω
52. Μωραΐτης Νικόλαος
53. Καταΐκης Κωνσταντίνος
54. Αμυράς Γεώργιος
55. Γεωργιάδης Μάριος
56. Λαζαριδής Γιώργος
57. Μίχος Νικόλαος

Αθήνα, 3 Οκτωβρίου 2018  
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΒΟΥΛΗΣΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ  
ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΤΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ  
ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑΣ

ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. ΣΦΕΤΣΙΟΥ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΒΟΥΤΣΗΣ



**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ:** Κυρία Πρόεδρε, θα ήθελα να κάνω κάποιες ερωτήσεις επί των τροπολογιών.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Δεν υπάρχει αυτή η πρόβλεψη, κύριε Θεοχαρόπουλε. Στην ομιλία σας. Θα ξαναμιλήσετε.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ:** Ως Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος θέλω να κάνω δύο ερωτήσεις, κυρία Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Τι να κάνουμε τώρα; Το έχετε ξαναδεί αυτό;

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ:** Βεβαίως, πολλές φορές, κυρία Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Όχι, δεν ισχύει αυτό.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ:** Έρχεται ο Υπουργός και καταθέτει ορισμένες τροπολογίες. Δεν θα καταθέσουμε ερωτήσεις;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Εντάξει, θα μιλήσετε. Νομίζω η σαφήνιά του είναι παροιμιώδης. Άρα, δεν έχει να σας πει κάτι. Μετά θα τοποθετηθείτε.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ:** Και οι ερωτήσεις προς διευκρίνιση είναι, κυρία Πρόεδρε. Γιατί polώνετε το κλίμα χωρίς λόγο, κυρία Πρόεδρε;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Δεν καταλαβαίνω, κύριε Θεοχαρόπουλε. Τι διευκρίνιση;

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ:** Πρώτη φορά βλέπω –είναι εδώ και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι κι άλλων κομμάτων– να μη δέχεστε ερώτηση επί των τροπολογιών. Επί της τροπολογίας, που κατατέθηκε εκπρόθεσμα πριν μία ώρα δεν μπορούμε να κάνουμε ερώτηση στον Υπουργό;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Θα έχετε τον λόγο σε λίγο.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ:** Μα, κυρία Πρόεδρε, οι Υπουργοί συνηθίζουν να φεύγουν όταν έρχονται και καταθέτουν τροπολογίες. Δύο ερωτήσεις θέλουμε να κάνουμε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Τέλος πάντων. Ένα λεπτό σας δίνω.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ:** Ένα λεπτό. Δεν χρειάζεται παραπάνω. Δεν μπορώ να καταλάβω προς τι αυτή η πάλη για να πάρουμε τον λόγο και να κάνουμε ερώτηση για ένα λεπτό. Τη δημοκρατία δεν πρέπει να τη φοβάται, ιδίως το Προεδρείο της Βουλής.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Δεν είναι θέμα δημοκρατίας.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Υπουργέ, δύο ερωτήσεις συγκεκριμένες σε σχέση με τις δύο τροπολογίες.

Ξεκινώ με την πρώτη τροπολογία που καταθέσατε: Δεν αμφισβάζουμε για την αναγκαιότητα λειτουργίας της σχολής και της πλήρωσης με τη θέση αναπληρωτή διευθυντή. Μας ήρθαν και οι δύο τροπολογίες εκπρόθεσμα σήμερα το πρωί σε μια λογική την οποία έχουμε καταγγείλει πολλές φορές. Είμαστε, λοιπόν, πολύ πρόχειρα διαβασμένοι, γιατί τώρα τις φέρατε.

Στην πρώτη τροπολογία λέτε για απόσπαση ενός εκπαιδευτικού από τη δευτεροβάθμια που να έχει το πτυχίο. Για να μην υπάρχει καμμία υπόνοια οποιασδήποτε φωτογραφικής διαδικασίας και ούτω καθεξής, γιατί δεν μπαίνουν κριτήρια συγκεκριμένα στην απόσπαση; Για παράδειγμα, μεταπτυχιακό –μπαίνει μόνο ένα πτυχίο– διδακτορικό, να προηγούνται με μοριοδότηση. Πώς θα γίνει αυτή η απόσπαση, εάν πέντε-έξι άνθρωποι έχουν τα ίδια κριτήρια και θέλουν να αποσπαστούν; Δεν θα έπρεπε στην τροπολογία να υπάρχουν συγκεκριμένα κριτήρια μοριοδότησης;

Δεύτερον και σε σχέση με τη δεύτερη τροπολογία την οποία έχετε καταθέσει, είναι φανερό από την τροπολογία –το αναφέρετε και μέσα– ότι δεν υπήρξε η διαπιστωτική πράξη στις 30 Σεπτεμβρίου 2018. Αυτό συνέβη μάλλον από μια προχειρότητα της Κυβέρνησης συνολικά. Εάν συνέβη για κάποιον άλλον λόγο, παρακαλώ να μας πείτε γιατί δεν υπήρξε η διαπιστωτική πράξη, που αναγκάζει το Υπουργείο να πάνε λίγους μήνες ακόμη, χωρίς τη διαδικασία που έχει προβλεφθεί από τον νόμο, δηλαδή οι νηογνώμονες να κάνουν τη συγκεκριμένη πιστοποίηση πλοίων, η οποία πιστοποίηση –δεν χρειάζεται να πω κάτι περισσότερο– είναι φανερό ότι είναι ένα κρίσιμο θέμα για τη χώρα και για τη ναυτι-

λία;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Κύριε Υπουργέ, αν θέλετε, έχετε ένα λεπτό για να απαντήσετε.

**ΦΩΤΗΣ ΚΟΥΒΕΛΗΣ (Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής):** Κύριε συνάδελφε, είπα στη σύντομη ομιλία μου ότι ο νόμος για την έκδοση πιστοποιητικής πράξης για την ικανότητα του νηογνώμονα να δίδει πιστοποιητικά αξιοπλοίας έχει περισσότερες προϋποθέσεις, περισσότερους όρους που πρέπει να πληρωθούν, προκειμένου να αποκτήσουν αυτή την ικανότητα.

Είναι ακριβές ότι προβαίνω στη ρύθμιση αυτή για τον λόγο ότι εζητήθη από όλους τους ναυτιλιακούς φορείς οι οποίοι ενεργοποιούνται στη θάλασσα. Και δεν χρειάζεται να τους αναφέρω όλους, αρκεί να σας πω ότι ο επίσημος, ο θεσμοθετημένος σύμβουλος του Υπουργείου, το Ναυτικό Επιμελητήριο, επίμονα ζήτησε αυτό το πράγμα και είχε δίκιο, προκειμένου να προσαρμοστούν οι υπάρχοντες νηογνώμονες στις απαιτήσεις και αξιώσεις του νόμου. Τίποτα περισσότερο, τίποτα λιγότερο.

Όσον αφορά το κρίσιμο ζήτημα «Τι θα γίνει στο μεσοδιάστημα για όσα σκάφη θα σημειωθεί η λήξη του προηγούμενου πιστοποιητικού αξιοπλοίας;», σας είπα και πάλι ότι με την προηγούμενη διαδικασία, δηλαδή με τη διαδικασία που εδίδοντο τα πιστοποιητικά αξιοπλοίας, θα δίδονται και τώρα μέχρι την 31<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 2019.

Σε ό,τι αφορά το δεύτερο ερώτημά σας, το κριτήριο –και θα σας πω και επί της ουσίας τι γίνεται– είναι να έχει πανεπιστημιακό πτυχίο, πτυχίο ανωτάτου εκπαιδευτικού ιδρύματος και να υπηρετεί στη μέση εκπαίδευση, εξ ου και η απόσπαση. Ποια είναι τα κριτήρια; Τα κριτήρια είναι ακριβώς η κατοχή του πτυχίου της ανωτάτης σχολής, η εκπαιδευτική του εμπειρία και είναι, κύριε συνάδελφε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, και η δική του θέληση να πάει. Οφείλω να είμαι απόλυτα ειλικρινής μαζί σας. Δεν έχουμε αιτήσεις, δεν έχουμε θέληση εκπαιδευτικών να πάνε, διότι πρόκειται για ένα νησί της Δωδεκανήσου, για την Κάλυμνο. Και σας λέω πάρα πολύ συγκεκριμένα –και μακριά από εμένα και η οποιαδήποτε σκέψη ότι διαμορφώνεται πεδίο ρυθμιστικό για να εξασφαλιστούν φωτογραφικά και με πολιτική ή κομματική ιδιότητα εκείνος ή εκείνοι που θα πάνε– ότι εκείνοι δεν υπάρχουν. Ας υπάρξει ένας, ας δώσουμε τη δυνατότητα για να λειτουργήσει η σχολή. Τίποτα περισσότερο, κύριε Θεοχαρόπουλε, τίποτα λιγότερο.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχουν γραφτεί δεκατέσσερις ομιλητές. Θα ξεκινήσουμε με τους ομιλητές και όποιος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος θέλει, θα παρεμβάλλεται.

Τον λόγο τώρα έχει για επτά λεπτά η κ. Βράντζα από τον ΣΥ-ΡΙΖΑ.

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΒΡΑΝΤΖΑ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το υπό συζήτηση σχέδιο νόμου και ειδικά το πρώτο μέρος του το οποίο αφορά στην ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίων, πέραν του κοινωνικού του χαρακτήρα, διότι έρχεται να δώσει λύση σε προβλήματα απομακρυσμένων περιοχών και των κατοίκων τους, αποτελεί πραγματικά ένα σημαντικό αναπτυξιακό εργαλείο. Οι υποδομές και τα δίκτυα αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο της οποιασδήποτε ανάπτυξης. Είτε πρόκειται για τον πρωτογενή τομέα είτε για τη βιομηχανική παραγωγή, είτε για τον τουρισμό, χωρίς δίκτυα και υποδομές οι δυνατότητες περιορίζονται δραματικά.

Δυστυχώς για τη χώρα μας, όταν στην υπόλοιπη Ευρώπη δημιουργούσαν τις υποδομές για την ανάπτυξή τους, δηλαδή δημιουργούσαν σιδηροδρομικά δίκτυα, οδικούς άξονες, λιμάνια, εμείς ποντάραμε τα πάντα στην οικοδομή και μάλιστα με τη φοβερή εκείνη επιπόνηση της αντιπαροχής, με τα αποτελέσματα που είναι γνωστά σε όλους μας. Οι κυβερνήσεις των τελευταίων πέντε δεκαετιών οδήγησαν τη χώρα στον 21<sup>ο</sup> αιώνα με όχημα τον αραμπά και τις υποδομές, που αυτός απαιτεί.

Πριν από δεκαπέντε περίπου χρόνια δημιουργήθηκε το πρώτο νομοθετικό πλαίσιο, που αφορούσε στη λειτουργία υδατοδρομίων στη χώρα. Ήταν ένα νομοθετικό πλαίσιο γραφειοκρατικό, δυσλειτουργικό, αλλά εν πάση περιπτώσει υπήρχε ένα θεσμικό πλαίσιο. Λίγα χρόνια αργότερα υπήρξε μια έντονη κινητικότητα γύρω από το ζήτημα αυτό των υδατοδρομίων και ένα σοβαρό

επενδυτικό ενδιαφέρον από επενδυτή του εξωτερικού. Το αποτέλεσμα ήταν τραγικό. Μετά από αρκετό καιρό -όχι λίγο- ο επενδυτής εγκατέλειψε την προσπάθεια, έχασε χρόνο και χρήμα και αποχώρησε καταγγέλλοντας διαφθορά, η οποία μάλιστα αφορούσε υψηλά στο πολιτικό επίπεδο. Για την ιστορία και έχει σημασία να ειπωθεί, τότε κυβέρνηση ήταν η Νέα Δημοκρατία η οποία Νέα Δημοκρατία και η παράταξή της προσπαθεί να μας πείσει ότι μπορεί να προσελκύσει επενδυτές που όταν έρχονται μόνοι τους, δυστυχώς, τους διώχνει.

Το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα άρει την απομόνωση χιλιάδων κατοίκων μικρών και απομονωμένων νησιών και ταυτόχρονα αποτελεί μια καινοτόμα επενδυτική ευκαιρία. Οι δύο προηγούμενες νομοθετικές παρεμβάσεις προφανώς κρίθηκαν αναποτελεσματικές από την πραγματικότητα, αφού μετά από τόσα χρόνια δεν έχουμε υδατοδρόμια στη χώρα.

Με το προηγούμενο νομοθετικό πλαίσιο παρατηρήθηκαν σημαντικά προβλήματα και καθυστερήσεις ως προς την τελική αδειοδότηση των υδατοδρομίων. Η πρόβλεψη για ενιαία άδεια ίδρυσης και λειτουργίας στις περισσότερες περιπτώσεις υπήρξε ένας ανασταλτικός παράγοντας. Πλέον, διαμορφώνεται ένα σύγχρονο και αναπτυξιακό μοντέλο στο οποίο δίνεται η δυνατότητα διαχωρισμού της διαδικασίας αδειοδότησης σε δύο στάδια, ώστε ο κάτοχος της άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου, εφόσον το επιθυμεί, να διαφοροποιείται από τον κάτοχο άδειας λειτουργίας και εγκατάστασης. Η συγκεκριμένη πρόβλεψη σε συνδυασμό με την απλουστευμένη διαδικασία θα επιταχύνει σε μεγάλο βαθμό την ανάπτυξη του δικτύου των υδατοδρομίων.

Το γεγονός ότι η άδεια ίδρυσης μπορεί να αποκτηθεί αποκλειστικά και μόνο από δημοσίου συμφέροντος φορείς και οργανισμούς, δηλαδή νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' και Β' βαθμού, αλλά και νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου στα οποία όμως η πλειονότητα των μετοχών θα ανήκουν στο δημόσιο, ουσιαστικά διασφαλίζει, κατά τη γνώμη μου και τη γνώμη της Κυβέρνησης, τον δημόσιο χαρακτήρα των υποδομών, άρα και το δημόσιο συμφέρον.

Από την άλλη, η δυνατότητα απόκτησης άδειας λειτουργίας από οποιονδήποτε δημόσιο, ιδιωτικό ή σύμπραξη των δύο φορέα που πληροί της προϋποθέσεις που τίθενται, δημιουργεί τις συνθήκες για προσέλκυση επενδυτικών κεφαλαίων και τη δημιουργία παραγωγικών επενδύσεων, που θα δημιουργήσουν και θέσεις εργασίας, αλλά και θα δώσουν και υπεραξία στο τουριστικό προϊόν σε πολλές περιοχές της χώρας.

Επιπλέον, το σχέδιο νόμου συμβάλει σημαντικά στη μείωση της γραφειοκρατίας, η οποία είναι μεγάλη πληγή για τη χώρα, όπως και η διαφθορά τα προηγούμενα χρόνια. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η απλοποίηση της διαδικασίας για την περιβαλλοντική αδειοδότηση των υδατοδρομίων. Η αδειοδότηση μεταφέρεται στην αποκεντρωμένη και αυτό είναι λιγότερο χρονικό βόρρο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το παρωχημένο μοντέλο ανάπτυξης των προηγούμενων δεκαετιών που στηρίχθηκε στο δίπολο Αθήνα - Θεσσαλονίκη, με αποτέλεσμα το 80% της οικονομικής δραστηριότητας της χώρας να συγκεντρώνεται στα δύο αυτά αστικά κέντρα, ήταν προφανώς λάθος. Το συγκεκριμένο νομοθέτημα θα συμβάλει στην οικοδόμηση ενός νέου, αποκεντρωμένου, πιο δίκαιου και πιο αποτελεσματικού μοντέλου και αυτό είναι το ζητούμενο.

Τα υδροπλάνα χαρακτηρίζονται ως τα πλέον κατάλληλα μέσα μεταφοράς, συνδυάζοντας και την άμεση και ταχεία εξυπηρέτηση των αεροπλάνων, αλλά και την ευελιξία των πλωτών μέσων. Λαμβάνοντας υπ' όψιν και τον νησιωτικό χαρακτήρα της Ελλάδος και τη μεγάλη ακτογραμμή και τις συγκοινωνιακές ανάγκες βεβαίως, τα υδροπλάνα μπορούν να αποτελέσουν εναλλακτική επιλογή και για τη μεταφορά ανθρώπων, αλλά και για τη μεταφορά αγαθών.

Πέρα όμως από τη διευκόλυνση και τη διεύρυνση της επισκεψιμότητας σε περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος, θα έχουμε και κοινωνικού χαρακτήρα οφέλη, όπως τη διακομιδή ασθενών, την έρευνα και τη διάσωση, τη μεταφορά τροφίμων, φαρμάκων κ.α..

Όσον αφορά τις εγκαταστάσεις υδατοδρομίων, είναι επενδύ-

σεις μικρής κλίμακας και απαιτούν περιορισμένες υποδομές, η ανάπτυξή τους καθίσταται έτσι ευέλικτη και συμφέρουσα και από άποψη τεχνικών έργων, αλλά και από άποψη υπενδεδυμένων κεφαλαίων. Η ίδρυση των υδατοδρομίων αποτελεί επομένως αναπτυξιακή προοπτική και μπορεί να επιφέρει διευρυμένα οφέλη στις τοπικές και όχι μόνο κοινωνίες.

Αυτό το χρήσιμο νομοθέτημα, κύριε Υπουργέ, εκτός από τα νησιά θεωρώ ότι θα πρέπει να αξιοποιηθεί και από περιοχές της Ηπειρωτικής Ελλάδας μέσω των λιμνών. Μια από αυτές τις περιοχές είναι η Καρδίτσα. Το αίτημα για ίδρυση υδατοδρομίου στην Καρδίτσα έχει ξεκινήσει από το 2005 με τον ν.3333, στη λίμνη Πλαστήρα. Βεβαίως, τόσο για τη λίμνη Πλαστήρα όσο και για άλλες λίμνες της χώρας υπάρχουν διάφορα προβλήματα ιδιοκτησιακά, χωροταξικά, τα οποία βεβαίως θα πρέπει να λυθούν με θεσμική παρέμβαση για να μπορέσει τελικά το νομοσχέδιο να είναι όσο χρήσιμο φαίνεται ότι είναι. Θα αποτελέσει έλλειμμα του νόμου, αλλά και τροχοπέδη στην ανάπτυξη όχι μόνο της Καρδίτσας, αλλά και της δυτικής Θεσσαλίας και της κεντρικής Ελλάδος η αδυναμία αξιοποίησης αυτού του εργαλείου και γι' αυτήν την περιοχή. Έχει κατατεθεί σχετική τροπολογία και εύχομαι να γίνει αποδεκτή από τους συναρμόδιους Υπουργούς.

Σε κάθε περίπτωση, το παρόν σχέδιο νόμου πέρα από τη χρησιμότητά του, δείχνει και έναν νέο τρόπο που η Κυβέρνηση αντιμετώπιζει την ανάπτυξη και την πρόοδο της χώρας.

Ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Ευχαριστούμε και για την ακρίβεια του χρόνου.

Τον λόγο έχει ο κ. Τσιάρας από τη Νέα Δημοκρατία.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΤΣΙΑΡΑΣ:** Σας ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται μια προσπάθεια από το ελληνικό Κοινοβούλιο να νομοθετήσουμε για θέματα που αφορούν στα υδατοδρόμια εδώ και πολλά χρόνια. Η αλήθεια είναι ότι η πρώτη πρωτοβουλία, αναφέρθηκε και νωρίτερα, ήταν το 2005 από την τότε κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, με Υπουργό τον Θεσσαλό πρώην Πρόεδρο της Βουλής, τον Δημήτριο Σιούφα.

Όλοι ξέρουμε ότι η δεύτερη προσπάθεια έγινε το 2013 σ' ένα νομοθετικό πλαίσιο της τότε κυβέρνησης της Νέας Δημοκρατίας -συγκεκριμένα αναφέρθηκε ο εισηγητής της Αξιοματικής Αντιπολίτευσης κ. Βλάχος- με τον ν.4146, που αφορούσε στις στρατηγικές και ιδιωτικές επενδύσεις.

Αν πρέπει κανείς να δει το σύνολο του νομοθετήματος που συζητάμε σήμερα, νομίζω ότι με μια πρώτη ματιά εύκολα μπορεί να κρίνει ότι είναι διστακτικό και άτολμο. Στην πραγματικότητα κάνει το μισό βήμα.

Εμείς ως Νέα Δημοκρατία, επειδή αντιλαμβανόμαστε τον ρόλο της Αντιπολίτευσης εντελώς διαφορετικά απ' ό,τι η παράταξη που βρίσκεται σήμερα στην κυβέρνηση, θα στηρίξουμε επί της αρχής το νομοσχέδιο. Όμως, με βεβαιότητα δεν μπορούμε να ψηφίσουμε θετικά για ρυθμίσεις που αποκλείουν γενικότερα την ιδιωτική πρωτοβουλία.

Η κυβερνητική παράταξη είναι μονίμως αντιμέτωπη με τις δικές της αντιφάσεις. Άλλη τακτική ακολουθούμε όταν πρέπει ενδεχομένως να συζητήσουμε για κάτι ευρύτερο, όπως είναι ο ΟΛΠ, παραδείγματος χάριν, και άλλη τακτική ακολουθούμε για τα υδατοδρόμια, όταν πρέπει να ξαναγυρίσουμε σ' ένα μοντέλο που προάγει κυρίως τον κρατισμό και εμποδίζει την ιδιωτική πρωτοβουλία να έχει συγκεκριμένο ρόλο, ειδικά σε μια εποχή που όλοι ξέρουμε ότι η συνολική κατεύθυνση της παγκόσμιας οικονομίας είναι στραμμένη σ' έναν μονόδρομο που κάποιοι από εσάς δεν θέλουν να δεχθούν.

Πέραν όλων αυτών, όμως, πέραν της αντιφάσεως μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού, που κάθε φορά έρχεστε να νομοθετήσετε παλεύοντας με τον εαυτό σας μία να το δεχθείτε, μία να το απορρίψετε, μία να το εκτρέψετε κάπου διαφορετικά, υπάρχουν αντιφάσεις και σε σχέση με ιδεολογικές αναφορές που εσείς οι ίδιοι κάθε φορά προβάλλετε ως μείζον ζητούμενο των πολιτικών σας επιλογών.

Χαρακτηριστικά, το συγκεκριμένο νομοσχέδιο βρέθηκε σε δια-

βούλευση από τις 5 Αυγούστου του 2016 έως τις 9 Σεπτεμβρίου του 2016, δηλαδή για έναν μήνα και πέντε μέρες περίπου. Όταν πρόκειται, όμως, για κάποια άλλα νομοσχέδια –εδώ θα μου επιτρέψετε να μιλήσω για κάποια άλλα ζητήματα, τα οποία βεβαίως αφορούν στη συνολική πολιτική επικαιρότητα-, η αντιμετώπιση είναι εντελώς διαφορετική. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η συγχώνευση του ΤΕΙ Θεσσαλίας.

Μας έφερε ο κύριος Υπουργός Παιδείας ένα νομοσχέδιο για δημόσια διαβούλευση, η οποία θα διαρκέσει δέκα μέρες, με δύο Σαββατοκύριακα μέσα σ' αυτό το χρονικό διάστημα, μη λαμβάνοντας τίποτα υπ' όψιν του, ούτε τη γνώμη της τοπικής κοινωνίας, ούτε τα ακαδημαϊκά κριτήρια, ούτε το γεγονός ότι σύσσωμη η πανεπιστημιακή κοινότητα του ΤΕΙ Θεσσαλίας έχει μια διαφορετική άποψη, ούτε από την άλλη πλευρά ότι το σύνολο των φορέων του Νομού Καρδίτσας αντιτάσσεται σ' αυτό το σχέδιο.

Επιτέλους, κάποια στιγμή πρέπει όλοι να καταλάβουμε ότι υπηρετώντας την πολιτική, πρέπει να υπηρετήσουμε το δημόσιο συμφέρον. Πρέπει κάποια στιγμή οι επιλογές, όπως και αν προβάλλονται, να έχουν τουλάχιστον ως αντίκρισμα την κοινή λογική. Όταν δεν υπάρχουν συγκεκριμένα κριτήρια μέσα από τα οποία οδηγούνται οι συγκεκριμένες επιλογές, αντιλαμβάνεστε ότι υπάρχει ένα μεγάλο ερώτημα στην κοινή γνώμη, όπως αυτό το ερώτημα που υπάρχει ειδικά σήμερα, αυτήν την περίοδο, στην κοινή γνώμη του Νομού Καρδίτσας, που όλοι πιστεύουν ότι η Καρδίτσα είναι σφόδρα αδικημένη, γιατί φεύγει το τμήμα Διατροφής και Διατολογίας από την Καρδίτσα και πηγαίνει σε μια γειτονική πόλη, χωρίς αυτό να αιτιολογείται επαρκώς, γιατί η Καρδίτσα είναι η μοναδική πόλη της αρμοδιότητας του ΤΕΙ Θεσσαλίας που δεν έχει σχολή και αυτό δεν απαντάται σε καμία απολύτως αιτιολόγηση.

Θα πω χαρακτηριστικά, επειδή έπομαι της αγαπητής συναδέλφου από την Καρδίτσα, ότι η άποψη πως ένα τμήμα δεν μπορεί να στοιχειοθετήσει σχολή, προφανώς καταρρίπτεται από την πρόσφατη νομοθέτηση, όταν στην Άρτα με ένα τμήμα έχουμε συγκεκριμένη σχολή! Όμως, δεν χρειάζεται να αναζητήσω τι υπάρχει στην Άρτα ή ποια πρόσωπα συνδέονται με την Άρτα, γιατί προφανώς οι απαντήσεις είναι τόσο οφθαλμοφανείς και τόσο εύκολες που στην πραγματικότητα υπαγορεύουν και αποδεικνύουν ότι οι πολιτικές επιλογές δεν είναι τελικά αποτέλεσμα ακαδημαϊκών ή σοβαρών λογικών κριτηρίων, αλλά αποτέλεσμα διαπροσωπικών σχέσεων ή εν πάση περιπτώσει επιρροής συγκεκριμένων πολιτικών προσώπων.

Οι αντιφάσεις προφανώς δεν σταματάνε εδώ. Πρόσφατα είχαμε το γνωστό ζήτημα με το θέμα της ονομασίας των Σκοπίων και όλα αυτά που βγαίνουν στην επικαιρότητα, κυρίως με την κυβερνητική πλευρά να επικαλείται ότι υπήρξαν δήθεν συνομιλίες της εκπροσώπου Τύπου της Νέας Δημοκρατίας με τον Πρωθυπουργό των Σκοπίων κ. Ζάεφ. Καλά, είναι δυνατόν όλα αυτά να στέκουν σε σοβαρή επιχειρηματολογία, όταν υπάρχει συγκεκριμένη θέση εκφρασμένη;

Εμείς για άλλη μια φορά δηλώνουμε προς κάθε κατεύθυνση: Ιδού η Ρόδος! Εκλογές, εκλογές! Να δούμε ποιος θα το ψηφίσει και ποιος όχι. Να ξέρουμε ποιος στέκεται απέναντι στον λόγο του με εντιμότητα. Όλη αυτή η ρητορική περί της δήθεν ακροδεξιάς στροφής της Νέας Δημοκρατίας η οποία αντιστέκεται σε αυτήν τη συμφωνία και λέει «όχι», προφανώς δεν συναντάται με τη ρητορική του κυβερνητικού εταίρου, του κ. Καμμένου. Δηλαδή, η Νέα Δημοκρατία είναι ακροδεξιά και ο κ. Καμμένος δεν είναι; Εσείς αγαπητοί φίλοι, συνάδελφοι, σύντροφοι του ΣΥΡΙΖΑ που συγκυβερνάτε με τον κ. Καμμένο, είστε ευχαριστημένοι με αυτό; Όλα αυτά αντιλαμβάνεστε ότι δημιουργούν μια απόλυτη αντίφαση σε σχέση με το πώς λειτουργείτε και πώς αντιλαμβάνεστε τις πολιτικές θέσεις και τις πολιτικές επιλογές.

Πριν από δύο μέρες καταθέσατε το προσχέδιο του προϋπολογισμού. Προϋπολογισμό άλλον για το εσωτερικό και άλλον για το εξωτερικό δεν νομίζω να έχει ξαναδεί το ελληνικό Κοινοβούλιο. Άλλο σενάριο για τους εντός Ελλάδος, για το τι πρέπει να ακούσουν και τι θα τους αρέσει, άλλο σενάριο για τους Ευρωπαίους εταίρους – δανειστές! Κάποια στιγμή, αν δεν υπάρξει η ελάχιστη σοβαρότητα απέναντι στη συνολική άσκηση της εξουσίας, να είστε βέβαιοι ότι η ελληνική κοινή γνώμη θα βρεθεί προ-

φανώς σύντομα στη θέση για να κάνει και τις δικές της επιλογές, αλλά βεβαίως και να κρίνει οποιονδήποτε εξ ημών. Και αυτό είναι κάτι το οποίο επαναλαμβάνεται στον χρόνο, επαναλαμβάνεται στην πολιτική και πρέπει κανείς να του δώσει τη σημασία που πρέπει, αν θέλει η επόμενη μέρα να είναι μια διαφορετική μέρα.

Εδώ που βρίσκεται η πατρίδα μας αυτές οι γνωστές αντιφάσεις της πολιτικής, με άλλα μηνύματα εντός και άλλα μηνύματα εκτός, με το να παλεύουμε με τον εαυτό μας, με τις ιδεοληψίες μας και τελικά όλα αυτά τα οποία νομοθετούμε, αποφασίζουμε και επιλέγουμε να μην έχουν καμμία σχέση με το πραγματικό συμφέρον των Ελλήνων πολιτών, είναι μια πρακτική που σε έναν πολύ μεγάλο βαθμό θα καταδικαστεί και μάλιστα σύντομα από τους Έλληνες πολίτες.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Ανοίξατε πολύ την ατζέντα κ. Τσιάρα: Μακεδονικό, εκλογές, όλα!

Θα δώσω τον λόγο στον κύριο Υπουργό για νομοτεχνικές βελτιώσεις.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Θα ήθελα να καταθέσω τις νομοτεχνικές βελτιώσεις που έχουμε συζητήσει και από χθες, έχουν περιέλθει σε γνώση των μελών της επιτροπής. Χάριν συντομίας δεν τις παρουσιάζω. Τις ξέρουν οι κύριοι συνάδελφοι.

Επίσης, θα αναφερθώ σε κάποιες τροπολογίες που αφορούν τον ΟΑΣΑ, τον ΟΣΕΘ και τα ΚΤΕΛ, οι οποίες προβλέπουν συγκεκριμένη λειτουργία. Να το παρουσιάσω, γιατί και κάποια Μέσα, ειδικά στη Θεσσαλονίκη, έχουν αρχίσει και δίνουν στρεβλές ερμηνείες και του νομοσχεδίου και των τροπολογιών που υπάρχουν.

Υπάρχει ένα μεταφορικό έργο που έχει ανατεθεί στον ΟΑΣΘ από παλιά, στην ΟΣΥ και στα ΚΤΕΛ Αττικής και Θεσσαλονίκης, που εξαιρούνται κιόλας από τη ρύθμιση.

Δεν θα μπω στη συζήτηση για τον ΟΑΣΘ και τα «εγκλήματα» που έγιναν εκεί για χρόνια. Όμως, είναι γνωστό στους πολίτες ότι πολλά δρομολόγια ειδικά των ΚΤΕΛ αλλά και των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών κόβονται, με αποτέλεσμα την ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού και των πολιτών.

Ένα δεύτερο τέχνασμα που είχαν στη Θεσσαλονίκη ήταν να εντάξουν ένα μεγάλο κομμάτι του αστικού μεταφορικού έργου των ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης στον ΟΑΣΘ και στη συνέχεια να χρησιμοποιεί ο ΟΑΣΘ τα ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης ως υπεργολάθο και να τα πληρώνει, χωρίς καμμία διαγωνιστική διαδικασία, χωρίς διαφάνεια, χωρίς τίποτα τέτοιο.

Οι τροπολογίες, λοιπόν, έρχονται να θεραπεύσουν ακριβώς αυτήν τη στρέβλωση. Έρχονται ναβάλουν υποχρεωτικά στα ΚΤΕΛ Αττικής και Θεσσαλονίκης σύστημα τηλεματικής, που θα εντάσσεται στο κεντρικό σύστημα του ΟΑΣΑ και του ΟΣΕΘ και ηλεκτρονικό εισιτήριο, προκειμένου η λειτουργία, οι έλεγχοι και η τιμολόγηση να γίνονται διαφανώς και όχι όπως γίνονταν μέχρι σήμερα.

Και βέβαια προβλέπεται κοινή υπουργική απόφαση με τον Υπουργό Οικονομικών, για να υπάρχουν πρόστιμα σ' αυτές τις εταιρείες εφόσον κόβουν δρομολόγια που έχουν δεσμευθεί για το μεταφορικό τους έργο είτε είναι δημόσιες αστικές συγκοινωνίες είτε είναι τα ΚΤΕΛ.

Τις αναφέρω κι αυτές για να τις έχετε υπ' όψιν σας από νωρίς και να περιληφθούν και στις τοποθετήσεις των συναδέλφων και θα καταθέσω και τις νομοτεχνικές βελτιώσεις.

Επίσης, υπάρχει τροπολογία που έχει να κάνει με το να επιτρέψουμε τα ταξί της χώρας να είναι επιτέλους ηλεκτροκίνητα. Μέχρι τώρα απαγορευόταν.

Έχουμε και μια ρύθμιση για την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, προκειμένου να μπορούν να παίρνουν οι γονείς τα επιδόματα για την ανατροφή του τέκνου, να μην τους κόβονται.

Ρώτησε ο συνάδελφος πριν για μια τροπολογία αν έχει γνωμοδότηση. Έχει γνωμοδότηση προφανώς από την αρμόδια ρυθμιστική αρχή δημοσίων συμβάσεων. Δεν είναι ανεξάρτητη αρχή. Δεν έχει αναβαθμιστεί σε ανεξάρτητη αρχή συνταγματικά κατοχυρωμένη ακόμα. Έχουν να κάνουν με τις τροποποιήσεις του

ν.4412, μετά από μια σειρά συζήτησης και διαβούλευσης που έγινε με τους φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης και όλους τους εμπλεκόμενους.

Θα ήθελα όμως να αναπτύξω και μια τροπολογία που αφορά σ' ένα θέμα πολύ σημαντικό για τους συναδέλφους μηχανικούς του δημοσίου, πανεπιστημιακής και τεχνολογικής εκπαίδευσης. Στον προηγούμενο νόμο, όχι τον τελευταίο που πέρασε το 2016, εδώ και πάρα πολλά χρόνια, υπάρχουν μηχανικοί που σέρνονται στα δικαστήρια χωρίς να έχουν ευθύνη, χωρίς να έχουν καμμία νομική κάλυψη για παραλείψεις του δημοσίου. Σ' αυτές τις περιπτώσεις, λοιπόν, επαναφέρουμε τη νομική συνδρομή του δημοσίου και την αποζημίωση του δικηγόρου που εκείνοι θα επιλέγουν σε περίπτωση αθώωσής τους. Δεν είναι δυνατόν να σέρνονται στελέχη των δήμων, των περιφερειών, του Υπουργείου, των Υπουργείων γενικότερα, για έναν δρόμο ή για ένα πεζοδρόμιο όταν η ευθύνη είναι πολιτική ή υπάρχουν άλλοι λόγοι που δεν έχουν να κάνουν με τα δικά τους υπηρεσιακά καθήκοντα κι εκείνοι είναι εντάξει. Επομένως, τους δίνουμε τη δυνατότητα να επιλέξουν την υπεράσπισή τους και σε περίπτωση αθώωσης να καλύπτονται από το δημόσιο.

Μια ακόμα τροπολογία που έχει σχέση με τον ν.4412 και πρέπει να τονιστεί είναι το αναχρονιστικό πλαίσιο που κληρονομήσαμε για να εκτελούνται τα έργα χωρίς προβλήματα, για τη

μετατόπιση των δικτύων όταν γίνεται ένα μεγάλο έργο υποδομής. Το νομοθετικό πλαίσιο που βρήκαμε προέβλεπε ότι αυτά τα δίκτυα μετατοπίζονται με χρηματοδότηση απ' αυτούς τους φορείς. Δηλαδή, αν θέλαμε ένα τηλεπικοινωνιακό δίκτυο να μετατοπιστεί για να γίνει ένας δρόμος ή κάποιο άλλο έργο θα έπρεπε ο ΟΤΕ να μετατοπίσει το δίκτυό του και να το πληρώσει ο ίδιος. Προφανώς δεν το μετατόπιζε. Το ίδιο ισχύει για την ΔΕΗ, την ΕΥΔΑΠ, την ΕΥΑΘ, για όλες τις εταιρείες νερού. Εδώ προβλέπουμε η μετατόπιση αυτών των δικτύων να γίνεται από τον προϋπολογισμό του έργου και από την εργοληπτική εταιρεία που είναι ο ανάδοχος του διαγωνισμού, προκειμένου να υλοποιούνται χωρίς καθυστερήσεις και να έχουμε ένα ορθολογικό πλαίσιο στη μεταφορά δικτύων για την ολοκλήρωση των έργων. Ιδιαίτερα στα έργα του μετρό και στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη τέτοιου είδους προβλήματα δημιούργησαν καθυστερήσεις ετών και πιστεύω ότι με αυτές τις αλλαγές διευκολύνονται πάρα πολύ η ολοκλήρωση και υλοποίηση των έργων.

Θα ήθελα επίσης να πω ότι προφανώς γίνονται αποδεκτές οι τροπολογίες του Υπουργείου Ναυτιλίας που έχουν κατατεθεί.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός κ. Χρήστος Σπίρτζης καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες νομοτεχνικές βελτιώσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:



4/10 κατατέθηκε από τον κ. Σπύρτζη  
(σεξίδες) ΒΚ100385  
-133- 3/10/2018.

**ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΝΟΜΟΥ ΤΟΥ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕ ΤΙΤΛΟ  
«ΘΕΜΑΤΑ ΥΔΑΤΟΔΡΟΜΙΩΝ, ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ  
ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ»**

**1) Επί του άρθρου 3 του σχεδίου νόμου:**

Στην παρ. 5 η λέξη «Εσωτερικών» αντικαθίσταται από τη φράση «Προστασίας του Πολίτη».

**2) Επί του άρθρου 4 του σχεδίου νόμου:**

Στην παρ. 3 η λέξη «Εσωτερικών» αντικαθίσταται από τη φράση «Προστασίας του Πολίτη».

Στην παρ. 6 ο αριθμός του ΦΕΚ «205» αντικαθίσταται από τον αριθμό «250».

**3) Επί του άρθρου 6 του σχεδίου νόμου :**

Στην παρ. 2 ο αριθμός του ΦΕΚ «231» αντικαθίσταται από τον αριθμό «250».

**4) Επί του άρθρου 8 του σχεδίου νόμου:**

Στην παρ. 1 διαγράφεται η περ. ιζ και η περ. ιη αναριθμείται σε ιζ.

Στην παρ. 3 η φράση «το Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.)» αντικαθίσταται από τη φράση «το Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.)» και όπου αναφέρεται η φράση «της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας» αντικαθίσταται από τη φράση «της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας».

Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 3 διαγράφεται η φράση «, ενώ προεγκρίνεται από το Τ.Ε.Μ. όταν πρόκειται για άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου».

**5) Επί του άρθρου 9 του σχεδίου νόμου:**

Στην παρ. 1 η φράση «και ιδ'» αντικαθίσταται από τη φράση «, ιδ', ιε' και ιστ'».

Στην παρ. 2 η φράση «το Τ.Ε.Μ.» αντικαθίσταται από τη φράση «την Α.Π.Α.».

Προστίθενται παρ. 3 και 4 ως εξής:

«3. Στο Πρόγραμμα Ασφαλείας Υδατοδρομίου (Security Program) της περίπτ. ιε' της παρ. 1 του άρθρου 8 περιγράφονται γενικά οι μέθοδοι, οι διαδικασίες, το απαραίτητο προσωπικό και ο εξοπλισμός για την ασφαλή λειτουργία του

5/10

BK1003BS

-134-

υδατοδρομίου από έκνομες ενέργειες σύμφωνα με το Ε.Π.Α.Π.Α. Υπόδειγμα του προγράμματος περιλαμβάνεται στο Παράρτημα ΙΙ.

4. Το Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων Ανάγκης (Emergency Plan) της περίπτ. ιστ' της παρ. 1 του άρθρου 8 περιέχει γενικά τους τρόπους δράσης του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς ανά περίπτωση και κατηγορία έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙΙ.».

**6) Επί του άρθρου 11 του σχεδίου νόμου:**

Στην παρ. 1 διαγράφεται η φράση «,ιζ' και ιη'» και αντικαθίσταται από τη φράση «και ιζ'».

Στην παρ. 2 η λέξη «Operation» αντικαθίσταται από τη φράση «Water Aerodrome».

Στην παρ. 3 η φράση «περιγράφονται οι μέθοδοι» αντικαθίσταται από τη φράση «περιγράφονται αναλυτικά οι μέθοδοι».

Στην παρ. 4 η φράση «περιέχει τους τρόπους» αντικαθίσταται από τη φράση «περιέχει αναλυτικά τους τρόπους».

Διαγράφεται η παρ. 5.

**7) Επί του άρθρου 12 του σχεδίου νόμου:**

Στην περίπτ. ε της παρ. 1 η λέξη «Εσωτερικών» αντικαθίσταται από τη φράση «Προστασίας του Πολίτη».

**8) Επί του άρθρου 13 του σχεδίου νόμου:**

Στην παρ. 2 η λέξη «ίδρυσης» αντικαθίσταται από τη λέξη «λειτουργίας» και η φράση «για 2 συνεχόμενα έτη» αντικαθίσταται από τη φράση «για δυόμιση (2,5) συνεχόμενα έτη».

Στην παρ. 3 η φράση «με το ν. 4413/2016 (Α'148)» αντικαθίσταται από τη φράση «τους κανόνες ανάθεσης του ν. 4412/2016 (Α'147) ή του ν. 4413/2016 (Α'148), κατά περίπτωση».

**9) Επί του άρθρου 14 του σχεδίου νόμου:**

Στην παρ. 1 η φράση «ε) επιτρέπεται» αντικαθίσταται από τη φράση «η) επιτρέπεται»

Στην παρ. 1 όπου αναφέρεται η λέξη «Εσωτερικών» αντικαθίσταται από τη φράση «Προστασίας του Πολίτη».

6/10

Bk1003BS.

- 135 -

Στην παρ. 3 η λέξη «Εσωτερικών» αντικαθίσταται από τη φράση «Προστασίας του Πολίτη».

**10) Επί του άρθρου 15 του σχεδίου νόμου:**

Στην περίπτ. δ' της παρ. 1 η φράση «δύο (2) ετών» αντικαθίσταται από τη φράση «τριών (3) ετών» και στο τέλος προστίθεται εδάφιο ως εξής: «Οι απαγορεύσεις των παραπάνω εδαφίων δεν ισχύουν στην περίπτωση που η άδεια λειτουργίας έχει ληφθεί από δημόσιο φορέα σύμφωνα με τις προϋσχύουσες διατάξεις.»

Προστίθεται παρ. 4 ως εξής:

«4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να διενεργείται διαγωνιστική διαδικασία για τη λειτουργία ή για την κατασκευή εγκαταστάσεων και υποδομών και τη λειτουργία ομάδας υδατοδρομίων. Η ομάδα περιλαμβάνει υδατοδρόμια για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια ίδρυσης και έχει υλοποιηθεί η κατασκευή των εγκαταστάσεών τους με δαπάνες δημόσιων φορέων ή υδατοδρόμια για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια λειτουργίας στο όνομα δημόσιου φορέα.»

**11) Επί του άρθρου 20 του σχεδίου νόμου:**

Η παρ. 1 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Ο φορέας λειτουργίας υποχρεούται πριν από την έναρξη του πτητικού έργου, η οποία διαπιστώνεται με την έκδοση σχετικής απόφασης από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, να προσκομίζει στο Τ.Ε.Μ. βεβαίωση ασφαλιστικής κάλυψης αναγνωρισμένου φορέα που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα ή στον ΕΟΧ των κινδύνων από έκνομες ενέργειες, σύμφωνα με τον ΕΚΑΠΑ.»

Στην παρ. 2 η φράση «όλα τα υδατοδρόμια» αντικαθίσταται από τη φράση «όλα τα υδατοδρόμια που παρουσιάζουν πτητικό έργο».

**12) Επί του άρθρου 21 του σχεδίου νόμου:**

Μετά τη φράση «της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας» προστίθεται η φράση «, στη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.)»

**13) Επί του άρθρου 22 του σχεδίου νόμου:**

Στην παρ. 1 διαγράφεται η φράση «στο λογαριασμό του άρθρου 8».

Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 2 τίθεται ως παρ. 3 και μετά τη φράση «τα έσοδα» προστίθεται η φράση «από τα τέλη των παρ. 1 και 2, καθώς και από τα παράβολα», η λέξη «σύστημα» αντικαθίσταται από τη φράση «συστήματα, την κάλυψη των εξόδων της Επιτροπής Υδατοδρομίων».

7/10

BK1003 BS

- 136 -

**14) Επί του άρθρου 23 του σχεδίου νόμου:**

Στο τέλος του δεύτερου εδαφίου προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Η εκπαίδευση δύναται να παρέχεται και σε αεροδρόμια εκτός Αθήνας, με απόφαση της Α.Π.Α.».

**15) Επί του άρθρου 30 του σχεδίου νόμου:**

Στην περίπτ. α της παρ. 2 διαγράφεται η φράση «, η βεβαίωση ασφαλιστικής κάλυψης υδατοδρομίου».

Στην περίπτ. β της παρ. 2 προστίθεται στο τέλος εδάφιο ως εξής: «Επίσης, καταχωρίζεται η βεβαίωση ασφαλιστικής κάλυψης πριν από την έναρξη του πτητικού έργου.».

Προστίθεται παρ. 6, η οποία έχει ως εξής:

«6. Μέχρι τη θέση σε λειτουργία του Η.Σ.Π.Α.Υ. δεν κωλύεται η υποβολή και διεκπεραίωση αιτήσεων για τη λήψη αδειών για την ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίων.».

**16) Επί του άρθρου 31 του σχεδίου νόμου:**

Στην παρ. 3 η φράση «τις διατάξεις για τις δημόσιες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών» αντικαθίσταται από τη φράση «τους κανόνες ανάθεσης του ν. 4412/2016 (Α'147) ή του ν. 4413/2016 (Α'148) ή των προϊσχυουσών αυτών διατάξεων, κατά περίπτωση».

Η παρ. 4 αντικαθίσταται ως εξής:

«4. Εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την έναρξη ισχύος του παρόντος οι μη Δημόσιοι Φορείς που κατέχουν άδειες λειτουργίας που έχουν εκδοθεί με τις προϊσχύουσες διατάξεις και για τις οποίες έχει προηγηθεί διαγωνιστική διαδικασία, σύμφωνα με τους κανόνες ανάθεσης του ν. 4412/2016 ή του ν. 4413/2016 ή των προϊσχυουσών αυτών διατάξεων, κατά περίπτωση, υποβάλλουν στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δήλωση ότι αποδέχονται τη μετατροπή της άδειας σε άδεια ίδρυσης στο όνομα Δημόσιου Φορέα, του οποίου προσκομίζουν σχετική δήλωση αποδοχής, και σε άδεια λειτουργίας στο όνομά τους. Στην περίπτωση αυτή η άδεια μετατρέπεται εντός τριών (3) μηνών με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Σε διαφορετική περίπτωση η άδεια ανακαλείται.».

**17) Επί του άρθρου 40 του σχεδίου νόμου:**

Στο τέλος της παρ. 2 προστίθεται η φράση «λαμβανομένης ιδίως υπόψη της ανάγκης απρόσκοπτης και συνεχούς προσφοράς δημόσιων οδικών αστικών μεταφορών επιβατών σε μικρούς νησιωτικούς δήμους, σύμφωνα με το ν.



4555/2018 (Α' 133), στους οποίους ο ανάδοχος επιτρέπεται να είναι και ο οικείος Δήμος.»

**18) Επί του άρθρου 45 του σχεδίου νόμου:**

Μετά την παρ. 3 προστίθενται παρ. 4, 5 και 6 ως εξής:

«4. Οι διαγωνιζόμενοι κατά την ημερομηνία διενέργειας των διαγωνισμών, πρέπει να διαθέτουν: α) τον προβλεπόμενο αριθμό λεωφορείων, β) τα τυπικά και λοιπά ουσιαστικά στοιχεία που καθορίζονται από τα τεύχη των διαγωνιστικών διαδικασιών, όπως ενδεικτικά εμπειρία στην εκτέλεση των αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών ως ποσοστό στο ζητούμενο από τον αντίστοιχο διαγωνισμό έργο, επαρκή στελέχωση για την παροχή των ανατιθέμενων υπηρεσιών, υποδομές και εγκαταστάσεις, εξοπλισμό τηλεματικής σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού 1370/2007 ΕΚ.

5. Στις προκηρύξεις των διαγωνισμών αναφέρονται με σαφήνεια και πληρότητα οι όροι και οι προϋποθέσεις συμμετοχής στο διαγωνισμό των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων.

6. Με Απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζεται, ανάλογα με τις γεωγραφικές περιοχές που καλύπτει κάθε διαγωνιστική διαδικασία, ο ελάχιστος αριθμός εργαζομένων, ανά ειδικότητα, που απασχολούνται στον πάροχο υπηρεσίας αστικής μεταφοράς κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος και οι οποίοι πρέπει να μεταφέρονται με την ίδια εργασιακή σχέση και με τα ίδια δικαιώματα στον ανάδοχο που επιλέγεται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.».

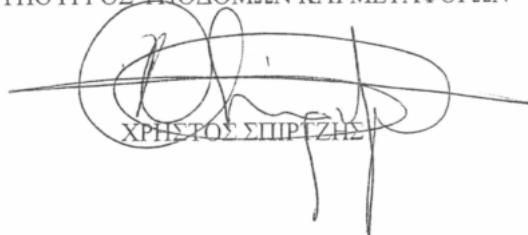
Η παρ. 4 αναριθμείται σε 7.

**19) Επί του άρθρου 51 του σχεδίου νόμου:**

Στην εσωτερική παρ. 1 της παρ. 14 στο τρίτο εδάφιο η φράση «άρθρου 19 του ν. 2190/1994» αντικαθίσταται από τη φράση «του άρθρου 43 του ν. 4194/2013».

Αθήνα 3/10/2018

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΛΙΩΤΗΣ

## ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ

## ΣΤΗΝ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ

ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ  
ΜΕ ΓΕΝΙΚΟ ΑΡΙΘΜΟ 1764 ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΟ ΑΡΙΘΜΟ 33/2.10.2018

και τίτλο

«Ρύθμιση θεμάτων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Ανώνυμη  
Εταιρεία (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.), του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου  
Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.) και των Κοινών Ταμείων  
Είσπραξης Λεωφορείων Ανωνύμων Εταιρειών (Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε.).»

Στο άρθρο 5<sup>Α</sup> του ν. 3920/2011 (Α' 33), όπως αυτό προστίθεται με την παρ. 2 της προτεινόμενης διάταξης, η φράση «Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών» αντικαθίσταται με τη φράση «Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών».

Αθήνα, 3/10/2018

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΛΙΤΣΗΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Τον λόγο έχει ο κ. Σαρίδης από την Ένωση Κεντρώων.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΡΙΔΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ζήτησα τον λόγο για να μεταφέρω στην Αίθουσα τρία βασικά επιχειρήματα, συμπεράσματα, στα οποία έχουν καταλήξει οι περισσότεροι συμπολίτες μας, που τους αφορά η λειτουργία των υδατοδρομιών είτε ως κατοίκους και δημότες είτε ως επιχειρηματίες.

Συμπέρασμα πρώτο: Καμμία κυβέρνηση μέχρι σήμερα δεν μπόρεσε να αγνοήσει τις αντιδράσεις των ανταγωνιστικών κλάδων και το αντίστοιχο πολιτικό κόστος και ως εκ τούτου κανείς από όσους γνωρίζουν τα πράγματα δεν έπεσε από τα σύννεφα, κανείς δεν ξεπλάγνυ με την απίστευτη προχειρότητα των μέχρι σήμερα νομοθετημάτων, η οποία με μαθηματική ακρίβεια οδήγησε στο αδιέξοδο που κυριαρχεί στον συγκεκριμένο τομέα εδώ και τουλάχιστον δεκαπέντε χρόνια.

Συμπέρασμα δεύτερο: Η σωστή λειτουργία των υδατοδρομιών μπορεί να ηγηθεί της τοπικής ανάπτυξης και να συνεισφέρει σημαντικά στην εθνική προσπάθεια. Αν τυχόν λειτουργούσαν σήμερα σε όλη την Ελλάδα υδατοδρόμια, είναι βέβαιο -να είσατε σίγουροι- ότι θα βλέπαμε το ΑΕΠ να αυξάνεται.

Συμπέρασμα τρίτο: Οι κάτοικοι των νησιών μας θαιώθουν πιο ασφαλείς γνωρίζοντας πως έχουν μια επιπλέον επιλογή, έναν ακόμη τρόπο να αντιμετωπίσουν μια ανάγκη, ένα έκτακτο περιστατικό, που απαιτεί σαφώς και μια μεταφορά εκτός νησιού.

Βασίζομενος, λοιπόν, σε αυτά τα τρία απλά και αδιαμφισβήτητα συμπεράσματα, έχοντας υπ' όψιν και τα όσα ειπώθηκαν από τους φορείς στις αρμόδιες επιτροπές, συνεκτιμώντας το γεγονός πως ο Υπουργός επέδειξε κι ένα πνεύμα συνεργασίας κάνοντας δεκτές πολλές από τις προτάσεις οι οποίες διατυπώθηκαν στις επιτροπές, δεν μπορώ παρά να συμφωνήσω πως το σημερινό νομοσχέδιο επιτρέπει να ελπίζουμε βάσιμα ότι σύντομα τα υδατοδρόμια θα μπουν στην καθημερινότητα χιλιάδων Ελλήνων.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, τα υδατοδρόμια τα έχει ανάγκη η νησιωτική Ελλάδα, τα χρειάζεται η ελληνική οικονομία και τα θέλει η ελληνική κοινωνία. Από την εμπειρία μου έχω να σας αναφέρω το εξής, επειδή βρέθηκα σε ένα ακριτικό νησί κατά τη διάρκεια της επαγγελματικής μου πορείας για ενάμιση χρόνο. Μιλάμε για την Κάλυμνο, όπου βρέθηκα το 2003 -και σήμερα συζητάμε και μια τροπολογία για το νησί αυτό. Η Κάλυμνος δεν είχε τότε αεροδρόμιο και η σύνδεση με την ηπειρωτική Ελλάδα γινόταν μόνο ακτοπλοϊκώς και η μοναδική σύνδεση με το νησί το οποίο είχε αεροδρόμιο, την Κω, γινόταν μόνο ακτοπλοϊκώς. Ο δήμαρχος λοιπόν τότε, ο κ. Ρούσσος, και η έπαρχος του νησιού έκαναν προσπάθειες από τότε, μιλούσαν με κάποιες εταιρείες για το πως θα μπορούσε να δρομολογηθεί και να τεθεί σε εξέλιξη ένα υδατοδρόμιο στην περιοχή εκείνη. Κάτι όμως έλειπε. Τι έλειπε; Κάτι σαν κι αυτό το οποίο εξετάζουμε σήμερα.

Το μόνο που πρέπει να προσέξουμε, πέρα από το να μη βάζουμε γραφειοκρατικά προβλήματα στη λειτουργία των υδατοδρομιών, είναι να τηρούνται πολύ αυστηροί όροι σε ό,τι αφορά στην προστασία του περιβάλλοντος. Τα ελληνικά νερά είναι ήδη πολύ επιβαρυνμένα και θα πρέπει να τα προσέχουμε ως κόρη οφθαλμού. Στο ζήτημα, λοιπόν, της προστασίας του περιβάλλοντος από τη δραστηριότητα των υδατοδρομιών θα πρέπει να είμαστε πολύ αυστηροί.

Θα ήθελα να προχωρήσω στον σχολιασμό, κυρίως μιας υποργικής τροπολογίας, της τροπολογίας με γενικό αριθμό 1760 και ειδικό 31, η οποία προβλέπει την απαλλαγή από τον ΕΝΦΙΑ των ακινήτων σε πυρόπληκτες περιοχές. Αυτή η τροπολογία μου δίνει την ευκαιρία να σας υπενθυμίσω για άλλη μια φορά την περίφημη «καβάζα» του κ. Τσακαλώτου.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, αν κάποιος ή κάποια από εσάς έχει κάνει αυτό που έκανα εγώ, αν δηλαδή προσπάθησε να κρατήσει με μεγάλη αγωνία σημειώσεις και να υπολογίσει το πόσα χρήματα, το πόσες ελαφρύνσεις, το πόσα βοηθήματα έχουν ανακοινωθεί από αρμόδια και επίσημα χείλη είτε πως έχουν δοθεί είτε πως θα δοθούν για τους πυρόπληκτους στο Μάτι, θα καταλήξει στο εξής απλό συμπέρασμα: Τσάμπα κρατάει αυτήν την «καβάζα» ο κ. Τσακαλώτος, τσάμπα κρατάει την «καβάζα» της εισφοράς του νόμου 128/1975, χωρίς κανέναν απολύτως λόγο.

Αποδεικνύεται από αυτά τα οποία λένε τα αρμόδια χείλη πως η ελληνική κοινωνία και η ελληνική πολιτεία στο σύνολό της είναι σε θέση να αντεπεξέλθουν με αξιοπρέπεια απέναντι σε τέτοιου είδους εθνικές τραγωδίες.

Αυτό, όμως, στο οποίο θα ήθελα να δώσετε και την απαιτούμενη προσοχή είναι και το εξής: Καμμία από τις οικονομικές ενισχύσεις που έχουν ανακοινωθεί από τα χείλη των αρμόδιων Υπουργών δεν προέρχεται από τον λογαριασμό της εισφοράς του ν.128/1975, που σύμφωνα με τον μνημονιακό ν.4336/2015, συνεχίζουν να την παρακρατούν οι τράπεζες για λογαριασμό του κ. Τσακαλώτου από τους Έλληνες δανειολήπτες.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο κ. Τσακαλώτος έχει παραδεχθεί εδώ μέσα σ' αυτήν την Αίθουσα, σε ανύποπτο χρόνο, πολύ πιο πριν από την τραγωδία στη Μάνδρα και σαφώς πολύ πιο πριν από την τραγωδία στο Μάτι, απαντώντας σε ερωτήσεις μου, ότι έχει στην άκρη περίπου 1 δισεκατομμύριο ευρώ για την κακία στιγμή. Πιστεύω πως θα σας ενδιαφέρει όλους όσοι σκοπεύετε να ψηφίσετε την εν λόγω τροπολογία και έχετε στηρίξει όλες τις πρόνοιες για τους πυρόπληκτους της ανατολικής Αττικής να μάθετε το τι θα μου απαντήσει στην επίκαιρη ερώτηση που κατέθεσα χθες και θα την καταθέσω και σήμερα στα Πρακτικά και με την οποία τον ρωτάω να μας πει πόσα από τα λεφτά αυτά, που έχει για τον συγκεκριμένο σκοπό από το 2015, θα διαθέσει για τους πυρόπληκτους στο Μάτι.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Ιωάννης Σαρίδης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα ερώτηση, η οποία βρίσκεται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Ευχαριστούμε, κύριε Σαρίδη.

Τώρα τον λόγο έχει ο κ. Καραναστάσης από τον ΣΥΡΙΖΑ.

Να υπενθυμίσω ότι όποτε θέλει κάποιος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος μπορεί να ζητήσει τον λόγο.

**ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΚΑΡΑΝΑΣΤΑΣΗΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το συζητούμενο νομοσχέδιο φιλοδοξεί να βάλει στη ζωή μας ένα μεταφορικό μέσο που σε πρώτη ανάγνωση μπορεί να εκληφθεί ως πολυτέλεια, το υδροπλάνο. Και όμως, ούτε νέο μέσο είναι, αφού πρωτοεμφανίστηκε τη δεκαετία του 1920 και επανεμφανίστηκε δραστήρια το 2004 και κατά άλλους το 2005 ως το 2008, ούτε πολυτελές με την έννοια του δαπανηρού, του περιττού ή του μη απαραίτητου. Και αυτό γιατί τα υδροπλάνα χαρακτηρίζονται ως τα πλέον κατάλληλα μέσα μεταφοράς, συνδυάζοντας την άμεση και ταχεία εξυπηρέτηση των αεροπλάνων με την ευελιξία των πλωτών μέσων.

Έχοντας κατά νου τον νησιωτικό χαρακτήρα της Ελλάδας και τις συγκοινωνιακές ανάγκες, τα υδροπλάνα μπορούν και πρέπει να αποτελέσουν μια βασική, ευέλικτη εναλλακτική επιλογή για τις μεταφορές προσώπων και αγαθών. Όταν μάλιστα έχουμε να κάνουμε με πλήθος μικρών και απομακρυσμένων νησιών χωρίς χερσαίο αεροδρόμιο ή με ακτοπλοϊκές συνδέσεις εποχιακά ανεπαρκείς, τα υδροπλάνα θα μπορούσαν να συμπληρώσουν τη μεταφορική εξυπηρέτηση και να εξασφαλίσουν την απρόσκοπτη και αδιάλειπτη σύνδεση της νησιωτικής με την ηπειρωτική χώρα.

Εκτός, όμως, από την εξυπηρέτηση των τακτικών συγκοινωνιακών αναγκών, τα υδροπλάνα θα διευκολύνουν και θα διευρύνουν την επισκεψιμότητα περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος και θα μπορούν να εξυπηρετούν ανάγκες επείγουσας και έκτακτης μετακίνησης, όπως αεροδιακομιδής ασθενών, έρευνας και διάσωσης, μεταφοράς φορτίων.

Θα αναρωτηθεί κάποιος αφού το υδροπλάνο προσφέρει τόσα πλεονεκτήματα στις μεταφορές γιατί από το 2008 και εντεύθεν δεν το χρησιμοποιούμε; Η αλήθεια είναι ότι η προσπάθεια που έγινε με τον ν.4146/2013 δεν καρποφόρησε, γιατί παρά τις καλές προθέσεις του νομοθέτη η διαδικασία που θεσμοθετήθηκε αποδείχθηκε ατελέσφορη. Και εδώ νομίζω ότι μια συζήτηση πρέπει να γίνει όσον αφορά στο για ποιον λόγο το αφήσαμε τόσο μεγάλο χρονικό διάστημα στη διαβούλευση. Αναφέρομαι σε αυτά που είπε ο κ. Τσιάρας πριν. Για να μπορέσουμε, κύριοι της Νέας Δημοκρατίας, να έχουμε ένα λειτουργικό νομοσχέδιο και όχι σαν

εκείνο το οποίο κάνατε εσείς.

Σκοπός, λοιπόν, των ρυθμίσεων του παρόντος νομοσχεδίου είναι να καθοριστεί εκ νέου το πλαίσιο αδειοδότησης με αντιμετώπιση των προβλημάτων που διαπιστώθηκαν στην προσπάθεια εφαρμογής του υπό κατάργηση νόμου. Ως κύριο πρόβλημα θεωρείται η έκδοση ενιαίας άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρόμιου, όπου οι ενδιαφερόμενοι ως επί το πλείστον αδυνατούν να ικανοποιήσουν το αρχικό στάδιο.

Επίσης, η ενιαία άδεια στις περισσότερες των περιπτώσεων δεν διευκολύνει τους ίδιους τους ενδιαφερόμενους, οι οποίοι διαχωρίζουν το επενδυτικό τους ενδιαφέρον μόνο στην ίδρυση ή μόνο για τη λειτουργία. Πρόβλημα συνιστά, επίσης, το γεγονός ότι η περιβαλλοντική αδειοδότηση και κατάταξη των υδατοδρομίων είναι μια ιδιαίτερα χρονοβόρα διαδικασία ενώ προβλήματα αντιμετωπίστηκαν και στην παραχώρηση της παρόχθιας ζώνης λιμένων για την ανάπτυξη της χερσαίας υποδομής.

Οι νέες ρυθμίσεις εστιάζονται στα ακόλουθα σημεία. Η άδεια ίδρυσης υδατοδρόμιου χορηγείται μόνο σε δημόσιο φορέα, θεσμοθετεί τη δυνατότητα χρήσης της περιοχής του λιμένος ως εναλλακτική περιοχή ελιγμών του υδροπλάνου, με τη σύμφωνη γνώμη του λιμενάρχη, ενισχύονται τα μέτρα ασφάλειας για τα υδατοδρόμια και δίνεται έμφαση στα θέματα εκπαίδευσης προσωπικού, καθιερώνονται ελάχιστες απαιτήσεις για τις κτηριακές υποδομές και λαμβάνεται πρόνοια για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας των υδατοδρομίων σύμφωνα με τις πραγματικές συνθήκες της αγοράς. Το δημόσιο υπό προϋποθέσεις μπορεί να ιδρύει και να λειτουργεί υδατοδρόμια είτε στο όνομά του είτε σε συνιστώμενους για το σκοπό αυτό δημοσίου χαρακτήρα φορείς.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ίδρυση και η λειτουργία δικτύων υδατοδρομίων στην Ελλάδα αποτελεί καινοτόμο επενδυτική ευκαιρία με σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές σε τοπικό επίπεδο, αλλά και συνολικά για τη χώρα.

Η ενίσχυση του τουριστικού προϊόντος της χώρας μας, η δημιουργία υπεραξίας και νέων ευκαιριών στους οργανισμούς λιμένων και τα λιμενικά ταμεία, η προώθηση της τουριστικής αγοράς στην ευρύτερη περιοχή των λιμένων, αλλά και σε περιοχές οι οποίες μέχρι σήμερα δεν ήταν ούτε εύκολα ούτε γρήγορα προσβάσιμες, αλλά ούτε και δημοφιλείς τουριστικοί προορισμοί, η σύνδεση του κέντρου με την περιφέρεια, η έμφαση στη νησιωτικότητα, η μεγέθυνση της τουριστικής σεζόν, η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, η ανάπτυξη και η ανάπτυξη των τοπικών οικονομικών, η εμπλοκή του πρώτου και δεύτερου βαθμού αυτοδιοίκησης, πράγματα δηλαδή που είναι ζητούμενα σε κάθε επενδυτική δράση, εξυπηρετούνται πλήρως σύμφωνα με τις διατάξεις του προς ψήφιση νομοσχεδίου. Συνεπώς, αποτελεί αναπτυξιακή προοπτική που μπορεί να επιφέρει διευρυμένα οφέλη τόσο στις τοπικές κοινωνίες όσο και στην εθνική οικονομία.

Κυρία Πρόεδρε, κλείνοντας θα ήθελα να σταθώ λίγο και στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου που περιέχει διατάξεις σχετικά με τις αστικές οδικές μεταφορές, κυρίως σχετικά με τις συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών αστικών οδικών μεταφορών και τις συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών αστικών οδικών μεταφορών επιβατών χωρίς διαγωνισμό. Νομίζω ότι η Πανελλήνια Ομοσπονδία Αστικών Συγκοινωνιών εξέφρασε και γι' αυτό το θέμα μια πολύ θετική γνώμη.

Ο κανονισμός, λοιπόν, 1370/2007 της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις δημόσιες επιβατικές οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές παρουσιάζει σημαντική πολυπλοκότητα και μπορεί να ερμηνευτεί με διαφορετικό τρόπο. Η επικείμενη εφαρμογή του επιβάλλει την αναδιάρθρωση του υφιστάμενου νομικού πλαισίου στην κατεύθυνση της εφαρμογής του κανονισμού και της προστασίας των επιχειρήσεων και των εργαζομένων, ειδικά στην πρώτη περίοδο εφαρμογής.

Στόχος, λοιπόν, των διατάξεων που περιλαμβάνονται στο κομμάτι αυτό του νομοσχεδίου είναι η εξασφάλιση της συνεχούς προσφοράς μεταφοράς επιβατών, ο σχεδιασμός, η οργάνωση και η λειτουργία των δικτύων, η διασφάλιση της παροχής υψηλής ποιότητας δημόσιων επιβατικών μεταφορών με το χαμηλότερο δυνατό κόστος, η ρύθμιση της χορήγησης αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης, καθώς και η ρύθμιση παντός είδους αποζημιώσεων σε αντιστάθμισμα της εκπλήρωσης υποχρεώσεων

παροχής δημοσίων επιβατικών μεταφορών. Έτσι διασφαλίζεται η απρόσκοπτη και ομαλή μεταφορά των επιβατών σε ολόκληρο το δίκτυο.

Κυρίες Πρόεδρε, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, με τη ψήφιση του παρόντος σχεδίου νόμου για τα υδατοδρόμια δημιουργείται ένα ασφαλές και ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο για την ανάπτυξη της αγοράς του νέου μέσου -και εννοώ τα υδροπλάνα.

Κυρίες Υπουργέ, για να μπορέσουμε να θεραπεύσουμε ένα πρόβλημα που, ίσως, δημιουργείται αυτήν τη στιγμή, θα ήθελα να σας παρακαλέσω, στο άρθρο 70, του ν.4530/2018, να προστεθεί ένα εδάφιο γ', στην παράγραφο 3, ως εξής: «Ειδικά για τα αστικά ΚΤΕΛ και τα «Αστικά ΚΤΕΛ Α.Ε.» και τις δημοτικές επιχειρήσεις Κω και Ρόδου η προθεσμία του εδαφίου β' παρατείνεται έως 31 Δεκεμβρίου 2018». Αν είναι δυνατόν, να το εντάξετε στο σημερινό νομοσχέδιο.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, είναι ένα σημαντικό νομοσχέδιο και για τον λόγο αυτό, καλώ όλους να το υπερψηφίσετε.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Σειρά έχει ο πρώτος Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος που ζήτησε τον λόγο, ο κ. Θεοχαρόπουλος, από τη Δημοκρατική Συμπράταξη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κυρία Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Έχετε τον λόγο, κύριε Υπουργέ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ήθελα να δώσω μερικές διευκρινήσεις ή απαντήσεις άμεσα, για να τις λαμβάνουν υπ' όψιν τους και οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι.

Γίνεται αποδεκτό και θα φέρουμε τροπολογία -το έχει ζητήσει και ο κ. Τζελέπης- για τα πρατήρια καυσίμων των ΚΤΕΛ στο επόμενο σχέδιο νόμου. Επειδή έχουν λήξει οι άδειες, θα δοθεί μία παράταση ενός μήνα ή δύο μηνών, μέχρι να περάσει κανονικά.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Κι εγώ το ζητήσα αυτό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Και ο κ. Βλάχος το έχει ζητήσει.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Αυτό που μπορεί να γίνει άμεσα είναι να δοθεί παράταση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Γίνεται αποδεκτό αυτό. Θα το συντάξουμε και θα το καταθέσουμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Κυρία Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο πάνω σ' αυτό που είπε ο κύριος Υπουργός;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Έχετε ένα λεπτό, κύριε Βλάχο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Πρέπει να δείτε ότι για τον ΟΣΥ έχει δοθεί παράταση μέχρι το 2022. Η παράταση που θα δοθεί στα ΚΤΕΛ να μην είναι μίζερη. Αφού υπάρχει το πνεύμα, καθώς στον ΟΣΥ έχει δοθεί παράταση μέχρι το 2022. Αυτό ήθελα μόνο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν είναι, όμως, για πρατήρια. Είναι για δεξαμενές.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρία, αφού προηγουμένως ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα πέντε μαθητές και μαθήτριες και τρεις εκπαιδευτικοί συνοδοί τους από το 2ο Γυμνάσιο Ταύρου (δεύτερο τμήμα).

Η Βουλή τους καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Κυρίες Θεοχαρόπουλε, έχετε τον λόγο για δώδεκα λεπτά.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ:** Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, συζητούμε σήμερα ένα πολύ σημαντικό νομοσχέδιο, το οποίο αφορά στην ίδρυση και τη λειτουργία υδατοδρομίων. Εξαρχής λέω ότι στο νομοσχέδιο αυτό είμαστε θετικοί, το ψηφίζουμε επί της αρχής. Έχουμε, βεβαίως, πολλούς προβληματισμούς για επιμέρους άρθρα και γι' αυτό θα θέλαμε και συγκεκριμένες απαντήσεις, πέραν του γεγονότος της θετικής διάθεσης για την ψήφιση του νομοσχεδίου.



Ενώ θα μπορούσε το νομοσχέδιο αυτό να έχει μόνο θετικά αποτελέσματα για την οικονομία και την κοινωνία, και σ' αυτό αντανακλώνται, για ακόμη μία φορά, η ανεπάρκεια, οι εμμονές, αλλά και οι παθογένειες του πολιτικού συστήματος ευρύτερα, που οξύνονται ακόμη περισσότερο από την Κυβέρνησή σας.

Πρώτον, το νομοσχέδιο αυτό έρχεται με μεγάλη καθυστέρηση. Ενώ από το 2013 μέχρι το 2018, για να είμαι ειλικρινής. Εδώ, όμως, είστε από το 2015 έως το 2018. Τον Σεπτέμβριο του 2016 ολοκληρώθηκε η σχετική διαβούλευση. Κυβερνητικά στελέχη διαβεβαίωναν ότι το νέο νομοθετικό πλαίσιο θα ψηφιζόταν από τη Βουλή μέσα στον Φεβρουάριο του 2017.

Εσείς, τον Ιούνιο του 2017, κύριε Υπουργέ, είχατε δηλώσει, όπως διαβάζουμε σε δημοσιεύματα, ότι «εντός των προσεχών ημερών κατατίθεται στη Βουλή το νομοσχέδιο για τα υδατοδρόμια», ενάμιση χρόνο πριν. Δηλώσατε ότι «διευθετήθηκαν οι εκκρεμότητες», ενάμιση χρόνο πριν. Τώρα είμαστε στον Οκτώβριο του 2018. Έχουμε πολύ μεγάλες καθυστερήσεις, με επιπτώσεις, βέβαια, στις επενδύσεις κ.λπ., γιατί το νομοσχέδιο σχετίζεται με την ευρύτερη ανασυγκρότηση της χώρας.

Φέρνεται σήμερα προς ψήφιση ένα νομοσχέδιο που, παρά τη σαφή θετική του κατεύθυνση, δημιουργεί και προβληματισμό, καθώς ενισχύει την άποψη περί παρεμβατισμού και κρατισμού και δεν κατευνάζει την ανησυχία για την εξέλιξη της γραφειοκρατίας. Δεν αναιρεί ένα από τα μειονεκτήματα του προηγούμενου θεσμικού πλαισίου, που ήταν ο μεγάλος αριθμός υπουργικών αποφάσεων και κοινών υπουργικών αποφάσεων, οι οποίες και καταδείκνυαν έλλειψη συντονισμού μεταξύ των πολλών εμπλεκόμενων υπηρεσιών για την έκδοσή τους. Και σήμερα χρειάζονται πολλές ΚΥΑ.

Είναι αλήθεια ότι πρόκειται για ένα πολυεπίπεδο και πολυτομεακό νομοσχέδιο και λόγω του ιδιάζοντος χαρακτήρα του, που αποτελεί την κάλυψη αναγκών ακτοπλοΐας και αεροπλοΐας, πρέπει να είναι και καινοτόμο. Γι' αυτό, απαιτείται ορθός σχεδιασμός, πλήρης συντονισμός και έγκαιρη εκτέλεση.

Αυτή τη στιγμή τα περισσότερα ζητήματα είναι σε επίπεδο «θα», ή στο «κάποια στιγμή θα το δούμε», ενώ θα έπρεπε ήδη να έχουν επιλυθεί. Έχει χαθεί πολύτιμος χρόνος και θα χαθεί και άλλος τόσος –αυτό είναι το πρόβλημα– προκειμένου να επιλυθούν όλα τα ζητήματα που έχουν τεθεί, να εκδοθούν οι πλέον των δεκατριών ΚΥΑ και υπουργικών αποφάσεων που απαιτούνται.

Ψηφίζουμε, δηλαδή, έναν μελλοντικό σχεδιασμό, ενώ θα έπρεπε να ψηφίζουμε ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα βασισμένο σε λεπτομερή σχεδιασμό με χρονοδιαγράμματα και πρόβλεψη για την εξασφάλιση των απαραίτητων πόρων.

Ενώ η ίδρυση και η λειτουργία υδατοδρομίων από ξένους και εγχώριους επενδυτές μπορεί αναμφίβολα να συμβάλλει στην ανάπτυξη, εσείς θεσμοθετείτε ότι μόνο το δημόσιο και οι ΟΤΑ μπορούν να ιδρύουν υδατοδρόμια, γιατί πρέπει και σωστά –η επιχειρηματολογία είναι σωστή, όχι αυτό που κάνετε– να αποφευχθεί η εμπορευματοποίηση των αδειών. Θα μπορούσαν, όμως, ακριβώς γι' αυτόν τον λόγο να προβλεφθούν ασφαλιστικές δικλίδες, να αποφευχθεί η εμπορευματοποίηση αντί του πλήρους αποκλεισμού του ιδιωτικού τομέα. Δυστυχώς, αποδεικνύεται για ακόμη μία φορά μία εμμονή σε έναν κρατισμό παλαιάς κοπής και αντανάπτυξιακό.

Και προφανώς, δεν λέμε ότι αποτελεί λύση η εναπόθεση της ίδρυσης υδατοδρομίων αποκλειστικά στην αγορά. Αυτή δεν είναι η δική μας θέση, η θέση του Κινήματος Αλλαγής, της Δημοκρατικής Συμπαράταξης. Είναι η θέση ότι δημόσιος και ιδιωτικός τομέας θα πρέπει να λειτουργούν συνεργατικά για να μπορέσει να πάει μπροστά η χώρα, γιατί αλλιώς τίποτα δεν θα πάει καλά. Οι συμπτύξεις –για παράδειγμα– δημοσίου και ιδιωτών θα ήταν μια πιο αποτελεσματική πρακτική.

Σε κάθε περίπτωση, όμως, διερωτώμαι: Πού θα βρουν για παράδειγμα τους πόρους οι δήμοι –είναι γνωστή η κατάσταση πολλοί δήμοι δεν μπορούν να ανταποκριθούν στις άμεσες υποχρεώσεις τους– και πολλοί δημόσιοι φορείς; Κάνουμε ασκήσεις επί χάρτου; Γιατί να μην μπορούν και οι ιδιωτικοί φορείς με ένα αυστηρό, σκληρό πλαίσιο του κράτους; Κατά τα άλλα προωθεί η Κυβέρνηση τις επενδύσεις και το φιλικό επενδυτικό περι-

βάλλον.

Έστω ότι με πολύ προσπάθεια –και το εύχομαι– οι δήμοι τα καταφέρνουν. Τα έσοδα από τα παράβολα, όμως, θα πηγαίνουν στο Υπουργείο σας για να μπορούν να πραγματοποιούνται οι απαραίτητοι έλεγχοι. Τι ακριβώς λέμε τώρα; Αυξήστε εσείς τον προϋπολογισμό σας. Οι δήμοι θα χρειάζονται έσοδα για συντήρηση, βελτίωση κ.λπ. ενώ θα πρέπει να μπορούν να χρηματοδοτούν και άλλες δραστηριότητες τους. Θα τα παίρνετε εσείς –λέει και θα αποφασίζετε ποιο μέρος τους θα δίνετε στους δήμους.

Και γιατί να προχωρήσει ένας ΟΤΑ σε μια τέτοια επένδυση στην περίπτωση που διαθέτει τα κεφάλαια –που δεν είναι και εύκολη αυτή η περίπτωση– τη στιγμή δεν θα του εξασφαλίζονται και τα αντίστοιχα έσοδα;

Σε αυτά τα αυτονόητα ερωτήματα πρέπει να απαντήσετε στην τοποθέτησή σας. Νομίζω ότι τα έχουμε πει και στις επιτροπές και δεν έχουμε πάρει απαντήσεις. Είναι ή δεν είναι αυτό επιβεβαίωση μιας εμμονής σε ένα συγκεντρωτικό κράτος και σε μια εισπρακτική πολιτική και όταν εν όψει μάλιστα των αυτοδιοικητικών εκλογών μιλάτε για χειραφετημένη αυτοδιοίκηση με δικούς της πόρους και δικές της αρμοδιότητες;

Όσον αφορά στο δεύτερο μέρος του νομοσχεδίου και τις αστικές οδικές μεταφορές, αναρωτιέται πράγματι κάποιος πώς είναι δυνατόν να μην έχει προηγηθεί καμμία διαβούλευση για το φλέγον ζήτημα της διατήρησης των θέσεων εργασίας του ήδη υπάρχοντος προσωπικού στα αστικά ΚΤΕΛ και την εξασφάλιση των εργασιακών δικαιωμάτων τους –ή εάν έχει γίνει, να μας το πείτε στην περίπτωση αλλαγής του φορέα δημόσιας υπηρεσίας, ο οποίος ενδεχομένως να προκύψει μετά την ολοκλήρωση των διανοητικών διαδικασιών;

Δεν μπαίνω περισσότερο εδώ, γιατί αναγκαστικά με τις τροπολογίες που έχετε καταθέσει, θα πρέπει να μιλήσουμε και για τις τροπολογίες στο χρόνο που έχουμε. Και εδώ νομίζω ότι η συζήτηση είναι μεγαλύτερη, διότι ανακύπτουν πάρα πολλά θέματα.

Όσο αφορά στην Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων δεν μπορούμε να είμαστε αισιόδοξοι, καθώς είναι γνωστή και καταγεγραμμένη η σχέση της Κυβέρνησής σας με τις ανεξάρτητες αρχές. Την προβλέπετε σαφώς υποστελεχωμένη και σε δευτερεύοντα ρόλο. Προτεραιότητα έχουν τα τέλη, τα παράβολα και η εισπραξή τους.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, οι χρόνοι και τα αντανάκλαστα της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ - ANEL είναι απελπιστικά αργά. Ακόμα και εάν ολοκληρωθεί τώρα η νομοθετική διαδικασία για την ίδρυση και λειτουργία των υδατοδρομίων, οι ενδιαφερόμενοι επενδυτές δεν θα προλάβουν ούτε το επόμενο καλοκαίρι τον τουρισμό. Και υπάρχει εκτίμηση άμεσων επενδυτικών κεφαλαίων εν αναμονή. Είναι απλώς διαχειριστική ανεπάρκεια ή είναι δευτερεύον το ενδιαφέρον για τις επενδύσεις;

Η αναδιανομή, όμως, της φτώχειας –την οποία ασκεί η Κυβέρνησή σας– δεν στοιχειοθετεί προοδευτική πολιτική. Ούτε γίνεται πολιτική μόνο με την υπερφορολόγηση που ασκείτε και με αυτό το άδικο ασφαλιστικό του κ. Κατρούγκαλου, για το οποίο έχουμε πει από την πρώτη στιγμή ότι θα πρέπει να αλλάξει ριζικά. Για να πετύχουμε ικανοποιητικούς ρυθμούς ανάπτυξης ώστε να μην συζητάμε συνεχώς για περικοπές συντάξεων, μείωση αφορολόγητου, ανεργία κ.ο.κ., χρειάζεται αλλαγή πολιτικής.

Και εσείς, αντί να θεμελιώσετε ένα σύγχρονο και αποτελεσματικό κράτος, αντί να μειώσετε τη γραφειοκρατία, αντί να ενισχύσετε τη διαφάνεια, τις ανεξάρτητες αρχές και την ταχύτητα της απονομής δικαιοσύνης και να δημιουργήσετε, τέλος, ένα φιλικό περιβάλλον για την προσέλκυση εγχώριων και ξένων επενδύσεων, επιδίδεστε σε μια πρωτοφανή συνολικά στην Κυβέρνησή σας φοροεπιδρομή και στη συσσώρευση υπερπλεονασμάτων με μόνο σκοπό τη διανομή των επιδομάτων.

Μια πραγματικά προοδευτική πολιτική, όμως, μεριμνά πρωτίτως για την ανάπτυξη. Την ανάπτυξη όχι ως σύνθημα –γιατί το ακούμε ως σύνθημα από τον Πρωθυπουργό τον τελευταίο καιρό, «δίκαιη ανάπτυξη»– αλλά την ανάπτυξη η οποία θα έχει τη δίκαιη αναδιανομή του πλούτου, θα έχουμε σύγχρονες υπηρεσίες κοινωνικής πολιτικής στον τομέα της παιδείας και της υγείας, που δεν έχουμε, και το κράτος δεν θα ασχολείται με όλα, με όλους τους άλλους τομείς, αλλά θα ασχολείται εκεί που πραγματικά

χρειάζεται και στους άλλους τομείς θα βάζει το αυστηρό πλαίσιο.

Κύριε Υπουργέ, έρχομαι σε μία τροπολογία την οποία έχετε καταθέσει με τη γνώριμη, πλέον, πρακτική της Κυβέρνησής σας, δηλαδή την τελευταία στιγμή χθες το βράδυ. Το λέω γιατί στο δικό σας το νομοσχέδιο ήταν, στις επιτροπές ήμασταν.

Σε μία τέτοια, θεωρώ, σημαντική τροπολογία -δεν τη θεωρώ κάποια τροπολογία η οποία δεν αφορά τον κόσμο, δεν αφορά όσους μεταφέρονται με τις αστικές συγκοινωνίες- θα έπρεπε τουλάχιστον να γίνει μία διαβούλευση στις επιτροπές και να μπορούμε να έχουμε τις απαντήσεις και να γίνει συζήτηση. Δυστυχώς, γίνεται στο πόδι και αυτό μας δημιουργεί πολλές ερωτήσεις και πολλές αμφιβολίες.

Με την υπ' όψιν τροπολογία με γενικό αριθμό 1764 και ειδικό 33, για τον πρώην ΟΑΣΘ, τον πρώην ΟΑΣΑ και τα ΚΤΕΛ, ορίζεται στις περιοχές αρμοδιότητας ΟΑΣΑ κ.λπ. επιτρέπεται η εκτέλεση αστικών και υπεραστικών δρομολογίων από τα ΚΤΕΛ. Σε περίπτωση μη κατάρτισης σύμβασης με το κατά τόπο αρμόδιο ΚΤΕΛ αυτή μπορεί να καταρτίζεται με άλλους οδικούς μεταφορείς επιβατών. Ασάφεια το μεγαλείο σου!

Δεν μας διευκρινίζετε ποιος είναι ο οδικός μεταφορέας επιβατών που εκτός από άγνωστος προτείνει δρομολόγια και όρους σύμβασης και εγκρίνει ο Υπουργός. Χωρίς διαγωνισμό; Πού είναι η διαφάνεια και το ξεκάθαρο θεσμικό πλαίσιο; Σε ένα θέμα στο οποίο έχει γίνει μία μεγάλη συζήτηση εδώ συνεχίζετε, ως Κυβέρνηση, τις παλιωνιές.

Και βέβαια, διαβάζουμε και δημοσιεύματα. Τα διαβάσαμε πριν έρθει η τροπολογία σας. Δεν γνωρίζαμε ότι θα έρθει. Διαβάσαμε χθες δημοσίευμα στις ιστοσελίδες «Φεύγει ο ΟΑΣΘ από γραμμές της υπαίθρου της Θεσσαλονίκης».

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Από πού;

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ:** Voria.gr, ένα site.

Και εμείς δεν το ξέραμε και λέμε δεν έχουμε κάτι τέτοιο στις τροπολογίες. Δεν το είχαμε χθες το απόγευμα. Το ήξεραν πριν από εσάς, μάλλον, το τι θα συμβεί. Λέω για κάτι το οποίο το βλέπαμε ότι αναμένεται και εμείς λέγαμε έχει ολοκληρωθεί στις επιτροπές και δεν έχουμε δει κάτι τέτοιο. Το οποίο τι λέει στην ουσία; Ότι εκεί που δεν μπορείτε, στις περιοχές της υπαίθρου, θα το δίνετε στο ΚΤΕΛ.

Εν πάση περιπτώσει, το πρόβλημα ξέρετε ποιο είναι; Ότι ουσιαστικά έναν περίπου χρόνο μετά την κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ συνεχίζεται το ράβε-ξήλωνε του συγκοινωνιακού χάρτη της Θεσσαλονίκης.

Η λύση δεν ήταν να περάσουμε από το ιδιωτικό μονοπώλιο του ΟΑΣΘ που σας είπαμε και εδώ μέσα -τότε είχαμε ψηφίσει «παρών», δεν το είχαμε καταψηφίσει, θυμάστε- και τότε ότι δεν συμφωνούμε με αυτήν την κατάσταση η οποία υπήρχε. Να μην περάσουμε σε ένα κρατικό μονοπώλιο του Υπουργείου Μεταφορών με τα ίδια προβλήματα. Εσάς, όμως, είναι μεγαλύτερο το πρόβλημα. Δεν μπορείτε να το εφαρμόσετε ούτε αυτό και στο τέλος προχωράτε σε μία κρατικοδίαιτη μεταφορά εκεί που θέλετε χωρίς καν τους όρους της διαφάνειας. Πήρατε τις συγκοινωνίες από τους ιδιώτες και τώρα τις ξαναδίνετε πίσω μέσω μιας αδιαφανούς διαδικασίας. Ομολογείτε την αποτυχία και κάθε κριτική που σας είχαμε ασκήσει επιβεβαιώνεται λέξη προς λέξη.

Η λύση για τη Θεσσαλονίκη βρίσκεται σε ανοικτές δημόσιες συγκοινωνίες με καθοριστικό ρόλο της αυτοδιοίκησης και των φορέων της πόλης. Εμείς αυτό που λέγαμε και τότε και τώρα είναι ότι οι αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης πρέπει να σχεδιάζονται από τους ανθρώπους της πόλης και όχι από τους αρεστούς του εκάστοτε Υπουργού.

Δεν ήταν καλή η κατάσταση. Έπρεπε να αλλάξει εκείνη η κατάσταση. Δεν είναι καλή η κατάσταση σήμερα. Και αυτά που κάνετε δείχνουν ότι παραμένει μία άρρωστη κατάσταση στη Θεσσαλονίκη.

Ζητάτε οι αστικές συγκοινωνίες της Θεσσαλονίκης να ανήκουν στο Υπουργείο σας ουσιαστικά αυτή τη στιγμή όχι στο κράτος και στην κοινωνία. Έρχεστε με μία υπουργική απόφαση fast truck. Να την αποσύρετε να το συζητήσουμε κανονικά. Να το συζητήσουμε μέσα στις επιτροπές, να μας απαντήσετε σε όλα αυτά. Γι'

αυτό είναι οι επιτροπές, για να έρχονται απαντήσεις να μας πείσετε. Καμμία έγνοια και πρόβλεψη για την ποιότητα των υπηρεσιών, για καλύτερες προδιαγραφές και καινούρια λεωφορεία.

Θυμίζω ότι σας λέγαμε, σας έλεγα εδώ στην Ολομέλεια το καλοκαίρι του 2017 ότι δυστυχώς το νομοσχέδιο που συζητάμε σήμερα -το καλοκαίρι του 2017 στην ομιλία μου εδώ- δεν φαίνεται να διασφαλίζει ποιοτικές υπηρεσίες μεταφορών. Είναι ένα νομοσχέδιο το οποίο βασίζεται στις προθέσεις του εκάστοτε Υπουργού και αυτό ψάχνουμε τώρα σήμερα να δούμε τις προθέσεις του εκάστοτε Υπουργού.

Σας λέγαμε ότι οι αστικές συγκοινωνίες δεν αντέχουν ούτε κρατικοδίαιτα ούτε νεοφιλελεύθερα μοντέλα και κυρίως δεν αντέχουν λαϊκισμό. Δυστυχώς, εδώ συνδυάζονται όλα, και το κρατικοδίαιτο και το νεοφιλελεύθερο και ο λαϊκισμός. Βεβαίως, σας λέγαμε ποια είναι η λύση για τις δημόσιες συγκοινωνίες αλλά δεν μας ακούγατε. Αυτά σας λέγαμε, τα προβλήματα.

Στην ουσία τι κάνετε τώρα; Επειδή ο ΟΑΣΘ δεν μπορεί να επιτελέσει, δεν έχετε λεωφορεία για τις περιοχές της υπαίθρου της Θεσσαλονίκης -και αν θέλετε, διαψεύστε το- θέλετε να τα δώσετε στο ΚΤΕΛ. Αν δεν τα πάρει το ΚΤΕΛ, θέλετε να τα δώσετε σε έναν άγνωστο ιδιώτη και όλα αυτά με υπουργικές αποφάσεις.

Ποια διαφάνεια και ποια διαδικασία; Πρέπει να περάσουμε σε μία άλλη λογική. Με αυτόν τον τρόπο δεν πρόκειται η χώρα να υπερβεί την κρίση. Η χώρα, για να υπερβεί την κρίση, χρειάζεται άλλα μυαλά επιτέλους για να μπορούσαμε να συνεννοηθούμε, γιατί και εδώ είναι θέματα που πρέπει να συζητηθούν, γιατί μας ακούνε οι άνθρωποι, μας ακούνε οι πολίτες και της Θεσσαλονίκης και άλλων πόλεων, που ουσιαστικά αυτοί πλήττονται, όταν οι υπηρεσίες της συγκοινωνίας δεν είναι αυτές που πρέπει.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κυρία Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο για ένα λεπτό, για να απαντήσετε στον κ. Θεοχαρόπουλο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Αν επιτρέπετε, για να μην δημιουργούνται λαθεμένες εντυπώσεις θα ήθελα να πω το εξής: Κύριε Θεοχαρόπουλε, τα προηγούμενα χρόνια επί προηγούμενων κυβερνήσεων, που στελέχη του κόμματός σας είχαν θέσεις ευθύνης στην Κυβέρνηση, άλλαξε η περιοχή ευθύνης του ΟΑΣΘ. Δεν ξέρω αν το καταλαβαίνετε αυτό. Αυτό έγινε ακριβώς στην λογική που καταγγέλλατε, δηλαδή, για να έχουμε μία παλαιοκομματική λειτουργία εξυπηρέτησης συγκεκριμένων συμφερόντων των τότε μετόχων του ΟΑΣΘ.

Να σας παρουσιάσω, λοιπόν, ότι στον πρώτο χρόνο λειτουργίας του ΟΑΣΘ έχουμε 45 εκατομμύρια λιγότερης δαπάνης που είναι λεφτά του ελληνικού λαού και βρήκαμε αντί για πεντακόσια λεωφορεία, διακόσια πενήντα να λειτουργούν, και για την ακρίβεια διακόσια πενήντα τέσσερα.

Το τριπ, που είχε κάνει τότε η Κυβέρνηση, ήταν να μεγαλώσει την περιοχή που ήταν ευθύνη του ΟΑΣΘ και να δίνει υπερβολαβία στα ΚΤΕΛ το μεταφορικό έργο. Αυτό το βλέπετε εσείς εξορθολογισμό ή οι επιτροπές της Βουλής και ο Υπουργός είναι για να εγκρίνει την ολιστική μελέτη της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης και Αττικής και να μην υπάρχει το χάος που υπάρχει σήμερα;

Το θεσμικό πλαίσιο λέει ότι δεν μπορεί ο ΟΑΣΘ που είναι για το κέντρο της Θεσσαλονίκης και για τους γύρω δήμους, να πηγαίνει και να έχει στον χώρο ευθύνης του μικρά χωριά με μικρή μεταφορική κίνηση για να απαλλάσσονται κάποιοι ιδιώτες από αυτό και εκεί που είναι εμπορικές οι γραμμές, να πληρώνονται αδρά από το ελληνικό δημόσιο για να παρέχουν αυτό το μεταφορικό έργο και να παίρνουν και τα έσοδα των εισιτηρίων.

Άρα θα σας παρακαλούσα πολύ να ρωτήσετε τα στελέχη που είχαν τότε στην Κυβέρνηση και να δείτε τι εγκλήματα έγιναν στη Θεσσαλονίκη και στις αστικές συγκοινωνίες. Ήταν ένας ιδιαίτερος χώρος άσκησης παλαιοκομματικής πολιτικής και λαμβάνω την κριτική που κάνατε ως αυτοκριτική στον χώρο σας και σε αυτά που προέβλεψαν για τις αστικές συγκοινωνίες, κυρίως της Θεσσαλονίκης, αλλά και της Αττικής.

Ευχαριστώ.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ:** Κυρία Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο για ένα λεπτό;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Κύριε Θεοχαρόπουλε, έχετε τον λόγο.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ:** Κύριε Υπουργέ, πραγματικά σας άκουσα. Όμως, σας έκανα συγκεκριμένες ερωτήσεις. Αντιπολιτευτήκατε την Αντιπολίτευση και δεν απαντήσατε. Σας ρώτησα ποιος είναι. Λέτε εδώ μέσα για οδικούς μεταφορείς επιβατών, εάν δεν μπορεί το ΚΤΕΛ. Ποιος είναι; Σε ποιον ιδιώτη θα δώσετε χωρίς να το ξέρει σήμερα και χωρίς διαγωνισμό η Βουλή; Σε αυτά θα απαντήσετε, για το αν κάνετε εσείς, όπως τα λέτε, τα ίδια με αυτά που πολλές φορές έγιναν και έχουμε καταδικάσει;

Εμείς γι' αυτόν τον λόγο σας είπαμε ότι και εκείνο το μοντέλο δεν ήταν το σωστό και αυτό το μοντέλο δεν είναι το σωστό, αλλά μάλλον δεν θέλετε να ακούτε και δεν απαντάτε. Αντί να απαντήσετε, κατηγορήσατε το τι γινόταν στη χώρα πριν δέκα χρόνια.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κυρία Πρόεδρε, μπορώ να έχω τον λόγο;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο, αλλά να είστε σύντομος γιατί δεν γίνεται να κάνουμε τώρα διάλογο εδώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Τι να κάνουμε;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Αν θέλετε, απαντήστε ή κρατήστε το για το τέλος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Αφού δεν τα ξέρουν και δεν ρωτάνε κιόλας για να μάθουν. Δεν ρωτάνε μέσα στο κόμμα τους. Τι να κάνω; Εγώ φταίω;

Το ΚΤΕΛ Αττικής και το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, κύριε Θεοχαρόπουλε, εξαιρούνται από το υπόλοιπο πλαίσιο που μπαίνει. Και γι' αυτό μπαίνουν στον χώρο ευθύνης του ΟΑΣΑ και του ΟΣΕΘ. Διότι δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται η Περιφερειακή Ενότητα Αττικής και Θεσσαλονίκης, όπως οι υπόλοιπες περιφερειακές ενότητες.

Τα ΚΤΕΛ είναι ιδιωτικός φορέας. Το ξέρετε αυτό, έτσι; Και τα ΚΤΕΛ Αττικής και τα ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ:** Αυτό είναι γνωστό, κύριε Σπίρτζη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Και τα ΚΤΕΛ Αττικής και τα ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης. Δεν ελέγχονται από το Υπουργείο, ελέγχονται από τις περιφέρειες, από την τοπική αυτοδιοίκηση.

Επομένως, δεν μπορεί να είναι σε ομηρία η Θεσσαλονίκη και η Αττική ούτε από το ΚΤΕΛ Αττικής ούτε από το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, αν δεν παρέχουν το μεταφορικό έργο που έχουν συμφωνήσει. Σε αυτή την περίπτωση λοιπόν -γιατί αλλάζει η φιλοσοφία του χώρου και πάμε στη φιλοσοφία του ποιος δημόσιος φορέας ή ποια ΚΤΕΛ αναλαμβάνουν συγκεκριμένες γραμμές-, αν αρνηθεί το ΚΤΕΛ Αττικής ή το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, υπάρχουν και άλλα ΚΤΕΛ στη χώρα που μπορούν, μέσα από τις προβλεπόμενες διαγωνιστικές διαδικασίες, να αναλάβουν συγκεκριμένα δρομολόγια, όπως και δημοτικές επιχειρήσεις το ίδιο. Αλλά δεν μπορεί η Αττική και η Θεσσαλονίκη να είναι όμηροι είτε του ιδιωτικού ΟΑΣΘ, όπως ήταν, είτε των ιδιωτικών ΚΤΕΛ στην Αττική. Ρωτήστε κανέναν πολίτη στην Αττική, για να καταλάβετε τι τραβάει ο κόσμος. Ρωτήστε! Και μην μας εγκαλείτε για αυτά που δημιουργήσατε για δεκαετίες.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ:** Κυρία Πρόεδρε, τον λόγο παρακαλώ για μισό λεπτό.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Όχι, δεν υπάρχει περίπτωση. Τελείωσε. Κακώς έδωσα τον λόγο και στον Υπουργό και σε σας. Δεν γίνεται να κάνουμε εδώ παράσταση. Στο τέλος έχετε δευτερολογία.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ:** Κυρία Πρόεδρε, μόνο για μισό λεπτό. Μία πρόταση: Να προσθέσει κάτι στην τροπολογία με βάση την απάντηση...

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Όχι, δεν θα σας δώσω τον λόγο, κύριε Θεοχαρόπουλε. Δεν γίνεται να κάνουμε ερωτήσεις απαντήσεις.

(Θόρυβος στην Αίθουσα)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Τι φασαρία είναι αυτή τώρα χωρίς λόγο;

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ:** Αν είναι έτσι όπως τα λέτε, διορθώστε την τροπολογία και συμπληρώστε ότι εννοείτε για τους οδικούς μεταφορείς τα ΚΤΕΛ, αλλιώς αυτά που είπατε δεν ισχύουν. Γιατί δεν το προσθέτετε τότε για να λυθεί;

Δεύτερον, κύριε Υπουργέ, όσον αφορά...

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Όχι, δεν θα...

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ:** ...Ξέρετε πολύ καλά ότι συμμετέχω στο Κίνημα Αλλαγής ως Πρόεδρος της ΔΗΜΑΡ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Ο κ. Μητράκης έχει τον λόγο.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΘΕΟΧΑΡΟΠΟΥΛΟΣ:** Εσείς τα ξέρετε καλά γιατί εσείς προσωπικά τα ξέρετε καλά τι κάνετε, εσείς προσωπικά και τότε και τώρα. Γι' αυτό σας εγκάλω.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Σας ακούσαμε κύριε Θεοχαρόπουλε.

Ορίστε κύριε Μητράκη, έχετε τον λόγο.

**ΝΟΤΗΣ ΜΗΤΑΡΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, επί των ημερών ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ, βιώνουμε μία επενδυτική ξηρασία. Μετά από τόσα χρόνια διακυβέρνησής σας δεν έχετε φέρει ούτε μία δική σας μεγάλη επένδυση. Ο ελληνικός λαός θα σας θυμάται για την επιστροφή στην ύφεση το 2015 και το 2016, για το κλείσιμο των τραπεζών, για την εξαντλητική φορολόγηση κάθε παραγωγικής δραστηριότητας, για τα εξοντωτικά πρωτογενή πλεονάσματα που δεχθήκατε, για την εκχώρηση της περιουσίας του δημοσίου, ακόμα και των μουσείων στο υπερταμείο για ενενήντα εννιά χρόνια.

Πολεμήσατε το Ελληνικό, τον ΤΑΡ, τα περιφερειακά αεροδρόμια, τις ιδιωτικοποιήσεις γενικότερα. Το αποτέλεσμα καταδεικνύεται και στο προσχέδιο του προϋπολογισμού που καταθέσατε τη Δευτέρα, όπου δεν προβλέπεται άνοδος για το 2018 στον ακαθάριστο σχηματισμό παγίου κεφαλαίου. Τώρα το 2019 προβλέπεται αύξηση επενδύσεων 11,9%.

Προφανώς, προεξοφλείτε εκλογική νίκη της Νέας Δημοκρατίας στις επερχόμενες εκλογές, γιατί με τις δικές σας πολιτικές τέτοια αύξηση δεν εξηγείται. Γιατί εμείς στη διετία 2012 - 2014 σε πολύ πιο δύσκολες δημοσιονομικές συνθήκες είχαμε εξασφαλίσει επενδύσεις 37,6 δισεκατομμύρια ευρώ.

Σε αυτό το πλαίσιο, το επενδυτικό πλαίσιο 2012 - 2014 εντάσσεται και η συζήτηση για τα υδατοδρόμια. Με το νόμο 4146/2013, που η Κυβέρνηση Σαμαρά είχε φέρει προς ψήφιση, ορίστηκε το πλαίσιο αδειοδότησης των υδατοδρομίων. Στόχος ήταν να επιταχυνθούν οι διαδικασίες, να επιταχύνουν οι επενδύσεις που ειδικά για τα μικρότερα και τα πιο απομακρυσμένα νησιά είναι εξαιρετικής σημασίας. Το νομοσχέδιο, ο νόμος 4146, όπως ήδη ακούστηκε στην Αίθουσα προσέδλωσε τριάντα επενδύσεις. Προλάβαμε και εκδώσαμε τρεις άδειες. Για τις υπόλοιπες είκοσι επτά, εδώ και τέσσερα χρόνια, δεν έχετε να επιδείξετε κανένα έργο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το θέμα των υδατοδρομίων δεν το θέτουμε για πρώτη φορά. Δεν το θυμηθήκαμε σήμερα στην ψήφιση αυτού του νομοσχεδίου. Με ερώτησή μου, στις 8 Δεκεμβρίου 2015, σας επεσήμανα τον κίνδυνο να χαθεί το επενδυτικό ενδιαφέρον που τότε υπήρχε, λόγω των καθυστερήσεων του Υπουργείου σας και της γραφειοκρατίας. Επανήλθα με νεότερες ερωτήσεις τον Μάιο του 2016 και τον Απρίλιο του 2017, υπογραμμίζοντας κάθε φορά τα οφέλη που θα είχαν τα υδατοδρόμια για τις τοπικές κοινωνίες, όπως αναπτυξιακά, αλλά και για τη διασύνδεσή τους με κοντινά νησιά. Πάντα η ίδια απάντηση εδώ και τριετήμια χρόνια, ότι επεξεργάζεστε το νέο νομοθετικό πλαίσιο.

Ήρθατε και στην πράξη προσπάθησατε να ακυρώσετε τα πάντα. Υποσχθήκατε ένα βελτιωμένο πλαίσιο και έτσι «πάγωσαν» ή και ακυρώθηκαν τελείως ακόμα και ώριμες επενδύσεις.

Ειδικά για τη Χίο, η επένδυση είχε φτάσει στην υποβολή πλήρους φακέλου για το υδατοδρόμιο, που ακόμα περιμένει τις δικές σας εγκρίσεις. Τέσσερα χρόνια μετά, έρχεστε και αντιγράφετε κακέκτυπα το νομοσχέδιο της Νέας Δημοκρατίας. Στερήσατε, όμως, επί τέσσερα χρόνια ένα κομμάτι της αναπτυξιακής



προοπτικής των νησιών μας, για να φέρετε πάλι τις γνωστές σας ιδεοληψίες.

Λέτε ότι δεν δίνετε το δικαίωμα για ίδρυση υδατοδρομίων σε ιδιώτες, αλλά μόνο στο δημόσιο, ενώ είναι γνωστές οι δυσλειτουργίες του δημόσιου τομέα και στην κεντρική Κυβέρνηση αλλά και τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Πολλές φορές ακόμα και η χρηματοδότηση μικρών κεφαλαίων, που μπορεί να απαιτηθούν, μπορεί να πάρει πολλά χρόνια μέχρι να φτάσει στην υλοποίηση παρ' όλο που για τα υδατοδρόμια δεν απαιτούνται ιδιαίτερες υποδομές και προς Θεού, δεν ιδιωτικοποιείτε το νερό της θάλασσας πάνω στο οποίο θα προσγειώνονται τα υδροπλάνα!

Ενώ, λοιπόν, την ίδια στιγμή δεχθήκατε εσείς, ως Κυβέρνηση, την ιδιωτικοποίηση των περιφερειακών αεροδρομίων, την επέκταση της σύμβασης για το «Ελευθέριος Βενιζέλος», την ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ και του ΟΛΘ, ξαφνικά με τα υδατοδρόμια θυμάστε ότι είστε αριστεροί. Χρειαστήκατε μία ολόκληρη κυβερνητική θητεία, για να φέρετε βελτιώσεις, όπως λέτε, σ' ένα νομοσχέδιο που θα μπορούσαν να είχαν γίνει μέσα σ' ένα εξάμηνο, με μία τροπολογία, εάν είστε τόσο πεπεισμένοι ότι αυτές οι βελτιώσεις πραγματικά θα επιταχύνουν τις αιτήσεις για λειτουργία υδατοδρομίων, αλλά δεν θα χάνατε το ώριμο επενδυτικό ενδιαφέρον που υπήρχε το 2014 και το 2015.

Ενώ ως Κυβέρνηση και το υπερταμείο σε συνεργασία μαζί σας προετοιμάζετε να ιδιωτικοποιήσετε και λιμάνια και μαρίνες, δεν δίνετε σ' αυτά που εσείς θέλετε να ιδιωτικοποιήσετε το δικαίωμα να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους και στον τομέα των υδατοδρομίων.

Βέβαια, κύριε Υπουργέ, η πραγματικότητα είναι ότι θα κριθείτε από το άμεσο αποτέλεσμα, από το πόσες βδομάδες θα σας πάρει, για να εγκρίνετε είκοσι οκτώ σχέδια που περιμένουν τριετήμια χρόνια στο δικό σας συρτάρι.

Επιτρέψτε μου -δράττομαι της ευκαιρίας ως Βουλευτής Χίου- να αναφερθώ σ' ένα θέμα που έχουμε συζητήσει πολλές φορές, αλλά επί τριετήμια χρόνια δεν έχει γίνει τίποτα ουσιαστικό και να ρωτήσω τι γίνεται και με το Αεροδρόμιο της Χίου. Η προηγούμενη Κυβέρνηση τον Δεκέμβριο του 2014 ολοκλήρωσε την απαλλοτρίωση για την επέκταση του διαδρόμου προσγειώσης-απογείωσης και εσείς τριετήμια χρόνια το μόνο που έχετε κάνει είναι ότι έχετε υπογράψει ένα μνημόνιο συνεργασίας με τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, αλλά στην πράξη ούτε για την επέκταση του διαδρόμου έχετε κάνει κάτι ούτε για την ανακαίνιση του τερματικού σταθμού. Στα μνημόνια είστε καλοί, τα υπογράφετε με τις τοπικές αρχές, αλλά στα έργα έχετε μείνει πάρα πολύ πίσω.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η Κυβέρνηση σήμερα δεν μπορεί να μας πείσει για το φιλοεπενδυτικό προφίλ της, γιατί ουσιαστικά δεν πιστεύει στις επενδύσεις. Ακόμη και σε ό,τι νομοθετείτε, μετά βάζετε διαρκώς προσκόμματα, για να μην εφαρμοστεί τίποτα. Όσο πιο γρήγορα αλλάξει αυτή η Κυβέρνηση, τόσο πιο γρήγορα θα επιστρέψουν στη χώρα μας επενδύσεις και θα αυξηθούν ποιοτικά οι θέσεις εργασίας.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Ο κ. Ακριώτης από τον ΣΥΡΙΖΑ έχει τον λόγο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΚΡΙΩΤΗΣ:** Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, πριν τοποθετηθώ για το νομοσχέδιο, θα ήθελα να πω δύο λόγια που αφορούν τη δοκιμασία που πέρασε για άλλη μία φορά ο ελληνικός λαός σε διάφορα μέρη της χώρας μας και ιδιαίτερα στην πατρίδα τη δική μου, τον νομό τον δικό μου, την Εύβοια.

Η βόρεια Εύβοια μετράει πληγές, για τις οποίες εν πολλοίς ευθύνονται είτε οι κακοτεχνίες είτε οι αστοχίες έργων. Το αποτέλεσμα είναι σήμερα να έχουμε κομμένους δρόμους, καταπτώσεις και να διαπιστώνουμε ότι σχολεία είναι χτισμένα πάνω σε ρέματα, ότι σπίτια είναι μέσα σε χειμάρρους. Τα αποτελέσματα αυτά θα εντεινόνται, δυστυχώς, γιατί η κλιματική αλλαγή θα μας φέρει και άλλες τέτοιες επιπτώσεις στο μέλλον.

Άρα τα δημόσια έργα τα οποία γίνονται σήμερα, οι οριοθετήσεις ποταμών και ακτών, θα πρέπει να είναι στην ημερήσια διάταξη του Υπουργείου, των περιφερειών, των δήμων, ούτως ώστε

να παραλαμβάνουμε έργα σοβαρά, τα οποία δεν θα έχουν επιπτώσεις για την κοινωνία και τον κόσμο.

Τοποθετούμενος σε αυτό το νομοσχέδιο, θα ήθελα να πω ότι θεωρώ πως η ίδρυση και η λειτουργία δικτύου υδατοδρομίων προωθεί μία επενδυτική ευκαιρία -και όχι μόνο- για τη χώρα. Είναι απογοητευτικό, είναι παράδοξο σε μία νησιωτική χώρα, όπως η Ελλάδα, με εκτεταμένη ακτογραμμή και ιδιαίτερη γεωμορφολογία, να λείπει μία ανάλογη υποδομή.

Τόσα χρόνια υπήρχε ένα τεράστιο κενό, μία τεράστια χαμένη επενδυτική ευκαιρία, μία χαμένη αναξιοποίητη ευκαιρία για ανάπτυξη με πολλαπλασιαστικά οφέλη. Παράλληλα, υπήρχε ένα νομοθετικό πλαίσιο προβληματικό, με αγκυλώσεις, μία κατάσταση αδιαφανής, που πριμοδοτούσε το εμπόριο αδειών, χωρίς να προχωρά και να ολοκληρώνει κάποια επένδυση.

Η υλοποίηση των υδατοδρομίων είναι μία επένδυση ευέλικτη τόσο σε όρους κόστους όσο και τεχνικών έργων. Όμως, για να λειτουργήσει απαιτεί την αντίστοιχη ευελιξία στις προϋποθέσεις ίδρυσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσής τους. Απαιτεί ένα νομοθετικό πλαίσιο που να διευκολύνει και όχι να θέτει γραφειοκρατικά εμπόδια, ένα νομοθετικό πλαίσιο που να εξασφαλίζει τη βιωσιμότητα και παράλληλα να διασφαλίζει το δημόσιο συμφέρον.

Η ευελιξία, η αποκέντρωση και η απλοποίηση των διαδικασιών είναι τα βασικά χαρακτηριστικά του νέου νομοθετικού πλαισίου, που τίθεται με το παρόν νομοσχέδιο. Ο διαχωρισμός της διαδικασίας αδειοδότησης σε δύο στάδια και παράλληλα η διευκόλυνση και η αποκέντρωση της διαδικασίας των περιβαλλοντικών αδειοδοτήσεων, θα συντελέσουν, μεταξύ άλλων, καθοριστικά στην επιτάχυνση της υλοποίησης του δικτύου.

Τα οφέλη αναμένεται να είναι πολλαπλά: Ενίσχυση των δημοφιλών τουριστικών περιοχών και παράλληλα ανάδειξη νέων, εξυπηρέτηση αναγκών επείγουσας και έκτακτης μετακίνησης, ενίσχυση των τοπικών οικονομικών. Είναι οφέλη οικονομικά, αλλά και με έντονο κοινωνικό πρόσημο.

Σε μία χώρα με πλήθος μικρών και απομακρυσμένων νησιών η ύπαρξη ενός ευέλικτου τρόπου μετακίνησης, που να βοηθά τη διασύνδεσή τους τόσο με τα υπόλοιπα νησιά, όσο και με την Ηπειρωτική Ελλάδα, είναι ζωτικής και θεμελιώδους σημασίας.

Ας γίνει μία μελέτη κόστους επικοινωνίας και μετακίνησης στα νησιά μέσω επιδοτούμενων άγονων ακτοποϊκών γραμμών, μέσω μεταφορικών ισοδυνάμων, μέσω αερομετακομιδών, για να δούμε την αντικατάστασή τους με μια πιο ευέλικτη μορφή, μέσω υδατοδρομίων. Εκτιμώ ότι το αποτέλεσμα θα είναι να ενισχυθεί αυτή η νέα μορφή μετακίνησης, σε συνάρτηση και με άλλα οφέλη, τα οποία ήδη έχω αναφερθεί.

Στο σημείο αυτό, θα ήθελα να αναφερθώ ειδικότερα στο Νομό Εύβοιας, τον μεγαλύτερο νησιωτικό νομό της Ελλάδος. Το μεγάλο και απαρχαιωμένο οδικό δίκτυο που διαθέτει, σε συνδυασμό με το ορεινό και δύσβατο πολλές φορές τοπίο, καθιστούν δυσχερή και πολύωρη την οποία μετακίνηση και μεταφορά. Κατά συνέπεια, η χωροθέτηση υδατοδρομίων αναμένεται να δώσει νέα πνοή.

Το θέμα δημιουργίας δικτύου υδατοδρομίου στην Εύβοια επανήλθε στο προσκήνιο κατά τη διάρκεια του αναπτυξιακού συνεδρίου Στερεάς Ελλάδας. Κατόπιν, πήρε τη μορφή αναπτυξιακού αιτήματος και την αποδοχή και από το Περιφερειακό Συμβούλιο, ενώ στη συνέχεια προωθήθηκε στο Υπουργείο Υποδομών και Δικτύων που έδωσε και την καταρχήν έγκρισή του.

Η πρόταση αυτή περιλαμβάνει τη δημιουργία τεσσάρων υδατοδρομίων στην Εύβοια, στη Χαλκίδα, την Κύμη, την Καρυστία και στα Λουτρά Αιδηψού κι ενός στη Σκύρο. Κύριοι του έργου μπορεί να είναι ο οργανισμός λιμένων ή τα λιμενικά ταμεία, τα οποία έχουν στη δική τους επιβλεψη τη λειτουργία των λιμανιών. Στόχος είναι τα υδατοδρόμια στην Εύβοια να διαδραματίσουν ηγετικό ρόλο στις μετακινήσεις με υδροπλάνα.

Ζητούμενο είναι η ανάπτυξη των υποδομών και των δραστηριοτήτων των λιμανιών ως τόποι προορισμού, η ενδυνάμωση του αισθηματός ασφάλειας στην περιφέρεια, η ενίσχυση της απασχόλησης και γενικότερα η προστιθέμενη αξία στην τοπική οικονομία και την τοπική κοινωνία από τις μετακινήσεις ανθρώπων και φορτίων, όπως είναι τα φάρμακα, τα τρόφιμα και ο Τύπος,



αλλά και στρατηγικές συμφωνίες συνεργασίας με τουριστικούς πράκτορες, ξενοδοχεία, τουριστικές επιχειρήσεις και εταιρείες από όλους τους κλάδους με τα υδροπλάνα.

Εν κατακλείδι, αγαπητοί συνάδελφοι, με το παρόν νομοσχέδιο τίθεται ένα ασφαλές και σύγχρονο νομοθετικό πλαίσιο με στόχο την προώθηση μιας επένδυσης που βρίσκεται σε απόλυτη αρμονία με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του τόπου μας.

Η υλοποίηση των υδατοδρομίων αποτελεί μία αναπτυξιακή προοπτική που μπορεί να επιφέρει διευρυμένα οφέλη στις τοπικές -και όχι μόνο- κοινωνίες, δημιουργώντας νέες τουριστικές τάσεις, καλύπτοντας ταυτόχρονα κοινωνικές ανάγκες. Παράλληλα, θα λειτουργήσουν ως αφετηρία για τη δημιουργία ενός ευρύτερου δικτύου υδατοδρομίων στον χώρο των Βαλκανίων.

Καιρός να αλλάξει και σε αυτόν τον τομέα το ημιτελές και αδιαφανές πλαίσιο που έθεσαν οι κατ' όνομα μόνο φιλεπενδυτικές πολιτικές των προηγούμενων κυβερνήσεων. Είναι καιρός να προχωρήσουμε σε αυτήν και σε μία σειρά νομοθετικών πρωτοβουλιών που εντάσσονται στον ευρύτερο στόχο μας για ενίσχυση της ανάπτυξης μέσω επενδύσεων που θα σέβονται το περιβάλλον και θα αναδεικνύουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του τόπου μας.

Παραμένουμε προσηλωμένοι και συνεπείς στον στόχο μας για την παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας, την ώρα που εκπρόσωποι της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, εκπαιδευμένοι άριστα και με πολυετή πείρα στην τέχνη της διγλωσσίας, επιλέγουν να χαλαρώνουν σε -τυχάρες- συναντήσεις σε καφέ των Βρυξελλών. Ο καθένας με τον τρόπο του, όπως έχει μάθει.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας κ. Ιωάννης Κεφαλογιάννης.

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα μου επιτρέψετε, μιας και μπαίνουμε στη νέα Κοινοβουλευτική Σύνοδο, να αναφερθώ σε δύο-τρία θέματα της επικαιρότητας προτού μπω στα του νομοσχεδίου.

Θα ξεκινήσω, με το προσφυγικό και τις εικόνες ντροπής που είδαμε τις προηγούμενες εβδομάδες. Μάλιστα, ο Πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας, ο Κυριάκος Μητσοτάκης, επισκέφθηκε χθες τους χώρους στη Σάμο. Δυστυχώς, βλέπουμε ότι ο περίφημος ανθρωπισμός της παρούσας Κυβέρνησης πήγε στον βρόντο.

Για να καταλάβουμε όλοι, θα σας πω ότι στη Σάμο, από τις αρχές του χρόνου, έχουν φτάσει τέσσερις χιλιάδες τετρακόσιοι τριάντα τέσσερις παράνομοι οικονομικοί μετανάστες και έχουν στραθεί πίσω στην Τουρκία, μέσω της διαδικασίας που προβλέπεται, μόλις τριάντα επτά. Μάλιστα, σε ένα hot spot, όπου η χωρητικότητά του είναι μόνο επτακόσιοι άνθρωποι, αυτή τη στιγμή, είναι τέσσερις χιλιάδες.

Το προηγούμενο διάστημα είδαμε να υπάρχουν ερωτήματα για τα τόσα εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ, τα οποία έχουν δαπανηθεί γι' αυτό το συγκεκριμένο ζήτημα. Μάλιστα, η OLAF, η αντίστοιχη ευρωπαϊκή επιτροπή, έχει ξεκινήσει να διερευνά το συγκεκριμένο ζήτημα. Βεβαίως, αυτά είναι θέματα, τα οποία θέτουμε καθημερινά και ζητούμε απάντηση από τη Κυβέρνηση. Βεβαίως, απάντηση δεν έχουμε λάβει μέχρι τώρα.

Εμείς ως Νέα Δημοκρατία έχουμε πει τρία βασικά πράγματα: Είναι απόλυτη ανάγκη να υπάρξει καλύτερη φύλαξη των συνόρων, σε συνεργασία, βεβαίως, με τις αρμόδιες ευρωπαϊκές αρχές. Πρέπει άμεσα να γίνει διαχωρισμός της έννοιας μεταξύ του πρόσφυγα και του οικονομικού μετανάστη, ώστε να είναι και ταχύτερες οι διαδικασίες. Επιτέλους, η χώρα μας -και με τη βοήθεια τη Ευρωπαϊκής Ένωσης- θα πρέπει να διασφαλίσει ανθρώπινες συνθήκες διαβίωσης για όσους από αυτούς τους κατατρεγμένους έχουν φτάσει στην πατρίδα μας.

Θα μιλήσω τηλεγραφικά για το θέμα του Σκοπιανού και το δημοψήφισμα στη γειτονική χώρα. Δυστυχώς και από τα πρακτικά τα οποία διέρρευσαν στον Τύπο, είδαμε με πόσο τυχοδιωκτικό τρόπο η Κυβέρνηση αντιμετώπισε αυτό το ζήτημα. Αποδείχθηκε ότι ο απαρδεδεκτος όρος όσον αφορά τη «Μακεδονία του Ίλντεν» είναι κάτι που το είχε συμφωνήσει η Κυβέρνηση κι έκανε πίσω

μόνο μετά την κατακραυγή από πλευράς της Νέας Δημοκρατίας και άλλων κομμάτων της Αντιπολίτευσης. Αντίθετα, η δική μας θέση ήταν ξεκάθαρη από την πρώτη στιγμή. Το έχουμε πει κατ' επανάληψη και εντός της χώρας, αλλά βεβαίως και όσοι συνομιλούμε τόσο στο εξωτερικό, όσο και στα στενά όρια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στην ευρω-ομάδα της Νέας Δημοκρατίας.

Δυστυχώς, η Κυβέρνηση με αυτόν τον τρόπο, χωρίς να έχει ενημερώσει τους πολιτικούς Αρχηγούς -το έχουμε πει κατ' επανάληψη κι έχουμε ασκήσει την κριτική μας- έδειξε μία αδύναμη θέση κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων με τη γείτονα χώρα.

Ερχόμαστε στο δημοψήφισμα όπου βλέπουμε το εξής παράλογο: Από τη μία ο κυβερνητικός εταίρος, ο κ. Πάνος Καμμένος, λέει ότι το δημοψήφισμα είναι άκυρο. Το Υπουργείο Εξωτερικών, μέσω της επίσημης ανακοίνωσής του, λέει ότι είναι έγκυρο και μαθαίνουμε, επίσης, ότι την ίδια μέρα ο Πρωθυπουργός, ο κ. Τσίπρας, τηλεφωνεί στον κ. Ζάεφ και του δίνει συγχαρητήρια. Βλέπουμε μια Κυβέρνηση όπου άλλα λέει ο Υπουργός Αμυνας, άλλα λέει ο Υπουργός Εξωτερικών. Είναι, δηλαδή, μία κατάσταση τουλάχιστον τρελή όσον αφορά την εικόνα που βγαίνει προς τα έξω. Για άλλη μία φορά, δυστυχώς, φαίνεται ότι όχι μόνο υπάρχει ασυνεννοησία μεταξύ των βασικών κυβερνητικών εταίρων, αλλά υπάρχουν εκ διαμέτρου αντίθετες απόψεις, με αποτέλεσμα βεβαίως να το εκμεταλλεύονται οι φίλοι μας στο εξωτερικό και να βλέπουν πάλι μία αδύναμη εικόνα της χώρας.

Θα μου επιτρέψετε να σχολιάσω και τα του κρατικού προϋπολογισμού. Εγώ δεν είμαι πάρα πολλά χρόνια σ' αυτή την Αίθουσα, αλλά και με παλιότερους συναδέλφους που έχω συζητήσει, πρώτη φορά συναντούν έναν προϋπολογισμό ο οποίος έχει ερωτήματα πολλαπλών απαντήσεων: «Α. Περικοπή συντάξεων, Β. Μη περικοπή συντάξεων, Γ. Τίποτα από τα δύο». Νομίζω ότι είναι μία αστεία, τουλάχιστον, εικόνα να βλέπουμε έναν προϋπολογισμό, ο οποίος έχει διάφορα σενάρια. Προφανώς όλοι διερωτώνται: Αν πράγματι έχουμε φύγει από τη μέγγενη των μνημονίων, αν πράγματι δεν έχουμε την ανάγκη των κακών δανειστών ή των κακών τροϊκανών, γιατί θα πρέπει να καταθέσουμε προϋπολογισμό που να περιέχει διάφορα σενάρια; Γιατί θα πρέπει να περιμένουμε το Eurogroup να μας δώσει την έγκριση ή όχι; Έχουμε τελικά ελευθερία στα δημοσιονομικά μας, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι της Συμπολίτευσης, ή όχι; Γιατί τουλάχιστον με βάση το σχέδιο του προϋπολογισμού φαίνεται ότι αυτή η ελευθερία δεν υπάρχει. Φαίνεται ότι περιμένετε το Eurogroup του Δεκεμβρίου για να αποφασίσετε αν θα είναι μέσα η περικοπή των συντάξεων ή όχι.

Εμείς ευχόμαστε να μην είναι και το λέμε ξεκάθαρα για άλλη μία φορά. Αυτή είναι η θέση της Νέας Δημοκρατίας και δεν υπάρχει καμία παρερμηνεία. Εσείς καταθέτετε προϋπολογισμό που περιέχονται διάφορα σενάρια. Κάποια στιγμή, λοιπόν, θα πρέπει να σοβαρευτούμε.

Έρχομαι στα του νομοσχεδίου.

Νομίζω, κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ότι όλοι θα συμφωνήσουμε σε αυτή την Αίθουσα πως σε μία νησιωτική χώρα, όπως η Ελλάδα, δηλαδή σε μία χώρα η οποία έχει σοβαρά γεωγραφικά μειονεκτήματα συνοχής κι επικοινωνίας, τα υδροπλάνα μπορούν να αποτελέσουν μία πρόσθετη κι αποτελεσματική συγκοινωνιακή πολιτική τόσο για τους κατοίκους, όσο και για τους επισκέπτες των νησιών μας.

Κι επειδή προέρχομαι κι εγώ από μία νησιωτική περιφέρεια, μπορώ να σας διαβεβαιώσω ότι η έγκαιρη λειτουργία των υδατοδρομίων θα μπορούσε να αποβεί καθοριστικής σημασίας για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων των νησιών.

Αν θέλουμε, όμως, να είμαστε ειλικρινείς, η ανάπτυξη της περιφέρειας και η άρση της απομόνωσης ολόκληρων περιοχών και των κατοίκων τους, δεν είναι εφικτή χωρίς να υπάρχει ένα ολοκληρωμένο περιφερειακό σχέδιο που να αφορά το δίκτυο μεταφορών, ένα δίκτυο που θα συνδυάζει διάφορα μέσα επικοινωνίας. Κι εγώ πιστεύω ότι τα υδροπλάνα πράγματι μπορούν να συμβάλλουν καθοριστικά.

Βεβαίως, όπως επισήμανε κι ο εισηγητής μας και πολλοί άλλοι συνάδελφοι από τη Νέα Δημοκρατία, το θεσμικό πλαίσιο για τη λειτουργία των υδατοδρομίων υπάρχει πράγματι από το 2013.

Μπορεί να μην ήταν ολοκληρωμένο, μπορεί πράγματι να υπήρχαν κάποιες ελλείψεις, αλλά χάρη σε αυτό αδειοδοτήθηκαν τα τρία πρώτα υδατοδρόμια της χώρας, της Κέρκυρας, των Παξών και της Πάτρας. Επίσης, χάρη σε αυτό προχώρησε η διαδικασία αδειοδότησης -χωρίς μάλιστα να ολοκληρωθεί- σε μία σειρά από άλλα υδατοδρόμια στην υπόλοιπη επικράτεια.

Και βεβαίως, αν κρίνω από τις μεταβατικές διατάξεις του άρθρου 31 για την ολοκλήρωση της υφιστάμενης διαδικασίας αδειοδότησης, τελικά φαίνεται, κύριε Υπουργέ, ότι δεν ήταν τόσο δυσλειτουργικό όσο ορισμένοι ήθελαν να παρουσιάσουν, προφανώς για να αιτιολογήσουν και την καθυστέρηση των τεσσάρων ετών για τη συζήτηση του σημερινού νομοσχεδίου.

Στο προηγούμενο σχέδιο νόμου υπήρχαν ζητήματα κυρίως γραφειοκρατίας και γρήγορης αδειοδότησης, ζητήματα που εντοπίζονται κατά βάση σε δύο σημεία:

Πρώτον, εντοπίζονται στη χερσαία ζώνη των λιμένων και στις λίμνες. Και στα δύο, βέβαια, αυτά σημεία τα προβλήματα που δημιουργούνται, αλλά και η ευθύνη ήταν καθαρά του ελληνικού δημοσίου και όχι του ιδιώτη επενδυτή. Και βεβαίως, δεν είμαι καθόλου βέβαιος ότι το παρόν νομοσχέδιο τα αντιμετωπίζει αποτελεσματικά. Αντίθετα, μπορώ να πω με βεβαιότητα ότι η διάκριση που προσθέσατε ανάμεσα στην άδεια ίδρυσης και στην άδεια λειτουργίας θα δημιουργήσει περισσότερα προβλήματα. Είναι μία διάκριση που -και λυπάμαι που το λέω- δεν ικανοποιεί τίποτα περισσότερο από την ιδεοληψία μίας Κυβέρνησης, η οποία στη φοβία της να μην την κατηγορήσουν ότι δεν είναι αριστερή, νομοθετεί με μία νοοτροπία δεκαετιών του 1960 και του 1980.

Δεν είναι μόνο -όπως σας επεσήμανε και ο εισηγητής μας- ότι αφήνετε χωρίς δυνατότητα αδειοδότησης τα δύο μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας και τις μεγάλες ιδιωτικές μαρίνες, τα λιμάνια που -σημειωτέον- είχαν προβλέψει και τροποποιήσει το master plan τους και είχαν μπει στη διαδικασία αδειοδότησης των υδατοδρόμων, αλλά ακόμα και μαρίνες, όπως αυτές των Γουβιών στην Κέρκυρα, η οποία έχει παραχωρηθεί από το Υπουργείο Τουρισμού σε ιδιώτη και που το 2004 φιλοξένησε στις υποδομές της για πρώτη φορά τα υδροπλάνα, δεν είναι ότι απορρίπτετε α priori μεγάλες ξενοδοχειακές επιχειρήσεις στρατηγικού χαρακτήρα, οι οποίες -άκουσον, άκουσον!- μπορούν να διαθέτουν τουριστικούς λιμένες, αλλά δεν μπορούν να διαθέτουν υδατοδρόμια, είναι, βεβαίως, και η απύθμενη υποκρισία της Κυβέρνησης, η οποία έχει περάσει στο ΤΑΙΠΕΔ προς ιδιωτικοποίηση όλους τους μεγάλους οργανισμούς λιμένος και σημαντικές μαρίνες, όπως για παράδειγμα της Πύλου, του Αλίμου, της Χίου, του Αργοστολίου, της Ζακύνθου, της Ρόδου, της Μυκόνου, της Ιτέας, μαρίνες που κατά βάση διαθέτουν την υποδομή να φιλοξενήσουν υδατοδρόμια και που δεν διαθέτουν, για παράδειγμα, όλα τα δημοτικά λιμενικά ταμεία.

Ας πάρουμε, κύριε Υπουργέ, ένα παράδειγμα: Τι θα συμβεί όταν το ΤΑΙΠΕΔ παραχωρήσει σε ιδιώτη τον Οργανισμό Λιμένα της Πάτρας ή του Ηρακλείου; Η άδεια ίδρυσης δεν θα ανήκει σε ιδιώτη; Και τι συνεπάγεται αυτό για τη λειτουργία του υδατοδρόμου; Θα σας πω εγώ: Θα κλείσει, εκτός εάν η Κυβέρνηση προβεί σε μία νομοθετική ρύθμιση και επιτρέψει την άδεια ίδρυσης και από τον ιδιώτη.

Βεβαίως, θα μου πείτε ότι υπάρχει και μία λύση, που είναι να τη μεταβιβάσετε. Σε ποιον, όμως, θα μεταβιβαστεί, για παράδειγμα, η άδεια ίδρυσης υδατοδρόμου του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας; Θα συστήσετε κατά περίπτωση νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου ή ιδιωτικού δικαίου, που η μόνη του παρουσία θα είναι μία άδεια ίδρυσης υδατοδρόμου; Μήπως θα τη μεταβιβάσετε στον γειτονικό ΟΤΑ, όταν ο νόμος απαγορεύει εκεί όπου υπάρχει οργανισμός λιμένα να υπάρχει και αντίστοιχα δημοτικό λιμενικό ταμείο;

Πάω στις χερσαίες ζώνες λιμένα. Με την εξαίρεση των μεγάλων λιμανιών, στη μεγάλη τους πλειονότητα τα δημοτικά λιμενικά ταμεία δεν έχουν, όπως ξέρετε, την υποχρέωση να εκπονήσουν κάποιο master plan, που σημαίνει ότι πολλά από αυτά δεν έχουν καθορισμένες χερσαίες ζώνες λιμένα.

Βεβαίως, το μεγαλύτερο πρόβλημα με την καθυστέρηση στην έγκριση των ΜΠΕ δεν είναι το ποια υπηρεσία την κάνει. Καλώς αποκεντρώνετε τη διαδικασία μέσω αποκέντρωσης, αλλά αυτό

νομίζω είναι που δημιουργεί το κυρίαρχο πρόβλημα. Το πρόβλημα στην καθυστέρηση, κύριε Υπουργέ, είναι η αλληλοεπικάλυψη και η σύγχυση αρμοδιοτήτων μεταξύ της Υπηρεσίας Περιβάλλοντος και της ΕΣΑΛ, δηλαδή της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων. Και δυστυχώς, με το παρόν νομοσχέδιο αυτό δεν το λύνετε.

Όσον αφορά τις άδειες δόμησης για τις χερσαίες υποδομές των υδατοδρόμων, εδώ υπάρχουν δύο ζητήματα.

Πρώτον, ποια είναι η πρόβλεψή σας για υφιστάμενες υποδομές εντός δημοτικών λιμενικών ταμείων, οι οποίες μπορούν να εξυπηρετήσουν τη χρήση υδατοδρόμων, αλλά είναι παράνομες;

Δεύτερον, στην περίπτωση των νέων υποδομών, ένα υδατοδρόμιο, όπως ξέρετε, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, για να λειτουργήσει χρειάζεται κατά βάση μία πλωτή εξέδρα είκοσι με τριάντα μέτρα και έναν οικίσκο περίπου πενήντα τετραγωνικών μέτρων. Δεν θα μπορούσατε, κύριε Υπουργέ, να προβλέψετε ότι αυτοί οι οικίσκοι θα εξαιρεθούν της άδειας δόμησης, ώστε να επιταχυνθεί η διαδικασία, όσον αφορά την αδειοδότησή τους;

Στην περίπτωση, για παράδειγμα, των αεροδρομίων που παραχωρήθηκαν από τη FRAPORT, μεταβιβάσατε και την έγκριση των αδειοδοτήσεων των υποδομών στην ΥΠΑ. Νομίζω ότι θα μπορούσατε να κάνετε κάτι αντίστοιχο και εδώ πέρα.

Πάω στις λίμνες. Οι περισσότερες λίμνες είτε εντάσσονται σε ειδικό πλαίσιο προστασίας -σε περιοχές δηλαδή «NATURA»- είτε έχουν προκαθορισμένες χρήσεις που δεν περιλαμβάνουν στον σχεδιασμό τους τη λειτουργία υδατοδρόμων. Επιπλέον, υπάρχει ένα νομοθετικό κενό σχετικά με το ποιος είναι ο φορέας διαχείρισης της υδάτινης επιφάνειας των λιμνών.

Για παράδειγμα, ο φορέας διαχείρισης του χερσαίου τμήματος της λίμνης Τριχωνίδας εναλλάσσεται μεταξύ της ΕΤΑΔ και της Κτηματικής Υπηρεσίας του Δημοσίου. Πραγματικά αναρωτιέμαι ποιος θα είναι αυτός που θα αναλάβει την άδεια ίδρυσης σε αυτή την περιοχή.

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

Θα χρειαστώ δύο λεπτά, κυρία Πρόεδρε.

Επόμενο θέμα είναι τα τέλη λειτουργίας υδατοδρόμων. Στο άρθρο 22 θεσπίζονται δύο διαφορετικά τέλη, ένα για τον κάθε επιβάτη που χρησιμοποιεί το υδροπλάνο και ένα τέλος για το σκέλος της πτήσης. Τα τέλη αυτά θα τα χρησιμοποιήσετε, όπως λέτε, για την κατασκευή υδατοδρόμων -υποθέτω δημοσίων- για την επιδότηση άγονων γραμμών υδροπλάνων.

Έρχομαι στο άρθρο 29. Δίνετε στον Υπουργό Υποδομών τη δυνατότητα να συστήνει νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου προκειμένου να ιδρύουν υδατοδρόμια εκεί όπου δεν υπάρχει επενδυτικό ενδιαφέρον.

Εδώ έχω να κάνω δύο παρατηρήσεις:

Πρώτον, γιατί τα τέλη υδατοδρόμων δεν είναι σε έναν βαθμό ανταποδοτικά τουλάχιστον προς τον φορέα ίδρυσης του υδατοδρόμου; Ζητάτε, δηλαδή, από έναν δήμο μέσω του δημοτικού λιμενικού να προχωρήσει στην άδεια ίδρυσης ενός υδατοδρόμου χωρίς κανένα ανταποδοτικό όφελος για τον ίδιο.

Δεύτερον, τι θα γίνει με εκείνες τις τουριστικές μαρίνες, οι οποίες έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα από το Υπουργείο Τουρισμού;

Εδώ, κύριε Υπουργέ, δεν θα έπρεπε να υπάρχει μία πρόβλεψη για τη δημιουργία άδειας ίδρυσης από τον αντίστοιχο φορέα του δημοσίου -εν προκειμένω το Υπουργείο Τουρισμού- ή κάποιο άλλο νομικό του πρόσωπο;

Θα αναφερθώ πολύ σύντομα στις τροπολογίες.

Στη βουλευτική τροπολογία 1762/32 θα είμαστε αρνητικοί.

Στην τροπολογία 1764/33 επίσης θα είμαστε αρνητικοί. Νομίζω ότι δεν υπάρχει μεγαλύτερη ομολογία για την κατάρρευση του συγκοινωνιακού έργου στην Αθήνα και στη Θεσσαλονίκη. Βεβαίως το ζήτημα της κακής λειτουργίας των συγκοινωνιών και ειδικά στη Θεσσαλονίκη το ζουν καθημερινά οι κάτοικοι και οι επισκέπτες της πόλης, αφ' ενός διά της κατάρρευσης της τηλεματικής, αφ' ετέρου μέσω των ρηγμαμένων στάσεων και ενός γερασμένου στόλου, ο οποίος μάλιστα έχει και τη βούλα της δικής σας νομοθετικής ρύθμισης, η οποία παρατείνει τη διάρκεια ζωής των λεωφορείων από τα είκοσι στα είκοσι τρία έτη. Έτσι στην

ουσία προσθέσατε σαράντα γερασμένα οχήματα που επρόκειτο να αποσυρθούν χωρίς κανένα αποτέλεσμα.

Όσον αφορά την τροπολογία 1769/36, κύριε Υπουργέ, έχω να πω ότι για άλλη μία φορά τροποποιεί διατάξεις του ν.4412/2016, ενός νόμου που, όπως έχω μετρήσει μαζί με τους συνεργάτες μου, έχει τροποποιηθεί από τότε διακόσιες εβδομήντα φορές μέσα σε δύομισι χρόνια. Μάλιστα με την εν λόγω τροποποίηση ορθώς εντάσσονται οι εξειδικευμένες υπηρεσίες μελετών και τα ΣΔΙΤ. Για τη συγκεκριμένη ρύθμιση θα τοποθετηθούμε όταν θα έρθει η ώρα της ψηφοφορίας.

Επίσης, η τροπολογία 1772/38 -και κλείνω με αυτό- θα θέλαμε να σπάσει σε δύο κομμάτια, γιατί όσον αφορά το δεύτερο άρθρο είμαστε θετικοί, όσον αφορά, όμως, το πρώτο είμαστε αρνητικοί. Είμαστε αρνητικοί, κύριε Υπουργέ, διότι εμφανίζονται μεν σωστά θέματα, όπως, για παράδειγμα, τα ηλεκτροκίνητα ταξί, τα λευκά οχήματα δημοσίας χρήσεως ειδικής μίσθωσης, εν τούτοις περιλαμβάνεται και η πρόβλεψη για παράταση της ισχύος των αδειών οδήγησης έως 31 Δεκεμβρίου για τους άνω των εβδομήντα τριών ετών οδηγούς. Ως εκ τούτου, εμείς αυτή τη ρύθμιση δεν μπορούμε να την ψηφίσουμε. Αν σπάσετε την τροπολογία, όσον αφορά το δεύτερο κομμάτι βεβαίως θα είμαστε θετικοί. Περιμένουμε την τελική σας κρίση.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Τον λόγο έχει ο κ. Μπουκώρος από τη Νέα Δημοκρατία.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κάτω από συνθήκες προσήλωσης της χώρας στην ανάπτυξη, το συζητούμενο νομοσχέδιο θα έπρεπε να είναι από τα βασικά, γιατί πράγματι αγίζει πολύ σημαντικά στοιχεία. Όμως η Κυβέρνηση επέλεξε να το φέρει σε ένα από τα Θερινά Τμήματα -εκεί έγινε η επεξεργασία, στις επιτροπές του Γ' Θερινού Τμήματος- και να το συζητάμε σήμερα σε μία συνεδρίαση.

Κύριε Υπουργέ, ακούω τους συναδέλφους της Πλειοψηφίας από το πρωί να σεμνύνονται διαρκώς ότι η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ - ANEL έχει καταθέσει το τέλειο νομοσχέδιο, που θα οδηγήσει στην άνοιξη των υδατοδρομίων και των υδροπλάνων στη χώρα.

Ξέρετε ότι αυτή η χώρα δεν πάσχει από νόμους, αλλά από την εφαρμογή και τη λειτουργία των νόμων. Σας λέω, λοιπόν, ότι αυτό το νομοσχέδιο θα κριθεί στην πράξη. Έχουμε, όμως, εμείς στη Νέα Δημοκρατία σοβαρές επιφυλάξεις για τη λειτουργικότητα του νομοσχεδίου, οι οποίες εδράζονται, κύριε Υπουργέ, σε ορισμένα στοιχεία και αρχικά στη μεγάλη καθυστέρηση με την οποία έρχεται στη Βουλή. Οφείλω να υπενθυμίσω ότι η δημόσια διαβούλευση για το συγκεκριμένο νομοσχέδιο ολοκληρώθηκε τον Σεπτέμβριο του 2016. Έχουμε ήδη Οκτώβριο του 2018.

Η ιστορία των υδροπλάνων στη χώρα μας είναι μακρά. Είναι εμφανές ότι δεν έχετε λάβει υπ' όψιν σας πολλά πράγματα, όπως την ιστορική εμπειρία. Υδροπλάνα στην Ελλάδα πετούσαν από το 1920. Η τελευταία πτήση τους έγινε πριν λίγο τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Δεν λάβατε υπ' όψιν σας, όμως, και άλλα ζητήματα, όπως η διεθνής εμπειρία και η οι βέλτιστες πρακτικές. Σήμερα, κύριε Υπουργέ, υπάρχουν χώρες που έχουν δημιουργήσει μεγάλη παράδοση στα υδροπλάνα. Ως τέτοιες θα μπορούσαν να αναφερθούν ο Καναδάς, η Αυστραλία, η Δανία, η Φινλανδία, η Ιταλία, αλλά και χώρες που είναι πολυνησιακά συμπλέγματα, όπως οι Μαλδίβες, και πραγματικά στηρίζουν τον τουρισμό τους και την οικονομία τους.

Εσείς είστε κρατιστές, κύριε Υπουργέ, και δεν θέλετε να το κρύψετε. Δικαίωμά σας. Έρχεστε και αντιστρέφετε το σχήμα. Αντί να κάνετε το γρήγορο και το αποδοτικό, δηλαδή να βάλετε τις προϋποθέσεις και να δώσετε το δικαίωμα στον ιδιώτη να ιδρύει υδατοδρόμια, κρατώντας για το κράτος τον αυστηρό εποπτικό έλεγχο, όπως το επιθυμείτε, κάνετε το αντίθετο. Υποχρεώνετε το κράτος να ιδρύσει τα υδατοδρόμια και ο ιδιώτης να έχει τη χρήση.

Αυτό τι σημαίνει σε ένα δυσκίνητο ελληνικό δημόσιο, κύριε Υπουργέ; Είμαστε πολυνησιακή χώρα, είμαστε τουριστική χώρα και ταυτοχρόνως είμαστε χώρα που μαστίζεται από συγκοινων-

ιακή απομόνωση πολλών περιοχών.

Έχει τις δυνατότητες -γιατί δεν αρκεί η κοινή υπουργική απόφαση για την ίδρυση ενός υδατοδρομίου- η Επιτροπή Ελέγχου και Επιθεώρησης Υδατοδρομίων να αντεπεξέλθει σε αυτό το μεγάλο έργο και να εκδώσει τις άδειες στον πρόποντα χρόνο, ώστε να αρχίσει το μεταφορικό έργο και κατ' αυτό τον τρόπο να αυξηθούν οι πιθανότητες βιωσιμότητας αυτών των εταιρειών;

Κάνετε μια αποκέντρωση στο ζήτημα των μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων και εκχωρήσατε αυτή την αρμοδιότητα στις αποκεντρωμένες περιφέρειες. Θα μπορούσατε να λειτουργήσετε κατά τον ίδιο τρόπο και στην αδειοδότηση. Αντίστοιχοι υπάλληλοι σε επίπεδο αποκεντρωμένων διοικήσεων, που είναι οκτώ ή δεκατρείς στη χώρα -δεν είμαι πρόχειρος στον αριθμό- θα μπορούσαν να ελέγχουν όλες αυτές τις προϋποθέσεις που βάσει το νομοσχέδιο και οι ρυθμοί να είναι ταχύτεροι.

Εσείς κάνετε μια επιτροπή που πρέπει να ελέγχει το υδατοδρόμιο από το Φλοίσβο μέχρι τη Δονούσα και από την Αλόνησο μέχρι τη Θεσσαλονίκη. Αποτελείται από οκτώ μέλη. Αν δεν επιθεωρήσει το υδατοδρόμιο αυτή η επιτροπή, δεν πρόκειται να λειτουργήσει. Θα συσσωρευθεί ένας όγκος εργασίας. Υδατοδρόμια ιδίων γεωγραφικών περιοχών και ίδιων διοικητικών περιφερειών θα αδειοδοτούνται σε διαφορετικούς χρόνους και αυτό, κύριε Υπουργέ, θα πλήξει τις ενδιαφερόμενες εταιρείες.

Θα σας εξηγήσω τι εννοώ με ένα απλό παράδειγμα, γιατί στον Βόλο έχουμε την εμπειρία μιας εταιρείας, η οποία λειτουργεί για κάποιο διάστημα. Εξαιτίας της καθυστερημένης αδειοδότησης, χρεοκόπησε και εγκατέλειψε το μεταφορικό έργο.

Δεν λάβατε υπ' όψιν σας την εμπειρία και τον νόμο του 2005, τον νόμο του 2013 και κυρίως τις βέλτιστες πρακτικές που ισχύουν σήμερα παγκοσμίως. Αν τις είχατε ενσωματώσει, πιστεύω ότι το νομοσχέδιο θα είχε πολύ μεγαλύτερες πιθανότητες να προσφέρει.

Σε ένα τέτοιο θέμα θέλω να προσφέρω γόνιμη κριτική, γιατί είναι ένα θέμα που αφορά τους ακρίτες μας, την τουριστική ανάπτυξη, τις αεροδιακομιδές ασθενών, που σήμερα πάνε με βάρκες και με πλωτά μέσα και ενώ κινδυνεύει η ζωή τους, ταξιδεύουν έξι και επτά ώρες.

Θα έπρεπε, κύριε Υπουργέ, κατά την άποψή μου το σχήμα να έχει αντιστραφεί. Όμως, εφόσον δεν το επιλέγετε, νομίζω ότι μπορείτε να αποκεντρώσετε το σύστημα αδειοδότησης. Υπάλληλοι της Πολιτικής Αεροπορίας υπάρχουν και στα περιφερειακά αεροδρόμια. Με την κατάλληλη εκπαίδευση μπορούν να κάνουν τις επιθεωρήσεις και τους ελέγχους.

Με το να έχουμε μια επιτροπή για όλη τη χώρα που να οδηγεί σε ατέρμονες διαδικασίες και σε μεγάλες καθυστερήσεις δεν νομίζω ότι προσφέρουμε ούτε στην οικονομία, ούτε στην τουριστική ανάπτυξη, ούτε στην εξάλειψη της συγκοινωνιακής απομόνωσης, ιδιαίτερα των ακριτικών νησιών.

Το δεύτερο που πιστεύω ότι πρέπει να κάνετε είναι το εξής. Βάζετε ορισμένες προϋποθέσεις. Ο κ. Κεφαλογιάννης προηγούμενός σας είπε ποια είναι τα γραφειοκρατικά προβλήματα τα οποία θα προκύψουν, αν κατηγοριοποιήσετε τα υδατοδρόμια σε μεγάλα, μεσαία και μικρά.

Μεγάλα, βεβαίως, θα είναι οι πύλες εξόδου, θα είναι τα υδατοδρόμια τα οποία θα κάνουν πτήσεις για τις χώρες που έχουν υπογράψει τη Συνθήκη Σένγκεν, αλλά και προς τρίτες χώρες και πραγματικά εκεί πρέπει να υπάρχουν όλες αυτές οι προϋποθέσεις. Στα μικρά αεροδρόμια, στην Αλόνησο, στη Σχοινούσα, στη Δονούσα δεν χρειάζονται αυτές οι προϋποθέσεις, κύριε Υπουργέ. Στον Καναδά και σε άλλες χώρες ο ίδιος ο χειριστής του αεροσκάφους, ο ίδιος ο πιλότος, όχι με μαγνητική πύλη ή ακτινοσκοπικό μηχάνημα, αλλά με μηχάνημα τύπου ρακέτας -φορητή μαγνητική συσκευή ελέγχου λέγεται- κάνει τον έλεγχο των αποσκευών των επιβατών, μπαίνει στο αεροπλάνο και εκτελεί το δρομολόγιο.

Νομίζω ότι χρειάζεται μια κλιμάκωση σε όλα αυτά. Αν λέμε ότι ισχύουν τα πάντα για όλα τα υδατοδρόμια, δεν θα κάνουμε τίποτα. Η λειτουργικότητα του νόμου σας θα κριθεί στην πράξη.

Δεύτερον, το ότι υποχρεώνετε τους σημερινούς κατόχους αδειών να αποφασίσουν σε δεκαπέντε μέρες, αυτό ούτε οι κατακτητές χωρών δεν το κάνουν στους κατακτημένους πολίτες.



Θα πρέπει να δώσετε ένα μεγαλύτερο διάστημα.

Σε γενικότερες γραμμές, χρειάζεται απλοποίηση, γιατί το υδροπλάνο είναι πραγματικά ένα μέσο που ταιριάζει στην Ελλάδα, αλλά πολύ φοβάμαι ότι με αυτές τις διαδικασίες θα χρεοκοπήσουν και πάλι και θα έρχονται κάποιοι άλλοι συνάδελφοί μας δεκαπέντε χρόνια αργότερα να συζητήσουν ένα άλλο νομοσχέδιο. Αφού έχετε επιλέξει την εμπλοκή όλης της κρατικής πυραμίδας -εμπλέκετε τους Υπουργούς με κοινές υπουργικές αποφάσεις, εμπλέκετε τις αποκεντρωμένες διοικήσεις, τους οργανισμούς λιμένων, τα λιμενικά ταμεία και τους ΟΤΑ- αυξήστε τον εποπτικό τους ρόλο και το λειτουργικό ζήτημα της αδειοδότησης δώστε το είτε αποκεντρώστε το, αν δεν θέλετε να το δώσετε στους ιδιώτες, ώστε να είναι πιο λειτουργικό.

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

Θα μπορούσα να κάνω πολλές ακόμα παρατηρήσεις. Κλείνω, λέγοντας ότι είναι κρίμα να χαθεί μια ακόμα ευκαιρία ανάπτυξης των υδροπλάνων σε μια πολυνησιακή τουριστική χώρα, όπως είναι η Ελλάδα, η οποία -επαναλαμβάνω για δεύτερη φορά στην τοποθέτησή μου- πλήττεται από μεγάλα ζητήματα συγκοινωνιακής απομόνωσης ορισμένων περιοχών. Θα έλεγα ότι έπρεπε να δημιουργείται και το πλαίσιο που θα παραχωρηθεί το έργο της σημερινής αεροπλοΐας στα υδροπλάνα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Κλείστε, κύριε Μπουκώρο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΠΟΥΚΩΡΟΣ:** Ολοκληρώνω, κυρία Πρόεδρε.

Δεν υπάρχει κανένα πλαίσιο.

Επιδοτούμε σήμερα, κύριε Υπουργέ, την άγονη γραμμή των αεροπλάνων με αποτέλεσμα ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες και το κράτος να πληρώνει και οι εταιρείες να μπαίνουν μέσα.

Θα μπορούσε, ιδιαίτερα στην άγονη γραμμή το υδροπλάνο με την ανάλογη ενίσχυση -και θα έπρεπε αυτό το νομοσχέδιο να δημιουργεί το πλαίσιο- να αναπληρώσει αυτή τη μεγάλη ανάγκη, ώστε και οι νησιώτες να εξυπηρετούνται και οι τουρίστες υψηλού εισοδήματος στους οποίους απευθύνεται το υδροπλάνο να έχουν εναλλακτικές λύσεις και γενικότερα να εντάξουμε αυτό το μέσο με στόχο την πολύπλευρη ανάπτυξη της χώρας.

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Τον λόγο έχει ο κ. Δρίτσας από τον ΣΥΡΙΖΑ και μετά θα πάρει τον λόγο ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος του Ποταμιού, ο κ. Αμυράς.

**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κυρία Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, για την προσωπική επίθεση που δέχτηκα για μια ακόμη φορά από την εκπρόσωπο της ναζιστικής εγκληματικής οργάνωσης Χρυσή Αυγή πριν από λίγο. Προφανώς αντιλαμβάνονται οι πάντες ότι δεν πρόκειται να ανοίξω κανέναν διάλογο. Λογοδωτώ από θέση αρχής πάντα σε όλη μου τη ζωή απέναντι στο ελληνικό Κοινοβούλιο, όσο είμαι μέλος του και απέναντι στην πειραϊκή και την ελληνική κοινωνία, όσο δραστηριοποιούμαι δημόσια.

Η επίθεση αυτή, όμως, δεν είναι προσωπική. Τρεις φορές στις συνεδριάσεις της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, στη συζήτηση αυτού του νομοσχεδίου, η Χρυσή Αυγή επιχείρησε μια αήθη επίθεση εναντίον της δημοκρατίας, του Κοινοβουλίου, των δημοκρατικών αρχών, των πολιτικών κομμάτων, των πάντων. Ως πρόεδρος της επιτροπής στο Θερινό Τμήμα της Βουλής και τις τρεις φορές αισθάνθηκα την υποχρέωση να δώσω μια «πληρωμένη» απάντηση, που την επικρότησαν όλα τα πολιτικά κόμματα και έμπρακτα διαμαρτυρήθηκαν με την αποχώρηση όλων από την Αίθουσα.

Είπα τότε ότι η δημοκρατία είναι μεγαλόκαρδη και ανεκτική, αλλά ούτε ανόητη είναι ούτε αφελής. Όλοι ξέρουμε τι είναι η Χρυσή Αυγή. Είναι ναζιστική εγκληματική οργάνωση, με ανοικτούς λογαριασμούς ενώπιον της ελληνικής δικαιοσύνης.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, πράγματι, τώρα που ολοκληρώθηκε η περίοδος των μνημονιακών δεσμεύσεων και ολοκληρώθηκε η σύμβαση του μνημονίου, ολόένα και κάθε στιγμή σε κάθε ζήτημα αναδεικνύονται εν όψει της νέας περιόδου της χώρας οι βασικές πολιτικές διαφορές που έχουν οι πολιτικές δυνάμεις

στην Ελλάδα. Και αυτό είναι καλό. Η δημοκρατία και η πολιτική θα κερδίσουν απ' αυτό.

Ακόμα και για ένα θέμα όπως αυτό, δηλαδή τα υδατοδρόμια και τα υδροπλάνα, που γενικώς τα περισσότερα πολιτικά κόμματα συγκλίνουν στο ότι πρέπει να οδηγηθούμε προς τα εκεί, εν τούτοις αναδεικνύονται διαφορές.

Στο νομοσχέδιο υπάρχουν ρυθμίσεις που αποκλείουν εξ αντικειμένου την ιδιωτική πρωτοβουλία, είτε ο κ. Τσιάρας. Ενώ πρόκειται για ρυθμίσεις που βάζουν τους κανόνες, ακριβώς για να αναπτυχθεί η ιδιωτική πρωτοβουλία. Γιατί καμμία κρατική επιχείρηση δεν θα λειτουργήσει υδροπλάνα.

Όμως, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, και η μεταφορική λειτουργία, το μεταφορικό έργο διά των υδροπλάνων, εντάσσεται στο συνολικό μεταφορικό δίκτυο της χώρας -δεν μπορεί να γίνει αλλιώς- και, μάλιστα, με πρωτόγνωρα εξειδικευμένα δεδομένα. Είναι και αεροπλοΐα και ναυσιπλοΐα. Χρειάζονται, μάλιστα, πάρα πολύ προσεκτικές πρόνοιες για λόγους ασφάλειας της αεροπλοΐας, της ναυσιπλοΐας, της προστασίας του περιβάλλοντος, ακόμα και της εθνικής ασφάλειας. Κάποιοι εδώ κάνουν ότι δεν το γνωρίζουν, δεν το σκέφτονται, δεν το υπολογίζουν, παρά το γεγονός ότι έχουμε πραγματικά τις προηγούμενες νομοθετικές ρυθμίσεις που αναφέρθηκαν ήδη από το 2013 που απέτυχαν. Γιατί απέτυχαν; Διότι δεν ήταν ρυθμίσεις επί τη βάση ενός δημόσιου, κρατικού, υπεύθυνου σχεδιασμού που θα δίνει το πλαίσιο για τη λειτουργία της ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Ως εκ τούτου, ήταν ρυθμίσεις που άφησαν τον ανταγωνισμό να λύσει τα ζητήματα και -με συγχωρείτε για την έκφραση- «τρέχα γύρευε». Γι' αυτό καθυστέρησε όλη αυτή η στόχευση να υλοποιηθεί, διότι το πλαίσιο που υπήρχε έπρεπε να το λύσουν οι ανταγωνισμοί -υπόγειοι, κατά κανόνα- των διαφόρων ενδιαφερομένων.

Η δική μας Κυβέρνηση δεν έπρεπε να το ξεκινήσει από το μηδέν. Έπρεπε να λύσει όλα αυτά τα ζητήματα που ήδη είχαν «τρέξει» στην πράξη επί τη βάση ενός κακού νόμου, αλλά υπαρκτού και μέσα απ' αυτό, αλλά και από μεταβατικές διατάξεις, να περάσει στο νέο τοπίο. Ποιο είναι το νέο τοπίο; Το νέο τοπίο είναι ότι αυτές οι λειτουργίες και οι αρμοδιότητες, που δεν μπορεί κανείς να αμφισβητήσει ότι είναι δημοσίου συμφέροντος κανονιστικές διατάξεις που αφορούν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, αλλά και της αεροπλοΐας, την προστασία του περιβάλλοντος, την εθνική ασφάλεια και πολλά άλλα, θα είναι αρμοδιότητα δημοσίων φορέων.

Δηλαδή, πώς αλλιώς πρέπει να δει κανείς αυτή την ανόητη προσέγγιση της έξαρσης υπέρ της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, κυρίως από τη Νέα Δημοκρατία, αλλά δυστυχώς και από το ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΑΛ; Ποια άλλη χώρα του κόσμου δεν τα φροντίζει αυτά; Ακόμα και οι πιο νεοφιλελεύθερες το κάνουν. «Γιαλαντζί» νεοφιλελεύθεροι είστε! Ακόμα και εκεί πάσχετε, γιατί αυτό δεν είναι πολιτική του νεοφιλελευθερισμού! Είναι πολιτική των «λόμπι» και εκεί είναι που πρέπει πραγματικά να σταθούμε για να δούμε τι είναι αυτός ο περίφημος κρατισμός του ΣΥΡΙΖΑ και όλα αυτά τα ανόητα τα οποία ακούγονται.

Προς αυτή την κατεύθυνση, κυρίες και κύριοι Βουλευτές, η διάκριση άδειας ίδρυσης και άδειας λειτουργίας είναι μια δομική, θεμελιακή διάκριση πάνω στην οποία πραγματικά μπορεί να οργανωθεί μια βιώσιμη προοπτική για την ανάπτυξη του κλάδου των υδατοδρομίων και των υδροπλάνων την οποία όλοι επιθυμούμε. Πολύ περισσότερο που και στη συζήτηση στην επιτροπή οι εκπρόσωποι των δύο ιδιωτικών εταιρειών κάναμε και ένα άνοιγμα, και καλούμε τώρα πια στις επιτροπές και ιδιωτικούς φορείς -όχι μόνο επικρότησαν το νομοσχέδιο, αλλά είπαν ότι η αιτιολογική έκθεση κυκλοφορεί σε όλα τα διεθνή φόρα των ενδιαφερομένων και εισπράττει πολύ θετικά σχόλια.

Όμως, υπήρχε για μια ακόμη φορά προσβολή του ελληνικού Κοινοβουλίου από τον Οργανισμό Λιμένα Πειραιά. Και δεν είναι η πρώτη φορά. Το θυμάστε όλοι. Εκλήθη και δεν προσήλθε. Ούτε καν υπόμνημα έστειλε. Δεν πρέπει το ελληνικό Κοινοβούλιο να γνωρίζει αν ο Οργανισμός Λιμένα Πειραιά με τη νέα του δομή ενδιαφέρεται και πώς ενδιαφέρεται; Είναι δυνατόν να θεωρείται αυτονόητο ότι θα λυθεί με τη δυναμική των πραγμάτων το κρίσιμο αυτό θέμα των κανονιστικών αρμοδιοτήτων δημοσίου συμ-



φέροντος: Επειδή το πλειοψηφικό πακέτο των μετοχών του ΟΛΠ ανήκει πια σε ιδιωτική εταιρεία, δεν θέλουν να συμμετάσχουν σε διάλογο με το ελληνικό Κοινοβούλιο το οποίο τους καλεί; Είναι απαράδεκτη προσβολή για μία ακόμη φορά από αυτή την εταιρεία ή από κάποιους εκπροσώπους της υπεύθυνους.

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

Σε κάθε περίπτωση όλα αυτά είναι ακριβώς που βάζουν τα πράγματα στη θέση τους. Και πράγματι η καθυστέρηση -όλοι μπορούμε να το σχολιάσουμε- έχει αιτίες και δεν μπορούμε να υπεκφύγουμε. Για μια ακόμη φορά, λοιπόν, έχουμε μια μεγάλη διαφορά αυτής της Κυβέρνησης απ' ό,τι προηγήθηκε στην καταστροφική περίοδο της τελευταίας εικοσαετίας, τριακονταετίας. Πρέπει να βάλουμε όλοι μυαλό για να βάλουμε στέρεες βάσεις για την πραγματικά βιώσιμη και δίκαιη παραγωγική ανασυγκρότηση της χώρας.

Τελειώνω, κυρία Πρόεδρε. Ευχαριστώ και για την ανοχή σας.

Οι δύο τροπολογίες του Υπουργείου Ναυτιλίας είναι επίσης εύστοχες, αναγκαίες και λειτουργικές. Όμως, μπροστά στη νέα περίοδο για την ανάληψη των ευθυνών από την πλευρά των νηογυμνών και την αναβάθμιση του ρόλου της επιθεώρησης πλοίων στο Υπουργείο Ναυτιλίας έχουμε να κάνουμε πολλή συζήτηση ακόμα. Το Υπουργείο νομίζω ότι βαδίζει σε πολύ σωστό δρόμο και σε στέρεη βάση για να ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία την οποία εξήγγειλε ο Πρωθυπουργός και υλοποίησε η Κυβέρνηση.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Ευχαριστούμε.

Τον λόγο έχει ο κ. Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος από το Ποτάμι κ. Αμυράς. Μετά θα είναι πάλι δύο ομιλητές. Και μετά πάλι θα μιλήσει Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος. Μετά θα μιλήσει ο Υπουργός, ο κ. Μαυραγάνης. Αυτή τη σειρά έχουμε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΜΥΡΑΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, συζητάμε σήμερα ένα σχέδιο νόμου για το πώς θα οργανωθούν οι μεταφορές και ιδιαίτερα πώς θα δώσουμε μια αναπτυξιακή τροπή στις μεταφορές μέσω υδροπλάνων. Και θέλω να αναρωτηθούμε όλοι τα εξής:

Πώς θα χαρακτηρίζατε μια νησιωτική χώρα, όπως είναι η Ελλάδα, με αρχιπελάγη, με μια συγκλονιστική πολυνησία με έξι χιλιάδες νησιά, νησίδες και βραχονησίδες στα πελάγη μας; Πώς θα χαρακτηρίζατε μια νησιωτική χώρα με εκατόν δεκαεπτά κατοικημένα νησιά στα πελάγη της; Τα πενήντα από αυτά τα νησιά είναι άνω των χιλίων κατοίκων. Πώς θα χαρακτηρίζατε μια νησιωτική χώρα, που η ακτογραμμή της είναι μεγαλύτερη από την ακτογραμμή της Αφρικής, που δεν έχει υδροπλάνα και υδατοδρόμια για να μετακινούνται οι κάτοικοι, οι τουρίστες, οι επισκέπτες, οι επιχειρηματίες από το ένα νησί στο άλλο εύκολα και γρήγορα και με ασφάλεια;

Εγώ θα χαρακτηρίζα μια τέτοια χώρα οπισθοδρομική και φοβική. Ήμασταν, όμως, πάντοτε έτσι εμείς οι Έλληνες και η Ελλάδα; Όχι. Θα σας δείξω κάτι φωτογραφίες από το 1930. Στο Καστελόριζο υπήρχε σταθμός βάσης για τα υδροπλάνα της «Air France». Θα τα καταθέσω και στα Πρακτικά. Μιλάμε τώρα για το 1932, 1933.

Εδώ, λοιπόν, βλέπουμε το υπέροχο Καστελόριζο, που τόσο έχει δεινοπαθήσει από τα διαγγέλματα και το φόντο, πραγματικά με ανάπτυξη δυναμική. Ήταν η εποχή της δεκαετίας του '30 και υδροπλάνα της «Air France» προσθαλασσώνονταν στο λιμάνι του Καστελόριζο για τουρισμό και για χίλιους δύο άλλους λόγους.

Δείτε εδώ και μία δεύτερη φωτογραφία κοντινή από τη βάση του ανεφοδιασμού και των μηχανικών.

Και εδώ ένα ελληνικό υδροπλάνο, πέραν των γαλλικών, που βλέπω πίσω στην ουρά ότι υπάρχει ο βασιλικός θυρεός, η κορώνα και από κάτω το εθνόσημο.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Γεώργιος Αμυράς καταθέτει για τα Πρακτικά τις προαναφερθείσες φωτογραφίες, οι οποίες βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

Αυτά, λοιπόν, τα καταθέτω για να σας πω τα εξής: Πρέπει οι

Έλληνες του 2018 να μιμηθούμε τους Έλληνες του 1930. Οι Έλληνες του παρελθόντος, οι Έλληνες της δεκαετίας του '30 απεδείχθησαν σε πολλά πράγματα πιο ανοιχτόμυαλοι, πιο δημιουργικοί, πιο προοδευτικοί, πιο κοσμοπολίτες από τους, σε μεγάλο βαθμό, διστακτικούς Έλληνες του σήμερα.

Θεωρώ ότι το νομοσχέδιο και τα θέματα του σχεδίου νόμου τα ανέλυσε μια χαρά και ο συνάδελφος κ. Ψαριανός. Εμείς είμαστε θετικοί στο νομοσχέδιο. Βέβαια, δεν μπορώ και εγώ να μην παρατηρήσω ότι η πρώτη προσπάθεια έγινε το 2016 από την παρούσα Κυβέρνηση. Μετά πάγωσε το πράγμα, επί δύο χρόνια δημόσια διαβούλευση. Δύο χρόνια για να συνεννοηθούμε για τα αυτονόητα, γι' αυτά που σχεδόν έναν αιώνα πριν είχαν πετύχει οι παππούδες μας;

Έρχομαι τώρα σε κάποια ειδικά θέματα.

Αγαπητέ Υπουργέ, κύριε Σπίρτζη, θέλω να σας ρωτήσω πράγματα για την δωρεάν, όπως από τον νόμο ορίζεται, μετακίνηση των ένστολων στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Τον Μάρτιο του 2018 είχε ψηφιστεί ο ν.4530, το άρθρο 86, που το είχαμε υπερψηφίσει και εμείς ως ΠΟΤΑΜΙ, που έλεγε ότι προβλέπεται έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης για απαλλαγές στα κόμιστρα των μέσων μαζικής μεταφοράς. Μία από αυτές τις κατηγορίες είναι και οι ένστολοι. Και γιατί οι ένστολοι, οι αστυνομικοί, οι πυροσβέστες, άλλες ειδικότητες πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να μετακινούνται δωρεάν με τα λεωφορεία, το μετρό κ.λπ.; Διότι, για παράδειγμα, σε έναν αστυνομικό που μένει στην Καισαριανή έρχεται στην υπηρεσία το χαρτί: «Αύριο έχεις υπηρεσία στον Άγιο Στέφανο». Θα πρέπει να διανύσει μία πολύ μεγάλη απόσταση πολλών χιλιομέτρων. Έχουν χίλια δύο μέτρα την εβδομάδα, μέτρα ασφάλειας, μέτρα επιτήρησης, πηγαίνουν σε γήπεδα. Όλες αυτές οι μετακινήσεις εδώ και έξι μήνες γίνονται με εισιτήριο που πληρώνουν από την τσέπη τους οι ένστολοι, που όμως είναι σε ώρα υπηρεσίας.

Τρεις μήνες μετά από την ψήφιση του νόμου, έβλεπα να συμβαίνει και το εξής απαράδεκτο, που το έμαθα από πολλούς αστυνομικούς, οι οποίοι στον δρόμο με σταμάταγαν και μου έλεγαν: «Πες κάτι στη Βουλή, διότι τι μας λένε οι διοικητές μας, αφού δεν μπορούμε να περάσουμε και δεν έχουν βγει τα ελευθέρως για εμάς τους αστυνομικούς στα μέσα μαζικής μεταφοράς;» Τους έλεγαν οι διοικητές τους, λοιπόν: «Κοιτάξτε, θα πηγαίνετε πίσω από άλλους επιβάτες, κολλητά, και μόλις ανοίξουν οι πύλες θα περνάτε και εσείς». Μου είπαν πολλοί αστυνομικοί στον δρόμο: «Αυτό είναι μειωτικό για εμάς. Εμείς δεν το θέλουμε αυτό. Εμείς οι αστυνομικοί να παριστάνουμε τους τζαμπατζήδες; Είναι δυνατόν;».

Αφού ψηφίστηκε τον Μάρτιο του 2018 αυτό το άρθρο για τη δωρεάν μετακίνηση των ενστόλων, τρεις μήνες μετά, αφού είχα δει ότι δεν είχε γίνει τίποτα, στις 20 Ιουνίου του 2018 κατέθεσα μία ερώτηση προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών. Και με έγγραφο του ΟΑΣΑ, του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών, η απάντηση ήταν ότι η ΚΥΑ έχει υπογραφεί από τους δύο από τους τρεις Υπουργούς, δηλαδή έχει υπογραφεί από τον κ. Σκουρλέτη, τον τότε Υπουργό Εσωτερικών και τον κ. Σπίρτζη, Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών και εκκρεμούσε η υπογραφή από τον Υπουργό Οικονομικών. Σήμερα, έξι μήνες μετά, 3 Οκτωβρίου 2018, η κοινή υπουργική απόφαση ξαναγράφεται λόγω ανασχηματισμού και ξεκινάει πάλι ο γύρος των επαφών.

Ερωτώ λοιπόν πρακτικά να μου πείτε, κύριε Σπίρτζη, τότε οι ένστολοι θα μπορούν να μετακινούνται, βάσει του νόμου που τους δίνει το δικαίωμα, δωρεάν στα μέσα μαζικής μεταφοράς κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας τους ή αν θα πρέπει να πάνε και αυτοί ξανά σε αυτό το μειωτικό σύστημα πίσω από τους άλλους επιβάτες σαν τους τζαμπατζήδες, μόλις ανοίξουν οι πύλες για να περάσουν.

Πιστεύω ότι επειδή εσείς ήσασταν από τους πρώτους που υπογράψατε, θα το «τρέξετε» τώρα και για τους άλλους Υπουργούς. Δεν μπορεί αυτό να είναι μια εκκρεμότητα. Και εκεί είναι που σας λέμε ότι έχουμε πολλές αμφιβολίες όταν βλέπουμε νομοσχέδια που παραπέμπουν σε θέματα και εφαρμογή τους σε κοινές υπουργικές αποφάσεις κ.λπ.. Εκεί φοβόμαστε τις καλένδες. Όταν βλέπεις σε μία διάταξη να υπάρχει πρόβλεψη ότι θα εφαρμοστεί ή θα προβλεφθούν τα της εφαρμογής της με κοινή

υπουργική απόφαση, ξέρουμε ότι θα υπάρξει μία καθυστέρηση τουλάχιστον ενός έτους.

Επίσης σας είχα κάνει ασφυκτικό pressing για να αξιοποιήσουμε το σιδηροδρομικό δίκτυο στην Πελοπόννησο, που είναι εγκαταλελειμμένο, κλειστό, με μια σύγχρονη μορφή θεματικού τουρισμού, που έχει ραγδαία ανάπτυξη στην Αμερική, στον Καναδά και στη Γερμανία και είναι ο ποδηλατικός - σιδηροδρομικός τουρισμός. Δηλαδή, στις μητρικές ράγες που δεν χρησιμοποιούνται -σας τα είχα δείξει την προηγούμενη φορά- συμμετρικά βάζουν ένα ποδήλατο και κάθεσαι αναπαυτικά. Η μέγιστη ταχύτητα είναι δώδεκα χιλιόμετρα και δεν κινδυνεύει κανείς. Ήδη υπάρχει μεγάλη αγορά τουριστική γι' αυτό το ιδιαίτερο είδος τουρισμού.

Είχα ζητήσει από εσάς, κύριε Σπίρτζη, να το σπρώξετε, να το τρέξετε και είχα ζητήσει ραντεβού μαζί σας. Δεν είχατε τον χρόνο. Το φαντάζομαι. Θέλω, όμως, να το επαναφέρω.

Υπάρχουν, λοιπόν, πολλές μικρές εταιρειούλες -να το πω έτσι- τοπικές. Πώς έχουμε, για παράδειγμα, τα κανό - καγιάκ, τις ελληνικές εταιρείες σε όλα τα ποτάμια, που κάνουν κανό ή ενοικιάζουν ποδήλατα ή κάνουν άλλες δραστηριότητες στη φύση; Είναι μια μικρή, αλλά σημαντική και ανερχόμενη τουριστική θεματική ενότητα, που μπορεί να κρατήσει κόσμο στην ελληνική επαρχία, να δουλεύουν πάνω στον τόπο τους μ' έναν τρόπο που είναι φιλικός προς το περιβάλλον και φέρνει μια υπεραξία.

Τώρα δεν μπορώ παρά να κάνω και μια μικρή αναφορά στα του προσχεδίου του προϋπολογισμού, διότι το σχέδιο που συζητάμε σήμερα, είναι σαφέστατα στον πυρήνα, ή θα έπρεπε να είναι, ενός αναπτυξιακού προγράμματος κι ενός σχεδίου.

Για ποια ανάπτυξη μιλάμε στην Ελλάδα, όταν βλέπω στο προσχέδιο -βεβαίως, όλοι το είδαμε- του προϋπολογισμού ότι υπάρχουν δύο σενάρια: ένα σενάριο είναι για το εσωτερικό και ένα σενάριο για το εξωτερικό. Το σενάριο του εξωτερικού είναι ότι περικυκλώνουμε συντάξεις και αφήνουμε τα αντίμετρα. Το σενάριο του εσωτερικού είναι ότι δεν περικυκλώνουμε συντάξεις, αλλά ούτε εφαρμόζουμε αντίμετρα.

Δείτε τώρα γιατί υπάρχει ένα στοιχείο, που εμένα, όταν το διάβασα, πραγματικά με κλόνισε ως προς την αξιοπιστία των στοιχείων του προϋπολογισμού. Ακούστε. Είτε κοπούν οι συντάξεις είτε όχι, είτε μειωθούν είτε αυξηθούν οι εισφορές, είτε μειωθεί είτε αυξηθεί η φορολογία, η ανάπτυξη για το 2019 βάσει του προσχεδίου υπολογίζεται στο 2,5%, η ιδιωτική κατανάλωση στο 1,1% και η ανεργία στο 16,7%.

Μα, πώς είναι δυνατόν να ισχύσουν αυτά τα μεγέθη είτε κοπούν είτε δεν κοπούν οι συντάξεις, είτε αυξηθεί η φορολόγηση των πολιτών είτε δεν αυξηθεί; Άρα, εδώ υπάρχει ένα σχήμα οξύμωρο και θα έλεγα αξιοπιστίας.

Δεν συζητάω δε για την υπερφορολόγηση. Φέτος, βάσει του προσχεδίου του προϋπολογισμού για την επόμενη χρονιά, θα έχουμε έσοδα παραπάνω από φόρους -ΦΠΑ, δηλαδή, και φόρο εισοδήματος- κατά 1,3 δισεκατομμύρια ευρώ, πάνω και από τον στόχο του μεσοπρόθεσμου.

Επίσης θα αναφερθώ στις επενδύσεις. Γι' αυτό λέω να ξεκινήσουμε από τα μικρά, γιατί πολλά μικρά κάνουν ένα μεγάλο. Γι' αυτό σας αναφέρω συνέχεια τις ποδηλατοδρεζίνες στα σιδηροδρομικά δίκτυα που δεν χρησιμοποιούνται.

Για φέτος η Κυβέρνηση είχε προϋπολογίσει επενδύσεις της τάξης του 11%, που, όμως, τελικά κλείνουν στο 0,8%. Το τωρινό προσχέδιο του προϋπολογισμού ξέρετε τι αναφέρει για τις επενδύσεις για τη χρονιά που μας έρχεται; Πάλι 11%.

Μα, αφού ο παρών προϋπολογισμός, έτσι όπως εκτελείται, έχει οδηγήσει τις επενδύσεις σε σχεδόν μηδενικό -κάτω από τη μονάδα- ποσοστό και αφού είχε προϋπολογίσει 11%, δηλαδή μιάμιση μονάδα αύξησης στο ΑΕΠ από τις επενδύσεις, πείτε μου εσείς πώς θα γίνει εφικτό φέτος ή του χρόνου, όταν δεν έγινε πέρος.

Νομίζω ότι το βασικό πρόβλημα και η βασική πηγή αβεβαιότητας για την οικονομία είναι η ίδια η Κυβέρνηση και η διγλωσσία της και τα μπρος-πίσω και τα μέσα-έξω. Αυτό το βλέπουμε όχι μόνο στο θέμα της οικονομίας, αλλά και στο σκοπιανό.

Θέλω να ξεκαθαρίσω εδώ την πλευρά του Ποταμιού, για να είμαστε σίγουροι ότι γνωρίζουμε όλοι τα ίδια. Το Ποτάμι δεν πρό-

κειται να δώσει ψήφο εμπιστοσύνης σε Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ ή Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ ή δεν ξέρω σε ποιον άλλον συνδυασμό ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ Κυβέρνησης, συνδεδεμένη αυτή η ψήφος με τη Συμφωνία των Πρεσπών.

Το λέω ξανά. Ούτε ένας από τους Βουλευτές του Ποταμιού δεν θα δώσει ψήφο εμπιστοσύνης στην Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ για το θέμα των Πρεσπών, διότι δεν υπάρχει πιθανότητα να κάνει τέτοια μεγαλοπρεπή κωλοτούμπα οποιοσδήποτε Βουλευτής του Ποταμιού, όταν μόλις πριν από τέσσερις-πέντε μήνες είχαμε όλοι υπερψηφίσει την πρόταση δυσπιστίας κατά της Κυβέρνησης.

Άρα, όσοι μας ακούνε να ξέρουν ότι από το Ποτάμι ούτε ένας Βουλευτής δεν θα δώσει ψήφο εμπιστοσύνης στην Κυβέρνηση των ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ συνδεδεμένη με το θέμα των Πρεσπών. Αφήστε, δε, που και η συμφωνία αυτή των Πρεσπών, όπως βλέπετε, δεν έγινε αποδεκτή από τους Σκοπιανούς, από τους πολίτες της FYROM, άρα τα πράγματα όλα μηδενίζονται. Μηδενίζεται το κοντέρ και πάμε «φτου κι απ' την αρχή».

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, θα κάνω πρώτα μία ανακοίνωση. Η Βουλή εξακολουθεί να έχει αίγλη για τα μικρά παιδιά. Κοιτάξτε πόσα έχουν έρθει να επισκεφτούν αυτό το εμβληματικό κτήριο και τις εργασίες που έγιναν σε αυτό, φυσικά.

Γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι τη συνδράσή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, σαράντα έξι μαθήτριες και μαθητές και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί από το 3<sup>ο</sup> Δημοτικό Σχολείο Πάτρας.

Σας καλωσορίζουμε, παιδιά.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει τώρα ο κ. Δημοσχάκης από τη Νέα Δημοκρατία για επτά λεπτά.

**ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (ΤΑΣΟΣ) ΔΗΜΟΣΧΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, ο νησιωτικός χαρακτήρας της Ελλάδος συμβάλλει στο να παίζει καθοριστικό ρόλο η λειτουργία υδατοδομιών. Αναμφίβολα δημιουργούνται επενδυτικές ευκαιρίες και αναπτυξιακές προοπτικές σε τοπικό επίπεδο, στις τοπικές και περιφερειακές κοινωνίες και γενικά στη χώρα. Για τα απομακρυσμένα, κυρίως, νησιά τα υδροπλάνα μπορούν να αποτελέσουν, κύριε Υπουργέ, τα πλέον κατάλληλα μέσα μεταφοράς προσώπων και πραγμάτων.

Ανά περιόδους είχαν γίνει προσπάθειες στη χώρα για τη λειτουργία υδατοδομιών. Πραγματοποιήθηκαν κάποιες πτήσεις με υδροπλάνα από το 2005 έως το 2008, αλλά στη συνέχεια ναυάγησε η όλη προσπάθεια λόγω κάποιων άλυτων προβλημάτων που δημιουργήθηκαν. Από την προηγούμενη κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας δόθηκαν άδειες μέχρι το 2015 σε τρεις επιχειρήσεις που αφορούσαν τον Οργανισμό Λιμένος Κέρκυρας, των Παξών και της Πάτρας. Δυστυχώς οι άλλες είκοσι επτά αιτήσεις ενδιαφερομένων χάθηκαν στον δρόμο.

Η Κυβέρνηση φέρνει σήμερα ένα σχέδιο νόμου προσδοκώντας ουσιαστικά να τρέξει τις διαδικασίες για τα υδατοδρόμια, έστω και εάν πήγαινε σημειωτόν, κύριε Υπουργέ, εδώ και τέσσερα χρόνια, όπως προείπα. Εμείς βλέπουμε από την άλλη, ότι με τον διαχωρισμό που γίνεται ανάμεσα στην άδεια ίδρυσης του υδατοδρόμου και την άδεια λειτουργίας του δημιουργούνται εκ νέου γραφειοκρατικά εμπόδια σε όποιον θέλει να επενδύσει. Σκοπός μας πρέπει να είναι να απελευθερώσουμε τον όποιο επενδυτή από τα γραφειοκρατικά δεσμά κι όχι να δημιουργούμε και άλλα επιπλέον.

Με το παρόν σχέδιο νόμου αποκλείεται από την άδεια ίδρυσης ο ιδιώτης, καθώς αυτή εκδίδεται στο όνομα ΟΤΑ ή λιμενικού ταμείου ή οργανισμού λιμένος ή οποιουδήποτε άλλου φορέα του δημοσίου. Θα μπορούσαν να προβλεφθούν ρήτρες για τον ιδιώτη και γιατί όχι να μην ενθαρρύνουμε συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Έτσι, κύριε Υπουργέ, κύριε Δρίτσα, τα ετερόνυμα κάποια στιγμή έλκονται και μπορούμε να συμπέσουμε μέσα από αυτή τη διαδικασία περί ΣΔΙΤ. Χωρίς ευελιξία, όμως,

από την πλευρά του κράτους δεν πρόκειται να επενδύσει κανείς και οποιοσδήποτε ιδιώτης. Το μήνυμα που στέλνεται διεθνώς αποδεικνύει ότι κινείστε στην αντίθετη πορεία των πολιτικών των χωρών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης κι όχι μόνο. Και υπάρχουν σήμερα πρόθυμοι που θέλουν να επενδύσουν στα υδατοδρόμια

Έχω γνώση του αντικειμένου σε ό,τι αφορά το ενδιαφέρον που εκδηλώνεται στην περιοχή μου, σε ό,τι αφορά την Αλεξανδρούπολη και τη Σαμοθράκη. Μέσω του κοινοβουλευτικού ελέγχου, κύριε Υπουργέ, έχω αναδείξει την αναγκαιότητα δημιουργίας τους, καθώς θα παίξουν καταλυτικό ρόλο στη διασύνδεση με τα νησιά του βορειοανατολικού Αιγαίου αλλά -και γιατί όχι;- και με τη γειτονική Τουρκία, που ήδη διαθέτει τις ανάλογες υποδομές.

Επίσης θα μπορούσαν να συμβάλουν στην καλύτερη και πιο συχνή σύνδεση της Αλεξανδρούπολης με τη Σαμοθράκη, παράλληλα και με την ακτοπλοϊκή συγκοινωνία.

Είναι εμφανές ότι από την πλευρά της Κυβέρνησης δεν υπάρχει ρεαλιστικός στρατηγικός σχεδιασμός στο θέμα των λοιπών μεταφορών, όπως της σιδηροδρομικής σύνδεσης του νομού. Τις διεθνείς ευκαιρίες που μας δόθηκαν, τις αγνοήσατε. Παράδειγμα αποτελεί η γραμμή Μπακού - Βιέννη. Αφήσατε τη γραμμή να περάσει σύριζα από τη χώρα μας και από τον ποταμό Έβρο και δεν ενδιαφεραθήκατε να εισέλθει στην Ελλάδα και να εξέλθει από το Ορμένιο.

Στην ερώτηση που κατέθεσα, την οποία και θα παραδώσω για τα Πρακτικά της Βουλής -και την οποία συνυπέγραψαν ο Τομεάρχης Υποδομών της Νέας Δημοκρατίας και οι δύο Βουλευτές της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, ο κ. Παναγιωτόπουλος και ο κ. Κυριαζίδης της Δράμας-, αντί να μας απαντήσετε ο ίδιος, δείχνοντας έμπρακτο ενδιαφέρον για τη γραμμή και να εκτιμήσετε θετικά ότι φέραμε ένα σημαντικό θέμα που αφορά τον συγκοινωνιακό σχεδιασμό στον Έβρο, στη Θράκη και στη χώρα, εσείς μας παραπέμφατε σε μία απάντηση της διευθύντριας Ανάπτυξης της «ΤΡΑΙΝΟΣΕ», που ουσιαστικά δεν λέει τίποτα, υπογραμμίζοντας απλώς ότι δεν έχει καμμία αρμοδιότητα στη λειτουργία της σιδηροδρομικής υποδομής. Και εσείς, μας διαβιάσατε τρία έγγραφα υφισταμένων σας διευθύνσεων του Υπουργείου σας. Δεν μας απαντήσατε, όμως, στα καίρια ερωτήματα τα οποία υποβάλαμε.

Από την άλλη μεριά, ο ΥΠΕΞ σπατάλησε μόνο μια πρόταση, τονίζοντας απλώς ότι εκφεύγει των αρμοδιοτήτων του. Αλίμονο! Για όνομα του Θεού! Είναι δυνατόν να γίνεται αυτό το πράγμα; Με τόσες υφιστάμενες πρεσβείες του Υπουργείου του, σε όλες τις χώρες μέσω των οποίων διέρχεται αυτό το καινούργιο, το νέο Οριάν Εξπρές δεν ενδιαφερόταν; Αυτή είναι η λειτουργία της σημερινής Κυβέρνησης.

Και η νέα, όμως, «θαλάσσια Εγνατία» δεν μπορεί να υλοποιηθεί με ευθύνη του αρμοδίου Υπουργείου. Ας ελπίσουμε να ακούσει ο νέος Υπουργός τα παράπονά μας τόσο σε αυτό το ζήτημα όσο και στο ζήτημα της Λιμενικής Ακαδημίας, την οποία τορπίλισε ο Υφυπουργός του ευρισκόμενος πριν από τέσσερις-πέντε μέρες στον Έβρο. Αυτό σημαίνει εύρυθμη λειτουργία σε όλα.

Κύριε Υπουργέ, έχετε πρόθεση να προχωρήσετε ουσιαστικά -και όχι στα λόγια- το έργο σε Αλεξανδρούπολη και Σαμοθράκη; Ο Πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένος Αλεξανδρούπολης σε δηλώσεις του σε τοπικά μέσα μαζικής ενημέρωσης, τον Ιούλιο γι' αυτό το θέμα, υποστήριξε ότι κομβικό σημείο για τη δημιουργία εγκαταστάσεων είναι η ύπαρξη ενός δικτύου υδατοδρομίων σε όλο το βόρειο Αιγαίο, προκειμένου να μπορούν τα υδροπλάνα να ανεφοδιάζονται. Έχετε προχωρήσει, κύριε Υπουργέ, στο σχεδιασμό του δικτύου; Σε ποιο σημείο βρίσκόμαστε και πότε νομίζετε ότι θα ολοκληρωθεί;

Παράλληλα όμως, ο παραπάνω παράγων εξέφρασε και ορισμένες ενστάσεις για την Αλεξανδρούπολη, καθώς δεν έχει οριστικοποιηθεί ο χώρος της από-επιβίβασης των επιβατών. Ένα ζήτημα που μπορεί να επιλυθεί με τη συνδρομή και του ΤΑΙΠΕΔ, που έχει εντάξει το λιμάνι στο Πρόγραμμα Συμβάσεων Παραχώρησης, όπως είναι και τα άλλα εννέα της χώρας, δηλαδή στο σύνολο δέκα. Αυτό θα το εξασφαλίσετε με νομοθετική πρόβλεψη μέσα στον νόμο, που αυτή τη στιγμή συζητούμε εδώ;

Αυτό που ζητάμε από το Υπουργείο σας είναι να μας παρου-

σιάσετε ένα χρονοδιάγραμμα για το πότε θα προχωρήσουν οι εργασίες των υδατοδρομίων στην Αλεξανδρούπολη και στην Καμαριώτισσα της Σαμοθράκης. Αυτό μας ενδιαφέρει, αυτό επιδιώκουμε, αυτό ζητούμε, αυτό ζητάει ο κόσμος. Ένα ρεαλιστικό, όμως, χρονοδιάγραμμα, που δεν θα δημιουργήσει φρούδες ελπίδες στους κατοίκους του Έβρου και της Σαμοθράκης, που δυστυχώς πάντα κατά αυτόν τον τρόπο λειτουργείτε.

Σας ευχαριστώ.

(Στο σημείο αυτό ο Βουλευτής κ. Αναστάσιος Δημοσχάκης κατ'εξουσιοδότηση για τα Πρακτικά τα προαναφερθέντα έγγραφα, τα οποία βρίσκονται στο αρχείο του Τμήματος Γραμματείας της Διεύθυνσης Στενογραφίας και Πρακτικών της Βουλής)

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Ευχαριστούμε.

Ο Βουλευτής κ. Κωνσταντίνος Καραμανλής, Βουλευτής Σερρών, ζητεί άδεια ολιγοήμερης απουσίας του στο εξωτερικό, προκειμένου να συμμετάσχει σε διεθνές συνέδριο, από τη Δευτέρα 8 Οκτωβρίου 2018 μέχρι και την Πέμπτη 11 Οκτωβρίου 2018. Η Βουλή εγκρίνει;

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

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΥΣΑ (Αναστασία Χριστοδουλοπούλου):** Συνεπώς η Βουλή ενέκρινε τη ζητηθείσα άδεια.

Τον λόγο έχει ο Υπουργός κ. Μαυραγάνης για εννέα λεπτά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΥΡΑΓΑΝΗΣ (Υφυπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κυρία Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, το παρόν νομοσχέδιο έρχεται πράγματι να καλύψει ένα νομοθετικό κενό που υπήρχε και ένα, αν θέλετε, επιχειρησιακό κενό που δημιουργείτο ακριβώς από το θεσμικό κενό.

(Στο σημείο αυτό την Προεδρική Έδρα καταλαμβάνει ο Ζ' Αντιπρόεδρος της Βουλής κ. ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΛΥΚΟΥΔΗΣ)

Είπαν κάποιοι ότι είχαν γίνει προσπάθειες. Πράγματι είχαν γίνει προσπάθειες ατελέσφορες από το 2005 και εκείθεν, αλλά και το 2013. Μάλιστα, άκουσα στην Αίθουσα, αλλά και στις συνεδριάσεις των επιτροπών, φωνές από τους φορείς της Αντιπολίτευσης να λένε ότι δεν είμαστε τάχα ικανοί να διαχειριστούμε αυτόν τον τομέα, διότι δεν γνωρίζουμε τι ακριβώς πρέπει να κάνουμε για την ιδιωτική επιχειρηματικότητα και γι' αυτόν τον λόγο φρονούν ότι οι δικές τους προσπάθειες ήταν τελέσφορες, ενώ οι δικές μας θα καταλήξουν ατελέσφορες, μόνο που τα ίδια τα στοιχεία είναι συντριπτικά εις βάρος τους. Ξεκίνησαν μια προσπάθεια το 2005 και μέχρι το 2015 λένε ότι κατάφεραν να δώσουν τρεις άδειες μέσα σε δέκα χρόνια. Είναι αληθές αυτό; Εν μέρει ναι. Ούτε καν αυτές δεν μπόρεσαν να δώσουν ούτε καν το θεσμικό πλαίσιο δεν μπόρεσαν να κάνουν ούτε καν να προσπείσουν τις επιχειρηματικές προσπάθειες, για τις οποίες τόσο πολύ κόπτονται.

Ποιος το λέει αυτό; Η Κυβέρνηση το λέει; Όχι. Συμβούλιο της Επικρατείας, 717 απόφαση του 2015, Μάρτιος του 2015, αίτηση ακύρωσης που χρονίζει από το 2011 και 2012 εις βάρος αδειών ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίων, αλλά και των αποφάσεων ΕΣΑΛ του Υπουργείου Ναυτιλίας. Τι είναι η ΕΣΑΛ, για να ακούει ο κόσμος και να μαθαίνει; Τα περίφημα έργα του προηγούμενου καθεστώτος. Είναι η Επιτροπή Χωροταξίας των Λιμένων. Μάλιστα.

Τι έκαναν αυτοί, λοιπόν, τόσα χρόνια; Τίποτα. Τι, δηλαδή; Έδωσαν άδειες επί του τίποτα και ήλθε το Συμβούλιο της Επικρατείας και ακυρώνει όλες τις άδειες. Ποιες, δηλαδή; Τις τρεις. Ευτυχώς, αργότερα επικύρωσαν με νόμο αυτές τις άδειες. Δηλαδή, ούτε καν αυτές τις τρεις άδειες στα δέκα χρόνια δεν μπόρεσαν να δώσουν. Αυτή είναι η μεγάλη επιτυχία. Συγχαρητήρια, μπράβο σας. Δεν θα ακολουθήσουμε το μοντέλο σας.

Πάμε τώρα στην ουσία. Τι είχαν κάνει; Αυτοί που ξέρουν την επιχειρηματικότητα καλά και την παίζουν στα δάχτυλα είχαν ενώσει τους περιβαλλοντικούς όρους των λιμένων με τους περιβαλλοντικούς όρους των υδροπλάνων, των υδατοδρομίων. Τα είχαν ενώσει. Το έκαναν πιο δύσκολο ή πιο εύκολο έτσι; Είναι προφανές για όλον τον κόσμο που ακούει. Είναι πιο δύσκολο. Όταν ενώσεις και «βαράινεις» τη διαδικασία με όρους περιβαλλοντικούς που αφορούν ολόκληρο τον λιμένα και όχι μόνο το υδατοδρόμιο,



«βαραίνεις» τη διαδικασία.

Τι κάνουμε; Αποσπούμε αυτές τις αδειοδοτήσεις. Απεξαρτούμε την αδειοδότηση του υδατοδρομίου από την αδειοδότηση του λιμένα και για να μην έχουν χωροταξικά προβλήματα, όπως σας είπα πριν, και για να μην έχουν περιβαλλοντικά προβλήματα και για να πέφτουν σε κατηγορία, στην Α2 ή και κατά περιπτώσεις στη Β κατηγορία με πρότυπες περιβαλλοντικές δεσμεύσεις και όλα αυτά προφανώς είναι υπέρ της επιχειρηματικότητας.

Τι άλλο κάνουμε; Απεξαρτούμε την άδεια ίδρυσης από την άδεια λειτουργίας. Λένε κάποιοι: «Αυτό είναι εις βάρος της ιδιωτικής πρωτοβουλίας». Τι λέτε; Βασικός άξονας και προϋπόθεση για να υπάρξει ιδιωτική πρωτοβουλία είναι να υπάρχει βιωσιμότητα. Πότε θα υπάρξει βιωσιμότητα των δικτύων υδροπλάνων και συνδέσεων υδροπλάνων σε όλη την επικράτεια αλλά και έξω από την επικράτεια; Όταν δημιουργηθεί δίκτυο σύνδεσης υδροπλάνων μέσα στην επικράτεια και σε σχέση με άλλες, όμορες χώρες.

Πώς θα δημιουργηθεί αυτό εάν δεν υπάρχει γενικός συντονισμός των αδειών ίδρυσης; Ποτέ δεν πρόκειται να δημιουργηθεί. Λένε ότι δώσαμε άδειες –τρεις– στα δέκα χρόνια και αυτές ατελέσφορα ακυρώθηκαν από το Συμβούλιο της Επικρατείας. Μάλιστα. Λειτουργήσαν; Όχι. Γιατί δεν λειτουργήσαν; Διότι δεν υπήρχε ακριβώς το συνολικό δίκτυο που να κάνει βιώσιμο το όλο δίκτυο. Πώς θα δημιουργηθεί αυτό; Μόνο αν γίνει υπό την εποπτεία, την πρόνοια και τη σύνδεση που μπορεί να παράσχει ο κρατικός φορέας, μέσω των οργανισμών λιμένων, όταν αυτοί ανήκουν σε δημόσιο φορέα ή μέσω της δημόσιας αρχής λιμένων –πιάνω λίγο αδιάβαστους εδώ τους ανθρώπους από την Αντιπολίτευση–, όταν έχουν περάσει οι οργανισμοί λιμένων κατά πλειοψηφία σε ιδιωτικούς φορείς και ιδιωτικές οικονομικές οντότητες. Τότε, λοιπόν, αυτοί οι δημόσιοι φορείς των οργανισμών, ή στις περιπτώσεις του ΟΛΠ και του ΟΛΘ οι δημόσιες αρχές λιμένων κάνουν τις αιτήσεις, παίρνουν τις αποφάσεις για να ιδρύσουν τα υδατοδρόμια ή, αν δεν μπορούν, πολύ σοφά το Υπουργείο προβλέπει ότι μπορεί να παρεμβαίνει το ίδιο το Υπουργείο, δηλαδή το κράτος, και να δημιουργεί εκείνο, να ιδρύει εκείνο υδατόδρομο.

Καταλαβαίνετε, λοιπόν, ότι για αυτούς περίπου τους λόγους οι δύο εκπρόσωποι ιδιωτικών φορέων –που μέχρι σήμερα έχουν φανεί, μπορεί να φανούν και άλλοι στην επικράτεια της Ελλάδας και στην κοινωνική και επιχειρηματική δράση– ήταν αναφανδόν υπέρ αυτής της τροποποίησης. Έρχονται σήμερα εδώ ως κήνοσορες φορείς της Αντιπολίτευσης και υπερασπίζονται κάτι το οποίο, πρώτον, δεν γνωρίζουν και, δεύτερον, αντιστρατεύονται αυτούς που το έχουν, δηλαδή τις ιδιωτικές εταιρείες.

Οι ιδιωτικές εταιρείες είχαν: «Καλά το κάνετε, παιδιά, γιατί όπως το είχαν κάνει εκείνοι, δεν μπορούσαμε να κάνουμε τίποτα». Έρχονται σήμερα ετούτοι εδώ, οι αντιπολιτευόμενοι, και λένε: «Δεν το κάνετε καλά, αντιστρατεύστε την επιχειρηματικότητα, δεν το ξέρετε». Ενώ εκείνοι το ήξεραν, που στα δέκα χρόνια έδωσαν τρεις ακυρούμενους από το Συμβούλιο της Επικρατείας και μη δραστηριοποιούμενους, ακριβώς γιατί δεν υπήρχε δημόσιο δίκτυο!

Το δίκτυο, λοιπόν, πρέπει να είναι πάντα δημόσιο. Και πρέπει να είναι πάντα δημόσιο, διότι, εάν προκύψει το οποιοδήποτε πρόβλημα στον φορέα που κατέχει την άδεια ίδρυσης, τότε εγκλωβίζεται νομικά, ουσιαστικά, επιχειρηματικά και κοινωνικά η άδεια ίδρυσης κάτω από τα νομικά, οικονομικά προβλήματα που μπορεί να έχει οποιοσδήποτε φορέας που έχει αυτή την άδεια ίδρυσης στα χέρια του. Άρα η άδεια ίδρυσης πρέπει να είναι οπωσδήποτε και πάντα σε δημόσιο φορέα, για να εξασφαλίζει και τη βιωσιμότητα και τη συνέχιση της λειτουργίας.

Και κάτι άλλο, το οποίο ξεφεύγει, βέβαια, από το πεδίο σκέψης των αντιπολιτευόμενων, γιατί δεν τους περνάει από το μυαλό ότι αυτό είναι ένα αγαθό όχι μόνο επιχειρηματικής δράσης, αλλά και κάλυψης –όπως πρέπει να κάνει το κράτος– ενός ανθρωπιστικού κομματιού, βαθιά κοινωνικού, που μπορούν να παράσχουν τα υδροπλάνα στον τομέα της συνδεσιμότητας απομακρυσμένων προορισμών, νησιών. Εκεί προβλέπουμε ακριβώς ότι, εφόσον δεν υπάρξει άλλος ενδιαφερόμενος, θα παρεμβαίνει το ίδιο το κράτος διά του Υπουργείου να δημιουργήσει το δίκτυο, όχι μόνο για την ίδρυση, αλλά και για τη λειτουργία, έστω με συμπτρίξεις σε

κάποιες περιπτώσεις με τον ιδιωτικό φορέα.

Άρα εδώ βλέπετε ότι είναι απόλυτα ισόρροπο νομοθέτημα, το οποίο καλύπτει και την επιχειρηματική δράση, όπως ακριβώς πρέπει να την καλύπτει, με την εποπτεία του κράτους και την εξασφάλιση άδειας ίδρυσης, και από την άλλη πλευρά εξασφαλίζει ακριβώς τη δράση του κράτους όπως πρέπει στο πλαίσιο του κράτους δικαίου, για να καλύπτει τις ανάγκες των πιο αδύναμων συνανθρώπων που βρίσκονται σε απώτατες περιοχές, απομακρυσμένοι και απομονωμένοι.

Και δύο λόγια –σας παρακαλώ πολύ, κύριε Πρόεδρε, την ανοχή σας– για το δεύτερο κομμάτι, που αφορά τα αστικά ΚΤΕΛ. Εδώ υπήρξαν κάποιες φωνές που είπαν ότι, ξέρετε κάτι, δεν έχετε διαβουλευθεί αρκούντως και, εν πάση περιπτώσει, δεν έχετε περιλάβει μέσα όλες εκείνες τις πρόνοιες που χρειάζονται για να είναι βιώσιμη αυτή η δράση και κάνετε παρεμβάσεις για να συνδέετε κάποιες περιοχές μεταξύ τους και ουσιαστικά αντιστρατεύεστε το επιχειρείν σε αυτή την περιοχή της κοινωνικής και επιχειρηματικής δράσης. Μόνο που η ίδια πανελλήνια ομοσπονδία στάθηκε απόλυτα θετικά απέναντι σε αυτό το κομμάτι του νομοθετήματος, γιατί ακριβώς είδε τα εξής:

Πρώτον, αφού πρέπει έτσι κι αλλιώς να περάσουμε –και έπρεπε να περάσουμε, ακόμη κι αν δεν μας το επέβαλε ο κανονισμός– από τον κανονισμό 1370 του 2007 μέχρι 31-12-2019, σε φάση που θα κάνουμε διαγωνισμούς, θα πρέπει αυτοί οι διαγωνισμοί, εν πάση περιπτώσει, να εξασφαλίζουν όχι μόνο τη βιωσιμότητα του εγγυητήματος, που είναι αυτονόητο ότι πρέπει να το εξασφαλίζουν, αλλά, από την άλλη μεριά, και την κρατική πρόνοια απέναντι ακριβώς σε αυτό που σας είπα πριν, στους πιο απομονωμένους από τους συνανθρώπους μας, στους πιο αδύναμους πληθυσμούς.

Το κάνει αυτό το νομοθέτημα; Φυσικά και το κάνει. Γιατί; Διότι δίνει τη δυνατότητα στον Υπουργό να συνθέτει περιοχές μεταξύ τους με αυξημένη και μειωμένη εμπορικότητα. Μα, άμα δεν το κάνει αυτό, ποια ισορροπία επιχειρηματική και κοινωνική θα υπάρχει; Είναι προφανές ότι κάποιος θα ενδιαφέρεται μόνο για τις εμπορικές περιοχές. Δεν θα τις δώσει τις εμπορικές περιοχές μόνες τους, θα πρέπει μαζί να υπάρχουν και κάποιες μειονεκτικές περιοχές, για να μπορεί να υπάρχει αυτή η κοινωνική δράση, το αγαθό το μεταφορικό, το αγαθό της επικοινωνίας και όχι της απομόνωσης. Αν δεν σας ενδιαφέρει εσάς το να απομονώνονται οι πληθυσμοί, εμάς μας ενδιαφέρει. Εμείς θέλουμε τους συνανθρώπους μας να είναι κοντά μας όλοι και να είναι ίσοι απέναντί μας και όλοι να είμαστε ίδιοι και ίσοι. Αν δεν ενδιαφέρει εσάς, εμάς ποσώς μας αγγίζει αυτή η στάση σας.

Και κάτι άλλο. Είπατε ότι «μπορεί να παρεμβαίνει», λέει, «ο Υπουργός, να κάνει ανάθεση». Πότε; Διαβάσατε πότε; Εκεί που λέει το άρθρο 2 του κανονισμού 1370/07 «υπάρχουν έκτακτες ανάγκες διακοπής της υπηρεσίας». Και τι άλλο θα κάνει; Μπορεί να κάνει κάτι άλλο; Επιβάλλεται να το κάνει αυτό, ακόμα και αν δεν το λέει ο κανονισμός. Μπορείς ποτέ να αφήσεις τους ανθρώπους χωρίς επικοινωνία, συγκοινωνία, μεταφορά; Είναι δυνατόν να το ισχυρίζεστε αυτό το πράγμα; Και βεβαίως σε αυτές τις περιπτώσεις τι μπαίνει; Ένα απώτατο όριο μέσα στο οποίο μπορείς να κάνεις ανάθεση. Δεν μπορείς να την κάνεις εσάει την ανάθεση. Θα την κάνεις για ένα χρονικό διάστημα, για να καλύψεις την έκτακτη ανάγκη. Είναι προφανές.

Για αυτή την περίπτωση, λοιπόν, προβλέπεται η ανάθεση. Δεν προβλέπεται η ανάθεση για να εξοικονομήσουμε προνομιακή διαχείριση σε κάποιους, δήθεν, φίλους κ.λπ.. Αυτά ανήκουν σε άλλες εποχές.

Σας ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Ευχαριστώ, κύριε Υπουργέ.

Τον λόγο έχει τώρα ο συνάδελφος κ. Καββαδάς.

**ΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΒΒΑΔΑΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, θα περίμενα να κάνετε μια αυτοκριτική στο ότι δύο χρόνια, από τις 9 Σεπτεμβρίου του 2016, το νομοσχέδιο αυτό είναι στα συρτάρια του Υπουργείου και μετά από δύο χρόνια το φέρνετε εδώ για ψήφιση. Δεν άκουσα, λοιπόν, τίποτα γι' αυτό.

Το νομοσχέδιο αυτό έρχεται τώρα, παρ' όλο που υπάρχει σημαντικό ενδιαφέρον για επενδύσεις στον τομέα και παρ' όλο που



πενήντα υδατοδρόμια σε όλη τη χώρα είναι ακόμα σε εκκρεμότητα και σε φάση αδειοδότησης.

Κυρίες και κύριοι της Κυβέρνησης, μας λέτε ότι ψάχνετε για επενδύσεις, αλλά φαίνεται ότι δεν βιάζεστε και πολύ, γιατί εδώ μπροστά μας έχουμε ένα ξεκάθαρο παράδειγμα, για το οποίο ήδη έχουν δαπανηθεί αρκετά χρήματα από ιδιώτες και για το οποίο υπάρχει ένα ενεργό επενδυτικό ενδιαφέρον και όχι μόνο αυτό.

Τα υδατοδρόμια είναι ένα θέμα για το οποίο παραλάβατε ένα έτοιμο θεσμικό πλαίσιο από μας, την κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας, και επιλέξατε να το αλλάξετε, περιπλέκοντας το πλαίσιο λειτουργίας και αδειοδότησης. Γιατί με το παρόν σχέδιο νόμου - και συγκεκριμένα με το άρθρο 4 - η άδεια ίδρυσης των υδατοδρομίων χορηγείται αποκλειστικά με απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και η άδεια δίνεται μόνο σε δημόσιο φορέα.

Με άλλα λόγια, για να καταλαβαίνουμε τι λέμε εδώ, με το άρθρο αυτό δείχνετε για ακόμη μια φορά την αλλεργία σας στον ιδιωτικό τομέα. Επιλέξατε να χτυπήσετε τις ιδιωτικές επενδύσεις, να υπονομεύσετε την ανάπτυξη και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Γιατί όχι μόνον δεν βελτιώνετε το πλαίσιο για την αδειοδότηση, αλλά ακυρώνετε κάθε δυνατότητα για ιδιωτικά υδατοδρόμια στη χώρα μας. Δεν επιτρέπετε, δηλαδή, στους ιδιώτες να επενδύσουν στον τομέα αυτό, παρά μόνον με τη σύμπραξη του δημοσίου. Μάλιστα, σε όσους ιδιώτες είχαν κάνει χρήση του αναπτυξιακού νόμου του 2013 της Νέας Δημοκρατίας και έχουν άδειες λειτουργίας, τους δίνετε μόνον δεκαπέντε ημέρες προκειμένου να αποδεχτούν τη μεταβίβαση της συγκεκριμένης άδειας σε δημόσιο φορέα και να κάνουν συμφωνία μαζί του για τη λειτουργία.

Δυστυχώς, είναι ξεκάθαρο ότι η ιδεολογία σας φρενάρει την ιδιωτική πρωτοβουλία, φρενάρει την απασχόληση και κάθε είδους επενδυτική δραστηριότητα που μπορεί να φέρει την ανάπτυξη που χρειάζεται η χώρα.

Κυρίες και κύριοι, η Νέα Δημοκρατία πιστεύει στις αναπτυξιακές προοπτικές των υδατοδρομίων. Εκτιμούμε ότι είναι ένα επιπλέον μέσο για την ανάπτυξη του τουρισμού και της περιφέρειας και πιστεύουμε ότι πρέπει να προχωρήσει η αδειοδότησή τους. Γιατί μέσα από τη δημιουργία ενός ικανοποιητικού δικτύου θα μπορούσαμε να αναπτύξουμε και να φέρουμε πλούτο σε κάθε τοπική οικονομία και σε αυτό πρωταγωνιστικό ρόλο μπορεί και πρέπει να παίξει η ιδιωτική πρωτοβουλία. Δεν πρέπει να ξεχνάμε πού ζούμε, δεν πρέπει να ξεχνάμε πού πρέπει να αναπτύξουμε πρωτοβουλίες. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η χώρα μας έχει συγκριτικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξη στον τομέα των υδατοδρομίων λόγω κλιματολογικών και γεωμορφολογικών συνθηκών.

Για παράδειγμα, στον νομό μου η ολοκλήρωση της διαδικασίας για τη δημιουργία υδατοδρομίου στην πόλη της Λευκάδας και το Μεγανήσι θα ενισχύσει σημαντικά την τοπική τουριστική ανάπτυξη και θα επιτρέψει τη γρήγορη και εύκολη μετακίνηση των επισκεπτών στα νησιά του Ιονίου, ακόμα και στην Πάτρα.

Το στοίχημα είναι, μετά τη Λευκάδα και το Μεγανήσι, να ακολουθήσουν τα υδατοδρόμια της Κεφαλλονιάς και της Ιθάκης, όπως έχει σχεδιαστεί, και να ολοκληρωθεί η αδειοδότηση του υδατοδρομίου της Ζακύνθου. Έτσι θα δημιουργηθεί ένα ολοκληρωμένο δίκτυο υδατοδρομίων στο Ιόνιο και στη δυτική Ελλάδα, το οποίο όχι μόνον θα συνδέσει τα νησιά μεταξύ τους, αλλά θα αυξήσει τις τουριστικές ροές και θα επιτρέψει ταυτόχρονα τη διασύνδεσή τους και με γειτονικές χώρες εύκολα, γρήγορα και οικονομικά.

Στόχος και ευχή είναι το δίκτυο αυτό να λειτουργήσει εντός του 2019. Ειδικά στην Ελλάδα, λόγω της νησιωτικότητας και της εκτεταμένης ακτογραμμής της, όχι μόνον ενδείκνυται, αλλά και έχει σημαντικές αναπτυξιακές προοπτικές. Είναι ο πιο γρήγορος και ο πιο άνετος τρόπος μεταφοράς σε σχέση με τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα.

Επίσης, με την ανάπτυξη των υδατοδρομίων δημιουργούνται υπεραξίες και νέες ευκαιρίες στους οργανισμούς λιμένων και τα λιμενικά ταμεία και μπορούν να λειτουργήσουν συνδυαστικά με τις υπάρχουσες τουριστικές υποδομές, τις μαρίνες και τις οδικές συνδέσεις.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, η ανάπτυξη, που όλοι διακαώς επιθυμούμε, δεν έρχεται με ευκολία. Για να μπορέσει να γυρίσει η οικονομία σελίδα, πρέπει να υπάρχει σταθερότητα, χρειάζονται ιδιωτικές επενδύσεις, χρειαζόμαστε άμεσα ξένες επενδύσεις, για να παραχθεί πλούτος και να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας. Χρειαζόμαστε στροφή στην επιχειρηματικότητα και στην ιδιωτική πρωτοβουλία, χρειαζόμαστε μια κυβέρνηση που να μην ενοχοποιεί κάθε επιχειρηματική κίνηση και να μην αναχαιτίζει κάθε είδους επένδυση που μπορεί να λύσει τον γόρδιο δεσμό της ύφεσης, της ανεργίας και της μιζέριας, μια κυβέρνηση που δεν θα κάνει πειράματα με τα δημόσια οικονομικά και τους φόρους, που δεν θα καταθέτει προσχέδια προϋπολογισμών με σενάρια, που δεν θα παίζει με τον πόνο των συνταξιούχων και τον πόνο των ανέργων μέσα από τα επιδόματα. Ο τόπος έχει ανάγκη από δουλειές, έχει ανάγκη από ανάπτυξη, έχει ανάγκη από προοπτική και αξιοπιστία και αυτό μπορεί να προσφέρει μόνον μια κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος, συνάδελφος κ. Νικόλαος Ξυδάκης, έχει τον λόγο για δώδεκα λεπτά.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΞΥΔΑΚΗΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς να ευχαριστήσω όλους τους συναδέλφους, ιδίως της Αντιπολίτευσης, που προσκομίζουν τα ιστορικά τεκμήρια για την ύπαρξη υδροπλάνων και υδατοδρομίων από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, από το 1920 και το 1930. Επιτέλους, μετά από εκατό χρόνια και πάρα πολλές κυβερνήσεις -της Νέας Δημοκρατίας, του ΠΑΣΟΚ, της ΕΡΕ, του Εθνικού Συναγερμού-, μια Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ το 2018 κατορθώνει να τα βάλει μπροστά.

Ευχαριστώ πολύ τους συναδέλφους, οι οποίοι με τόσο πάθος υποστηρίζουν την παρούσα νομοθετική πρωτοβουλία της Κυβέρνησης. Να μας ακούει ο κόσμος, να καταλαβαίνει πώς φτάσαμε έως εδώ, πώς φτάσαμε στη χρεοκοπία, πώς φτάσαμε στην πανθολογούμενη διαπίστωση της καχεξίας του παραγωγικού ιστού, του πελατειακού κράτους, της έλλειψης πίστης πια των πολιτών στη δημοκρατία. Κάποιοι κυβερνούσαν, βεβαίως, με την ψήφο του ελληνικού λαού, όλοι έχουμε ευθύνες, αλλά κάποια λάθη έγιναν, ολιγωρία, αδράνεια, έλλειψη πολιτικής βούλησης, υστεροβουλία, ιδιοτέλεια.

Κύριε Καβαδέλλα, λέτε πώς είναι εχθρική προς τις επενδύσεις η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ; Θέλετε να μετρήσουμε πόσες επενδύσεις έγιναν τη δεκαετία του '80 και του '90 και του 2000 στην Ελλάδα; Ποιος σοβαρός επενδυτής θα έρθει σε μια χώρα χωρίς Κτηματολόγιο, με φορολογικό νόμο που αλλάζει αναλόγως την πελατεία του εκάστοτε Υφυπουργού επί του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους; Ποιος σοβαρός επενδυτής θα έρθει σε μια χώρα που τα δικαστήρια, τουλάχιστον τα διοικητικά και τα αστικά, δικάζουν όπως δικάζουν, στα όρια της αρνησιδικίας; Να χρειάζονται πέντε, δέκα χρόνια για να τελειώσει μια υπόθεση και θα έρθει ο επενδυτής εδώ;

Αυτό το κράτος φτιάξατε και αυτό το κράτος βούλιαξε, δυστυχώς, πάνω στα κεφάλια έντεκα εκατομμυρίων Ελλήνων. Αυτό το κράτος πρέπει να ξαναφτιάξουμε όλοι, δεξιοί, αριστεροί. Όσοι πιστεύουμε στη δημοκρατία πρέπει να το λέμε. Αν πιστεύουμε μόνο στα τιμάρια της εξουσίας και στη νομή μιας ακέφαλης νομαρχίας, όπως έχει καταντήσει η χώρα μας, χωρίς κυριαρχία, χωρίς αξιοπρέπεια, χωρίς ένα δίδαγμα από αυτούς που διαχειρίστηκαν τη χώρα προς τα παιδιά μας που τελειώνουν το λύκειο, που πάνε στο πανεπιστήμιο, που αναζητούν μια θέση όχι στην αγορά εργασίας μόνο, αλλά μια θέση μέσα στην πατρίδα τους, μέσα στην κοινωνία, μέσα στην Ελληνική Δημοκρατία, εμείς θα δώσουμε τα διδάγματα, οι μεγαλύτεροι, οι άνω των σαράντα, οι πενηντάρηδες, οι εξηντάρηδες, αυτοί που είναι οι ωφελημένοι της μεταπολεμικής Ελλάδας, οι ωφελημένοι της ελληνικής Μεταπολίτευσης, όταν άνοιξε το δημόσιο πανεπιστήμιο, όταν η μόρφωση και η αξιοσύνη και η προκοπή ήταν εφάπτηρα για το κοινωνικό ασανσέρ και την κοινωνική ανέλιξη και την προκοπή σε όλα τα πεδία.

Ας αφήσουμε, λοιπόν, ακόμη και αυτή την ιστορική στιγμή

τους διαγκωνισμούς για το ποιος θα αρπάξει πρώτος το ξεροκόμματο της καρέκλας, του θώκου και της πτωχευμένης νομαρχίας και ας φτιάξουμε μια Ελλάδα, μια Ελληνική Δημοκρατία. Περνάμε μια ιστορική καμπή και λόγω των γεωπολιτικών συγκυριών, η οποία ενέχει και κινδύνους και διακινδυνεύσεις και ρίσκα, αλλά ανοίγονται και κάποιες χαράμαδες, για να αξιοποιήσουμε αυτή την πολύτιμη και την πολύ ακριβή και ριψοκίνδυνη γεωγραφία που έχουμε κληρονομήσει.

Η γεωγραφία σε αυτή τη φάση με κάποιους τρόπους παίρνει την εκδίκη της και από την ιστορία. Αυτός που είναι κάπου τοποθετημένος πρέπει να το αξιοποιήσει. Δεν θα κοιμόμαστε μόνο με τα φαντάσματα του παρελθόντος, με τα φαντάσματα του εμφυλίου σπαραγμού και με τα φαντάσματα του κράτους φέουδου. Πρέπει να ξυπνήσουμε με ένα μέλλον ανοιχτοσύνης, επινοητικό-τητας και θάρρους.

Και ας θυμηθούμε ότι η ιστορική συγκυρία του 2018 βρίσκεται την Ελλάδα μετά από οκτώ χρόνια μεγάλης, σφοδρότατης ύφεσης –διδάσκεται ήδη στα ξένα σεμινάρια και θα μπει σύντομα και στα πανεπιστημιακά εγχειρίδια-, μια χώρα που σε καιρό ειρήνης έπαθε αυτή τη ζημιά και στον εθνικό της πλούτο και στις ανοιχτές πηγές ακόμη πάνω στην κοινωνία και στην εθνική της αξιοπρέπεια και στην εθνική της κυριαρχία. Θα διδασκόμεθα. Ας διδασθούμε, λοιπόν, πρώτοι εμείς.

Είπαν εδώ οι προλαλήσαντες, και ο κ. Κεφαλογιάννης από τη Νέα Δημοκρατία και άλλοι, για τον προϋπολογισμό. Γνωρίζει κάποιος ότι οι προϋπολογισμοί όλων των ευρωπαϊκών χωρών, στο πλαίσιο του Συμφώνου Δημοσιονομικής Σταθερότητας, υποβάλλονται στο ευρωπαϊκό εξάμηνο, συζητούνται και εγκρίνονται; Εγκρίνονται τυπικά. Υπάρχει το περιθώριο της κυριαρχίας.

Όμως, έχουμε συνυπογράψει, εδώ και πάρα πολλά χρόνια, κάποιους κανόνες συμμόρφωσης στις νόρμες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τα ελλείμματα, για τον πληθωρισμό. Αυτή είναι η χρυσή τριάδα της δημοσιονομικής σταθερότητας. Αυτά είναι τα σιδερένια δεσμά της ΟΝΕ. Αυτά έχουμε υπογράψει. Αυτά υπηρετούμε, μέσα σε αυτό το πλαίσιο που βρισκόμαστε στην παρούσα στιγμή.

Αν, λοιπόν, οι συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας θεωρούν ότι κακώς οι Ευρωπαίοι δέχονται αυτό το προσχέδιο προϋπολογισμού, έχουν υπερακοντίσει και τους Ευρωπαίους αξιωματούχους και τον Ρέγκλινγκ και τον Σεντένο, τον Πρόεδρο του Eurogroup. Τα ξέρουν καλύτερα. Ξέρουν καλύτερα το Ευρωπαϊκό Δίκαιο, ξέρουν καλύτερα τους κανόνες με τους οποίους λειτουργεί η χώρα μας.

Ας χαμηλώσουμε, λοιπόν, τους τόνους, ας είμαστε πιο σοβαροί και ας είμαστε και λιγότερο υποκριτές και στο θέμα του προϋπολογισμού και στο θέμα του «μακεδονικού», για το οποίο μόνο θλίψη μπορεί να προκαλεί η τεράστια ενδοκατάρρευση του οποίου διπλωματικού κεφαλαίου της συντηρητικής παράταξης, ό,τι χτίστηκε με πετραδάκια, ήδη από την ενδιάμεση συμφωνία. Ας μην πάμε στο 1992 και στο πώς η ίδια η συντηρητική παράταξη κατέρρευσε, γιατί δεν μπορούσε να κάνει ένα διπλωματικό βήμα και να υποστηρίξει τα εθνικά δίκαια, τη στιγμή που συνέβαιναν οι ιστορικές αλλαγές στα Βαλκάνια.

Έγινε η ενδιάμεση συμφωνία, άρχισε μία ανάπτυξη και μία ανταλλαγή μεταξύ των δύο χωρών, μεταξύ της FYROM και της Ελλάδος. Πολλοί πλούτισαν, με νόμιμο τρόπο. Σταμάτησαν να πλουτίζουν οι λαθρέμποροι που έσπαγαν το εμπάργκο και οι «μακεδοπώλες».

Και φτάσαμε σε ένα σημείο όπου υπάρχει, πράγματι, μία ευκαιρία και μία ανάγκη μαζί να δώσουμε μία λύση σταθερή, που να κατοχυρώνει τα εθνικά οφέλη, τα εθνικά συμφέροντα και η Ελλάδα, η μεγάλη χώρα των Βαλκανίων, η ευρωπαϊκή ατμομηχανή στα Βαλκάνια, να προσπορίζει σταθερότητα, να κάνει ένα κράτος το οποίο ταλαιπωρείται ακόμη από τις πολλαπλές μοχλεύσεις ξένων δυνάμεων –νίες των οποίων δεν είναι διόλου φιλικές προς την Ελλάδα, μπορεί να είναι και προαιώνιοι εχθροί ή επίβουλοι- να καταστήσει ένα κράτος σταθερό από τις απειλές διαμελισμού κι από τις εθνικές συγκρούσεις, να καταστήσει ένα κράτος γείτονα. Έχουμε κοινά σύνορα, μοιραζόμαστε τα ίδια βουνά, τις ίδιες πεδιάδες, τα νερά. Να μην είναι όμηρος των συμμοριών, των ναρκέμπορων, των οπλόμενων, των μαφιών.

Η Ελλάδα η μεγάλη, με το πολλαπλάσιο ΑΕΠ, με την ασύγκριτη διπλωματική και πολιτική ισχύ, με την ασύγκριτη στρατιωτική ισχύ στην περιοχή, αυτή θα εγγυηθεί, αυτή θα βοηθήσει να μπουν κανόνες. Αυτό είναι το χρέος μας σε αυτή την κρίσιμη στιγμή, που αλλάζουν οι ισορροπίες σε όλη την Ανατολική Μεσόγειο, που ο Ψυχρός Πόλεμος έχει μεταλλαχθεί πλήρως πλέον σε υβριδικό πόλεμο, σε πόλεμο πληροφοριών, σε πόλεμο επιρροής, σε πόλεμο ελέγχου πλουτοπαραγωγικών πηγών, όπως ήταν πάντα, και σε νέες γεωπολιτικές τοποθετήσεις.

Πρέπει να είμαστε εκεί που γίνεται το μεγάλο παίγνιο, η μεγάλη μοιρασιά. Αυτό ήταν η Ελλάδα, ήδη από τη Ναυμαχία του Ναυαρίνου, επί διακόσια χρόνια, μέχρι σήμερα και πρέπει με φαντασία, με τόλμη, με επινοητικότητα και με σθένος να συνεχίσουμε να είμαστε εκεί.

Δεν θέλω να πάρω κι άλλον χρόνο, διότι όλα τα τεχνικά των νομοθετικών ρυθμίσεων έχουν καλυφθεί και από τον Υφυπουργό. Τώρα θα μιλήσει και ο Υπουργός και στις επιτροπές οι περισσότεροι είχαν συμφωνήσει.

Να θυμίσω μόνο κάτι. Οι Βουλευτές που είναι σε μια περιφέρεια που ζητάει μια σοβαρή και διαρκή διασύνδεση, που ζητάει μεταφορά για τις κοινωνίες, για τα εμπορεύματα, για την οικονομία, αυτοί γνωρίζουν και δεν έχουν σοβαρές αντιρρήσεις. Αυτοί οι οποίοι έχουν αντιρρήσεις είναι αυτοί που «αρλουμπολογούν» και αερολογούν και θέλουν να κάνουν αντιπολίτευση για την αντιπολίτευση, χωρίς καν να έχουν μελετήσει το νομοθέτημα, να έχουν μελετήσει τι έχει προηγηθεί και να έχουν ακούσει κάποια πράγματα.

Διότι κάποιος σοβαρός Βουλευτής και της Αντιπολίτευσης έχουν ακούσει ότι υπήρξαν επιχειρηματίες οι οποίοι αδειοδοτήθηκαν, δεν άρχισε να λειτουργεί η άδεια και χρεοκόπησαν με αυτή την πολιτική της αδράνειας και της αναμονής. Ρωτήστε τους ανθρώπους στη Μαγνησία και σε άλλα μέρη. Είναι άνθρωποι που έβαλαν τα λεφτά τους για να μπουν στα υδροπλάνα και χρεοκόπησαν, διότι ποτέ δεν λειτούργησε η άδεια ή ουδέποτε τους εδόθη η άδεια, παρά τις δεσμεύσεις.

Αυτά από εμένα. Εύχομαι οι Βουλευτές, οι οποίοι καταλαβαίνουν –και είναι πολλοί- τι μπορεί να σημαίνει ένα ακόμη λιθαράκι σε κάποιου είδους μεγάλη παραγωγική ανασυγκρότηση για να ξαναδούμε τους εαυτούς μας, να υπερψηφίσουν και το παρόν νομοθέτημα.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από τις πτέρυγες του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, γίνεται γνωστό στο Σώμα ότι τη συνεδριάσή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, τριάντα μία μαθήτριες και μαθητές και δύο συνοδοί εκπαιδευτικοί από το Γυμνάσιο Ευπαλίου Φωκίδας.

Η Βουλή σας καλωσορίζει, παιδιά.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Τον λόγο έχει για επτά λεπτά η συνάδελφος κ. Βάκη.

**ΦΩΤΕΙΝΗ ΒΑΚΗ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κυρίες και κύριοι Βουλευτές, σήμα κατατεθέν της χώρας μας, που τη διαφοροποιεί σχεδόν από το σύνολο της υπόλοιπης Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι η νησιωτικότητα. Η νησιωτικότητα είναι ένα στοιχείο το οποίο πολλές φορές γίνεται μειονέκτημα για όσους διαβιούν στη νησιωτική Ελλάδα, γίνεται όμως και ευκαιρία, δεδομένου ότι η μοναδική μορφολογία της χώρας μας αποτελεί πόλο έλξης για το διεθνές τουριστικό κοινό.

Σε αυτή, λοιπόν, τη λογική της ενίσχυσης και της βελτίωσης της διασύνδεσης της ηπειρωτικής Ελλάδας με τη νησιωτική, της αύξησης της επικοινωνίας μεταξύ των νησιών αλλά και της απευθείας σύνδεσης με προορισμούς του εξωτερικού, το παρόν νομοσχέδιο έρχεται να καθορίσει το πλαίσιο αδειοδότησης για την ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση των υδατοδρομίων.

Παρά την ιδιαίτερη μορφολογία της χώρας μας η χρήση υδροπλάνων –και ενώ σε χώρες του εξωτερικού με παρόμοια γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά αποτελεί το σύνθετο μέσο μεταφοράς εδώ και δεκαετίες– αποτελεί ακόμη μια αρνητική πρωτοτυπία για

την ελληνική πραγματικότητα, λόγω απουσίας συντονισμένης εθνικής πολιτικής για τα υδατοδρόμια.

Η πρωτοβουλία, λοιπόν, της ηγεσίας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών στοχεύει στο να επιλυθούν επιτέλους ζητήματα που προέκυπταν από ένα ξεπερασμένο θεσμικό πλαίσιο που αφορούσε τα υδατοδρόμια και, ταυτόχρονα, να διαμορφώσει σύγχρονους και σταθερούς κανόνες για την αδειοδότηση αλλά και την εν γένει λειτουργία τους.

Σε σχέση με το περιεχόμενο του νομοσχεδίου αξίζει κατ' αρχάς να αναφερθούμε στο γεγονός πως το προτεινόμενο σχέδιο νόμου εξασφαλίζει τον δημόσιο χαρακτήρα των υδατοδρομίων. Είναι ένα γεγονός που χαρακτηρίζει την αντίληψη της Κυβέρνησης σχετικά με τον δημόσιο χαρακτήρα των υποδομών του ελληνικού κράτους και τη διαφοροποιεί από τη νεοφιλελεύθερη αντίληψη περί πλήρους απελευθέρωσης της οικονομίας και των υποδομών και αποδυνάμωσης του ρυθμιστικού ρόλου της πολιτείας.

Επίσης, κομβικής σημασίας κρίνεται η πρόβλεψη για τη διαδικασία του διαχωρισμού της διαδικασίας άδειας ίδρυσης από την άδεια λειτουργίας και εκμετάλλευσης. Η συγκεκριμένη ρύθμιση αναμένεται να απλουστεύσει και να κάνει πιο ρεαλιστική και βιώσιμη την αξιοποίηση των υδατοδρομίων και ταυτόχρονα, όταν και όπου χρειάζεται, να προωθήσει και τις συμπτύξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

Επιπλέον και αναγνωρίζοντας και τη σημασία δημιουργίας υδατοδρομίων ως διευκρινίζεται πως υπάρχει η δυνατότητα της υπαγωγής τους στο πλαίσιο των στρατηγικών επενδύσεων.

Εξυπηρετώντας τον στρατηγικό στόχο του ψηφιακού εκσυγχρονισμού του ελληνικού κράτους και της βελτίωσης της αποτελεσματικότητας του συνόλου των λειτουργιών και υπηρεσιών του, προβλέπεται η δημιουργία του Ηλεκτρονικού Συστήματος Παρακολούθησης Αδειών Υδατοδρομίων. Στο συγκεκριμένο σύστημα τηρείται πάντοτε ο πλήρης και επικαιροποιημένος τεχνικός φάκελος των υδατοδρομίων, ο οποίος περιλαμβάνει όλες τις πληροφορίες που αφορούν τη διαδικασία άδειας αλλά και λειτουργίας.

Προφανώς για την Κυβέρνηση της Αριστεράς η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί θεμελιώδη προϋπόθεση για την υλοποίηση οποιουδήποτε τύπου επένδυσης και για τη δημιουργία υποδομών. Στο παρόν, λοιπόν, σχέδιο νόμου περιλαμβάνονται όλες οι απαραίτητες θεσμικές δικλίδες που διασφαλίζουν την προστασία και τον σεβασμό του περιβάλλοντος, χωρίς, όμως, να προκύπτουν χρονικές καθυστερήσεις εις βάρος της έγκαιρης ολοκλήρωσης των επενδύσεων.

Το μικρό περιβαλλοντικό αποτύπωμα του συγκεκριμένου μέσου σε σχέση με άλλα μέσα μεταφοράς μπορεί να συμβάλει τα μέγιστα στην προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης, που αποτελεί και στρατηγικό στόχο για την Κυβέρνηση της Αριστεράς, και στην προώθηση καλών πρακτικών κυκλικής οικονομίας.

Μια και έχω την τιμή να εκλέγμαι στην Κέρκυρα, από την οποία θα ξεκινήσει το πρώτο δίκτυο υδατοδρομίων, αντιλαμβάνομαι σε μεγάλο βαθμό τα αναπτυξιακά οφέλη και τις επιπλέον προοπτικές που διανοίγονται για τη νησιωτική Ελλάδα αλλά και για το σύνολο της εθνικής οικονομίας. Αντιλαμβάνομαι τη μέγιστη σημασία, επιπλέον, της σύνδεσης των Επτανήσων, κάτι που έπρεπε να έχει γίνει εδώ και πάρα πολλά χρόνια.

Ακόμη, με την ανάπτυξη των υδατοδρομίων, εκτός από την αύξηση της υπεραξίας των οργανισμών του δημοσίου σε μία περίοδο που αποτελεί και προτεραιότητα για τη χώρα μας η δημοσιονομική βιωσιμότητα, η δημιουργία των συγκεκριμένων υποδομών αναμένεται να λειτουργήσει ευεργετικά και για την επιμήκυνση της τουριστικής σεζόν. Η αύξηση της επισκεψιμότητας, ιδιαίτερα σε απομακρυσμένες περιοχές, πρόκειται να αυξησει τα εισοδήματα των περιφερειακών οικονομιών και να ενδυναμώσει τις τοπικές κοινωνίες.

Επίσης, σημαντική παράμετρος ανάπτυξης των υδατοδρομίων αποτελεί και το μικρό κόστος κατασκευής των υποδομών τους. Πρόκειται, δηλαδή, για μία επένδυση με πολύ υψηλό πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα και με αρκετά χαμηλό ρίσκο. Είναι μια ακόμη απόδειξη πως η ανάπτυξη για τη χώρα μας δεν θα προκύψει μόνο μέσα από φαραωνικού τύπου κοστοβόρες υποδομές,

αλλά μπορεί κάλλιστα να προκύψει με μικρές, λελογισμένες παρεμβάσεις, που μπορούν να επιφέρουν και ευρύ γεωγραφικό-οικονομικό αποτύπωμα.

Τέλος, πέρα από τα αναπτυξιακά οφέλη του συγκεκριμένου νομοσχεδίου, οφείλουμε να σταθούμε και σε ακόμη πιο ουσιαστικές ανάγκες που πρόκειται να εξυπηρετηθούν, όπως είναι, για παράδειγμα, η κάλυψη επειγουσών και έκτακτων μετακινήσεων διακομίδης ασθενών και οι δράσεις έρευνας και διάσωσης.

Ο εκσυγχρονισμός των υποδομών και των μεταφορών της χώρας αποτελεί μία δέσμευση που υλοποιείται σταθερά από την Κυβέρνησή μας ήδη από το 2015. Υποδομές, δυστυχώς, που για την υπόλοιπη Ευρώπη θεωρούνταν δεδομένες εδώ και πολλά χρόνια οι κατ' επίφαση πολιτικές δυνάμεις του εκσυγχρονισμού στη χώρα μας απέτυχαν να τις κάνουν πραγματικότητα, σπαταλώντας σε αρκετές περιπτώσεις τον πλούτο του ελληνικού λαού σε δαπάνηρά και τελικά καταστροφικά για την εθνική οικονομία έργα βιτρίνας. Το περιεχόμενο, η στόχευση και αντίληψη που διαπνέει το παρόν σχέδιο νόμου αποτελεί ακόμη μία απόδειξη πως η κοινή προσπάθεια της Κυβέρνησης, των υγιών παραγωγικών δυνάμεων και της κοινωνίας οφείλει να έχει συνέχεια.

Σας ευχαριστώ.

(Χειροκροτήματα από τις πτέρυγες του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Ευχαριστώ, κυρία συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο συνάδελφος κ. Ηλίας Κασιδιάρης, Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Χρυσής Αυγής.

**ΗΛΙΑΣ ΚΑΣΙΔΙΑΡΗΣ:** Εις ό,τι αφορά τα υδατοδρόμια τα οποία συζητούνται σήμερα, όπως διαβάζουμε στο εν λόγω σχέδιο νόμου, οι άδειες θα εκδίδονται στο όνομα των οργανισμών λιμένων. Ως γνωστόν, οι οργανισμοί λιμένων, οι λιμένες της χώρας, όπως και τα αεροδρόμια, όπως και οι πλουτοπαραγωγικές πηγές της Ελλάδος έχουν εκποιηθεί, έχουν ξεπουληθεί και υπάγονται στο ΤΑΙΠΕΔ.

Εδώ, λοιπόν, έχουμε άλλη μια απτή απόδειξη για το μέγεθος, για το πού έχει φτάσει η ξενοκρατία αυτή τη στιγμή στην πατρίδα μας. Αρκεί να διαβάσω μόνο τα λόγια του Ρέγκλινγκ, του επικεφαλής του ESM, για να καταλάβει ο ελληνικός λαός πόσο ψευδοεπίγραφο, πόσο απατηλή είναι αυτή η περιβόητη –εντός εισαγωγικών– «έξοδος» από τα μνημόνια που ευαγγελίζονται αυτοί οι οποίοι έχουν διαλύσει την Ελλάδα.

Λέει, λοιπόν, ο Ρέγκλινγκ: «Η Ελλάδα έχει δεσμεύσεις και οι δανειστές θα κρίνουν και θα αποφασίσουν για το τι θα γίνει με τις συντάξεις το 2019, αλλά και το τι θα κάνει η Κυβέρνηση με το υπερπλεόνασμα του 2018.».

Γίνεται σαφές –θα το αναλύσω και στη συνέχεια με ποικιλία οικονομικών στοιχείων– πως η πατρίδα μας αυτή τη στιγμή είναι ένα προτεκτοράτο ξένων δυνάμεων. Αυτό αποδεικνύεται ξεκάθαρα με τις πρόσφατες, άθλιες και εθνοπροδοτικές εξελίξεις στο ζήτημα των Σκοπίων. Εκεί, πλέον, προκύπτει ότι, εκτός από το όνομα της Μακεδονίας, εκτός από την ελληνική ιστορία, έχει εκχωρηθεί και η εθνική ανεξαρτησία της πατρίδας μας σε ξένες δυνάμεις και οι αρμόδιοι Υπουργοί και ο Πρωθυπουργός είναι εντεταλμένα όργανα της εξωτερικής πολιτικής των Ηνωμένων Πολιτειών.

Η Συμφωνία των Πρεσβών θα έπρεπε να αποκαλείται «συμφωνία των προδοτών», όπως αποδεικνύεται περίτρανα από τα ντοκουμέντα τα οποία διέρρευσαν και είδαν το φως της δημοσιότητας από τα πρακτικά των Σκοπιανών, που στην ουσία η σκοπιανή κυβέρνηση, αυτή δηλαδή η Κυβέρνηση που λειτουργεί υπέρ των συμφερόντων των Σκοπίων, είναι αυτή που σήμερα παρουσιάζεται ως ελλαδική –δεν λέω «ελληνική Κυβέρνηση»–, η συγκεκριμένη Τσίπρα-Καμμένου. Και, βέβαια, γι' αυτό το έγκλημα της προδοσίας ασφαλώς και θα επιβληθεί τιμωρία στους ενόχους.

Παραμιππιδώντας, ήρθε στη Βουλή μια μήνυση πολιτών, μια μήνυση των παμμακεδονικών οργανώσεων κατά του Κοτζιά, που είναι ένας από τους μεγάλους ενόχους. Είναι μήνυση για εσχάτη προδοσία, με βάση το άρθρο 135 του Ποινικού Κώδικα, αλλά και για άμεση συνέργεια –προσέξτε αυτή τη λεπτομέρεια– σε επιβουλή εδαφικής ακεραιότητας της χώρας, άρθρο 138 του Ποινικού Κώδικα. Αυτό στοιχειοθετείται ξεκάθαρα. Όταν ο Ζάεφ, με τον οποίο ο Κοτζιάς και ο Τσίπρας έδωσαν τα χέρια και ο Καμμέ-



νος, βεβαίως, ως παρατρεχάμενος αυτής της Κυβέρνησης πάει να ψηφίσει γι' αυτό το δημοψήφισμα-παρωδία, πίσω του, μέσα σε σχολική αίθουσα, που εκφράζεται μέσω αυτής της εικόνας ανοικτά η εξωτερική πολιτική των Σκοπιανών, υπάρχει ένας χάρτης, ο χάρτης της Μακεδονίας του Αιγαίου, όπου μέσα στα όρια των Σκοπίων περιλαμβάνεται η Θεσσαλονίκη, η Χαλκιδική, ένα πολύ μεγάλο κομμάτι της βορείου Ελλάδος. Ξεκάθαρα η εξωτερική πολιτική των Σκοπίων, ξεκάθαρα η επίσημη κρατική γραμμή των Σκοπίων είναι ο αλυτρωτισμός και η κατάληψη ελληνικών εδαφών. Βέβαια, άμεσος συνεργός στην επιβουλή εδαφικής ακεραιότητας της Ελλάδος είναι ο Κοτζιάς, ο Τσίπρας και ο Καμμένος.

Επίσης, ήρθε μια μήνυση. Έχουν γίνει δεκάδες μηνύσεις, αλλά καμία μήνυση δεν αγγίζει Υπουργούς, Πρωθυπουργούς, αφού υπάρχει ο περιβόητος νόμος περί ευθύνης Υπουργών, ο οποίος απαιτεί τριάντα Βουλευτές μόνο για να γίνει εξεταστική επιτροπή.

Η Χρυσή Αυγή, δυστυχώς, αυτή τη στιγμή δεν διαθέτει τριάντα Βουλευτές, δεν διαθέτει ακόμη τριάντα υπογραφές, για να οδηγήσει στη διεξαγωγή, στη διενέργεια εξεταστικών επιτροπών. Όμως, σύντομα η Χρυσή Αυγή με βάση την άθλια πολιτική όλων των κομμάτων του λεγόμενου συνταγματικού ή καλύτερα αντισυνταγματικού τόξου θα αποκτήσει την πλειοψηφία στη Βουλή και τότε με αυτή την πλειοψηφία, με μια εθνική κυβέρνηση θα επιβληθεί η δικαιοσύνη, θα υπάρξει δικαιοσύνη στην Ελλάδα και θα τιμωρηθούν πραγματικά όσοι έχουν διαπράξει το αδίκημα αυτό, το αδίκημα της εσχάτης προδοσίας.

Και βέβαια, να σταματήσει το θέατρο που βλέπουμε στα κανάλια, που βλέπουμε στο διαδίκτυο με τον Καμμένο να κάνει κάτι γελοίες, ανορθόγραφες και ασύντακτες αναρτήσεις στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, που δεν πείθουν πλέον ούτε πεντάχρονα παιδάκια. Είναι και ο Καμμένος συνένοχος στην προδοσία. Γελάνε οι πέτρες όταν λέει ότι θα ρίξει την Κυβέρνηση. Πώς ακριβώς θα ρίξει την Κυβέρνηση; Με αυτές τις βλακειές που αναφέρει, ότι θα πάει, όπως λέει, στον Πάκη Παυλόπουλο; Πώς θα πέσει η Κυβέρνηση; Η Κυβέρνηση πέφτει μόνο αν χάσει τη δεδηλωμένη μέσα στη Βουλή. Σε περίπτωση, δηλαδή, που γίνει πρόταση μομφής, τι θα κάνουν εκεί οι Βουλευτές των ΑΝΕΛ; Θα υπερψηφίσουν μια πρόταση μομφής, όπως υπερψήφισε η Χρυσή Αυγή την τελευταία πρόταση μομφής κατά της Κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ; Θα το πράξουν; Γιατί μαθαίνω -μου είπε ένα πουλάκι- πως οι ΑΝΕΛ διαδίδουν ότι, εάν γίνει πρόταση μομφής, είναι δύσκολο, λέει, να πέσει η Κυβέρνηση, γιατί θα αποχωρήσει το ΚΚΕ και η Χρυσή Αυγή.

Αφήστε, λοιπόν, τις βλακειές. Ο Λαϊκός Σύνδεσμος - Χρυσή Αυγή, πρώτον, απαιτεί άμεσα εκλογές, γιατί η Κυβέρνησή σας σε καμία περίπτωση δεν εκφράζει την πλειονότητα των Ελλήνων -άρα, είναι εκ των πραγμάτων παράνομες όλες οι αποφάσεις που λαμβάνει σε βάρος της Ελλάδος- και, δεύτερον, η Χρυσή Αυγή θα υπερψηφίσει ασφαλή οποιαδήποτε πρόταση μομφής. Θα κάνουν ότι είναι ανθρωπίνως και νομίμως δυνατό, για να πέσει αυτή η άθλια εθνοπροδοτική κυβέρνηση και το έχουμε ξαναδηλώσει: Όπως ρίξαμε την εθνομηδενιστική κυβέρνηση Σαμαρά, θα ρίξουμε και την εθνομηδενιστική κυβέρνηση του Τσίπρα για το καλό της πατρίδας.

Να σταματήσει, επίσης, αυτό το θέατρο που παίζεται με τη δήθεν διαμάχη Κοτζιά - Καμμένου. Άκουγα αυτή την κατάπτυστη συνέντευξη του Κοτζιά, κατά την οποία εκτός των άλλων μας ενημέρωσε ότι με τη Συμφωνία των Πρεσβών ή καλύτερα «συμφωνία των προδοτών», γλιτώσαμε από τον κίνδυνο της «Μεγάλης Αλβανίας». Η «Μεγάλη Αλβανία», λέει, απειλεί αυτή τη στιγμή τα Βαλκάνια και την Ελλάδα. Πώς ακριβώς μας απειλεί; Δεν μας λέει αυτός ο μετρ της εξωτερικής πολιτικής, που γελάνε τα ταμμένα κάθε φορά που κάνει μια δημόσια δήλωση, πώς μας απειλούν οι Αλβανοί; Για να απειλήσει ένα κράτος, για να ασκήσει, αν θέλετε, ιμπεριαλιστική πολιτική -για να χρησιμοποιώ και τη δική σας φρασεολογία- πρέπει να έχει στρατό. Οι Αλβανοί τι ακριβώς διαθέτουν; Αρκούν δύο υπερπτήσεις ελληνικών F-16 πάνω από τη σκληρωμένη Βόρεια Ήπειρο, για να τελειώσει οποιαδήποτε ιδέα αλυτρωτισμού από τους Αλβανούς.

Θα κρατήσω από τα Πρακτικά των συζητήσεων των σκοπιανών

ηγετών για το θέμα της Μακεδονίας μια πολύ σωστή φράση που είπε ο Ντιμιτρόφ και την οποία την έχουμε πει και εμείς εδώ μέσα άπειρες φορές: «Η μη λύση είναι το πρόβλημα για τα Σκόπια. Η μη λύση θα οδηγήσει σε διαμελισμό των Σκοπίων. Η μη λύση θα οδηγήσει στην ανάπτυξη φυγόκεντρων δυνάμεων και στη διάλυση αυτού του κρατιδίου και αυτό θα είναι υπέρ του εθνικού συμφέροντος».

Έχουμε αναλύσει επανειλημμένως ποια θα έπρεπε να είναι η γραμμή της Ελλάδος για την εξωτερική πολιτική: Η μη λύση! Αυτό δηλαδή που φοβούνται οι Σκοπιανοί. Με βάση και μόνο αυτόν τον φόβο των Σκοπιανών αν υπήρχε σοβαρό εθνικό κέντρο με ανεξάρτητη εξωτερική πολιτική, θα τους είχαμε επιβάλει να λέγονται όχι «Vardaska», αλλά με οποιοδήποτε όνομα ήθελε η Ελλάς να ονομάζεται αυτό το κρατίδιο. Διότι αν δεν υπήρχε λύση και ένταξη του στο ΝΑΤΟ, ήταν και είναι θέμα χρόνου να αναπτύξουν οι Αλβανοί τις αλυτρωτικές τους βλέψεις μέσα στα Σκόπια, όπου σε σχέση με το σλαβικό στοιχείο εκεί βεβαίως διαθέτουν δύναμη, και εκεί η Ελλάς βεβαίως ως εγγυήτρια δύναμη, ως μεγάλη δύναμη στη Βαλκανική, στη χερσόνησο του Αίμου θα μπορούσε να εισέλθει με μια τεθωρακισμένη μεραρχία μέσα στα Σκόπια, να επιβάλει την ειρήνη και επί της ουσίας να γίνει αυτό που δεν έγινε το '92-'93, αυτό που αρνήθηκαν τότε και ο Μητσοτάκης και ο Παπανδρέου, που είχε προτείνει ο Μιλόσεβιτς, δηλαδή το νότιο τμήμα των Σκοπίων, τα ελληνικά εδάφη, το ελληνικό μοναστήρι να γίνουν κομμάτι της Ελλάδος. Σήμερα, τα εδάφη αυτά και οι πληθυσμοί που βρίσκονται εκεί θα άνηκαν στην Ελλάδα.

Δυστυχώς, από το 1992 μέχρι σήμερα μοιραίοι πολιτικοί παργοντίσκοι, με εθνοπροδοτική και εθνομηδενιστική πολιτική διαικούν την Ελλάδα. Και βέβαια, δεν μπορεί να μην κάνω λόγο -αφού ανέφερα τον Μητσοτάκη- στον συνεχιστή της πολιτικής του κληρονομιάς, τον υιό του, ο οποίος διεκδικεί την εξουσία της Ελλάδος, ο οποίος δεν τολμάει να κάνει αυτό που η Χρυσή Αυγή ζητά από κάθε πολιτικό Αρχηγό μέσα στη Βουλή. Τολμάει ο Μητσοτάκης να βγει και να πει ότι είναι αντίθετος με τη χρήση του όρου «Μακεδονία» στο όνομα των Σκοπίων; Όχι. Διότι έχουν δώσει και οι νεοδημοκράτες το όνομα «Μακεδονία» με οποιοδήποτε συνθετικό -δεν μας ενδιαφέρει- στα Σκόπια από το Βουκουρέστι. Από το Βουκουρέστι που παρουσιάζει η Νέα Δημοκρατία ως μεγάλη επιτυχία, από τότε έχει δοθεί το όνομα «Μακεδονία» στα Σκόπια. Και τότε το αρνήθηκαν. Ήταν το VMR στα πράγματα, ήταν οι Σλάβοι εθνικιστές και το αρνήθηκαν, αλλά η Νέα Δημοκρατία το έδωσε.

Όπως απεδείχθη, βεβαίως, και με αυτό το περιβόητο σήριαλ με τη Σπυράκη, η οποία μας είπε ότι είναι διεθνούς φήμης. Την αναγνωρίζουν παντού, στις Βρυξέλλες, στο Λος Άντζελες. Πήγε για καφέ, την είδε ο Ζάεφ και της είπε «εσύ δεν είσαι η Σπυράκη; Σε έβλεπα στο «MEGA» και σε ξέρω». Την αναγνώρισε και εκεί βεβαίως έδωσε και χαιρετισμούς η Σπυράκη από τον Μητσοτάκη. Δεν ήταν, λοιπόν, στημένη η συνάντησή! Εκείνη την ώρα πήρε τηλεφώνω τον Μητσοτάκη και έδωσε χαιρετισμούς εκ μέρους του στον Σκοπιανό!

Είναι δεδομένο ότι όλες οι πολιτικές δυνάμεις που διοικούν την Ελλάδα έχουν συμφωνήσει στο να δοθεί ο όρος «Μακεδονία» στα Σκόπια.

Όλα αυτά είναι προγραμματισμένα και αυτό που αναφέρεται, που γράφεται στα πρακτικά των συζητήσεων των Σκοπιανών για τη συνάντηση της εκπροσώπου της Νέας Δημοκρατίας με τον Ζάεφ, ότι θα εξαρτηθεί η πολιτική Μητσοτάκη από τους ψηφοφόρους της βορείου Ελλάδος, δηλαδή μόνο από την ψηφοθηρία, αυτό απεδείχθη περίτρανα, δεν χρειαζόταν δηλαδή να γραφεί στην «ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ» που μετέφερε τα πρακτικά των Σκοπιανών. Αυτό απεδείχθη περίτρανα την ημέρα του πρώτου συλλαλητηρίου στη Θεσσαλονίκη, που μέχρι το μεσημέρι η Νέα Δημοκρατία έριχνε «μαύρο» στα συλλαλητήρια και διαχωρίζε τη θέση της και μετά το μεσημέρι, όταν φάνηκαν τα εκατομμύρια των Ελλήνων που είναι διατεθειμένα να αγωνιστούν για την ελληνικότητα της Μακεδονίας, τότε έκαναν μια τεράστια κωλοτούμπα.

Ας πει η Νέα Δημοκρατία ότι δεν δέχεται τον όρο «Μακεδονία» για τα Σκόπια. Δεν το λέει, γιατί όχι απλώς τον αποδέχεται, αλλά έχει βάσει την υπογραφή της σε αυτή την εθνική προδοσία.



Πάμε λίγο στην οικονομία, που είναι μείζον το ζήτημα. Πανηγυρίζουν κάποιοι συριζαίοι ότι η Μέρκελ μπορεί να πει το «ναι», για να δώσει μια αναστολή στην περικοπή των συντάξεων για κανένα δίμηνο.

Αυτό είναι αλήθεια. Η Μέρκελ, που έχει πάρει τα πάντα από τον Τσίπρα, έχει πάρει μνημόνια, έχει πάρει ό,τι ήθελε για το λαθρομεταναστευτικό, έχει μετατρέψει την Ελλάδα σε χώρο φυλάκισης, σε χώρο απορριμμάτων, σε χώρο όπου θα συντάσσονται όσοι είναι ανεπιθύμητοι σε όλη την Ευρώπη, έχει πάρει τα Σκόπια, έχει πάρει την εθνική προδοσία για τη Μακεδονία μας, είναι πολύ πιθανό να δώσει μια δίμηνη, τρίμηνη ή τετράμηνη παράταση για το ζήτημα των συντάξεων.

Βεβαίως και είναι αναμενόμενο ο Τσίπρας τώρα να αρχίσει να μοιράζει λεφτά για την εξαγορά ψήφων. Δηλαδή, το πλεόνασμα, που θα είναι 445 εκατομμύρια για το 2018, δεν φτάνει ούτε για τις εξαγγελίες Τσίπρα, για τα 800 εκατομμύρια που είχε πει ότι θα δώσει αναδρομικά σε δικαστικούς και στρατιωτικούς, σε ένστολους. Θα φύγει όλο το «μαξιλάρaki».

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

Στις αγορές δεν πρόκειται να βγει η Ελλάδα και κλείνω με αυτό. Δεν υπάρχει περίπτωση. Όταν το δεκαετές ομόλογο δεν πρόκειται να πέσει κάτω από 4%, όπως είπε και ο Τσακαλώτος, ένας δικός σας, δεν πρόκειται η Ελλάδα να βγει στις αγορές. Θα φάει το «μαξιλάρaki» σε παροχές και στη συνέχεια θα πάει σε νέα δανειακή σύμβαση και νέο επαχθές μνημόνιο. Και το ερώτημα που τίθεται είναι το εξής: Ποιος θα πάρει πάνω του το νέο Καστελόριζο; Θα είναι η επόμενη κυβέρνηση, που φέρεται ότι θα είναι η κυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας -ΠΑΣΟΚ;

Εγώ πιστεύω ότι θα είναι η μεγάλη επόμενη συγκυβέρνηση, ο επόμενος μεγάλος συνασπισμός Νέας Δημοκρατίας και ΣΥΡΙΖΑ, γιατί αυτό θέλουν οι ξένοι και αργά ή γρήγορα αυτό θα γίνει στην Ελλάδα. Και τότε –και αυτή είναι η ελπίδα για την πατρίδα μας– αξιωματική αντιπολίτευση θα είναι η Χρυσή Αυγή, η μοναδική πολιτική δύναμη που έχει θέσεις για την οικονομία, που δεν βασίζεται σε παροχές, αλλά στοχεύει στην αυτάρκεια μέσω της ανάπτυξης του πρωτογενούς τομέα, μέσω της αξιοποίησης του εθνικού πλούτου της Ελλάδας, είναι η μόνη πολιτική δύναμη που λέει ότι θα «σκίσει» τη συμφωνία των Πρεσπών, ότι θα ακυρώσει αυτή την κατάπιεστη εθνομηδενιστική προδοτική συμφωνία. Είμαστε η μόνη δύναμη που λέμε ότι θα απαλλάξουμε την Ελλάδα από τη γάγγραινα των λαθρομεταναστών. Γι' αυτόν τον λόγο, ναι, το πιστεύω, λόγω όλων αυτών των καταγιστικών εξελίξεων, αργά ή γρήγορα θα οδηγηθούμε σε μεγάλο συνασπισμό, όπως και η εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ ανήγγειλε, ΣΥΡΙΖΑ – ΠΑΣΟΚ - Νέας Δημοκρατίας, όλων των μνημονιακών κομμάτων, με αξιωματική αντιπολίτευση τη Χρυσή Αυγή. Και όπως ξέρετε, σ' αυτή τη χώρα όποιος γίνεται αξιωματική αντιπολίτευση, δεν αργεί η μέρα που θα γίνει και κυβέρνηση. Με μια κυβέρνηση Χρυσής Αυγής, με μια εθνική κυβέρνηση των Ελλήνων πατριωτών, υπάρχει πραγματικά μια τελευταία ελπίδα για την πατρίδα μας.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Ο συνάδελφος κ. Πλακιωτάκης από τη Νέα Δημοκρατία έχει τον λόγο.

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

Επιτρέψτε μου, κατ' αρχάς, να αναφερθώ στις δύο τροπολογίες, τις οποίες έχει καταθέσει το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Η πρώτη τροπολογία αναφέρεται στην παράταση για την έκδοση των πιστοποιητικών αξιοπλοΐας των πλοίων και η δεύτερη για την κάλυψη της κενής θέσης του αναπληρωτή διευθυντή στην Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού στην Κάλυμνο.

Για μεν την πρώτη τροπολογία, αξίζει να αναφερθούμε στο πώς προέκυψε η συγκεκριμένη μεταβίβαση, δηλαδή της εκδόσεως των πιστοποιητικών αξιοπλοΐας των πλοίων από την Επιθεώρηση Πλοίων στους νηογνώμονες.

Κατ' αρχάς, είχαμε το ατύχημα, τη βύθιση του πλοίου «Αγία Ζώνη II». Παρεμπιπτόντως, ακόμη δεν γνωρίζουμε τα αίτια του συγκεκριμένου ναυαγίου.

Και πριν ακόμα βγάλουμε ασφαλή συμπεράσματα, ο ίδιος ο Πρωθυπουργός της χώρας, ο κ. Τσίπρας, έδωσε εντολή στον πρώην Υπουργό, τον κ. Κουρουμπλή, να πάρει την αρμοδιότητα από τον Κλάδο Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων και να την μεταφέρει στους νηογνώμονες. Όπερ και νομοθέτησε ο συγκεκριμένος Υπουργός. Πριν, όμως, θα έπρεπε να είχε ρωτήσει τους νηογνώμονες: Μπορείτε να ανταποκριθείτε στο συγκεκριμένο έργο;

Εμείς, τότε, είχαμε εκφράσει συγκεκριμένες επιφυλάξεις και είχα πει ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα –και δεν το είπα τυχαία. Φανταστείτε ένα μικρό αλιευτικό να βρίσκεται σε ένα απομακρυσμένο νησί της πατρίδας μας, το Καστελόριζο να πνέουν άνεμοι εννέα και δέκα μποφόρ –κάτι που έγινε τις προηγούμενες ημέρες–, να πρέπει να λάβει πιστοποιητικό αξιοπλοΐας και να μην μπορεί να το κάνει.

Προσέξτε να δείτε τι αντίφαση υπάρχει. Από τη μια λέτε ότι ζητάτε παράταση για την έκδοση των συγκεκριμένων πιστοποιητικών από τους νηογνώμονες και από την άλλη επαναφέρετε τη σχετική αρμοδιότητα στα τοπικά κλιμάκια επιθεώρησης πλοίων. Θα σας το αναφέρω *mot a mot*, όπως αναφέρεται στην εισηγητική έκθεση: «Αποκτούν αρμοδιότητα ελέγχου και πιστοποίησης πλοίων μικρού μεγέθους υπό ελληνική σημαία. Με τον τρόπο αυτό παράγεται η δυνατότητα σε πλοιοκτήτες χαμηλής κατά τεκμήριο έντασης οικονομικής δραστηριότητας να πιστοποιούν τα πλοία τους από δημόσιο φορέα, με ελεγχόμενο από την πολιτεία χαμηλό οικονομικό αντίτιμο». Δηλαδή, το πρόβλημά μας είναι οικονομικό;

Στη μια περίπτωση έχουμε την υπόθεση που δεν μπορεί να είναι ο ελέγχων και ο ελεγχόμενος το ίδιο άτομο και στη δεύτερη περίπτωση ο ελέγχων και ο ελεγχόμενος μπορεί να είναι το ίδιο άτομο;

Και προσέξτε το εξής καταπληκτικό: την περασμένη Παρασκευή, ενώ έληγε η διορία έκδοσης των πιστοποιητικών από τους νηογνώμονες τη Δευτέρα, έρχεται ο αρμόδιος Υπουργός Ναυτιλίας, ο κ. Κουβέλης, και με ένα απλό σήμα –προσέξτε, με απλό σήμα, μια υπουργική απόφαση– δίνει παράταση στην έκδοση των πιστοποιητικών αξιοπλοΐας, ακριβώς επειδή τη Δευτέρα αρκετά πλοία θα είχαν δέσει. Και έρχεται τώρα δύο μέρες μετά, με νομοθετική παρέμβαση, να διορθώσει ουσιαστικά τις δικές του μη νόμιμες αποφάσεις.

Και εγώ ερωτώ τον κύριο Υπουργό, που πιστεύω να με ακούει και να με παρακολουθεί αυτή την ώρα: τι θα αλλάξει μετά την 31<sup>η</sup> Ιανουαρίου; Θα μπορούν οι νηογνώμονες να καλύπτουν όλα τα πλοία και όλα τα πλωτά μέσα σε ολόκληρη την επικράτεια;

Πώς είναι δυνατόν η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στον κόσμο να μην έχει πιστοποιημένους επιθεωρητές, οι οποίοι θα μπορούσαν με καθιερωμένο τρόπο να ελέγχουν τους νηογνώμονες, ώστε να διατηρούνται σε υψηλό επίπεδο τα στάνταρ ποιότητας της ελληνικής ναυτιλίας;

Και σε ποια ναυτιλιακή χώρα του κόσμου –και εδώ μιλάμε για την πρώτη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου– οι κρατικές αρχές, που έχουν την πλήρη ευθύνη τήρησης των διεθνών κανονισμών για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, δεν μπορούν να εκδίδουν οι ίδιες πιστοποιητικά αξιοπλοΐας;

Και εγώ ερωτώ: Γιατί δεν έχει εκδοθεί το προεδρικό διάταγμα για τη δομή, οργάνωση και λειτουργία της Σχολής Επιθεωρητών; Πρέπει, επιτέλους, η πατρίδα μας να έχει πιστοποιημένους επιθεωρητές, οι οποίοι σαφώς θα μπορούν να ελέγχουν τους νηογνώμονες. Αυτά όσον αφορά την πρώτη τροπολογία.

Η δεύτερη τροπολογία αναφέρεται στην κάλυψη θέσης Αναπληρωτή Διευθυντή στην Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού στην Κάλυμνο. Προσέξτε εδώ το καταπληκτικό. Ακούμε συνεχώς τα τελευταία χρόνια για αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και των ακαδημιών και ότι την επόμενη περίοδο θα απαιτηθούν στελέχη στον τομέα της ναυτιλίας με υψηλά τυπικά και ουσιαστικά προσόντα.

Και εμείς ερχόμαστε και τι κάνουμε εδώ; Καλύπτουμε τη θέση του Αναπληρωτή Διευθυντή με μειωμένα προσόντα. Ενώ με βάση τον ν.2638/1998 σε συνδυασμό με το ν.3450/2006, τα προσόντα που απαιτούνται για τη συγκεκριμένη θέση απαιτούν πτυχία Α'

και Β' τάξεως, μειώνουμε τα προσόντα, γιατί έτσι μας βολεύει, επειδή δεν βρίσκουμε άλλον. Τσάτρα - πάτρα βρίσκουμε μια κενή θέση για κάποιον αρεστό μας, απλά και μόνο για να λειτουργήσει η σχολή.

Σε ποια σχολή αναφερόμαστε; Αναφερόμαστε σε μια σχολή της οποίας οι εργασίες δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμη, που δεν έχει ακόμη τον απαραίτητο εξοπλισμό –υλικοτεχνικό και εκπαιδευτικό προσωπικό-, δεν έχει προσλάβει καθηγητές, δεν έχει ακόμη σπουδαστές, διότι στο μηχανογραφικό δεν έχει αναφερθεί η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού στην Κάλυμνο. Τώρα σκέφτονται και προσπαθούν να βρουν τρόπο να λειτουργήσει η συγκεκριμένη σχολή, γιατί στις 25 Οκτωβρίου έχουν προγραμματιστεί εγκαίνια. Έτσι αντιλαμβάνεται η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ - ΑΝΕΛ την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης. Και βέβαια δεν έχουν εξασφαλιστεί πιστώσεις για τη λειτουργία της συγκεκριμένης ακαδημίας.

Κι εγώ ερωτώ: Γιατί δεν βάλατε έναν δόκιμο λιμενοφύλακα να τελειώνει και η ιστορία; Χρειάζεται λίγη σοβαρότητα, κυρίες και κύριοι του ΣΥΡΙΖΑ και των ΑΝΕΛ. Η ναυτιλία είναι εθνική υπόθεση. Χρειάζεται να την αντιμετωπίσουμε με τη δέουσα σοβαρότητα και υπευθυνότητα. Βέβαια, σε κάθε περίπτωση, εμείς δεν μπορούμε να συμφωνήσουμε με τέτοιου είδους μεθοδεύσεις και πρακτικές.

Κατά συνέπεια καταψηφίζουμε και τις δύο τροπολογίες.

Ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα της Νέας Δημοκρατίας)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Τον λόγο έχει ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος των Ανεξαρτήτων Ελλήνων κ. Παπαχριστόπουλος για δώδεκα λεπτά.

**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Πριν φτάσουμε στο νομοσχέδιο πιστεύω ότι αξίζει τον κόπο να πούμε δύο κουβέντες για την επικαιρότητα.

Μάθαμε, όχι εμβρόντητοι, ότι η εκπρόσωπος Τύπου της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης, που κατήγγελλε τη μυστική διπλωματία πάνω από δύο χρόνια, συναντούσε τον Πρωθυπουργό της FYROM, τον κ. Ζάεφ. Μιλώ για την κ. Σπυράκη.

Η λέξη «αξιοπιστία» έχει χάσει πλέον το νόημά της. Να καταγγέλλεις με διαπρύσιο τρόπο επί χρόνια τη μυστική διπλωματία και να σε συλλαμβάνουν να κάνεις ακριβώς αυτό το πράγμα! Δεν θέλω να μπω στην ουσία. Η λέξη «αξιοπιστία» πάντως σε πολιτικά πρόσωπα παίζει κάποιο ρόλο.

Δεύτερον, αφού ακούσαμε σε όλους τους τόνους ότι τα αρχαία, τα μνημεία, όλα, πηγαίνουν στο υπερταμείο, χρειάστηκε να περάσουν δυο - τρεις μέρες για να ξεφουσκώσει και αυτή η είδηση. Διότι κανένα αρχαίο, κανένα μνημείο, ούτε ο Λευκός Πύργος ούτε τίποτα δεν θα πάει στο υπερταμείο.

Ακόμα, είδαμε ότι έγινε ένας απίστευτος θόρυβος με το 1.600.000.000 που –δήθεν- φαγώθηκαν. Ανέβηκαν οι τόνοι. Και βγαίνει με τον πιο επίσημο τρόπο η υπεύθυνη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και λέει: «Δεν έγινε απολύτως τίποτα». Ξεχάστηκε και αυτό.

Πάμε στο τελευταίο αποκούμπι πλέον του λαϊκισμού που για μήνες «παίζει» στα πρωτοσέλιδα των εφημερίδων και των καναλιών. Θυμάμαι μάλιστα τον Κωστή Χατζηδάκη, που κατά τεκμήριο είναι σοβαρός πολιτικός. Πώς δεν δάκρυσε στην Αίθουσα της Γερουσίας όταν ο Μοσκοβισί υπαινίχθη: «Παιδιά, μπορεί να μην ισχύσει το μέτρο της μείωσης των συντάξεων. Μην είστε σίγουροι!» Θυμάμαι ακριβώς την τοποθέτηση του κ. Χατζηδάκη που του είπε: «Τι είναι αυτά που λέτε; Εμείς το έχουμε στο πρόγραμμά μας. Αυτό πρέπει να γίνει».

Ειπώθηκε με τον πιο επίσημο τρόπο, λοιπόν, και ακόμη δεν το έχουν πάρει απόφαση κάποιοι. Και ο Σεντένο και ο Μοσκοβισί, ακόμη και ο Ρέγκλιγκ και το ίδιο το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο χαμήλωσαν τους τόνους, γιατί τα πλεονάσματα είναι μεγαλύτερα από αυτά που περιμέναμε και το μέτρο αυτό, που δεν είναι διαρθρωτικό, αλλά καθαρά δημοσιονομικό, δεν θα ισχύσει. Κάπως έτσι λειτουργεί το μιντιακό τοπίο τον τελευταίο καιρό.

Αυτά σε ό,τι αφορά την επικαιρότητα. Πάμε τώρα στο νομοσχέδιο.

Ο Νίκος Ξυδάκης υπαινίχθη κάτι. Εγώ θα το αναδείξω πάλι,

γιατί το έχω στο μυαλό μου. Τα υδατοδρόμια και τα υδροπλάνα είναι ιστορία πολύ παλιά. Σας κάνει εντύπωση. Είναι ιστορία από το 1920, εκατό χρόνια πριν.

Αυτή η χώρα έχει πάρα πολλά νησιά. Δεν υπάρχει άλλη χώρα στην Ευρωπαϊκή Ένωση που να έχει τόσα πολλά νησιά και θα έλεγα όχι μόνο στην Ευρωπαϊκή Ένωση αλλά και στην Ευρώπη και ίσως και στην Αφρική και σε άλλα μέρη. Μπορεί να υπάρχουν κάπου, για παράδειγμα συμπλέγματα στην Ινδονησία, αλλά σίγουρα η Ελλάδα έχει πάρα πολλά νησιά. Και δεν βάζω τις βραχονησίδες, βάζω τα νησιά που μπορεί να επισκεφθεί κανείς. Είναι πάνω από διακόσια.

Θέλω εδώ να κάνω μια μικρή αναδρομή, γιατί κάποιοι το περνάνε αβρόχους ποσί. Χρειάστηκε, θυμάμαι, η ταινία «Το παιδί και το δελφίνι», να δούμε τη Σοφία Λόρεν και τον Τόνι Μαρούδα να τραγουδάει, για να απογειωθεί και η Ύδρα και πολλά άλλα νησιά. Χρειάστηκε η ταινία «Αλέξης Ζορμπάς» του Κακογιάννη με το συρτάκι του Μίκη Θεοδωράκη για να απογειωθεί ολόκληρη η Κρήτη και άλλα νησιά. Και πρόσφατα ένας ηθοποιός που έχει πάρει Όσκαρ, ο Μάθιου Μακόνάχι, είπε διθυράμβους σε τέσσερα κεντρικά κανάλια για τα ελληνικά νησιά.

Τι σας εμπόδιζε στις τόσες δεκαετίες που κυβερνάτε τη χώρα να αξιοποιήσετε αυτό το φοβερό πλεονέκτημα. Κι έρχεστε εδώ σήμερα και κάνετε κριτική. «Είχαμε φτιάξει -λέει- το νομοθετικό πλαίσιο εδώ και δύο χρόνια και δεν το αξιοποιείτε». Είστε σοβαροί;

Στην Πάτμο πηγαίνω είκοσι τέσσερα χρόνια. Και περιμένουν οι φουκαράδες οι Πάτμιοι είκοσι τέσσερα χρόνια αυτό το υδροπλάνο και σας μάραναν τα δύο χρόνια; Ξεχάσατε ότι παραδώσατε χώρα χρεοκοπημένη; Το ξεχάσατε; Ξεχάσατε ότι πήραμε 325 δισεκατομμύρια χρέος; Ξεχάσατε ότι το ένα τέταρτο των περιουσιών όλων των Ελλήνων εξαφανίστηκε; Ξεχάσατε ότι μας δώσατε μια ανεργία στο 27,5%; Τα ξεχάσατε όλα αυτά; Ήταν άμεσες προτεραιότητες;

Και τώρα που πάει κάτι να γίνει, μου θυμίζετε αυτόν τον χρόνιο αταβισμό, σαν να σας έχουν βάλει γραμμόφωνο και λέτε πράγματα που δεν στέκουν.

Άκουσα ακόμη σκληρή κριτική από πάρα πολλούς για το γιατί δεν μπαίνει μπροστά ο ιδιωτικός τομέας. Το πιστεύετε; Αν στην Ερεϊκούσσα αρρωστήσει ένα παιδί, αν είναι μια έγκυος γυναίκα, θα πάτε στον ιδιώτη και θα του πείτε: «σε παρακαλώ φέρε μου το υδροπλάνο»; Αν έχετε δέκα ανθρώπους αγνοούμενους, που πέσανε μέσα, χάλασε το σκάφος τους, κάτι έγινε, θα πάτε στον ιδιώτη και θα του πείτε: «σε παρακαλώ πηγαινε το υδροπλάνο εκεί»;

Είμαστε σοβαροί; Τα λέτε δημόσια, την ίδια στιγμή που οι επιχειρηματίες -σας τα είπε και ο Υπουργός και ο κ. Μαυραγάνης δέκα φορές- συναινούν στο νομοθετικό πλαίσιο και σας λένε «Ναι, το θέλουμε»;

Θα επανέλθω στην Πάτμο, είναι ένα νησί που επισκέπτομαι είκοσι τέσσερα χρόνια και το ξέρω απ' έξω κι ανακατωτά. Δεν έχει αεροδρόμιο και τον χειμώνα είναι δύσκολες και οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες. Το πιο εύκολο, το πιο φθηνό και το πιο γρήγορο μέσο, που είναι τα υδατοδρόμια, είναι λύση. Εδώ μιλάμε για αεροδιακομιδές που στοιχίζουν απίστευτα χρήματα και είναι και επικίνδυνες κι έχουμε ένα μέσο που είναι γρήγορο, αμέσως.

Να πω κάτι; Παρ' ότι δεν είμαι άνθρωπος του χρήματος, αλλά πιστεύω ότι αυτή η ιστορία που ξεκινάει τώρα και θα έπρεπε να έχει ξεκινήσει εδώ και πολλές δεκαετίες, οδηγεί στην ανάπτυξη, ναι ή όχι; Η λέξη «ανάπτυξη» αποκτάει περιεχόμενο γι' αυτή τη χώρα που έχει τα τόσα πολλά νησιά. Επιμνημόνευται η τουριστική περίοδος κι αντί να είναι δύο μήνες, μπορεί να γίνει πέντε κι έξι;

Είναι γρήγορος, φθηνός και πάνω από όλα ασφαλής τρόπος. Θέλω να πω, γιατί δεν το τόνισε κανένας από τους ομιλητές, ότι ποτέ δεν είχαμε ατύχημα με τα υδροπλάνα. Ήρθανε κάποια στιγμή το 2004, κρατήσανε μέχρι το 2008 και κατά έναν περιεργό τρόπο ξαναφύγανε. Κάποιοι επιχειρηματίες έχασαν τα λεφτά τους.

Γιατί; Γιατί εσείς που λέτε ότι είστε τα «τσακάλια» της αγοράς αυτό το πλεονέκτημα από τη γεωγραφία της χώρας δεν το εκμεταλλευθήκατε; Σε όλους τους τόνους μάς λέτε ότι αυτή η Κυβέρνηση σαμποτάρει τις επενδύσεις. Εσείς, λοιπόν, που δεν τις

σαμποτάρετε, τι κάνετε τα σαράντα - πενήντα χρόνια; Τι κάνετε; Τι κάνετε για να απογειωθεί η χώρα;

Η λέξη «νησιωτικότητα» έχει νόημα για εσάς; Τι νόημα έχει; Για πείτε μου να την καταλάβω κι εγώ.

Δεν θέλω να πω περισσότερα και δεν θα φάω χρόνο, κύριε Πρόεδρε. Ευχαριστώ. Νομίζω ότι είναι ένα νομοσχέδιο -και θέλω να χαιρετήσω θετικά και την άποψη του Ποταμιού και την άποψη του κ. Σαρίδη της Ένωσης Κεντρώων- πολύ καλό πραγματικά, με πολύ μικρές επιφυλάξεις, διθυράμβους.

Θέλω να πω κι εγώ προσωπικά ένα μπράβο στην ομάδα του Υπουργείου, που κάθισε και δούλεψε με σωστό τρόπο αυτό το νομοσχέδιο, που απογειώνει όχι μόνο απ' όλες τις πλευρές, αλλά και οικονομικά τη χώρα κι είναι μια χειροπιαστή απάντηση σε αυτούς που σε όλους τους τόνους μιλάνε για τη χειρότερη Κυβέρνηση, λέγοντας «τι κακό μάς βρήκε», «φύγετε από εκεί που ήλθατε» και άλλα τέτοια.

Τελειώνω και λέω το εξής: Αυτή η χώρα -δεν είναι υπερβολή- είναι το «φιλέτο» του πλανήτη από κάθε άποψη. Κάποιοι καάντησαν αυτή τη χώρα ζητιάνο. Αυτή η Κυβέρνηση έχει σκοπό να το σταματήσει εδώ, να σταματήσει εδώ αυτή την κατακλυσία των offshore, των οικονομικών παραδείσων, που δεν μάθαινε κανείς τι γινόταν. Πιστεύω ότι αργά ή γρήγορα θα το καταφέρει.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Κυρία Ζαρούλια, έχετε ζητήσει τον λόγο;

**ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ:** Ναι, κύριε Πρόεδρε, για τις τροπολογίες.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Θέλετε να περιμένουμε να μιλήσει ο Υπουργός;

Κύριε Υπουργέ, θέλετε τώρα να μιλήσετε; Να μιλήσει η κ. Ζαρούλια;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όχι, θα μιλήσω μετά, κύριε Πρόεδρε.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Όλοι θέλουμε να μιλήσουμε για τις τροπολογίες.

**ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΞΥΔΑΚΗΣ:** Μια διλεπτή δευτερολογία.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Κύριε συνάδελφε, διακρίνομαι τα αιτήματα. Πρέπει να κατατεθούν.

Κυρία Ζαρούλια, έχετε τον λόγο.

**ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θα αναφερθώ στις τροπολογίες, αλλά προηγουμένως είχαμε μία ομολογία από τον κ. Δρίτσα. Ομολόγησε ότι το αυτοαποκαλούμενο «συνταγματικό τόξο» δεν αντέχει τον διάλογο. Αν πάρει δε κανείς τα Πρακτικά των συνεδριάσεων της Επιτροπής Παραγωγής και Εμπορίου, θα διαπιστώσει ποιος δυσανασχετεί με την άνοδο των ποσοστών της Χρυσής Αυγής και ξεκίνησε την επίθεση με ύβρεις και συκοφαντίες που φυσικά δεν ήταν δυνατόν να μείνουν αναπάντητες.

Σε όλες τις περιπτώσεις τόσο ο αριστεριστής Δρίτσας, ο οποίος εξυμνεί ολοκληρωτικά καθεστώτα που έχουν αιματοκυλήσει ολόκληρο τον κόσμο, όσο και οι υπόλοιποι που υποδύονται τους δημοκράτες, με την πράξη την οποία ομολόγησε από Έδρας πριν λίγο, ότι δηλαδή άδειασε η Αίθουσα κατά τη διάρκεια της ομιλίας μου, αποδεικνύει περίτρανα ποιοι είναι βαθύτατα αντιδημοκράτες, σταλινικά απολιθώματα, που εκτός των άλλων δεν σέβονται ούτε καν το τεκμήριο της αθωότητας, ενώ ταυτόχρονα υπερασπίζονται «κόκκινους» τρομοκράτες-δολοφόνους που έχουν καταδικαστεί με τελεσίδικες αποφάσεις.

Θα αναφερθώ τώρα στην τροπολογία 1764/33, η οποία αφορά ρυθμίσεις θεμάτων του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Ανώνυμη Εταιρεία, «ΟΑΣΑ Α.Ε.», του Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία, «ΟΣΕΘ Α.Ε.», και των Κοινών Ταμείων Είσπραξης Λεωφορείων Ανωνύμων Εταιρειών, «ΚΤΕΛ Α.Ε.».

Με την παρούσα τροπολογία δίνεται η δυνατότητα στα ΚΤΕΛ Αθηνών και Θεσσαλονίκης να εκτελούν αστικές συγκοινωνίες και τα δρομολόγια που προτείνονται από τον ΟΣΕΘ και τον ΟΑΣΑ εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών. Στις συμβάσεις που θα καταρτίζονται θα καθορίζεται ο τρόπος σύμπραξης και διάθεσης των υλικών και ανθρώπινων πόρων από τους συμβαλλόμενους.

Στην παράγραφο 5 προβλέπεται η υποχρέωση των ΚΤΕΛ να εγκαταστήσουν συστήματα τηλεματικής και συστήματα για τη λειτουργία του ηλεκτρονικού εισιτηρίου επιβατών εντός τεσσάρων μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος.

Τέλος, με την παράγραφο 7 προβλέπεται στις συμβάσεις που θα καταρτίζονται να καθορίζεται ο τρόπος σύμπραξης και διάθεσης των υλικών και ανθρώπινων πόρων από τους συμβαλλόμενους.

Πρόκειται κατ' ουσίαν για μερική επανιδιωτικοποίηση, καθώς μέρος του συγκοινωνιακού έργου του ΟΣΕΘ δίνεται σ' έναν εκ των μεγαλομετόχων του.

Έναν χρόνο μετά την κρατικοποίηση του οργανισμού το Υπουργείο αναθέτει σε ιδιώτη τις συγκοινωνίες σε χωριά της Θεσσαλονίκης. Σύμφωνα με συζητήσεις που είχαν γίνει λίγες ημέρες πριν, στόχος είναι να αποσυρθεί ο ΟΑΣΘ από λεωφορειακές γραμμές της υπαίθρου του Νομού Θεσσαλονίκης, προκειμένου να εξοικονομήσει λεωφορεία, για να καλύψει τις ανάγκες κυρίως του πολεοδομικού συγκροτήματος, στις οποίες αδυνατεί να ανταποκριθεί.

Σύμφωνα με το νομοσχέδιο, σε αυτές τις περιοχές θα επανέλθει το ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, όπως γινόταν πριν από την επέκταση της περιοχής εξυπηρέτησης από τον ΟΑΣΘ, η οποία είχε γίνει σε δύο φάσεις, το 2003 και το 2011.

Πώς είναι δυνατόν έναν χρόνο μετά την -με πολλές τυμπανοκρουσίες- κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ, η ίδια η Κυβέρνηση να προχωρά τώρα στη μερική επανιδιωτικοποίηση του οργανισμού, εκχωρώντας μέρος του συγκοινωνιακού έργου σε μία ιδιωτική εταιρεία και μάλιστα χωρίς διαγωνισμό;

Επίσης, για ποιον λόγο είχε διαψεύσει με δηλώσεις του αυτή την εξέλιξη ο Πρόεδρος του ΟΑΣΘ;

Στα ζητήματα ενδυνάμωσης της εξωστρέφειας στον τομέα των συγκοινωνιών και της ανάπτυξης νέων οδικών και σταθερών συγκοινωνιών δεν υπάρχει επί του πρακτέου κάποια ιδιαίτερη αντίρρηση, αλλά πάγια θέση μας είναι οι συγκοινωνίες να ελέγχονται, να εποπτεύονται και να λειτουργούν με ευθύνη δημόσιων φορέων.

Το θέμα της επιβολής προστίμων σε περίπτωση μη εκτέλεσης δρομολογίων ίσως και να μη λύνει τα προβλήματα που θέλει να αντιμετωπίσει η διάταξη. Τίθεται θέμα ελέγχου και καταγγελίας μη εκτέλεσης δρομολογίων και δεν είμαστε σίγουροι ότι με τις παρούσες συνθήκες θα επιβληθούν τόσο εύκολα τα πρόστιμα που προβλέπονται.

Η επόμενη διάταξη που αφορά την αλληλοεπικάλυψη περιοχών αρμοδιότητας διαφόρων φορέων συγκοινωνιακού έργου διέπεται από το πνεύμα της ελεύθερης αγοράς και ίσως να προκληθούν προβλήματα που έχουν σχέση με το γεγονός ότι οι συμβάσεις προφανώς θα στοχεύουν στο μέγιστο δυνατό κέρδος, πράγμα που μπορεί να οδηγήσει σε δημιουργία ιδιωτικού καρτέλ τιμών, όπως σε άλλους τομείς της φιλελεύθερης οικονομίας.

Η θέσπιση συστημάτων τηλεματικής και ηλεκτρονικού εισιτηρίου μπορεί ενδεχομένως να εξυπηρετήσει τους επιβάτες με καλύτερο τρόπο, αλλά πιθανότατα η διάταξη θα οδηγήσει σε μετακύλιση του κόστους εγκατάστασης στο κόστος των εισιτηρίων.

Για την υποχρέωση συμμετοχής των μετόχων στις συνελεύσεις δεν έχουμε να παρατηρήσουμε κάτι σημαντικό. Νομίζουμε ότι είναι αυτονόητο να συμμετέχει κάποιος μέτοχος στις συνελεύσεις της εταιρείας του, καθότι θίγονται και τα δικά του συμφέροντα.

Διαφωνούμε, όμως, πάντα με τον σε υπερβολικά μεγάλο βαθμό ιδιωτικό χαρακτήρα των συγκοινωνιών.

Αυτή η τροπολογία εμπεριέχει διατάξεις που μπορούν να θεωρηθούν υπό προϋποθέσεις ακόμα και θετικές, αλλά οι αρνητικές διατάξεις υπερισχύουν, σύμφωνα με τη δική μας φιλοσοφία και συνεπώς τασσόμεθα κατά αυτής.

Είς ό,τι αφορά την τροπολογία με γενικό αριθμό 1768/35, καταργήθηκε η επιθεώρηση, έδωσαν όλα τα πιστοποιητικά στους ιδιώτες ηγογώνοντες και υποβάθμισαν τον ρόλο της επιθεώρησης πλοίων, παίρνοντας την αρμοδιότητα από τον Κλάδο Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων του Λιμενικού Σώματος λόγω του ναυαγίου του «Αγία Ζώνη», το οποίο, σύμφωνα με το πόρισμα

του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, δεν ήταν ατύχημα.

(Στο σημείο αυτό κτυπάει το κουδούνι λήξεως του χρόνου ομιλίας της κυρίας Βουλευτού)

Δώστε μου δυο λεπτά ακόμα, κύριε Πρόεδρε.

Άρα η συγκεκριμένη τροπολογία συνεχίζει την εγκληματική στάση της πολιτικής ηγεσίας του Υπουργείου στο να μην ελέγχει το Λιμενικό Σώμα τον Κλάδο Επιθεώρησης Πλοίων και να μετατρέπει το Λιμενικό Σώμα σε κομπάρσο. Τασσόμαστε κατά.

Όσον αφορά την τροπολογία με γενικό αριθμό 1769/36, τασσόμαστε κατά.

Όσον αφορά την τροπολογία με αριθμό 1772/38, θα ψηφίσουμε «παρών». Αυτή η τροπολογία αφορά ρύθμιση θεμάτων ΕΔΧ αυτοκινήτων και αδειών οδήγησης.

Ευχαριστώ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Ευχαριστώ, κυρία Ζαρούλια.

Κύριε Βλάχο, θέλετε τον λόγο;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Όχι, να μιλήσει ο Υπουργός πρώτα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Νομίζω ότι πριν μου είπατε ότι θέλετε να μιλήσετε πριν από τον Υπουργό. Εγώ ζήτησα από τον Υπουργό να μιλήσει και αν κατάλαβα καλά, μου είπε ότι θέλει να σας ακούσει, αλλά...

Κύριε Υπουργέ, θέλετε να μιλήσετε τώρα;

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Εμείς μιλήσαμε, δεν έχει μιλήσει ο Υπουργός.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Το ξέρω, κύριε Βλάχο.

Ο κύριος Υπουργός είπε, αν κατάλαβα καλά, ότι θα προτιμούσε να μιλήσετε, αλλά δεν υπάρχει κανένας λόγος. Αλλάζουμε

τη σειρά.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, εγώ δεν έχω πρόβλημα να μιλήσω τώρα, αρκεί να ξέρω τουλάχιστον αν η Νέα Δημοκρατία ψηφίζει επί της αρχής ή όχι. Επιφυλάχθηκε στις επιτροπές να μας το πει στην Ολομέλεια, αλλά ακόμη αναρωτιόμαστε τι θα κάνει. Θα το ψηφίσετε; Θα το καταψηφίσετε;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Κύριε Υπουργέ, αυτά, όταν θα έρθει η ώρα της ψηφοφορίας.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Όταν έρθει η ώρα της ψήφου. Φαντάζομαι ότι από την τοποθέτησή μου έγινε σαφές το τι θα ψηφίσουμε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Ναι, κύριε Βλάχο, κατανοούμε.

Ορίστε, κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κατ' αρχάς, πριν να ξεκινήσω την ομιλία μου να πω για διευκόλυνσή σας ότι κατατίθεται μία νομοτεχνική βελτίωση.

Στο δεύτερο εδάφιο του άρθρου 21 του σχεδίου νόμου, μετά τη φράση «της Υπηρεσίας Πολιτικής Προστασίας» και τη φράση «στη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (ΡΑΛ)» προστίθεται η φράση «, στη Δημόσια Αρχή Λιμένων (ΔΑΛ)», όπως ζητήθηκε από τον κ. Θωδωρή Δρίτσα, τον οποίο συγχάρω για τις συνεχείς καταγγελίες της Χρυσής Αυγής.

(Στο σημείο αυτό ο Υπουργός κ. Χρήστος Σπίρτζης καταθέτει για τα Πρακτικά την προαναφερθείσα νομοτεχνική βελτίωση, η οποία έχει ως εξής:



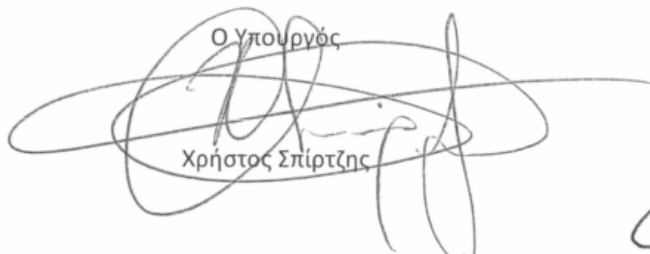
## ΝΟΜΟΤΕΧΝΙΚΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ

Στο δεύτερο εδάφιο του άρθρου 21 του σχεδίου νόμου, μετά τη φράση «της Υπηρεσίας Πολιτικής Προστασίας» και τη φράση «στη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.)», όπως προστέθηκε με την νομοτεχνική βελτίωση υπ' αριθ. 11, προστίθεται η φράση «, στη Δημόσια Αρχή Λιμένων (Δ.Α.Λ.)».

Αθήνα 3.10.2018

Ο Υπουργός

Χρήστος Σπίρτζης



**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Γίνονται, επίσης, δεκτές οι τροπολογίες με γενικό αριθμό 1762 και 1773 για τη ρύθμιση ζητημάτων προσωπικού ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας και την τροποποίηση του άρθρου 70 του ν.4530/2018.

Έχει κατατεθεί, επίσης, από τη Δημοκρατική Συμπαρατάξη μία τροπολογία – προσθήκη για τις εξετάσεις των υποψήφιων οδηγών και τους εξεταστές, η οποία είναι, περίπου, ενσωματωμένη στο νομοσχέδιο που θα κατατεθεί μέσα στην εβδομάδα, συνάδελφε Τζελέπη, οπότε θα αντιμετωπίσουμε το θέμα ολιστικά.

Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, το σχέδιο νόμου επιχειρεί δύο μεγάλες βασικές τομές στο θεσμικό πλαίσιο αδειοδότησης των υδατοδρομίων και στο θεσμικό πλαίσιο των αστικών μεταφορών.

Θα ήθελα στην αρχή της τοποθέτησής μου να ευχαριστήσω όλα τα κόμματα και τους εισηγητές τους για τη συστηματική δουλειά και τις εποικοδομητικές παρατηρήσεις που έγιναν στις επιτροπές του Κοινοβουλίου είτε ψηφίζουν επί της αρχής, όπως το Ποτάμι και το ΚΙΝΑΛ, είτε όχι.

Αξιότιμοι συνάδελφοι, θα ήθελα επιγραμματικά να αναφερθώ στο ιστορικό του νομοσχεδίου, μιας και διαμορφώθηκε μετά από εξαντλητική διαβούλευση με όλους τους εμπλεκόμενους και έπειτα από συστηματική συνεργασία με το Υπουργείο Περιβάλλοντος, το Υπουργείο Ναυτιλίας, το οποίο θέλω να ευχαριστήσω, αλλά και με τις αρμόδιες Διευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Συγκεκριμένα και εν συντομία, θα αναφέρω το χρονικό των ενεργειών που οδήγησαν στην τελική μορφή του σχεδίου νόμου.

Παρουσιάστηκαν οι βασικές αρχές και αποφασίστηκαν στο ΚΥ-ΣΟΙΠ τον Ιούνιο του 2016. Τον Αύγουστο και τον Σεπτέμβριο του 2016 έγινε δημόσια διαβούλευση και μέχρι τον Οκτώβριο του 2016 έγινε επεξεργασία και ενσωμάτωση των σχολίων της διαβούλευσης. Στη συνέχεια ψηφίστηκε ο νόμος -που είναι μια μεγάλη τομή- για την αναθεώρηση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Να θυμίσω ότι η ΑΠΑ δεν είναι ανεξάρτητη αρχή. Είναι δημόσια υπηρεσία με όλες, όμως, εκείνες τις διαδικασίες που διασφαλίζουν την ανεξαρτησία της διοίκησής της. Επικυρωποιήθηκε και προσαρμόστηκε ο ίδιος νόμος στα υδατοδρόμια, έγιναν συναντήσεις και συνεργασία με τα αρμόδια Υπουργεία μέχρι τον Φεβρουάριο του 2017, συντάχθηκαν τα προσχέδια των συνοδευτικών εκθέσεων τον Μάρτιο του 2017 και στη συνέχεια άρχισε η διαβούλευση τόσο με την DG MOVE στις αρχές Μαΐου του 2017 όσο και με τους θεσμούς. Οι τελευταίες απαντήσεις και η τελική έγκριση δόθηκαν τον Μάιο του 2017. Αυτό αφορά τα υδατοδρόμια. Για τις αστικές μεταφορές ξεκίνησε η επεξεργασία από τον Δεκέμβριο του 2017, ενσωματώθηκαν παρατηρήσεις τον Δεκέμβριο και τον Μάρτιο του 2018 έγινε διαβούλευση με τους φορείς. Στη συνέχεια όλο το νομοσχέδιο πέρασε από την ΚΕΝΕ στις 17 Απριλίου του 2018. Τον Μάιο του 2018 είχαμε τελικές συναντήσεις με τους φορείς. Το πρακτικό της ΚΕΝΕ είναι στις 27 Απριλίου του 2018 και απεστάλη στη Γενική Γραμματεία της Κυβέρνησης για συλλογή υπογραφών στις 19 Ιουνίου του 2018.

Αγαπητοί συνάδελφοι, με το σχέδιο νόμου επιχειρούμε ένα ολιστικό πλαίσιο αδειοδότησης και λειτουργίας των υδατοδρομίων, με κύριο στόχο το εν λόγω μεταφορικό μέσο να αποτελέσει έναν σημαντικό πυλώνα προώθησης των συνδυασμένων μεταφορών και να διασφαλίσει τις κοινωνικές ανάγκες της νησιωτικής Ελλάδας αλλά και των παράκτιων και παραλίμνιων περιοχών. Επιχειρούμε στα μικρά νησιά, που δεν είναι τουριστικά, στις παράκτιες περιοχές, στις παραλίμνιες περιοχές να σπάσουμε την απομόνωση.

Δεύτερον, να δημιουργήσουμε έναν τομέα έντασης που ενισχύει και διευρύνει ουσιαστικά τις υγιείς και παραγωγικές δυνάμεις της χώρας και μέσα σε αυτές και το τουριστικό προϊόν και τρίτον να γεφυρώσουμε την ηπειρωτική με τη νησιωτική Ελλάδα προκαλώντας θετικές, κοινωνικές, πολιτισμικές, πολιτιστικές και ανθρωπιστικές παρενέργειες.

Για να συμβούν τα παραπάνω, που είναι φαντάζομαι αποδεκτά από όλους, χρειάζεται ένα συνολικό αδειοδοτικό και κανονιστικό πλαίσιο, που με ξεκάθαρο τρόπο να καθορίζει τον ρόλο του κάθε συμβαλλόμενου, να περιγράφει συγκεκριμένα τα δικαιολογητικά

του τεχνικού φακέλου, τις διαδικασίες, να απλοποιεί την αδειοδοτική διαδικασία, να ψηφιοποιεί τα εγχειρίδια και τις διαδικασίες και βέβαια να προβλέπει τον ενεργό ρυθμιστικό ρόλο του δημοσίου και όχι τον παθητικό ρόλο, να ενσωματώνει και να επικαιροποιεί όλους τους κανόνες και τις καλές πρακτικές ασφάλειας της αεροπορίας και της προστασίας των χρηστών.

Κύριο χαρακτηριστικό, πέραν των όσων αναλυτικά συζητήσαμε, είναι η πολιτική επιλογή διαχωρισμού μεταξύ της άδειας ίδρυσης και της άδειας λειτουργίας ενός υδατοδρομίου, που έγινε με βάση την προηγούμενη εμπειρία που υπάρχει από τους δύο προηγούμενους νόμους των προηγούμενων κυβερνήσεων, που είδαμε ότι δεν μπορούσαν πραγματικά να εκδοθούν γρήγορα οι ενιαίες άδειες.

Συγκεκριμένα, οι ρυθμίσεις του πρώτου μέρους προβλέπουν την άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου που χορηγείται μόνο στο δημόσιο, σε νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, στην τοπική αυτοδιοίκηση πρώτου και δεύτερου βαθμού, σε νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου που έχει την πλειοψηφία των μετοχών το δημόσιο. Είναι προφανές γιατί γίνεται αυτό. Γίνεται, σε μία σειρά από δραστηριότητες, στις χώρες που τιμούν τον εαυτό τους και θα το εξηγήσω στη συνέχεια.

Διευκολύνεται η διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης, θεσμοθετείται η δυνατότητα χρήσης της περιοχής του λιμένα. Δεν υπήρχαν αυτά, δηλαδή ένα υδροπλάνο δεν μπορούσε να χρησιμοποιήσει -ακόμη και σε έκτακτες καταστάσεις, ακραίων καιρικών φαινομένων- τις εγκαταστάσεις του λιμένα, να προσθαλασσωθεί ή να αποθαλασσωθεί μέσα από τον λιμάνι.

Και βέβαια, διαχωρίζεται η διαδικασία σε δύο στάδια. Απλοποιούνται τα απαιτούμενα νομιμοποιητικά, ενισχύονται τα μέτρα ασφαλείας για τα υδατοδρόμια, διαχωρίζεται η διαδικασία σε εγγραφή εγχειριδίων, θεσμοθετείται και υλοποιείται ηλεκτρονικό σύστημα παρακολούθησης των αδειών και βέβαια τα τιμολόγια των υπηρεσιών των υδατοδρομίων.

Αγαπητοί συνάδελφοι, ακούω την κριτική της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης για το σχέδιο νόμου περί δήθεν καθυστέρησης, περί ολιγωνομιών στην ανάπτυξη λειτουργίας υδατοδρομίων, περί δογματισμού και κρατισμού.

Αγαπητοί συνάδελφοι, υπήρχε θεσμικό πλαίσιο για τα υδατοδρόμια και ο ν.3333/2005 με κυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας και ο ν.4146/2013 με κυβέρνηση Νέας Δημοκρατίας. Τα αποτελέσματα; Όλες και όλες είκοσι επτά αιτήσεις. Όλες και όλες τρεις άδειες, η μία το 2014, η άλλη το 2015.

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

Κύριε Πρόεδρε, τα μισά λεπτά ήταν η παρουσίαση των νομοτεχνικών.

Τρεις ενιαίες άδειες και οι τρεις σε δημόσιους φορείς. Πραγματικά δεν καταλαβαίνω γιατί ασκείτε αυτή την κριτική, εκτός αν θέλετε να κάνετε την αυτοκριτική σας. Αν ισχύει το δεύτερο, σας δίνω συγκαρτηρία! Γιατί απέτυχε αυτό το εγχείρημα και ποιες είναι οι διαφορές που έχουμε;

Αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας, δεν είστε υπέρ του ιδιωτικού τομέα, όπως θέλετε να λέτε. Είστε υπέρ ενός ανεξέλεγκτου ιδιωτικού τομέα, είστε υπέρ της αυτορρύθμισης της αγοράς. Και αυτό στη σύγχρονη εποχή, αυτός ο ακραίος νεοφιλελευθερισμός πέραν του ότι μας έχει οδηγήσει σε μία βαθιά οικονομική κρίση, έχει επίσης αποτύχει.

Ένας από τους τομείς στους οποίους έχει αποτύχει, είναι και τα υδατοδρόμια. Να δούμε, λοιπόν, τι γινόταν τα προηγούμενα χρόνια σε αυτή τη λογική. Γινόταν εμπορία αδειών σε όλες τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας για χρόνια. Δεν αναπτύσσονταν στη χώρα, γιατί το ζητούμενο δεν ήταν να φτιάξουμε αιολικά ή φωτοβολταϊκά πάρκα, αλλά να εμπορεύονται κάποιοι τις άδειες.

Το ίδιο ακριβώς είχε γίνει με τα υδατοδρόμια. Πώς βλέπετε να αντιμετωπίζεται αυτό το πρόβλημα; Θα έχουμε ολιστικό σχεδιασμό στη χώρα για τα υδατοδρόμια ή όχι; Θα έχουμε υδατοδρόμια εκεί που δεν έχουμε εμπορικές ή τουριστικές περιοχές; Θα έχουμε υδατοδρόμια, εάν ο ιδιώτης για οποιονδήποτε λόγο μετά την ίδρυση και την κατασκευή του σταματήσει τη λειτουργία του;

Αυτές οι απαντήσεις προφανώς δεν δίνονται από τη Νέα Δημοκρατία. Μας κατηγορούν ότι δεν δίνουμε δικαίωμα στον ιδιώτη

να ιδρύσει υδατοδρόμια, αλλά μόνο να τα λειτουργήσει.

Πρέπει η Νέα Δημοκρατία να θυμηθεί τον εαυτό της, το Σύνταγμα του 1974, την προστασία του αιγιαλού και της παραλίας και να εγκαταλείψει τις ακραίες εκδοχές του νεοφιλελευθερισμού. Γιατί κόπτεσθε αν οι άδειες ίδρυσης είναι στον ιδιωτικό τομέα;

Να δούμε, λοιπόν, τι έγινε μέχρι τώρα. Να δούμε τι έγινε στην Κέρκυρα. Στην Κέρκυρα και στους Παξούς εκδόθηκαν δύο άδειες υδατοδρομίων. Και οι δύο είναι σε δημόσιο φορέα, στο Λιμενικό Ταμείο και τα δύο υδατοδρόμια. Γιατί πάμε με αυτές τις διαδικασίες; Πάμε, γιατί αμέσως μετά έγινε, απ' ό,τι μάθαμε, μια πρόσκληση ενδιαφέροντος -όχι διαγωνιστική διαδικασία- και μετά από την πρόσκληση ενδιαφέροντος, που ενδιαφέρθηκε ένας, έγινε μια κοινή εταιρεία μεταξύ του Λιμενικού Ταμείου και του ενός ενδιαφερόμενου χωρίς διαγωνιστική διαδικασία, που στην εταιρεία αυτή είχε 51% ο ιδιώτης, 49% το Λιμενικό Ταμείο και είχαμε και έναν νεολογισμό: Είχαμε 52% των εσόδων στο Λιμενικό Ταμείο και το υπόλοιπο 48% στον ιδιώτη. Είναι να τρελαίνεσαι! Ποια είναι η διαφάνεια που είχε θεσμοθετηθεί με τους προηγούμενους νόμους; Ποιοι είναι οι κανόνες υγιούς ανταγωνισμού; Πώς διασφαλίζονται οι κοινωνικές ανάγκες; Τίποτα από αυτά. Μιλάμε για εκεί όπου ενδιαφέρονταν...

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Παραδοχή του δημοσίου ότι δεν μπορεί να το χειριστεί είναι αυτό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Όχι. Αυτό είναι παραδοχή ότι η αυτορρυθμιζόμενη αγορά, που προωθείται ως πολιτική, αποτυγχάνει, γιατί η υγιής αγορά θέλει ένα ελληνικό δημόσιο, ένα κράτος που να διασφαλίζει τους υγιείς κανόνες, να προστατεύει τις κοινωνικές ανάγκες, να έχει ένα διαφανές πλαίσιο. Δεν πιστεύω ότι ο κ. Βλάχος είναι σε αυτή τη λογική, αλλά τι να κάνει;

Όταν λέμε ότι κάποιοι στενοχωριούνται που βγήκαμε από το μνημόνιο, αυτά αναδεικνύονται τώρα, με τέτοια νομοσχέδια αναπτυξιακά. Βρήκαμε έτοιμο το 2015 ένα σχέδιο νόμου στη λογική που στηρίζει σήμερα η Νέα Δημοκρατία. Τι λέει, δηλαδή; Έχουμε τον όρο «υδάτινα πεδία». Τα υδάτινα πεδία δεν είναι υδατοδρόμια. Τα υδάτινα πεδία είναι μια καθορισμένη περιοχή όπου μπορεί να προσθαλασσωθεί χωρίς υδατοδρόμιο ένα υδροπλάνο. Αυτό λέγαμε στην επιτροπή ότι είναι η λογική «Ιντιάνα Τζόουνς». Δεν απαγορεύεται ένα υδροπλάνο να φύγει από το ένα υδατοδρόμιο, να πάει στο δεύτερο, στο τρίτο, στο τέταρτο κ.λπ.. Αυτό που απαγορεύεται είναι χωρίς ασφάλεια, χωρίς προσδιορισμό να πηγαίνει σε διάφορες περιοχές, χωρίς να διασφαλίζονται οι πολίτες, οι ερασιτέχνες, οι λουόμενοι που πηγαίνουν σε αυτές τις περιοχές και να φάνε κανένα υδροπλάνο στο κεφάλι, γιατί κάποιοι θέλουν να διασφαλίσουν ένα τουριστικό προϊόν το οποίο δεν δίνει καμμία υπεραξία στη χώρα.

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

Βέβαια, δεν προβλεπόταν ούτε στρατηγικός σχεδιασμός. Προτείνετε να κάνουμε εκπλώσεις στις προδιαγραφές στα μικρά νησιά, ένα θολό πλαίσιο και να αγνοήσουμε και τις κοινωνικές ανάγκες. Τα λέω αυτά, γιατί λέτε: «Μα, να έχουμε πύλη στα μικρά νησιά; Είναι μικρότερες οι ανάγκες». Αγνοείτε το λαθρεμπόριο που γίνεται ή που επιχειρείται να γίνει σε όλες αυτές τις περιοχές, για να μην πω και χειρότερα πράγματα από το λαθρεμπόριο; Τα ξέρετε όλοι.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Κύριε Υπουργέ, σας παρακαλώ.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, θα ολοκληρώσω.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Κύριε Υπουργέ, έχει μιλήσει και ο κ. Μαυραγάνης, μιλάτε εδώ και δεκαπέντε λεπτά. Πρέπει να κλείσετε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, μιλώ εννιά λεπτά, γιατί τα πρώτα ήταν νομοτεχνικές. Είχαν την ανοχή όλοι οι Κοινοβουλευτικοί Εκπρόσωποι και δεν την έχει ο Υπουργός.

Άρα, φαντάζομαι ότι η Έδρα, ανεξάρτητα από το ποιος προεδρεύει, πρέπει να έχει και ενιαίους κανόνες.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Δεν με ακούτε, όμως.

Σας λέω ότι έχετε κάνει πρωτολογία...

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν έχω κάνει πρωτολογία.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Μα, έχετε κάνει. Εδώ, αυτό βλέπω.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν έχω κάνει πρωτολογία. Πώς θα γίνει τώρα;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Παρακαλώ, αν δεν έχετε κάνει, τότε έχω ενημερωθεί λάθος και σας ζητώ συγγνώμη.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν έχω μιλήσει καθόλου.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Συγγνώμη. Έπρεπε να σας δώσω δεκαπέντε λεπτά τότε και όχι εννιά. Συγγνώμη.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Δεν έχει μιλήσει καθόλου, κύριε Πρόεδρε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Έτσι είναι. Δεν έχω μιλήσει.

Θέλω, επίσης, να καταθέσω για την ιστορία και να πω κάτι καλό για τον κ. Κωστή Χατζηδάκη, γιατί μέχρι τώρα δεν έχω πει κάτι καλό μέσα στην Αίθουσα για τον κ. Χατζηδάκη. Όταν πέρασε τον τελευταίο νόμο, τα δημοσιεύματα τότε και όλα τα site -τελείως τυχαία- έλεγαν: «Κόβουν τα φτερά στα υδροπλάνο», γιατί -ακούστε το γιατί- διευρύνεται κατά τρία-τέσσερα μέλη η Επιτροπή των Υδατοδρομίων, γιατί θα υπήρχαν πυροσβεστικά μέσα όπως προβλεπόταν από τον Κανονισμό, γιατί αναφορικά με τα υδάτινα πεδία -αυτά που μας λέτε- απαγορεύουμε να είναι πάνω από μία πτήση σε υδάτινο πεδίο και θα πρέπει να βρίσκεται σε απόσταση μεγαλύτερη των τριακοσίων μέτρων από την ακτογραμμή κ.λπ..

Δηλαδή, όποτε επιχειρήθηκε ακόμη ένας όχι στοιχειώδης κανόνας, αλλά και εγώ δεν ξέρω τι, κάποιοι έσπευσαν να κατακεραυνώσουν αυτή την προσπάθεια. Άρα εμείς λέμε «όχι εκπλώσεις στις προδιαγραφές των υδατοδρομίων».

Θα ήθελα πραγματικά να δεσμευτούμε για μερικά πράγματα, γιατί το είπε και η Νέα Δημοκρατία ότι η λειτουργικότητα του νόμου θα κριθεί στην πράξη και εμείς θέλουμε να βάσουμε στοιχεία με τον εαυτό μας και με την κοινωνία και να τα πετυχαίνουμε.

Σε τρεις μήνες, λοιπόν, θα υπάρχει ολιστικό στρατηγικό σχέδιο για όλα τα υδατοδρόμια της χώρας και τον Απρίλιο θα υπάρχουν άδειες για την πλειονότητα των υδατοδρομίων της χώρας, όπου δεν υπάρχει ιδιωτικό ενδιαφέρον. Πολλά από αυτά θα κατασκευάζονται ή θα δημιουργούνται. Το λέω για να καλύψουμε και τον Γρηγόρη Ψαριανό.

Εδώ φαίνεται πραγματικά ότι σε τέτοια θέματα μπορεί να αναπτυχθεί ένα προοδευτικό μέτωπο σε σχέση με τις δυνάμεις του νεοφιλελευθερισμού και τις προοδευτικές δυνάμεις.

Στο δεύτερο τμήμα του σχεδίου νόμου δημιουργούμε το κανονιστικό πλαίσιο των αστικών μεταφορών της χώρας, πλην αυτών της Περιφέρειας Αττικής και της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης. Υπήρχε νόμος για τις αστικές μεταφορές; Υπήρχε. Ποιους εξυπηρετούσε; Σίγουρα όχι τα μικρά αστικά κέντρα, σίγουρα όχι τις εγχώριες δυνάμεις. Γιατί τόσα χρόνια η Νέα Δημοκρατία από το 2001 μέχρι το 2015 δεν τον άλλαξε τον νόμο; Γιατί; Έτσι, αναρωτιέμαι.

Τόσα χρόνια δεν έγινε καμμία προσπάθεια όχι μόνο γι' αυτό, αλλά και για να διαμορφωθεί ένα πλαίσιο ποιοτικών και ποσοτικών παραδοχών με χαρακτηριστικά περιφερειακού σχεδιασμού που θα ενώνει νοηματικά, αλλά και ουσιαστικά, τον στρατηγικό σχεδιασμό για τα δίκτυα μεταφορών. Ο σχεδιασμός των αστικών δικτύων που επιχειρούμε με ποιοτικά χαρακτηριστικά, δηλαδή με τεχνολογίες οχημάτων, με προδιαγραφές οχημάτων, με συχνότητα, με συνδεσιμότητα, με άλλα μεταφορικά δίκτυα, με πιο ποσοτικά στοιχεία -δηλαδή, ποια είναι η χρηματοοικονομική και οικονομική επάρκεια των φορέων, ο τρόπος υπολογισμού του κομίστρου, οι συγκοινωνιακοί φόροι, τα πληθυσμιακά δεδομένα- δεν επιχειρήθηκαν από κανέναν.

Πώς, λοιπόν, διασφαλίσате ότι η χώρα θα εφαρμόσει τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό και δεν θα μετατρέψει τις μεταφορές σε ένα πεδίο κερδοσκοπικό και μόνο, χωρίς να καλύπτει τις κοινωνικές ανάγκες;

Εμείς αυτό επιχειρούμε με το σχέδιο νόμου. Δημιουργούμε ένα απλό λειτουργικό και αναλυτικό κανονιστικό πλαίσιο, όπου θα εκτελούνται οι αστικές επιβατικές μεταφορές, όπου θα διασφαλίζονται οι εργαζόμενοι και οι εργασιακές σχέσεις, θα καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις ανάθεσης των αποκλειστικών δικαιωμάτων, θα διαμορφώνεται το δίκτυο γραμμών και θα διενεργούνται, τέλος, αξιόπιστοι και διαφανείς διαγωνισμοί με ποιοτικούς και ποσοτικούς δείκτες σε αυτές τις συμβάσεις.

Κυρίως, όμως, θέλουμε να διασφαλίσουμε -και αυτός είναι ο στόχος μας- την κοινωνία και τις κοινωνικές ανάγκες του εργαζόμενου που μετακινείται με αυτά τα μέσα.

Δεν θα αναφερθώ αναλυτικά στα άρθρα και στις προβλέψεις του σχεδίου νόμου. Όμως, αυτά που ζήτησε η Αξιωματική Αντιπολίτευση είναι μέσα. Είναι η ομαδοποίηση σε δήμους όμορους ή μη. Είναι ο καθορισμός των αστικών γραμμών. Είναι να έχουμε έναν ολιστικό σχεδιασμό. Είναι η συγκρότηση επιτροπών παρακολούθησης από εκπροσώπους όχι μόνο του Υπουργείου αλλά των περιφερειών, των δήμων, της Τροχαίας, όλων όσων εμπλέκονται σε αυτό.

Να πω και ένα σημαντικό. Πλέον οι δημόσιες αστικές οδικές μεταφορές θα συγκαταλέγονται στις ΥΓΟΣ, δηλαδή στις Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος.

Άρα από την εξοικονόμηση που γίνεται από τη σπατάλη που γινόταν επί τόσες δεκαετίες θα μπορούν να επιδοτούνται οι κοινωνικές ομάδες που έχουν ανάγκη σε όλη την Ελλάδα και όχι μόνο όπου έχουν δημόσιες αστικές συγκοινωνίες.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Κύριε Υπουργέ, ολοκληρώστε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Τελειώνω, κύριε Πρόεδρε. Σε δύο λεπτά τελειώνω. Θα σας παρακαλέσω πολύ για την ανοχή σας, γιατί ακούστηκαν πάρα πολλά που είναι σημαντικά. Ακούγονται και στην κοινωνία και δημιουργούν γκριζές ζώνες.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Εντάξει, αλλά και η Γραμματεία επιμένει ότι έχετε κάνει πρωτομιλία δεκαπέντε λεπτών και δέκα δευτερόλεπτα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ρωτήστε τον Κοινοβουλευτικό Εκπρόσωπο της Νέας Δημοκρατίας, του ΣΥΡΙΖΑ, όποιον θέλετε. Δεν έκανα.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Δεν ψεύδεσαι το Προεδρείο. Μην επιμένετε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Πώς να μην επιμένω; Αφού δεν έκανα!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Να μην επιμένετε, διότι έχει σημειωθεί εδώ ότι έχετε μιλήσει δεκαπέντε λεπτά και επτά δευτερόλεπτα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Και στο ποδόσφαιρο, κύριε Πρόεδρε, υπάρχει το ριπλέι. Δείτε το βίντεο. Δεν έχω κάνει πρωτομιλία. Τι να κάνω!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Υπάρχει πολύ μεγάλη άνεση να μιλήσετε. Είναι άλλο αυτό και άλλο δεν μίλησα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Μα, δεν μίλησα. Τι να γίνει τώρα!

**ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, για τις τροπολογίες είχε μιλήσει.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Κύριε Πρόεδρε, δεν έκανε πρωτομιλία. Κάνετε λάθος.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Πάμε στην Αττική στον ΟΑΣΑ και στη Θεσσαλονίκη στον ΟΣΕΘ.

Ρωτώ, πρέπει ή δεν πρέπει να υπάρξει σχεδιασμός για το σύνολο Περιφερειακής Ενότητας Αττικής και Θεσσαλονίκης; Πρέπει ή δεν πρέπει να υπάρχει ένα αξιόπιστο σύστημα επιτήρησης των δρομολογίων και των επιβατών, είτε είναι στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες είτε είναι από τα ΚΤΕΛ; Πρέπει να υπάρχουν κυρώσεις στους φορείς δημόσιους ή ιδιωτικούς που κόβουν δρομολόγια; Πρέπει να φύγουμε από τη λογική της ομηρίας των τοπικών κοινωνιών από σχήματα επιβατικών μεταφορών χωρίς έλεγχο, χωρίς ποιότητα, χωρίς ολοκληρωμένο σχεδιασμό; Πρέπει στην Αττική τα ΚΤΕΛ να έχουν αφετηρία στο Πεδίον του

Άρεως και στο Θησείο όταν έχουμε ενδιάμεσα τόσους σταθμούς του μετρό και του προαστιακού; Πρέπει να υπάρχουν δρομολόγια των ΚΤΕΛ που δεν τηρούνται, που δεν συνδέονται με τον προαστιακό; Δεν πρέπει να τα κάνουμε κάποια στιγμή αυτά;

Στη Θεσσαλονίκη με τις ρυθμίσεις ενεργοποιείται ο ΑΣΥΘ. Και αυτό είναι το πρόβλημα! Τελειώνει πλέον αυτός ο παρακρατικός, άθλιος, «τεραπευτικός» μηχανισμός του ΟΑΣΘ. Γίνεται ένας δημόσιος φορέας αστικών μεταφορών, χωρίς αυτά που παραλάβανε, χωρίς εκατοντάδες εκατομμύρια να σπαταλούνται, χωρίς να διορίζονται στον ιδιωτικό, δήθεν, ΟΑΣΘ πλείστες περιπτώσεις των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας, χωρίς να αναλαμβάνει ο ΟΑΣΘ περιοχές και δρομολόγια ακόμη και έξω από την Περιφερειακή Ενότητα της Θεσσαλονίκης από το ένα χέρι και να δίνει υπερρολαβίες στα ΚΤΕΛ με το άλλο χέρι σε κερδοφόρες γραμμές.

Το σύστημα τηλεματικής του ΟΑΣΘ καλυπτόταν από επτά συμβάσεις σε ιδιωτική εταιρεία, ενώ ο ΟΑΣΘ δεν είχε ούτε τους κωδικούς. Έπρεπε να υπάρχουν πάνω από πεντακόσια λεωφορεία και υπήρχαν διακόσια πενήντα τέσσερα. Πουλήθηκαν λεωφορεία δωδεκαετίας για 800 ευρώ και για 1000 ευρώ για παλιοσίδερα και κρατήθηκαν των πάνω από είκοσι χρόνων. Έπρεπε να υπήρχαν 37 εκατομμύρια αποθεματικά για νέα λεωφορεία και υπήρχαν 700 ευρώ. Όσοι επικαλούνται, λοιπόν, και ονειρεύονται ιδιωτικοποίηση των αστικών συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης και της Αθήνας, απλά ονειρεύονται.

Κύριοι συνάδελφοι, εμείς δεν θα αναπαράγουμε τον προνομιακό χώρο του παλαιοκομματισμού που οικοδομήθηκε για δεκαετίες στις μεταφορές. Ήταν ο κύριος χώρος εξυπηρέτησης οικονομικών συμφερόντων και σπατάλης και ρουσφετιών.

Να θυμηθούμε τις άγονες γραμμές των αεροπορικών μεταφορών. Από 46 εκατομμύρια τον χρόνο με διαγωνισμούς πήγαμε στα 10 με ποιοτικότερες υπηρεσίες. Στον ΟΑΣΘ τον πρώτο χρόνο είχαμε 45 εκατομμύρια λιγότερη δαπάνη από αυτά που δίνουμε στον ιδιωτικό ΟΑΣΘ. Αυτός είναι ο ιδιωτικός τομέας ο κρατικοδότης που θέλει να προστάξει η Νέα Δημοκρατία. Και, πραγματικά, θέλουμε να συγκλίνουμε και να αναζητήσουμε ευρύτερες συγκλίσεις, αλλά προστατεύοντας την κοινωνία και τις υγιείς παραγωγικές δυνάμεις.

Ολοκληρώνοντας, οι αστικές συγκοινωνίες αλλάζουν σελίδα μαζί με τη χώρα, έξω από τα μνημόνια, και τα υδατοδρόμια και τα υδροπλάνα εντάσσονται στις συνδυασμένες μεταφορές καλύπτοντας τις κοινωνικές ανάγκες και οικοδομώντας τις αναπτυξιακές υποδομές που στηρίζουν τις υγιείς παραγωγικές δυνάμεις, υλοποιώντας το σχέδιο και το όραμα του Αλέξη Τσίπρα για δίκαιη ανάπτυξη.

Σας ευχαριστώ πολύ.

(Χειροκροτήματα από την πτέρυγα του ΣΥΡΙΖΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, έχω την τιμή να ανακοινώσω στο Σώμα ότι τη συνεδρίασή μας παρακολουθούν από τα άνω δυτικά θεωρεία, αφού προηγουμένως ενημερώθηκαν για την ιστορία του κτηρίου και τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας της Βουλής, είκοσι οκτώ μαθητές και μαθήτριες και τρεις συνοδοί εκπαιδευτικοί τους από το Γυμνάσιο Ευπαλίου Φωκίδας (δευτερο τμήμα).

Η Βουλή τούς καλωσορίζει.

(Χειροκροτήματα απ' όλες τις πτέρυγες της Βουλής)

Ο κ. Γεώργιος Βλάχος έχει τον λόγο.

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

Κύριε Υπουργέ, είναι δικαίωμά σας να διατηρείτε τις θέσεις σας. Δεν είναι δικαίωμά σας, όμως, να διαστρεβλώνετε τις θέσεις της Αξιωματικής Αντιπολίτευσης.

Εσείς είπατε ότι η Νέα Δημοκρατία θέλει ανεξέλεγκτο ιδιωτικό τομέα. Εγώ δεν είπα αυτό. Από πού το ερμηνεύσατε; Εγώ είπα να έχει τη δυνατότητα ο Οργανισμός Λιμένα Πειραιώς, ο Οργανισμός Λιμένα Θεσσαλονίκης να ιδρύσει υδατοδρόμιο. Όταν του έχεις παραχωρήσει τον οργανισμό, δηλαδή, το πολύ, το μεγάλο, να έχει τη δυνατότητα και για το μικρό. Και εάν χρειάζεται γι' αυτόν τον λόγο να επιβαρυνθεί περαιτέρω οικονομικά, να επιβαρυνθεί.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Προβλέπεται αυτό.



**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Θα μου το εξηγήσετε πώς προβλέπεται. **ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Βεβαίως.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Εγώ δεν καταλαβαίνω πώς προβλέπεται. Και μιλώ για ίδρυση, όχι για λειτουργία.

Δεύτερον: Στο πρώτο μέρος έκανα μία σειρά παρατηρήσεων, στις οποίες δεν μου απαντήσατε. Για παράδειγμα -θα σας τα πω συνοπτικά- είπα για το πτητικό έργο. Μου αναφέρατε ότι τα δύο χρόνια τα κάνατε δύομισι. Και σας ρώτησα, τι νόημα έχει εάν δεν διευκρινίσετε από ποια στιγμή αρχίζει να μετράει ο χρόνος. Μου είπατε για τις άδειες ότι δεν μεταβιβάζονται και κάνατε τα δύο χρόνια, τρία. Σας λέω τώρα αυτά που θυμάμαι από αυτά που είπατε το πρωί. Και λέω εγώ το εξής: Αφού δεν μεταβιβάζονται, τι αξία έχει τα δύο χρόνια να γίνουν τρία;

Περίμενα, λοιπόν, κύριε Πρόεδρε, να κάνει την πρωτολογία του ο κύριος Υπουργός -γιατί επί του νομοσχεδίου δεν είχε τοποθετηθεί- ώστε να ακούσουμε τι αποδέχεται και τι όχι.

Σε αυτές, λοιπόν, τις παρατηρήσεις που κάναμε το πρωί, δεν μας απαντήσατε.

Είπα εγώ «τα περισσότερα υδάτινα πεδία». Εσείς το ερμηνεύσατε και μου είπατε «να σταματάει οπουδήποτε». Μα, εγώ δεν είπα αυτό. Είπα «προσδιορισμένα...» -προφανώς- «...υδάτινα πεδία, στα οποία θα έχουν προβλεφθεί οι στοιχειώδεις κανόνες ασφάλειας μετακίνησης». Προφανώς αυτά είναι αυτονόητα.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν υπήρχαν.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Και εξακολουθούν να μην υπάρχουν. Και υπάρχει μία απαγόρευση.

Αυτά σας είπα το πρωί και γι' αυτά, μέχρι στιγμής δεν πήραμε απαντήσεις.

Έρχομαι στο δεύτερο μέρος. Είπατε ότι κάνατε δεκτές τις παρατηρήσεις της Αντιπολίτευσης.

Εγώ για την ομαδοποίηση, για το άρθρο 45, είπα το εξής: Αυτό που προτείνει η ΠΟΑΣ δεν το είδα πουθενά να το κάνατε δεκτό, ότι, δηλαδή, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών προκηρύσσει διαγωνισμό για γεωγραφική περιοχή που περιλαμβάνει αστικές περιοχές περισσότερων δήμων, όμορων ή μη, της αυτής ή άλλων περιφερειών, για την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και συγχρόνως για τη βιωσιμότητα του παραχωρησιούχου εξαιρουμένων, όπως είπαμε, της Κω και της Ρόδου. Αυτό δεν το είδα εγώ πουθενά.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Δεν υπάρχει.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Όχι. Εάν υπάρχει, κάποιος συνεργάτης σας να μου το δείξει. Μακάρι να υπάρχει.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το άρθρο 45 είναι.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Ναι, θα το δω πάλι.

Είπαμε για το θέμα των εγκαταστάσεων, για τα πρατήρια, ότι θα δοθεί παράταση. Αυτό περιμένουμε να το δούμε.

Και φέρνεται σήμερα -για να περάσω σιγά-σιγά στις τροπολογίες, κύριε Πρόεδρε- αυτές τις τροπολογίες.

Κανείς δεν θα πει «όχι» στο να υπάρχει μία ποινή, εάν όντως το ΚΤΕΛ ή ο όποιος φορέας, δεν εκτελεί τα δρομολόγια του, στάσεις κ.λπ.. Δεν μπορείτε, όμως, να ξεκινάτε από τα 2.000 ευρώ και να τα διπλασιάζετε στα 4.000 ευρώ. Ξεκινήστε λίγο ανθρώπινα και εάν...

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το αλλάξαμε. Το βάλαμε με υπουργική απόφαση.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Ωραία. Το αλλάξατε, λοιπόν αυτό. Το πήγατε με υπουργική απόφαση.

Δεύτερον, στην παράγραφο 3 αυτής της τροπολογίας, λέτε «από οδικό μεταφορά επιβατών». Εκεί θα πρέπει να είναι σαφές -εκτός εάν θέλετε να ανοίξουμε παράθυρο σε κάποιον άλλον φορέα πέρα από τα ΚΤΕΛ- ότι σε περίπτωση άρνησης κατάρτισης της σύμβασης από το κατά τόπο αρμόδιο ΚΤΕΛ, τότε καταφεύγετε σε άλλη λύση.

Γιατί έχει δημιουργηθεί μια ανησυχία...

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Είναι καθαρό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Όχι, δεν είναι καθαρό. Δεν το λέτε έτσι.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Έτσι είναι.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Όχι, λέτε «...σε περίπτωση μη κατάρτισης σύμβασης με το αρμόδιο ΚΤΕΛ».

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** «Σε περίπτωση άρνησης κατάρτισης σύμβασης».

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Όχι, δεν λέει «άρνησης». Λέει «...σε περίπτωση μη κατάρτισης». Να μπει και το «άρνησης». Δηλαδή, αν δεν είναι συνεργάσιμο το ΚΤΕΛ, προφανώς θα ψάξετε να βρείτε λύση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Το ίδιο είναι.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Όχι, λέτε «μη κατάρτισης», δεν λέτε «άρνησης».

Λέτε στο τέλος «...ηλεκτρονική εγκατάσταση τηλεματικής και συστημάτων λειτουργίας ηλεκτρονικού εισιτηρίου...» κ.λπ., «...εντός τεσσάρων μηνών». Θα έλεγα ότι αυτός ο χρόνος είναι λίγος. Δεν υπάρχει διαφωνία επί της ουσίας. Προφανώς πρέπει να γίνουν αυτά. Και για το ηλεκτρονικό εισιτήριο εμείς θα συμφωνήσουμε και για την τηλεματική. Εν πάση περιπτώσει, οι τέσσερις μήνες να γίνει τουλάχιστον έξι μήνες.

Έρχομαι στο τελευταίο, όπου λέτε ότι σε αυτές τις συνελεύσεις πρέπει να μη μεταβιβάζεται με πληρεξούσιο ή με αντιπρόσωπο η συμμετοχή. Κοιτάξτε, στα ΚΤΕΛ οι άνθρωποι αυτοί δουλεύουν, πηγαίνουν δρομολόγιο. Ή θα πάνε δρομολόγιο στην περιοχή τους ή θα πάνε στη συνέλευση. Το «βάζουμε τα λεωφορεία στο αμαξοστάσιο, να πάμε στη συνέλευση» στα ΚΤΕΛ είναι άγνωστο φαινόμενο. Αυτό προτείνετε, δηλαδή, ότι πρέπει να σταματάει η μετακίνηση του πληθυσμού για να γίνει η συνέλευση; Αυτό εξυπηρετούσε μέχρι τώρα. Δεν αλλάζει τίποτα σε αυτό.

Και, εν πάση περιπτώσει, θέλετε να μεταβιβάζεται μέχρι ένα ποσοστό που λένε οι λεωφορειούχοι; Να γίνεται. Όμως, είναι ένα πρακτικό ζήτημα, το οποίο δεν το λύνετε. Καλό θα ήταν να συμμετέχουν όλοι. Και φαντάζομαι ότι όλοι οι ιδιοκτήτες θα ήθελαν να πάνε στη συνέλευση, να συμμετέχουν, να πουν τις απόψεις τους. Όμως, αν πρέπει να πάνε δρομολόγιο και να πάνε στη συνέλευση, θα προτιμήσουν να πάνε το δρομολόγιο, γιατί έτσι πρέπει να κάνουν. Εσείς λέτε να μη χαθεί δρομολόγιο και από την άλλη μεριά τους λέτε να πάνε στη συνέλευση. Αυτό πρέπει να το λύσετε.

Όσο, βέβαια, για τα θέματα του ΟΑΣΑ και του ΟΣΕΘ πρέπει να σας πω ότι οι διαμαρτυρίες από τη μεριά των σωματείων των εργαζομένων είναι πολλές. Και είπαν κάτι αυτονόητο: Δεν μπορεί να έρχεται στο παρά ένα, να μην υπάρχει καμμία συνεννόηση, να μην καλούμε τους φορείς, να μη λένε τις απόψεις τους και ξαφνικά να έρχεται αυτή η τροπολογία.

Εγώ δεν καταλαβαίνω. Αφού ξέρατε ότι θα φέρετε τροπολογίες, γιατί δεν τις φέρατε από την επιτροπή; Γιατί να μην έχουμε καλέσει αυτούς τους φορείς που εμπλέκονται να μας πουν τις απόψεις τους, να γίνει καλύτερη δουλειά, να είναι πιο καθαρά τα πράγματα και να μην πηγαίνουμε τώρα στο παρά ένα, τρέχοντας όλοι, να πούμε τις απόψεις μας; Αυτό εγώ δεν καταλαβαίνω γιατί το κάνατε, εάν δηλαδή υποκρύπτει σκοπιμότητα. Γιατί εδώ πρέπει να επιλέξω ένα από τα δύο: Είναι σκοπιμότητα ή είναι προχειρότητα;

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

Συνεχίζω με τις τροπολογίες, κύριε Πρόεδρε.

Υπάρχει η τροπολογία με γενικό αριθμό 1760 «Απαλλαγή από τον ΕΝΦΙΑ» κ.λπ.. Είναι αυτονόητο ότι είμαστε σύμφωνοι.

Υπάρχουν δύο τροπολογίες για τις οποίες μίλησε ο κ. Πλακιωτάκης -κατά τη διάρκεια της ψηφοφορίας θα το επαναλάβω κι εγώ, νομίζω ότι είναι η 1767 και η 1764- με τις οποίες είμαστε αρνητικοί.

Υπάρχει η τροπολογία που φέρετε με τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, για την οποία θέλω να πω δυο κουβέντες. Προφανώς στα δύο πρώτα μέρη είμαστε απόλυτα σύμφωνοι. Έχουμε διαφωνία με αυτή την περιπέτεια στην οποία θέλετε να βάλετε τους εβδομηνταετήχρονους. Δεν καταλαβαίνω γιατί το κάνατε. Να πάνε να δώσουν ξανά εξετάσεις. Γιατί ένας εβδομηνταετήχρονος να δώσει εξετάσεις; Γιατί προφανώς δεν μπορεί να οδηγή. Γιατί

δεν μπορεί να οδηγή; Γιατί προφανώς είναι άρρωστος. Άρα αυτό θα το διαπιστώσει γιατρός. Θέλετε ο παθολόγος; Θέλετε ο οφθαλμίατρος; Θέλετε να βάλετε νευρολόγο; Θέλετε να βά-  
λουμε άλλους γιατρούς; Αυτό το καταλαβαίνω. Δεν καταλα-  
βαίνω, όμως, το να πάει να δώσει ξανά εξετάσεις για να μας πει  
εάν ξέχασε να οδηγή. Γιατί δεν ξεχνά. Δεν μπορεί. Το αν μπορεί  
δεν το αποφασίζει ο εκπαιδευτής. Για να μην ανοίξουμε βιομη-  
χανία τώρα και όλοι να πάνε ξανά για εξετάσεις, πρέπει οι γιατροί  
να διαπιστώνουν εάν μπορεί, όχι εάν ξέρει. Το σίγουρο είναι ότι  
ξέρει. Οι εκπαιδευτές θα αποφασίσουν αν ξέρει.

Εάν επιμείνετε, λοιπόν, αυτή την τροπολογία να τη φέρετε ενι-  
αία, παρά το ότι με τα δύο πρώτα μέρη είμαστε απόλυτα σύμ-  
φωνοι, λόγω αυτής της διαφωνίας στο τρίτο μέρος δεν  
μπορούμε να την ψηφίσουμε.

Για την τροπολογία με γενικό αριθμό 1764 μίλησα.

Κλεινόντας, αν υπάρχει κάποια άλλη διευκρίνιση, κατά τη διάρ-  
κεια της ψηφοφορίας των τροπολογιών θα πω μια φράση.

Κύριε Πρόεδρε, μετά από όλη αυτή την κουβέντα που έγινε  
και την προσπάθεια την οποία κάναμε, εμείς θα ψηφίσουμε θε-  
τικά επί της αρχής, γιατί δεν θέλουμε να δώσουμε το δικαίωμα  
σε κανέναν να ισχυριστεί ότι γίνεται μια επενδυτική προσπάθεια  
και η Νέα Δημοκρατία την αρνείται. Έχουμε αρκετές επιφυλά-  
ξεις. Είναι συγκεκριμένα τα άρθρα στα οποία εμείς θα ψηφι-  
σουμε αρνητικά και πολλά, βεβαίως, στα οποία θα ψηφίσουμε  
θετικά. Οι παρατηρήσεις, όμως, και οι ενστάσεις μας σε κρίσιμα  
ζητήματα παραμένουν.

Προφανώς η λειτουργικότητα του νόμου αυτού θα κριθεί από  
τον χρόνο, από το επόμενο διάστημα. Ευχόμαστε να προχωρή-  
σει. Θέλουμε, όμως, εδώ να δηλώσουμε ότι όποιες αδυναμίες  
παρουσιαστούν -που εμείς εκτιμούμε ότι θα παρουσιαστούν-  
φαντάζομαι ότι στο επόμενο διάστημα -και μάλιστα και με μια πο-  
λιτική αλλαγή που υπάρχει μπροστά μας- θα βελτιωθούν.

Σας ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Ο κ. Καματερός έχει  
τον λόγο.

**ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ:** Μήπως θέλει να προηγηθεί ο κύριος  
Υπουργός;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφο-  
ρών):** Καλύτερα στο τέλος. Εκτός αν μου επιτρέπει ο κύριος  
Πρόεδρος...

**ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ:** Θέλετε τώρα ή μετά;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Κύριε Υπουργέ, τι θέ-  
λετε;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφο-  
ρών):** Ο Κοινοβουλευτικός Εκπρόσωπος της Νέας Δημοκρατίας  
δεν έχει καταλάβει και με ρωτάει...

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Ξέρετε ότι τέτοια δια-  
δικασία δεν υπάρχει. Να βοηθήσουμε...

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφο-  
ρών):** Θα είμαι πολύ σύντομος, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Τέτοια διαδικασία δεν  
υπάρχει. Παρακαλώ συνοψίζετε όσο μπορείτε τη διευκρίνιση.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφο-  
ρών):** Θα συνοψίσω. Ευχαριστώ πάρα πολύ.

Ας δούμε αυτά που ρωτάει και επανέρχεται η Νέα Δημοκρα-  
τία.

Προβλέπουμε ότι η άδεια ίδρυσης θα είναι σε δημόσιο φορέα.  
Η άδεια λειτουργίας μπορεί να είναι είτε σε δημόσιο φορέα είτε  
σε σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού φορέα είτε σε ιδιωτικό.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Δεν είπα αυτό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφο-  
ρών):** Άλλο λέω.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Μην το επαναλαμβάνετε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφο-  
ρών):** Αμέσως μετά μας ρωτάτε τι θα γίνει με τα λιμάνια του Πει-  
ραιά και της Θεσσαλονίκης. Αυτό ακριβώς θα γίνει. Αν  
ενδιαφέρεται, δηλαδή, ο παραχωρησιούχος, να ιδρύσει υδατο-  
δρόμιο ένας δημόσιος φορέας, θα πάει στη Δημόσια Αρχή Λι-  
μένα, που είχε προβλέψει ο κ. Δρίτσας, θα του πει έναντι ποίου  
τιμήματος, θα βγει η άδεια ίδρυσης και στη συνέχεια θα γίνει μια  
διαγωνιστική διαδικασία, γιατί μπορεί κάποιος να δίνει περισσό-

τερα από τον έναν που είχαμε στο συγκεκριμένο διαγωνισμό και  
να πάρει περισσότερα το δημόσιο.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Μέσα στον χώρο ευθύνης του Οργανι-  
σμού Λιμένος, θα πάει άλλος να κάνει υδατοδρόμιο;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφο-  
ρών):** Μέσα στον χώρο ευθύνης της Δημόσιας Αρχής Λιμένα Πει-  
ραιά και Θεσσαλονίκης, που προβλέπεται.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Μέσα στον χώρο θα πάει άλλος να κάνει  
υδατοδρόμιο; Αυτό μου λέτε τώρα;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφο-  
ρών):** Λέω τα αυτονόητα. Λέω, δηλαδή, ότι δεν μπορούμε να κά-  
νουμε σε παραχωρήσεις δώρα από το παράθυρο. Αυτό λέω. Λέω  
τα αυτονόητα, που ισχύουν σε όλο τον δυτικό κόσμο που σέβεται  
τον εαυτό του.

Κύριε Βλάχο, έχω μια απορία γι' αυτό που θέσατε για τους  
συμπολίτες μας που είναι μιας ηλικίας. Αυτό ψηφίστηκε στον  
ν.4530. Η Νέα Δημοκρατία αυτό το είχε ψηφίσει. Διευκρίνιση κά-  
νουμε, επειδή κάποιοι -για άλλους λόγους κατά τη γνώμη μου,  
αλλά δεν είναι της στιγμής- δεν δέχονται τις αιτήσεις αυτών των  
ανθρώπων. Γίνεται, λοιπόν, μια διευκρίνιση ότι με την κατάθεση  
των ιατρικών βεβαιώσεων και της αίτησής τους, παρατείνεται η  
ισχύς για τρεις μήνες μέχρι την εξέτασή τους. Και αφού το είχατε  
ψηφίσει τότε, γιατί είναι ορθολογικό, γιατί έχει την αποδοχή της  
κοινωνίας, γιατί δεν βάζουμε τους ανθρώπους να πληρώνουν  
ούτε οδηγούς ούτε τίποτα τέτοιο, αλλά πρέπει να διαπιστώνει  
κάποιος...

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Τους βάζετε. Πώς δεν τους βάζετε. Δω-  
ρεάν θα γίνεται αυτό;

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφο-  
ρών):** Κύριε Βλάχο, έχετε μεγάλη εμπειρία. Έχετε δει να λειτουρ-  
γούν τα πιστοποιητικά και οι βεβαιώσεις; Έχετε δει να  
λειτουργούν όπως πρέπει στους δρόμους της Ελλάδας; Πραγ-  
ματικά, τώρα.

Βάζουμε λοιπόν, μια ειδική εξέταση. Θα το συζητήσουμε,  
όμως, στο επόμενο σχέδιο νόμου που είναι για τις άδειες οδή-  
γησης, καθώς και πολλά άλλα, πολύ αναλυτικά. Δεν έχει λειτουρ-  
γήσει, όμως, μέχρι τώρα. Είναι άλλος ένας χώρος των  
μεταφορών που ο παλαιοκομματισμός, οι γκρίζες ζώνες, η αδια-  
φάνεια -να μην πω και τίποτα χειρότερο- ανθούσαν. Άλλος ένας  
χώρος!

Ρωτήσατε, επίσης, για τα υδάτινα πεδία και τελειώνω με αυτό,  
κύριε Πρόεδρε, και σας ευχαριστώ πάρα πολύ για την ανοχή  
σας. Να σας πω το τρομερό αναπτυξιακό σχέδιο που υπήρχε στο  
μυαλό κάποιων: Να πηγαίνει ένα υδροπλάνο να προσθαλασσώ-  
νεται δίπλα σε ένα πλοίο αρόδο, σαν μεγάλο κρουαζιερόπλοιο,  
να παίρνει κάποιους επιβάτες, να αρχίσει να τους κάνει βόλτες  
σε διάφορα νησιά για να τα βλέπουν και να τους επιστρέφει.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ:** Δεν είπα αυτό.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφο-  
ρών):** Εσείς δεν το λέτε, αλλά εγώ σας λέω το σχέδιο της αυτορ-  
ρύθμισης της αγοράς που δεν εξυπηρετεί ούτε τις κοινωνικές  
ανάγκες, ούτε τις υγιείς παραγωγικές δυνάμεις της χώρας, ούτε  
το τουριστικό προϊόν, αλλά την τσέπη κάποιων. Αυτά τα σχέδια  
νόμου βρήκαμε έτοιμα εμείς και αυτά ανατρέψαμε και γι' αυτό  
καθυστερήσαν τρία χρόνια να έλθουν στη Βουλή, γιατί βγήκαμε  
από το μνημόνιο και επιτέλους το κομμάτι της εθνικής κυριαρ-  
χίας που κάποιοι είχαν δώσει, ανακτήθηκε πίσω.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Κυρίες και κύριοι, θα  
ήθελα να παρακαλέσω τους συναδέλφους που παίρνουν τον  
λόγο να μη διανθίζουν την τοποθέτησή τους με ερωτήσεις, γιατί  
αν κάθε φορά απαντάει ο κύριος Υπουργός, δεν θα τελειώσουμε.  
Παρακαλώ να προχωρήσουμε σύμφωνα με τον Κανονισμό. Κά-  
νουμε τοποθέτηση για τις τροπολογίες.

Ο κ. Καματερός έχει τον λόγο.

**ΗΛΙΑΣ ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ:** Συμφωνώ, κύριε Πρόεδρε. Θα είμαι σύν-  
τομος.

Η ευγένεια και ο ήπιος τόνος των παρεμβάσεων και του χαρα-  
κτήρα του κ. Βλάχου, που βοήθησε σ' όλη αυτή τη διαδικασία και  
στις συνεδριάσεις των επιτροπών, δεν μου επιτρέπει να επε-  
κταθώ παραπάνω σε διάφορα ζητήματα, όπως για παράδειγμα

για το αν η Νέα Δημοκρατία είναι υπέρ της ασυδοσίας των ιδιωτικών επιχειρήσεων. Είμαι σίγουρος ότι ο κ. Βλάχος δεν συμφωνεί -ανέφερε και παραδείγματα ο κύριος Υπουργός- ούτε με τον ΟΑΣΘ, ούτε με συμβάσεις χαριστικές ούτε με αναθεωρήσεις συμβάσεων κ.λπ.. Είμαι σίγουρος ότι ο κ. Βλάχος δεν συμφωνεί μ' αυτά και δεν θα μείνω σ' αυτά.

Το μόνο που επισημαίνω είναι ότι στη διάρκεια της συζήτησης στις επιτροπές, ιδιαίτερα στη δεύτερη ανάγνωση, ο κ. Βλάχος μιλούσε για μισή ώρα, -και καλά έκανε- κατέθεσε τις προτάσεις του άρθρο-άρθρο και απ' αυτές τις προτάσεις το ενενήντα τοις εκατό και παραπάνω έγινε αποδεκτό. Αρα νομίζω ότι η αιτίαση ότι δεν έγιναν όλες αποδεκτές δεν στέκει.

Εγώ πιο πολύ θα ήθελα να μείνω στο εξής: Ο κ. Πλακιωτάκης -και δεν είναι τυχαίο που ο κ. Βλάχος δεν το ανέφερε- επιχειρηματολόγησε κατά της τροπολογίας, η οποία βοηθά στο να ιδρυθεί άμεσα η Σχολή Ναυτικού στην Κάλυμνο.

Κύριε Πλακιωτάκη, ίσως δεν ξέρετε ότι η Κάλυμνος έχει τον μεγαλύτερο αριθμό φοιτητών και σπουδαστών στις ναυτικές σχολές. Η ίδρυση της σχολής στην Κάλυμνο δεν είναι μέσα σε ένα σχέδιο, όπως συνηθίζατε εσείς, για να γίνουν κάποιες σχολές σε περιοχές κάποιων Υπουργών. Είναι δικαίωμα της Κάλυμνου οι σπουδαστές και οι φοιτητές να μη φεύγουν από εκεί, γιατί από μόνοι τους μπορούν να καλύψουν αυτή τη σχολή, αλλά πολύ περισσότερο θα βοηθήσουν την ευρύτερη περιοχή.

Όσο για την υποβάθμιση που λέτε, γιατί αυτό ανέφερε ο κ. Πλακιωτάκης, ότι, τάχα μου, εμείς λέμε για αναβάθμιση, ενώ με όλα αυτά κάνουμε υποβάθμιση της ναυτικής παιδείας, δεν έχετε καθόλου δίκιο. Η Κάλυμνος είναι πρωτοπόρος, είναι αυτή που έχει θάλαμο αποσυμπίεσης, που έχει καταδυτικές σχολές και μάλιστα υπάρχει προοπτική να αναβαθμιστούν όλα αυτά και έχει όλη την προοπτική να γίνει υπόδειγμα και πρότυπο ναυτικής σχολής.

Όσο για τις υποδομές, είναι έτοιμες. Το κτήριο είναι έτοιμο. Το έχει ο δήμος. Άρα νομίζω ότι θα πρέπει να απολογηθείτε στους Καλύμνιους γιατί δεν ψηφίζετε μια τροπολογία που βοηθάει στο να στελεχωθεί και να λειτουργήσει άμεσα η σχολή.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Ευχαριστούμε τον κ. Καματερό.

Ο κ. Τζελέπης έχει τον λόγο.

**ΜΙΧΑΗΛ ΤΖΕΛΕΠΗΣ:** Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Δεν μπορώ να μην απαντήσω, κύριε Υπουργέ, στο κατά πόσο βγήκαμε από τα μνημόνια και αποκτήσαμε την εθνική μας κυριαρχία, όταν ενάμιση μήνα μετά τις θριαμβολογίες του Πρωθυπουργού, σήμερα περμένουμε να δούμε ως προς τον προϋπολογισμό -διπλός προϋπολογισμός- εάν και πότε θα κοπούν ή όχι οι συντάξεις.

Σε σχέση τώρα με το νομοσχέδιο: Για τα υδατοδρόμια και τις αστικές οδικές μεταφορές, έχουμε κάνει τις επισημάνσεις μας. Πολλές από αυτές έγιναν δεκτές. Ομολογούμενος έγινε ένας διάλογος στην επιτροπή και με τους φορείς. Έγιναν πολλές νομοτεχνικές βελτιώσεις. Η δική μας η επιφύλαξη είναι ως προς την άδεια ίδρυσης των υδατοδρομίων, όπου ζητούμενο είναι να συμμετέχουν όλοι σε αυτή τη διαδικασία -και το δημόσιο και νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και οι ιδιώτες επενδυτές- από τη στιγμή που με βάση την κείμενη νομοθεσία το δημόσιο, σε ό,τι αφορά τις παραχωρήσεις σε ιδιωτικό φορέα ζώνης λιμένων, είναι απόλυτα εξασφαλισμένο.

Θα ήθελα να αναφερθώ στις τροπολογίες που κατατέθηκαν και ιδιαίτερα στην τροπολογία με γενικό αριθμό 1764 που αφορά ρυθμίσεις θεμάτων για τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών, αλλά και για τον Οργανισμό Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης. Εδώ βλέπουμε το οξύμωρο περί του δογματικού κρατισμού που όντως ισχύει. Πριν από έναν χρόνο υπήρχαν τυμpanοκρουσίες, υπήρχε θριαμβολογία για την κρατικοποίηση του ΟΑΣΘ. Από τη δική μας την πλευρά, ως Δημοκρατική Συμπαράταξη -για να μην παρεξηγηθούμε- ήμασταν ξεκάθαροι τότε ότι θέλαμε ανοιχτές, δημόσιες συγκοινωνίες με καθοριστικό ρόλο της αυτοδιοίκησης και των φορέων της περιοχής, δηλαδή της πόλης της Θεσσαλονίκης. Σήμερα, έναν χρόνο μετά, η Κυβέρνηση προχωράει στη μερική επανιδιωτικοποίηση του οργανισμού,

εκχωρώντας μέρος του συγκοινωνιακού έργου σε μια ιδιωτική εταιρεία ΚΤΕΛ ή ακόμη και σε έναν ιδιώτη όπου, όπως λέει, «θα αναλάβει το οδικό μεταφορέα επιβατών».

Εγώ ρωτώ, δεν ήξερε τότε, όταν κρατικοποιούσε απόλυτα τον ΟΑΣΘ, ότι δεν υπήρχε ο απαιτούμενος αριθμός λεωφορείων στον ΟΑΣΘ για να παραγάγει το συγκοινωνιακό έργο που καλούνταν να παραγάγει;

Αντί να προμηθευτεί, λοιπόν, λεωφορεία ή να δώσει δουλειά στην ΕΛΒΟ να κατασκευάσει λεωφορεία, δίνει τις λεωφορειακές γραμμές, τις αστικές γραμμές, τις υπεραστικές γραμμές, που εξυπηρετεί σήμερα ο ΟΑΣΘ, στους ιδιώτες ΚΤΕΛ ή σε οδικό μεταφορέα επιβατών, ιδιώτη και μόνο. Μάλιστα, αντί να δίνουν τα συναρμόδια Υπουργεία τα χρήματα που οφείλουν, καλείται σήμερα ο ΟΑΣΘ να πληρώσει πρόστιμο αν δεν μπορεί να εκτελέσει κάποιες από τις γραμμές που υποχρεούτο, όταν ξέραμε εκ των προτέρων ότι δεν είχε τον απαραίτητο αριθμό λεωφορείων.

Σήμερα βλέπουμε ότι υπάρχει αντίδραση από την άλλη πλευρά και από τους εργαζόμενους, όπου και αυτοί έχουν ξαφνιαστεί με την τροπολογία που κατατέθηκε χθες βράδυ. Μιλάνε για φιλετοποίηση και εκχώρηση αστικού έργου προσφάτως δημοσίας ευθύνης του ΟΑΣΘ σε ιδιώτες ΚΤΕΛ και παράλληλα μπαίνουν σε μια διαδικασία κινητοποιήσεων.

Πραγματικά ζητάω, κύριε Υπουργέ, από τη δική σας την πλευρά, πριν προχωρήσετε σε αυτή την εφαρμογή της τροπολογίας, να κάνετε έναν διάλογο και με τους φορείς της πόλης και με τους εργαζόμενους.

Σε σχέση τώρα με τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών, από τη μια λέτε «σκληρά δημόσιες κρατικές αστικές συγκοινωνίες» και από την άλλη ανοίγετε την πόρτα στους ιδιώτες, αντί να προσλάβετε οδηγούς, προκειμένου να βγουν τα λεωφορεία στους δρόμους του λεκανοπεδίου προς εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

Από το 2014 υπήρχε διαγωνισμός ανοικτός για τους εργαζόμενους οδηγούς και τεχνίτες. Εσείς λέγατε ότι θα πάρτε οκτακόσιους. Πού είναι; Έχουμε 2018 και δεν έχετε κάνει τίποτα, αντί να προσλάβετε δηλαδή και τεχνικό προσωπικό, προκειμένου να επισκευάζουν τα λεωφορεία για να παραγάγουν συγκοινωνιακό έργο και οδηγούς. Αντί να προμηθεύσετε ανταλλακτικά όλων των τύπων για όλα τα λεωφορεία, σήμερα έχουμε τα λεωφορεία να είναι αδρανολοιμένα.

Και θα ήθελα να σας ρωτήσω: Τι έγιναν τα 30 εκατομμύρια της περιφέρειας για την αγορά ενενήντα δύο λεωφορείων, εκ των οποίων τα δώδεκα ηλεκτρικά; Πού βρίσκεται αυτός ο διαγωνισμός;

Παράλληλα, έχετε κλείσει το αμαξοστάσιο της ΟΣΥ στο Ελληνικό κατά παρέκκλιση του νόμου, ο οποίος προέβλεπε την εύρυθμη και ομαλή μετεγκατάστασή του σε όμορους δήμους. Έχουν αποσυρθεί, δε, διακόσια πενήντα λεωφορεία λόγω έλλειψης ανταλλακτικών που θα μπορούσαν τα περισσότερα από αυτά να βρίσκονται στην κυκλοφορία. Δηλαδή με την τροπολογία αυτή κάνετε άμεση ιδιωτικοποίηση των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών, βάζοντας τα ΚΤΕΛ ή ιδιωτικούς φορείς, δίνοντας τους δημόσιο συγκοινωνιακό έργο.

Και δεν φτάνει μόνο αυτό, αλλά βάζετε και πρόστιμο, εάν δεν εκτελεστούν τα καθορισμένα δρομολόγια 2.000 ευρώ και σε περίπτωση υποτροπής 4.000 ευρώ. Δηλαδή, ο ΟΣΥ καλείται σήμερα να εκτελέσει δώδεκα χιλιάδες δρομολόγια ημερησίως. Και από αυτά λόγω έλλειψης οδηγών ή ανταλλακτικών πραγματοποιούνται τα δέκα χιλιάδες ή τα δέκα χιλιάδες πεντακόσια περίπου. Έχουμε, δηλαδή μια απόκλιση περίπου δύο χιλιάδες δρομολόγια επί 2.000 ευρώ το πρόστιμο είναι 4.000.000 ημερησίως που θα πρέπει να πληρώνει πρόστιμο. Πώς μπορεί να γίνει αυτό, όταν το 2017 ο οργανισμός έκλεισε με 75 εκατομμύρια έλλειμμα;

Γι' αυτό σε σχέση με τη συγκεκριμένη τροπολογία εμείς ζητάμε να την αποσύρете, να ανοίξετε έναν διάλογο με τους φορείς και της αυτοδιοίκησης και τους εργαζόμενους και να βρεθεί η καλύτερη λύση από το να προχωρήσετε και πάλι στην ιδιωτικοποίηση των αστικών γραμμών.

Κλείνοντας θα ήθελα να πω σχετικά με τη συγκεκριμένη τροπολογία για την παράγραφο 6, όπου καταργείτε τη συμμετοχή των μετόχων με πληρεξούσιο. Θα ήθελα να τοποθετηθείτε εδώ,



γιατί οι περισσότεροι από τους μετόχους στα ΚΤΕΛ είναι φυσικά πρόσωπα, τα οποία παράλληλα είναι και οδηγοί. Εγώ, όμως, δεν καταλαβαίνω: Τα ΚΤΕΛ είναι Α.Ε., είναι ανώνυμες εταιρείες. Καταργείτε τον ν.2190;

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει η κ. Διαμάντω Μανωλάκου από το Κομμουνιστικό Κόμμα Ελλάδας.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ:** Κύριε Υπουργέ, δεν απαντήσατε σε ερωτήματα που θέσαμε και ειδικά για τις τροπολογίες, που ζητήματά τους δεν συζητήθηκαν καθόλου στην επιτροπή. Βέβαια, δεν καλέστηκαν -πολύ περισσότερο- εκπρόσωποί τους -που θα έπρεπε- και να μάθουν για τις τροπολογίες αλλά και να πουν τη γνώμη τους και εμάς να βοηθήσουν.

Πιο ειδικά θα αναφερθώ στις τροπολογίες. Η τροπολογία 1764 αφορά τις αστικές συγκοινωνίες Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Είπα και στην πρωτομιλία μου ότι ολοκληρώνετε τις διαδικασίες για την πλήρη απελευθέρωση και στις αστικές συγκοινωνίες Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Ήδη, έχετε ξεκινήσει τις προηγούμενες μέρες καταργώντας πάνω από είκοσι γραμμές του ΟΑΣΘ που δόθηκαν στο ΚΤΕΛ της περιοχής. Την τροπολογία τη φέρατε νύχτα.

Ανοίγεται δρόμο και στην αστική συγκοινωνία Αθήνας και Θεσσαλονίκης για συμπράξεις ιδιωτών με τον ΟΑΣΑ ή με τον ΟΣΕΘ. Ενεργοποιείτε και επεκτείνετε τον ν.3920/2011, νόμος του ΠΑΣΟΚ, γι' αυτό εξάλλου ψηφίζει και το νομοσχέδιό σας, δίνοντας τη δυνατότητα στις εταιρείες του ομίλου ΟΑΣΑ αυτοτελώς ή μέσω κοινοπραξιών με ενώσεις προσώπων να έχουν την επίβλεψη, την υλοποίηση συγκοινωνιακών κυκλοφοριακών μελετών, την επέκταση και λειτουργία των οδικών δικτύων, αλλά και των σταθερών συγκοινωνιών.

Δηλαδή τα πάντα τους δίνετε! Την καταψηφίζουμε, λοιπόν. Είναι η απελευθέρωση που επεκτείνεται και βαθαίνει.

Για την τροπολογία με γενικό αριθμό 1767 και τα προβλήματα στην ΑΕΝ Καλύμνου και τα μπαλάντα που προτείνονται, εμείς τα είχαμε πει. Και, μάλιστα, τα είχαμε πει ξεκάθαρα, ειλικρινά, προς τους Καλύμνιους και τους σπουδαστές, για να μην έχουν αυταπάτες.

Δυστυχώς -και λυπόμαστε γι' αυτό- επιβεβαιωθήκαμε. Υποβαθμίζεται η ναυτική εκπαίδευση και φαίνεται και από το πρόγραμμα σπουδών και από τις μεγάλες, τις τεράστιες ελλείψεις στους εκπαιδευτικούς με μόνιμη και σταθερή δουλειά και γνωστικό αντικείμενο. Είναι πολύ μεγάλα τα κενά και λειψή η χρηματοδότηση. Πώς να λειτουργήσει, λοιπόν, η ΑΕΝ Καλύμνου; Δεν έχετε το θάρρος να αντιμετωπίσετε το πρόβλημα στη ρίζα του κι έρχεστε με προχειρότητα και προσωρινές λύσεις. Εμείς θα δηλώσουμε «παρών».

Σε ό,τι αφορά την τροπολογία του Υπουργείου Ναυτιλίας με γενικό αριθμό 1768, την καταψηφίζουμε με την παρατήρηση ότι κάθε απαίτηση των εφοπλιστών η Κυβέρνηση την υλοποιεί ταχύτατα. Βάζει αυτόματο πιλότο, όπως λέει ο λαός, βάζοντας, όμως, σε κίνδυνο ζωές επιβατών και πληρωμάτων για την αύξηση του κέρδους του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Και να σας πω, το κράτος έχει συνέχεια και ειδικά εσείς, η Κυβέρνησή σας, που ζήσατε το ναυάγιο του «ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ II» και τα ζητήματα των πιστοποιητικών ναυσιπλοΐας, αποδείχθηκε ότι δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Άρα έπρεπε να παρθούν μέτρα. Δεν παίρνετε μέτρα. Διαιωνίζεται αυτό που γίνεται, γιατί στο επίκεντρο της προσοχής σας δεν είναι τα μέτρα προστασίας, αλλά η κερδοφορία του εφοπλιστικού κεφαλαίου.

Σε ό,τι αφορά την τροπολογία του Υπουργείου Υποδομών με γενικό αριθμό 1772, εμείς θα θέλαμε να τη σπάσετε σε τρία χωριστά άρθρα, γιατί συμφωνούμε με τις δύο πρώτες παραγράφους, όχι όμως και με την τρίτη νομοθετική ρύθμιση για την απαίτηση ανανέωσης του διπλώματος οδήγησης των εβδομήντα τεσσάρων ετών και πάνω, το οποίο καταψηφίζουμε.

Το καταψηφίζουμε γιατί, πρώτον, από το 2016 είναι σε εκκρεμότητα το νέο σύστημα εξετάσεων που λέτε ότι θα φέρετε. Το έχετε υποσχεθεί.

Δεύτερον, δίνετε συνεχώς παρατάσεις. Κι ενώ δεν έχει λυθεί το βασικό κομμάτι των εξετάσεων, που είναι εντελώς διάτρητο -

κι αυτό το ξέρουν όλοι, το μαθαίνουν καλά, όταν είναι να δώσουν εξετάσεις να δώσουν το δίπλωμα, το ξέρετε κι εσείς- αντί να το ξεκαθαρίσετε, επεκτείνετε τις εξετάσεις και στους άνω των εβδομήντα τεσσάρων ετών, ενισχύοντας τη «φορομπηξία» μέσα από τα παράβολα. Αυτό κάνετε.

Τρίτον, το γεγονός ότι το Υπουργείο Υποδομών και οι περιφερειακές αρχές, δηλαδή όλοι οι αρμόδιοι, βάζουν τους εξεταστές να δουλεύουν εκτός ωραρίου χωρίς αμοιβή, δείχνει ότι συντηρείτε και κάνετε και τα στραβά μάτια σε όλη αυτή την αρρωστημένη κατάσταση, που φτάνει και σε σοβαρές καταγγελίες.

Τέλος όσον αφορά αυτό το ζήτημα, η ΟΣΥΑΠΕ, η ομοσπονδία που έχει μέλη της τους υπαλλήλους εξεταστές των διευθύνσεων μεταφορών όλων των περιφερειών, έχει ζητήσει επανειλημμένα, με έγγραφά της, συνάντησή μαζί σας κι εσείς δεν τους έχετε δεχθεί ούτε μία φορά. Σας ρωτάμε. Γιατί τέτοιες επιλεκτικές αρνήσεις;

Εμείς καταθέτουμε τις ανακοινώσεις και τις προτάσεις της ομοσπονδίας, για να ενημερωθούν οι συνάδελφοι. Αν δεν σπάσουν τα άρθρα στη συγκεκριμένη τροπολογία, εμείς θα ψηφίσουμε «παρών».

Το καταθέτω για τα Πρακτικά.

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

Υπερψηφίζουμε τη μία βουλευτική τροπολογία με ειδικό αριθμό 1762 και την υπουργική που αφορά τον ΕΝΦΙΑ για τους πυρόπληκτους. Μην κόβετε, όμως, δικαιούχους λόγω περιορισμού της 27ης Σεπτεμβρίου. Καταψηφίζουμε την υπουργική τροπολογία με ειδικό αριθμό 1769. Και ελπίζω μέχρι την ψηφοφορία, να μη φέρετε καμμία άλλη. Το λέω, γιατί η βουλευτική τροπολογία με ειδικό αριθμό 1773 που κάνατε αποδεκτή κατατέθηκε στις 14.30'. Είναι εκπρόθεσμη και επικίνδυνη, γιατί δίνετε παράταση σε ΚΤΕΛ και τουριστικά λεωφορεία να φτιάξουν δεξαμενές καυσίμου σε χώρους στέγασης, στάθμευσης και συντήρησης λεωφορείων. Να αποσυρθεί η τροπολογία. Είναι επικίνδυνη!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Ευχαριστούμε την κ. Μανωλάκου.

Τον λόγο έχει ο κ. Κατσίκης.

**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ:** Δεν είχα σκοπό, κύριε Πρόεδρε, να λάβω τον λόγο. Θα ήθελα για ένα λεπτό και μόνο να πω κάτι.

Δεν είμαι βέβαια από τους αντιλέγοντες. Συναίνεσα απόλυτα σε όλα τα μέρη του νομοσχεδίου και στις επιτροπές και κατά την εισήγησή μου στην ολομέλεια. Και, βέβαια, εξήρα επιτέλους το γεγονός ότι αποκτά ένα νομικό κανονιστικό πλαίσιο η χώρα, μέσα από το οποίο για πρώτη φορά θα ιδρύονται και θα λειτουργούν υδατοδρόμια. Αυτό στο παρελθόν είχε παγώσει. Σήμερα οι ελπίδες και από πλευράς επενδύσεων και ανάπτυξης της οικονομικής κατάστασης της χώρας είναι πολλές, όπως βεβαίως τα πολλά-πλά είναι και τα οφέλη που θα αποκομίσει το επιβατικό κοινό. Αλλά και για τις αστικές συγκοινωνίες υπήρξαμε, επίσης, θετικοί.

Εκείνο που θα ήθελα να πω, ολοκληρώνοντας αυτή την ολιγόλεπτη δευτερολογία μου, είναι ότι καλές είναι οι κριτικές, απ' όπου και εάν προέρχονται. Βεβαίως θα ήταν καλύτερα -και θα αποδείκνυε τη γόνιμη πολιτική, αντιπολιτευτική διαδικασία και την ανάπτυξη ενός καλού και επωφελούς κοινοβουλευτικού διαλόγου- αυτές οι κριτικές να συνοδεύονται από επικοδομητικές προτάσεις.

Ο κύριος Υπουργός δέχθηκε στη συντριπτική τους πλειοψηφία όλες εκείνες τις καλοπροαίρετες παρατηρήσεις. Βελτίωσε όσο μπορούσε κατά τη διαδικασία του κοινοβουλευτικού διαλόγου το νομοθετικό πλαίσιο το οποίο σε λίγο θα ψηφιστεί και θα είναι νόμος του κράτους. Και πιστεύω ότι εδώ είμαστε όλοι για να δούμε τη λειτουργία όλων αυτών των διατάξεων του σχεδίου νόμου -που σε λίγο θα είναι νόμος του κράτους- προκειμένου -εάν στο μέλλον χρειαστεί περαιτέρω βελτιώσεις- σε ένα κλίμα συναίνεσης να προβούμε σ' αυτές.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Ευχαριστούμε, κύριε συνάδελφε.

Τον λόγο έχει ο κ. Γεωργιάδης.



**ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Θ' Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Θα είμαι σύντομος και εγώ με τη σειρά μου. Κατ' αρχάς άφησα –και θέλω να ακουστεί από το Βήμα– αναπάντητο το ποια θα είναι η ψήφος μας και θέλω να ακουστεί. Θεωρώ ότι έγινε ένας εποικοδομητικός διάλογος τόσο εδώ στην Ολομέλεια όσο και στις επιτροπές.

Αφορά ένα νομοσχέδιο, το οποίο να μην θα έπρεπε να έχει υλοποιηθεί, αλλά καλώς έρχεται εν τέλει. Διότι όπως είπαμε και όπως ανέφερα στην ομιλία μου, έχει θετικό πρόσημο στο τέλος της ημέρας στο σύνολο. Θα έρθουν, δηλαδή, κάποιες επενδύσεις, θα υπάρξει ανάπτυξη στον τουρισμό, θα μπορούμε να έχουμε πρόσβαση σε κάποιες λεγόμενες άγονες γραμμές, όπου η πρόσβαση είναι πολύ δύσκολη. Σίγουρα θα υπάρξουν κάποιες θέσεις εργασίας απ' αυτές τις επενδύσεις. Οπότε στο τέλος της ημέρας εμείς θέλουμε να συνδράμουμε σε αυτή την προσπάθεια και από την πλευρά μας να πούμε «ναι» επί της αρχής και επί του συνόλου. Θα έχουμε διαφωνίες όσο αφορά κάποια άρθρα και σίγουρα σε κάποιες τροπολογίες.

Πάμε, όμως, στο κομμάτι των τροπολογιών. Είναι θετικό κατ' εμάς να υπάρχουν τροπολογίες μέσα στις επιτροπές. Είναι καλό, εφόσον βγαίνει από συζήτηση και από διάλογο να έρθουν οι τροπολογίες, οι νομοτεχνικές βελτιώσεις. Είναι, όμως, απαράδεκτο να έρχονται δύο ώρες πριν την ψήφιση του σχεδίου νόμου τροπολογίες όπως αυτή της ρύθμισης των θεμάτων για τα ΚΤΕΛ Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Σίγουρα πρέπει να περάσουν από διαβούλευση, σίγουρα πρέπει να περάσουν από διάλογο, σίγουρα πρέπει να περάσουν από επιτροπές. Και δεν μπορούμε εμείς με τη σειρά μας, να στηρίξουμε κάτι τέτοιο. Δεν συζητάμε για την τροπολογία που αφορά την απαλλαγή από τον ΕΝΦΙΑ για τις πυρόπληκτες περιοχές. Είμαστε σύμφωνοι σε αυτό, θα το στηρίξουμε και εμείς.

Όσον αφορά την τροπολογία 1764, είπαμε «όχι».

Όσον αφορά την τροπολογία με γενικό αριθμό 1762 θα πούμε «όχι», διότι το να επαναφέρετε κάποια πρόσωπα που έχουν απομακρυνθεί μέσω δικαστικών αποφάσεων, δεν ξέρουμε κατά πόσο είναι σωστό. Γιατί με τις δικαστικές αποφάσεις που απομακρύνθηκαν, δεν γνωρίζουμε ποια είναι η διαδικασία, οπότε δεν μπορούμε να τη στηρίξουμε αυτή τη στιγμή την τροπολογία.

Όσον αφορά τη βουλευτική τροπολογία με γενικό αριθμό 1773, θα πούμε «παρών», για τους λόγους που εξήγησα και στην τοποθέτησή μου. Θεωρούμε λίγο δύσκολο και επικίνδυνο –αφορά προδιαγραφές– κατά πόσο μπορούν να φιλοξενήσουν καύσιμα, στάθμευση κ.ο.κ.. Λέμε «παρών», γιατί περιμένουμε μία πιο εμπεριστατημένη μελέτη πάνω σε αυτό.

Για την τροπολογία με γενικό αριθμό 1767, για την κάλυψη της θέσης, σαφέστατα θα συμφωνήσουμε, αφού δεν επιβαρύνεται ο κρατικός προϋπολογισμός. Δεν μιλάμε για έναν διορισμό, αλλά μιλάμε για μία απόσπαση. Άρα συμφωνούμε και εμείς σε αυτό και το επικροτούμε. Γιατί συνήθως εμείς είμαστε αυτοί που σας λέμε εκμεταλλευτείτε ό,τι υπάρχει, «λίπος», από το δημόσιο, για να μπορείτε να εκμεταλλευτείτε αυτούς τους ανθρώπους και να τους φέρετε. Έτσι και αλλιώς είναι και αναπλήρωση μίας θέσης, οπότε συμφωνούμε σε αυτό.

Για την τροπολογία με γενικό αριθμό 1768, για τους νοσηρόνους, θα πούμε «παρών», διότι απ' ενός υπάρχει κάποια επικινδυνότητα και από την άλλη θα δώσει έναν χρόνο σε όσους χρειάζεται να προχωρήσουν σε όποιες βελτιώσεις και όποιες αλλαγές αυτή η μικρή παράταση χρόνου που δίνετε, για να μπορούν να προβούν και να κάνουν τις αλλαγές.

Συνεχίζουμε με την τροπολογία με γενικό αριθμό 1769 για τις δημόσιες συμβάσεις. Εμείς διαφωνούμε με αυτή τη λογική.

Την τροπολογία με γενικό αριθμό 1771 δεν την κάνετε δεκτή. Παρ' όλα αυτά, είπατε ότι εντάσσεται στον ν.4530.

Και όσον αφορά τα οχήματα και την παράταση, εμείς θα πούμε «παρών» για αυτά που είπαν και οι συνάδελφοι. Είναι λίγο επικίνδυνο για άτομα ηλικίας εβδομήντα τεσσάρων και άνω, να μπαίνουν σε αυτή τη διαδικασία. Κατ' αρχάς θα θέλουμε ιατρικές γνωματεύσεις, θα θέλουμε όλο αυτό να είναι καλυμμένο από όλες τις πλευρές.

Θα κλείσω με το εξής αναγκαστικά. Μπορεί να σας στεναχω-

ρήσω και λίγο, κύριε Υπουργέ, αλλά δώσατε τροφή για σχόλια, λέγοντας με την τοποθέτησή σας ότι βγήκαμε από τα μνημόνια.

Αλήθεια υπάρχει κάποιος εδώ στην Αίθουσα που πιστεύει, πραγματικά, ότι έχουμε βγει ουσιαστικά από τα μνημόνια; Εσείς το πιστεύετε όλοι του ΣΥΡΙΖΑ; Ονομαστικά έχουμε βγει από τα μνημόνια, σωστά; Παρ' όλα αυτά, όμως, κοροϊδεύετε τον κόσμο αυτή τη στιγμή για τις συντάξεις, διότι διαπραγματεύεστε με τους δανειστές, με αυτούς που είχατε κάνει τις δανειακές συμβάσεις. Από τα μνημόνια δεν έχουμε βγει. Έχει φύγει αυτή η λέξη που λέμε η «επιτροπεία» και έχει έρθει η πιο εύληχη λέξη να το πούμε «εποπτεία». Έχουμε πολύ δύσκολες ημέρες να περάσουμε.

Πραγματικά έχει μπει ο Οκτώβριος, έχουμε τρεις μήνες πριν το τέλος του έτους, και δεν γνωρίζουν οι Έλληνες συνταξιούχοι αν θα τους περικοπεί η σύνταξη ή όχι. Και μάλιστα στην κατάθεση του προϋπολογισμού δεν υπάρχει ξεκάθαρα, αν θα περικοπούν οι συντάξεις ή όχι. Άρα αποφασίστε. Θα μπορέσουμε να μην κοπούν οι συντάξεις ή τελικά θα γίνει μία αναβολή, θα γίνει παράταση, θα γίνει τελείως κατάργηση αυτού του άρθρου, που εσείς ψηφίσατε υπενθυμίζω;

Παρ' όλα αυτά έχουμε και μία σκληρή μεταμνημονιακή λεγόμενη εποχή, εφόσον θέλετε να πιστεύετε ότι βγήκαμε από τα μνημόνια, με υπερπλεονάσματα μέχρι το 2060, με υποθήκη όλης της δημόσιας περιουσίας για ενενήντα εννέα χρόνια κ.ο.κ.. Καλό είναι να μη διαφημίζετε με τόσο βαρύγδουπες δηλώσεις ότι έχουμε βγει από τα μνημόνια, γιατί δεν έχουμε βγει από τα μνημόνια. Βγήκαμε ονομαστικά.

Επίσης θα πω κάτι τελευταίο, όσον αφορά το κομμάτι των μνημονίων.

**ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ:** Δέκα λεπτά μιλάτε.

**ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Θ' Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Δεν μιλάω δέκα λεπτά. Δεν είχε μηδενίσει τον χρόνο.

**ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ:** Έγραφε επτά λεπτά.

**ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Θ' Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Επτά ήταν που είχαν μιλήσει και οι προηγούμενοι.

**ΕΛΕΝΗ ΖΑΡΟΥΛΙΑ:** Τελειώστε.

**ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Θ' Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Δεν θα μου πείτε εσείς να τελειώσω. Κοιτάξε τη δική σας δουλειά. Αν είναι ποτέ δυνατόν!

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Κύριε Γεωργιάδη, καλοπροαίρετες είναι οι παρεμβάσεις. Δεν πειράζει.

**ΜΑΡΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ (Θ' Αντιπρόεδρος της Βουλής):** Δεν είναι καθόλου καλοπροαίρετη. Ξέρουμε αν είναι καλοπροαίρετη. Η καλοπροαίρετη στάση ξέρουμε από πού προέρχεται.

Τέλος πάντων ολοκλήρωσα. Δεν έχω να πω τίποτα άλλο, κύριε Υπουργέ. Πάντως να προσέχετε λίγο με τις δηλώσεις περί εξόδου των μνημονίων, γιατί μπορεί εσείς να είσατε χαρούμενοι, αλλά στο τέλος της ημέρας το μάρμαρο το πληρώνει ο ελληνικός λαός.

Ευχαριστώ πάρα πολύ.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Τον λόγο έχει ο κ. Ψαριανός.

**ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ ΨΑΡΙΑΝΟΣ:** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Μιας και ο λόγος είναι για τα μνημόνια, θα ήθελα να πω ότι οι άλλοι βγήκαν από τα μνημόνια, όχι εμείς. Γλύτωσαν και δεν θα μας πληρώνουν πια. Δηλαδή εμείς πρέπει να κάνουμε αυτά που έχουμε υπογράψει να κάνουμε, θα τα τηρήσουμε μέχρι κεραίας και αυτοί γλύτωσαν από τα μνημόνια, να μας πληρώνουν και να μας συντηρούν και να μας χρηματοδοτούν. Αυτά περί μνημονίων που τα έχουμε κάνει τώρα μπαμπούλα για τον κοσμάκη. Ευτυχώς που υπήρξαν τα μνημόνια, γιατί θα είχε βυθιστεί η χώρα εντελώς, εκτός αν είχε γίνει λαϊκή δημοκρατία.

Αυτά περί των μνημονίων και περί του ποιοι βγήκαν και ποιοι έμειναν στα μνημόνια και τι είναι τα μνημόνια. Τα μνημόνια είναι μια συμφωνία κυρίων, μάλιστα, όχι κλεπταποδόχων και λήσταρχων και εκμεταλλευτών κ.λπ.. Αυτή η ιστορία–παράμυθι ευτυχώς τελειώνει εδώ ως προς το μπλα μπλα.

Εντάξει ας δεχθούμε ότι τελείωσαν τα μνημόνια. Όμως θα πρέπει να κάνουμε ακριβώς αυτά που έχουμε πει με πιο σκληρή εποπτεία και επιτήρηση, δεν μπορούμε να κόψουμε ή να μην κόψουμε οτιδήποτε από μόνοι μας, χωρίς να το εγκρίνουν αυτοί

οι άθλιοι εκβιαστές-δανειστές που μας πίνουν το αίμα κ.λπ., και που μας έχουν βάσει να αγοράζουμε τα αυτοκίνητά τους και όλα αυτά τα παραμύθια που λέμε μεταξύ μας στον κόσμο, στα καφέ-νεία και από εδώ και από εκεί.

Αυτά τα παραμύθια πρέπει να τελειώσουν, όπως το παραμύθι της μεγάλης σύγκρουσης και θα σας αναφερθώ σε ποια σύγκρουση. Σε καμμία ευνομούμενη δημοκρατία, και μάλιστα ευρωπαϊκή, δεν υπάρχει αυτή η ιδεοληπτική, η εμμονική σύγκρουση του άκρατου κρατισμού με τον άκρατο νεοφιλελευθερισμό. Υπάρχει μια προοδευτική, φιλελεύθερη πολιτική, που αφήνει την αγορά να κάνει τη δουλειά της, εσύ δεν παρεμβαίνεις, δεν επεμβαίνεις, ρυθμίζεις, διατητεύεις και εποπτεύεις, δίνεις το δικαίωμα να βάλουν αεροπλανάκια οποιοδήποτε ιδιώτες, γιατί υπό την κρατική εποπτεία, στο κράτος βάζουν τις εταιρείες με τα αεροπλανάκια και τα υδροπλανάκια, δεν τις βάζουν όπου γουστά-ρουν αυτοί, στο δικό μας κράτος το ευνοούμενο, το πολιτισμένο κάνουν οποιαδήποτε εμπορική δραστηριότητα, βοηθώντας τις συγκοινωνίες, την επικοινωνία, την παιδεία, την πρόνοια, τα νοσοκομεία.

Έχουμε ιδιωτικό τομέα παντού. Όμως δεν έχουμε ιδιωτικό τομέα στα πανεπιστήμια. Γιατί άραγε; Οι καθηγητές μας, οι πρωταναίοι μας φεύγουν από εδώ, αφού έχουν αφρίσει για να μη γίνουν ιδιωτικά πανεπιστήμια, και πάνε και τα παίρνουν χοντρά από τα ιδιωτικά πανεπιστήμια, ας πούμε της Κύπρου για παράδειγμα, και από διάφορα άλλα.

Εμείς που δεν γουστάρουμε μη κρατικά πανεπιστήμια. Δεν είναι ανάγκη να είναι ιδιωτικά του οποιουδήποτε ιδιώτη, μπορεί να είναι μιας ποδοσφαιρικής ομάδας. Στην Τουρκία είναι, για παράδειγμα, το Πανεπιστήμιο της Γαλατά Σαράι. Θα μπορούσε να έχει εδώ το Πανεπιστήμιό του ο Παναθηναϊκός, η ΑΕΚ, ο ΠΑΟΚ.

Τα μη κρατικά πανεπιστήμια τα έχουμε απαγορεύσει διά ροπάλου. Γιατί; Γιατί υπάρχει μια στενή παρέα ατόμων που λυμαίνονται τα πανεπιστήμια, ακριβοπληρώνονται, η δωρεάν παιδεία είναι πανάκριβη και δεν είναι καθόλου δωρεάν, φροντιστήρια, βιβλία, σημειώσεις και από δίπλωι οι ίδιοι οι καθηγητές που στα σχολεία και στα πανεπιστήμια επιτελούν το δημόσιο καθήκον τους, τα παίρνουν μετά από τα ιδιαίτερα και όλο αυτό το πράγμα το φροντίζουμε και το προσέχουμε.

Έχουμε φροντιστήρια για όλες τις βαθμίδες της παιδείας μόνο εμείς καμμία άλλη χώρα. Έχουν διάφορα βοηθητικά ινστιτούτα για γλώσσες, κυρίως, ή για κομποιούτε ή για ειδικές γνώσεις και ειδικές τεχνολογικές έρευνες, αλλά αυτό το πράγμα που έχουμε ιδιωτικά φροντιστήρια εδώ παντού, ενώ η παιδεία μας είναι δημόσια και δωρεάν, αυτό το άλλο παραμύθι πάει με τα παραμύθια περί κρατισμού και νεοφιλελευθερισμού.

Μπορούν, λοιπόν, ο δημόσιος και ο ιδιωτικός τομέας να συνεργαστούν. Μπορούν να βάλουν υδροπλάνα και να φτιάξουν υδατοδρόμια και οι ιδιώτες από την αρχή ως το τέλος. Αν δεν τα πάνε καλά, τους παίρνεις και τους πας μέσα, τους κατάσχεις τις κατασκευές, τις περιουσίες, οτιδήποτε. Αυτά εάν είσαι ευνοούμενο καθεστώς.

Αν κάνεις νταλαβέρια μαζί τους είναι άλλη ιστορία και να μην κάνουμε νταλαβέρια. Και αν ο Υπουργός θέλει φωτογραφικά να δώσει σε κάποιους υδροπανάκηδες μερικές άδειες, γιατί θα πάρει μια μίζουλα ας πούμε, να του πω και εγώ δύο γνωστούς μου να πάρω και εγώ κάτι. Αυτά πρέπει να τα κλείσουμε, να τα τελειώνουμε. Θα παρακαλούσα, λοιπόν, να συμφωνήσουμε όλοι επ' αυτού.

Επί του νομοσχεδίου να προσέξουμε να μη χτυπήσουμε τις ζώνες που είναι ζώνες ειδικής προστασίας «NATURA» κ.λπ.. Να προσέξουμε ότι δεν μπορεί να τα κάνουν όλοι όλα παντού. Δεν μπορούμε να πούμε, όμως, όχι σε κάποιον ιδιώτη που θέλει να επενδύσει, γιατί η αποκρατικοποίηση προσφέρει στο κράτος και στο δημόσιο σύνολο.

Θέλω να θυμίσω ότι μιας ιδιωτικής τεράστιας αεροπορικής εταιρείας, από τις μεγαλύτερες στον κόσμο, ο ιδιοκτήτης που ρούφαγε το αίμα του λαού με το μπουρί της σόμπας, τη χάρισε στο κράτος και το κράτος τη διέλυσε την Ολυμπιακή Αεροπορία. Θέλω να θυμίσω ότι για να βάλεις ένα τηλέφωνο στο Χαλάνδρι πριν από είκοσι χρόνια, πλήρωνες μαύρα, άσπρα και λάδωνες με 5.000 και με 50.000 δραχμές ανάλογα την εποχή και τις δραχμές.

Ήταν καλύτερος ο κρατικός ΟΤΕ ή ο αποκρατικοποιημένος ΟΤΕ-COSMOTΕ; Οι τηλεπικοινωνίες ήταν καλύτερες επί κρατισμού ή επί ελεύθερης διαχείρισης και ελεύθερης οικονομίας μέσα στο πλαίσιο της φροντίδας και της εποπτείας του κράτους;

Αυτές τις συνταγές συνέργειας και συνεργασίας του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα, το «βρωμόλογο» ΣΔΙΤ -μερικοί το θεωρούν πολύ βαριά βρωμοκουβέντα- πρέπει να τις δούμε στην πορεία για όλες τις δραστηριότητές μας είτε είναι για την υγεία είτε είναι για την πρόνοια.

Δυο κουβέντες τώρα θα πω για τις τροπολογίες. Ψηφίζουμε νομοσχέδια ολόκληρα και τροπολογίες που έχουν έρθει στην επιτροπή και έχουν συζητηθεί επί του νομοσχεδίου. Δεν ψηφίζουμε τροπολογία, που έρχεται για άσχετο Υπουργείο, για άσχετο πράγμα, σε άσχετο νομοσχέδιο. Το έχουμε πει, το έχουμε ξανα-πεί, θα τις καταψηφίζουμε ή θα ψηφίζουμε «παρών».

Μια τροπολογία που είχε μπει στη δωρεά του Ιδρύματος Ωνάση στην υγεία, δεν μπορούσαμε να την ψηφίσουμε, γιατί ήταν σε τέσσερα άρθρα μιας τροπολογίας, δηλαδή δεν μπορούσαμε να την ψηφίσουμε χωριστά ενώ συμφωνούσαμε. Νομίζω ότι είναι παρεμφερής η 1760 και για αυτό ψηφίζουμε «ναι», εφόσον έρχεται μόνη της. Για όλες τις υπόλοιπες θα ψηφίσουμε «παρών». Για τη 1767 και για τη 1772 θα ψηφίσουμε ή «παρών» ή «όχι», θα το δούμε στο τέλος, στην ψηφοφορία. Γιατί και εδώ υπάρχει ένα άρθρο για τα ηλεκτροκίνητα ταξί που συμφωνούμε και υπάρχουν άλλα που δεν συμφωνούμε. Οπότε, αν παραμείνει έτσι ενιαία, θα ψηφίσουμε «ΠΑΡΩΝ». Αυτά για τις τροπολογίες.

Θέλω να κλείσω, λέγοντας, ότι πρέπει να ξεφύγουμε από τη μέγερη και τις ιδεοληψίες του άκρατου κρατισμού και του άκρατου νεοφιλελευθερισμού. Να πάμε στην κραταία συνεργασία των τομέων, γιατί το δημόσιο ευμερεί -οι εργαζόμενοι στο δημόσιο στην οδό Σταδίου εκατέρωθεν του δρόμου και στα μονά και στα ζυγά- κάνει ό,τι γουστάρει, πάει ό,τι ώρα θέλει, πληρώνεται και δεν το πειράζει κανένας, ενώ το ιδιωτικό έχει νεκρωθεί. Έχει νεκρωθεί όλη η Σταδίου. Και λέω τη Σταδίου, επειδή είναι ο νεκρός δρόμος της Αθήνας. Οποιαδήποτε ιδιωτική επιχείρηση, μαγαζί κλπ. έχουν κλείσει όλα, ενώ όλες οι δημόσιες υπηρεσίες και τα Υπουργεία κλπ., είτε λειτουργούν, είτε προσφέρουν υπηρεσίες, είτε δεν προσφέρουν, ουδείς ασχολείται. Πληρώνονται κανονικά και δεν μπορεί να τους κουνήσει κανένας.

Τελευταίο παράδειγμα. Μένω στο Βύρωνα. Επί οχτώ μήνες είχε σπάσει ο κεντρικός αγωγός της ΕΥΔΑΠ. Επί οχτώ μήνες χύθηκαν εκατοντάδες χιλιάδες κυβικά μέτρα νερού και δεν ασχολήθηκε κανένας. Πενήντα τηλέφωνα κάναμε δεν ασχολήθηκε κανένας. Πλημμύρισαν όλα τα υπόγεια στον Βύρωνα, στην οδό Μεσολογίου και Παπανδρέου. Είχε σπάσει ο κεντρικός αγωγός της ΕΥΔΑΠ. Δεν ασχολήθηκε κανένας!

Εάν ήταν ο κεντρικός αγωγός της εταιρείας του κ. Σπίρτζη ή της κ. Μανωλάκου, θα το είχε λύσει το πρόβλημα την άλλη Δευτέρα.

Ευχαριστώ πολύ.

**ΔΙΑΜΑΝΤΩ ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ:** Τα έχει δώσει στους εργολάβους. **ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Ευχαριστώ, κύριε συνάδελφε.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Κύριε Πρόεδρε, να απαντήσω στον κύριο συνάδελφο;

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Κύριε Υπουργέ, να απαντήσετε, αλλά έχουν γίνει παρατηρήσεις των συναδέλφων επί των τροπολογιών και θα εκφραστούν με την ψήφο τους. Τώρα να τους εξηγήσετε εάν έχουν δίκιο ή άδικο, νομίζω ότι δεν χρειάζεται. Εάν, όμως, θέλετε για δυο λεπτά, θα σας δώσω τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ναι, κύριε Πρόεδρε, για δυο λεπτά.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών κ. Σπίρτζης έχει τον λόγο.

**ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):** Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Τρία σημεία θέλω να διευκρινίσω και προς τον κ. Τζελέπη.

Το πρώτο είναι για την περιβαλλοντική προστασία, εκεί που ιδρύονται υδατοδρόμια. Ισχύει τόσο ο ν.1650/1986, άρθρο 19, για τις προστατευόμενες περιοχές «NATURA» -εμείς είμαστε

δέκα φορές υπέρ της προστασίας των περιοχών και της περιβαλλοντικής νομοθεσίας- όσο και το άρθρο 10 του ν.4014/2011. Άρα δεν μπαίνει κανένα θέμα για καμμία διασταλτική ερμηνεία.

Δεύτερον, ζητήθηκαν διευκρινίσεις γιατί καταργούμε την ψηφοφορία με πληρεξούσιο στα ΚΤΕΛ. Κοιτάξετε, υπάρχουν ΚΤΕΛ που είναι διαμάντια, κοσμήματα και δίνουν υπεραξία στις τοπικές κοινωνίες. Υπάρχουν ΚΤΕΛ, που δεν είναι τα ΚΤΕΛ των πολύ μεγάλων αστικών κέντρων, όπως της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, που έχουν διασώσει κτήρια βιομηχανικής κληρονομιάς, πολιτιστικής κληρονομιάς, που έχουν προβλέψει σταθμούς, που σέβονται τους πολίτες που μετακινούνται εκεί, που παρέχουν ένα ποιοτικό έργο, που έχουν αξιόπιστα λεωφορεία και υπάρχουν και τα άλλα. Και τα άλλα λένε στον μέτοχό τους –σκεφτείτε, λοιπόν, πώς φέρονται στον πολίτη- ότι «εάν δεν έρθεις να ψηφίσεις τη συγκεκριμένη διοίκηση με πληρεξούσιο, εάν δεν πας να βάλεις καύσιμα στα συγκεκριμένα πρατήρια, σε αποκλείουμε από τα μερίσματα των ΚΤΕΛ».

Υπάρχουν, λοιπόν, τέτοιου είδους καταγγελίες, εάν θέλετε, που διερευνώνται και άλλες λογικές σε μεγάλα ΚΤΕΛ -και δεν μιλώ για τη Θεσσαλονίκη, για να μη γίνει καμμία παρεξήγηση- που δεν είναι δυνατόν να μην προστατεύσουμε τους ίδιους τους μετόχους των ΚΤΕΛ από τέτοιες «γκρίζες», «μαύρες» ή άλλες διαδικασίες. Γι' αυτό, λοιπόν, απαγορεύουμε, όταν είναι να εκλεγεί διοίκηση ή όργανα ελεγκτικά, αυτό να γίνεται με πληρεξούσιο. Απλό είναι.

Η τρίτη διευκρίνιση είναι για τα ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης, τα ΚΤΕΛ Αττικής και τις προβλέψεις που γίνονται, κυρίως, για τη Θεσσαλονίκη. Κοιτάξετε, στα ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης είχαμε το εξής. Το 2003 «φούσκωσε» η περιοχή αρμοδιότητας του ΟΑΣΘ. Το 2011 «φούσκωσε» ακόμη περισσότερο η περιοχή αρμοδιότητας του ΟΑΣΘ. Μεγάλωσε, πήγε και έξω από το Νομό Θεσσαλονίκης και μαζί με αυτό μειώθηκε το έργο των ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης και μαζί «φούσκωσαν» τα δάνεια του ΟΑΣΘ, που είναι πάνω από 100 εκατομμύρια και τα χρέη του. «Φούσκωσαν» τα ποσά, τα εκατοντάδες εκατομμύρια που έδινε το ελληνικό δημόσιο και ποια ήταν η ανταλλακτική αξία, εάν θέλετε, γι' αυτό το «φούσκωμα» του ΟΑΣΘ και της μείωσης του έργου των ΚΤΕΛ; Ήταν ότι τους έδωσαν μετοχές, λέει, του ΟΑΣΘ και τους πήραν και υπεργολάβους σε κάποιες γραμμές που τους είχαν κόψει.

Ενδεικτικά, συνάδελφε Τζελέπη, να σας πω ότι σε κάποιους οικισμούς που ήταν της ευθύνης των ΚΤΕΛ Θεσσαλονίκης απασχολούνται σήμερα –δεν είναι η περιοχή του ΟΑΣΘ, προφανώς, αυτή που ήταν πριν από το 2011- είκοσι λεωφορεία και πενήντα οκτώ οδηγοί. Δεν ξέρω εάν το καταλαβαίνετε εσείς ως ιδιωτικοποίηση ή ως κρατικοποίηση αυτό το πράγμα ή εάν είναι η λογική του κρατικοδίατου ιδιωτικού τομέα του ΟΑΣΘ, που κάποιοι ήθελαν να συντηρηθεί.

Η αλήθεια, όμως, εκεί ποια είναι; Η αλήθεια είναι ότι με την τροπολογία επισπεύδεται η ίδρυση του διαδόχου του ΟΑΣΘ, της ΑΣΥΘ. Άρα μιλάμε για δημόσιες αστικές συγκοινωνίες. Δεν υπάρχει καμμία ιδιωτικοποίηση.

Και, βέβαια, επανέρχεται ο σχεδιασμός που έπρεπε εδώ και δεκαετίες να υπάρχει στην Αττική και στη Θεσσαλονίκη, ώστε να έχουμε έναν ενιαίο σχεδιασμό για τις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες, για τα ΚΤΕΛ, για το μετρό και τον προαστιακό. Δεν μπορεί να μην έχουμε ενιαίο σχεδιασμό στα μέσα μαζικής μεταφοράς σε επίπεδο νομού, όταν εμπλέκονται τόσα μέσα. Είναι προφανές αυτό.

Δεν υπάρχει, λοιπόν, τέτοιος φορέας, για να πει ποιο είναι το δρομολόγιο από τον Ωρωπό, για να δώσω συγκεκριμένα παραδείγματα, να μην κατεβαίνει μέχρι το κέντρο της Αθήνας και να έχουμε πιο συχνά δρομολόγια μέχρι τους σταθμούς του προαστιακού και συχνότερα δρομολόγια του προαστιακού.

Το ίδιο ισχύει και στη Θεσσαλονίκη. Δεν μπορεί να μην έχουμε σχεδιασμό από την ανατολική Αττική και από τη δυτική Αττική, για να κάνουν στάσεις στους σταθμούς του προαστιακού αλλά και το μετρό και να πηγαίνουν στο Πεδίο του Άρεως και να επιβαρύνουν το κέντρο. Δεν γίνεται όλες οι γραμμές στη Θεσσαλονίκη, να είναι από το κέντρο της Θεσσαλονίκης και να μην υπάρχουν γραμμές κορμού.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Κυρίες και κύριοι συνάδελφοι, κηρύσσεται περαιωμένη η συζήτηση επί της αρχής, των άρθρων και των τροπολογιών του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Θέματα υδατοδομιών, αστικών οδικών μεταφορών και λοιπές διατάξεις».

Εισερχόμαστε στην ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων, των τροπολογιών και του συνόλου και η ψήφισή τους θα γίνει χωριστά.

Σας επισημαίνω ότι η ψηφοφορία περιλαμβάνει την αρχή του νομοσχεδίου, πενήντα δύο άρθρα, οκτώ τροπολογίες, το ακροτελεύτιο άρθρο, καθώς και το σύνολο του νομοσχεδίου.

Κάθε φορά στην οθόνη εμφανίζονται έως τέσσερα άρθρα προς ψήφιση. Για να ψηφίσετε και τα υπόλοιπα, θα πρέπει να «κυλίσετε» την οθόνη αφής για να εμφανίζονται κάθε φορά τα επόμενα τέσσερα. Μην το παραλείψετε, γιατί μετά θα υπάρχουν άρθρα που δεν θα έχουν ψηφιστεί. Στο πάνω δεξιά μέρος της οθόνης εμφανίζεται κάθε φορά ο αριθμός των άρθρων που απομένουν προς ψήφιση. Βεβαιωθείτε ότι έχετε ψηφίσει όλα τα άρθρα, τις τροπολογίες, το ακροτελεύτιο άρθρο και το σύνολο. Αφού καταχωρίσετε την ψήφο σας, έχετε τη δυνατότητα να την ελέγξετε ή και να την αναθεωρήσετε έως τη λήξη της ψηφοφορίας.

Για οποιαδήποτε απορία απευθυνθείτε στο Προεδρείο, προκειμένου να σας συνδράμουν οι αρμόδιοι υπάλληλοι.

Παρακαλώ να ανοίξει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ)

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Παρακαλώ να κλείσει το σύστημα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας.

(ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

(ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΗ)

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

Ονοματεπώνυμο Κ.Ο Ψήφος  
Άρθρο: Ακροτελεύτιο άρθρο ως έχει (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ:  
ΝΑΙ:6, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:0)

|                       |             |     |  |
|-----------------------|-------------|-----|--|
| ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ       | Ν.Δ.        | ΝΑΙ |  |
| ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ     | ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ | ΝΑΙ |  |
| ΖΑΡΟΥΛΙΑ ΕΛΕΝΗ        | Χ.Α         | ΟΧΙ |  |
| ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ ΗΛΙΑΣ       | ΣΥΡΙΖΑ      | ΝΑΙ |  |
| ΚΑΤΣΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΑΝ.ΕΛ       | ΝΑΙ |  |
| ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ ΔΙΑΜΑΝΤΩ    | Κ.Κ.Ε       | ΟΧΙ |  |
| ΤΖΕΛΕΠΗΣ ΜΙΧΑΗΛ       | ΔΗ.ΣΥ       | ΝΑΙ |  |
| ΨΑΡΙΑΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ    | ΠΟΤΑΜΙ      | ΝΑΙ |  |

Άρθρο: Άρθρο 1 ως έχει (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:6, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:0)

|                       |             |     |  |
|-----------------------|-------------|-----|--|
| ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ       | Ν.Δ.        | ΝΑΙ |  |
| ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ     | ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ | ΝΑΙ |  |
| ΖΑΡΟΥΛΙΑ ΕΛΕΝΗ        | Χ.Α         | ΟΧΙ |  |
| ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ ΗΛΙΑΣ       | ΣΥΡΙΖΑ      | ΝΑΙ |  |
| ΚΑΤΣΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΑΝ.ΕΛ       | ΝΑΙ |  |
| ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ ΔΙΑΜΑΝΤΩ    | Κ.Κ.Ε       | ΟΧΙ |  |
| ΤΖΕΛΕΠΗΣ ΜΙΧΑΗΛ       | ΔΗ.ΣΥ       | ΝΑΙ |  |
| ΨΑΡΙΑΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ    | ΠΟΤΑΜΙ      | ΝΑΙ |  |

Άρθρο: Άρθρο 10 ως έχει (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:6, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:0)

|                       |             |     |  |
|-----------------------|-------------|-----|--|
| ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ       | Ν.Δ.        | ΝΑΙ |  |
| ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ     | ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ | ΝΑΙ |  |
| ΖΑΡΟΥΛΙΑ ΕΛΕΝΗ        | Χ.Α         | ΟΧΙ |  |
| ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ ΗΛΙΑΣ       | ΣΥΡΙΖΑ      | ΝΑΙ |  |
| ΚΑΤΣΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | ΑΝ.ΕΛ       | ΝΑΙ |  |
| ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ ΔΙΑΜΑΝΤΩ    | Κ.Κ.Ε       | ΟΧΙ |  |
| ΤΖΕΛΕΠΗΣ ΜΙΧΑΗΛ       | ΔΗ.ΣΥ       | ΝΑΙ |  |
| ΨΑΡΙΑΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ    | ΠΟΤΑΜΙ      | ΝΑΙ |  |

Άρθρο: Άρθρο 11 όπως τροπ. (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:6, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:0)

|                   |             |     |  |
|-------------------|-------------|-----|--|
| ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ   | Ν.Δ.        | ΝΑΙ |  |
| ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ | ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ | ΝΑΙ |  |
| ΖΑΡΟΥΛΙΑ ΕΛΕΝΗ    | Χ.Α         | ΟΧΙ |  |







|                                                                  |              |       |     |
|------------------------------------------------------------------|--------------|-------|-----|
| ΤΖΕΛΕΠΗΣ ΜΙΧΑΗΛ                                                  | ΔΗ.ΣΥ        | ΝΑΙ   |     |
| ΨΑΡΙΑΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ                                               | ΠΟΤΑΜΙ       | ΝΑΙ   |     |
| Άρθρο: Άρθρο 31 όπως τροπ. (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:3, ΠΡΝ:0) |              |       |     |
| ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ                                                  | Ν.Δ.         | ΟΧΙ   |     |
| ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ                                                | ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ | ΝΑΙ   |     |
| ΖΑΡΟΥΛΙΑ ΕΛΕΝΗ                                                   | Χ.Α          | ΟΧΙ   |     |
| ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ ΗΛΙΑΣ                                                  | ΣΥΡΙΖΑ       | ΝΑΙ   |     |
| ΚΑΤΣΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ                                            |              | ΑΝ.ΕΛ | ΝΑΙ |
| ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ ΔΙΑΜΑΝΤΩ                                               | Κ.Κ.Ε        | ΟΧΙ   |     |
| ΤΖΕΛΕΠΗΣ ΜΙΧΑΗΛ                                                  | ΔΗ.ΣΥ        | ΝΑΙ   |     |
| ΨΑΡΙΑΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ                                               | ΠΟΤΑΜΙ       | ΝΑΙ   |     |
| Άρθρο: Άρθρο 32 ως έχει (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:6, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:0)    |              |       |     |
| ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ                                                  | Ν.Δ.         | ΝΑΙ   |     |
| ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ                                                | ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ | ΝΑΙ   |     |
| ΖΑΡΟΥΛΙΑ ΕΛΕΝΗ                                                   | Χ.Α          | ΟΧΙ   |     |
| ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ ΗΛΙΑΣ                                                  | ΣΥΡΙΖΑ       | ΝΑΙ   |     |
| ΚΑΤΣΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ                                            |              | ΑΝ.ΕΛ | ΝΑΙ |
| ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ ΔΙΑΜΑΝΤΩ                                               | Κ.Κ.Ε        | ΟΧΙ   |     |
| ΤΖΕΛΕΠΗΣ ΜΙΧΑΗΛ                                                  | ΔΗ.ΣΥ        | ΝΑΙ   |     |
| ΨΑΡΙΑΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ                                               | ΠΟΤΑΜΙ       | ΝΑΙ   |     |
| Άρθρο: Άρθρο 33 ως έχει (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:1)    |              |       |     |
| ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ                                                  | Ν.Δ.         | ΝΑΙ   |     |
| ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ                                                | ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ | ΠΡΝ   |     |
| ΖΑΡΟΥΛΙΑ ΕΛΕΝΗ                                                   | Χ.Α          | ΟΧΙ   |     |
| ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ ΗΛΙΑΣ                                                  | ΣΥΡΙΖΑ       | ΝΑΙ   |     |
| ΚΑΤΣΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ                                            |              | ΑΝ.ΕΛ | ΝΑΙ |
| ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ ΔΙΑΜΑΝΤΩ                                               | Κ.Κ.Ε        | ΟΧΙ   |     |
| ΤΖΕΛΕΠΗΣ ΜΙΧΑΗΛ                                                  | ΔΗ.ΣΥ        | ΝΑΙ   |     |
| ΨΑΡΙΑΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ                                               | ΠΟΤΑΜΙ       | ΝΑΙ   |     |
| Άρθρο: Άρθρο 34 ως έχει (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:1)    |              |       |     |
| ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ                                                  | Ν.Δ.         | ΝΑΙ   |     |
| ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ                                                | ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ | ΠΡΝ   |     |
| ΖΑΡΟΥΛΙΑ ΕΛΕΝΗ                                                   | Χ.Α          | ΟΧΙ   |     |
| ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ ΗΛΙΑΣ                                                  | ΣΥΡΙΖΑ       | ΝΑΙ   |     |
| ΚΑΤΣΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ                                            |              | ΑΝ.ΕΛ | ΝΑΙ |
| ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ ΔΙΑΜΑΝΤΩ                                               | Κ.Κ.Ε        | ΟΧΙ   |     |
| ΤΖΕΛΕΠΗΣ ΜΙΧΑΗΛ                                                  | ΔΗ.ΣΥ        | ΝΑΙ   |     |
| ΨΑΡΙΑΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ                                               | ΠΟΤΑΜΙ       | ΝΑΙ   |     |
| Άρθρο: Άρθρο 35 ως έχει (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:1)    |              |       |     |
| ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ                                                  | Ν.Δ.         | ΝΑΙ   |     |
| ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ                                                | ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ | ΠΡΝ   |     |
| ΖΑΡΟΥΛΙΑ ΕΛΕΝΗ                                                   | Χ.Α          | ΟΧΙ   |     |
| ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ ΗΛΙΑΣ                                                  | ΣΥΡΙΖΑ       | ΝΑΙ   |     |
| ΚΑΤΣΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ                                            |              | ΑΝ.ΕΛ | ΝΑΙ |
| ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ ΔΙΑΜΑΝΤΩ                                               | Κ.Κ.Ε        | ΟΧΙ   |     |
| ΤΖΕΛΕΠΗΣ ΜΙΧΑΗΛ                                                  | ΔΗ.ΣΥ        | ΝΑΙ   |     |
| ΨΑΡΙΑΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ                                               | ΠΟΤΑΜΙ       | ΝΑΙ   |     |
| Άρθρο: Άρθρο 36 ως έχει (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:1)    |              |       |     |
| ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ                                                  | Ν.Δ.         | ΝΑΙ   |     |
| ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ                                                | ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ | ΠΡΝ   |     |
| ΖΑΡΟΥΛΙΑ ΕΛΕΝΗ                                                   | Χ.Α          | ΟΧΙ   |     |
| ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ ΗΛΙΑΣ                                                  | ΣΥΡΙΖΑ       | ΝΑΙ   |     |
| ΚΑΤΣΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ                                            |              | ΑΝ.ΕΛ | ΝΑΙ |
| ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ ΔΙΑΜΑΝΤΩ                                               | Κ.Κ.Ε        | ΟΧΙ   |     |
| ΤΖΕΛΕΠΗΣ ΜΙΧΑΗΛ                                                  | ΔΗ.ΣΥ        | ΝΑΙ   |     |
| ΨΑΡΙΑΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ                                               | ΠΟΤΑΜΙ       | ΝΑΙ   |     |
| Άρθρο: Άρθρο 37 ως έχει (ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:5, ΟΧΙ:2, ΠΡΝ:1)    |              |       |     |
| ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ                                                  | Ν.Δ.         | ΝΑΙ   |     |
| ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ                                                | ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΩΝ | ΠΡΝ   |     |
| ΖΑΡΟΥΛΙΑ ΕΛΕΝΗ                                                   | Χ.Α          | ΟΧΙ   |     |
| ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ ΗΛΙΑΣ                                                  | ΣΥΡΙΖΑ       | ΝΑΙ   |     |
| ΚΑΤΣΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ                                            |              | ΑΝ.ΕΛ | ΝΑΙ |
| ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ ΔΙΑΜΑΝΤΩ                                               | Κ.Κ.Ε        | ΟΧΙ   |     |
| ΤΖΕΛΕΠΗΣ ΜΙΧΑΗΛ                                                  | ΔΗ.ΣΥ        | ΝΑΙ   |     |





|                                                  |             |     |
|--------------------------------------------------|-------------|-----|
| ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ                                | ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ | PRN |
| ΖΑΡΟΥΛΙΑ ΕΛΕΝΗ                                   | Χ.Α         | ΟΧΙ |
| ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ ΗΛΙΑΣ                                  | ΣΥΡΙΖΑ      | ΝΑΙ |
| ΚΑΤΣΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ                            | ΑΝ.ΕΛ       | ΝΑΙ |
| ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ ΔΙΑΜΑΝΤΩ                               | Κ.Κ.Ε       | ΟΧΙ |
| ΤΖΕΛΕΠΗΣ ΜΙΧΑΗΛ                                  | ΔΗ.ΣΥ       | PRN |
| ΨΑΡΙΑΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ                               | ΠΟΤΑΜΙ      | PRN |
| Άρθρο: Υπουργική τροπ. 1769/36 ως έχει (ΣΥΝΟΛΙΚΑ |             |     |
| ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:3, PRN:2)                      |             |     |
| ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ                                  | Ν.Δ.        | PRN |
| ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ                                | ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ | ΟΧΙ |
| ΖΑΡΟΥΛΙΑ ΕΛΕΝΗ                                   | Χ.Α         | ΟΧΙ |
| ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ ΗΛΙΑΣ                                  | ΣΥΡΙΖΑ      | ΝΑΙ |
| ΚΑΤΣΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ                            | ΑΝ.ΕΛ       | ΝΑΙ |
| ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ ΔΙΑΜΑΝΤΩ                               | Κ.Κ.Ε       | ΟΧΙ |
| ΤΖΕΛΕΠΗΣ ΜΙΧΑΗΛ                                  | ΔΗ.ΣΥ       | ΝΑΙ |
| ΨΑΡΙΑΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ                               | ΠΟΤΑΜΙ      | PRN |
| Άρθρο: Υπουργική τροπ. 1772/38 ως έχει (ΣΥΝΟΛΙΚΑ |             |     |
| ΨΗΦΟΙ: ΝΑΙ:3, ΟΧΙ:0, PRN:5)                      |             |     |
| ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ                                  | Ν.Δ.        | PRN |
| ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ                                | ΕΝ. ΚΕΝΤΡΩΝ | PRN |
| ΖΑΡΟΥΛΙΑ ΕΛΕΝΗ                                   | Χ.Α         | PRN |
| ΚΑΜΑΤΕΡΟΣ ΗΛΙΑΣ                                  | ΣΥΡΙΖΑ      | ΝΑΙ |
| ΚΑΤΣΙΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ                            | ΑΝ.ΕΛ       | ΝΑΙ |
| ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ ΔΙΑΜΑΝΤΩ                               | Κ.Κ.Ε       | PRN |
| ΤΖΕΛΕΠΗΣ ΜΙΧΑΗΛ                                  | ΔΗ.ΣΥ       | ΝΑΙ |
| ΨΑΡΙΑΝΟΣ ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ                               | ΠΟΤΑΜΙ      | PRN |

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Συνεπώς το σχέδιο νόμου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών: «Θέματα υδατοδρομίων, αστικών οδικών μεταφορών και λοιπές διατάξεις» έγινε δεκτό κατά πλειοψηφία, σε μόνη συζήτηση, επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου και έχει ως εξής:

**«Θέματα υδατοδρομίων, αστικών οδικών μεταφορών και λοιπές διατάξεις**

#### ΜΕΡΟΣ Α'

#### ΙΔΡΥΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΕΠΙ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΕΠΙΦΑΝΕΙΩΝ

#### Άρθρο 1 Ορισμοί

Για την εφαρμογή του Μέρους Α' (άρθρα 1 – 32) ισχύουν οι εξής ορισμοί:

- 1.α) «Άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου»: η άδεια που χορηγείται στον ενδιαφερόμενο μόνο για την κατασκευή εγκαταστάσεων και υποδομών και την προσθήκη του απαραίτητου εξοπλισμού του υδατοδρομίου.
- β) «Άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου»: η άδεια που χορηγείται στον ενδιαφερόμενο και επιτρέπει τη λειτουργία και εκμετάλλευση του υδατοδρομίου, εφόσον έχει χορηγηθεί και είναι σε ισχύ άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου.
2. «Αερομεταφορέας»: επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών που διαθέτει το προβλεπόμενο πιστοποιητικό αερομεταφορέα.
3. «Αεροπορική ημέρα»: το χρονικό διάστημα που ορίζεται τριάντα (30) λεπτά πριν από την ανατολή έως και τριάντα (30) λεπτά μετά τη δύση του ηλίου.
4. «Αεροσκάφος»: υδροπλάνο ή αμφίβιο αεροπλάνο ή αμφίβιο ελικόπτερο.
5. «Αποθαλάσωση»: η αποκόλληση αεροσκάφους από την επιφάνεια του ύδατος με ίδιες δυνάμεις.
6. «Δημόσιος φορέας»: το Δημόσιο, τα νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου, οι Ο.Τ.Α. α' ή β' βαθμού, τα νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου των οποίων την πλειοψηφία των μετοχών έχει το Δημόσιο ή νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου ή Ο.Τ.Α. α' ή β' βαθμού καθώς και τα δημοτικά λιμενικά ταμεία.
7. «Δ.Κ.Α.Σ.»: οι «Διεθνείς Κανονισμοί για την Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα» της Δ.Σ. του Λονδίνου του έτους 1972, η οποία κυρώθηκε με το ν.δ. 93/1974 (Α'293), όπως ισχύουν.
8. «Εγχειρίδια υδατοδρομίου»: τα εγχειρίδια που υποβάλλουν

ται μαζί με την αίτηση για τη χορήγηση της άδειας υδατοδρομίου και τα οποία περιλαμβάνουν:

- α) το Εγχειρίδιο Λειτουργίας Υδατοδρομίου (Water Aerodrome Manual),
- β) το Πρόγραμμα Ασφαλείας Υδατοδρομίου (Security Program),
- γ) το Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων Ανάγκης (Emergency Plan).

9. «Εθνικό Πρόγραμμα Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (Ε.Π.Α.Π.Α.):» ο Εθνικός Κανονισμός Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (Ε.Κ.Α.Π.Α.), που έχει εκδοθεί με την με Αριθ. Δ15/Α/18070/1501 απόφαση του Υπουργού Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Β' 1485/17.6.2011), οι σχετικές Τεχνικές Οδηγίες Ασφαλείας (Τ.Ο.Α.) και οι λοιπές κανονιστικές πράξεις για την εφαρμογή προτύπων ασφαλείας πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.

10. «Μετεωρολογικές Συνθήκες εξ Όψεως (VISUAL METEOROLOGICAL CONDITIONS/ V.M.C.):» μετεωρολογικές συνθήκες εκφρασμένες από την άποψη ορατότητας, καθώς και απόστασης από νέφη και οροφής νεφών που είναι ίσες ή καλύτερες από τα καθορισμένα ελάχιστα όρια.

11. «Περιοχή ελιγμών υδατοδρομίου»: υδάτινη περιοχή του υδατοδρομίου, εντός της οποίας μπορεί να ορίζεται, σε συνάρτηση με τη μορφολογία της ευρύτερης χερσαίας και υδάτινης περιοχής και των επιχειρησιακών επιδόσεων του αεροσκάφους αναφοράς, ένα τουλάχιστον ορθογώνιο κατάλληλων διαστάσεων ώστε να επιτρέπεται η ασφαλής προσθαλάσωση, αποθαλάσωση και υδατοδρόμηση των αεροσκαφών. Η περιοχή ελιγμών ορίζεται είτε από τις συντεταγμένες του κέντρου του κύκλου είτε από τις γεωγραφικές συντεταγμένες του σχήματος της περιοχής ελιγμών και δεν περιλαμβάνει τους χώρους ελλιμενισμού των αεροσκαφών. Στην περιοχή ελιγμών μπορεί να συμπεριλαμβάνεται περιοχή εντός λιμένος.

12. «Περιοχή ελλιμενισμού αεροσκαφών»: υδάτινη περιοχή του υδατοδρομίου σε επαφή με προβλήτα, στην οποία παρέχονται σταθερά σημεία που προσδένεται το αεροσκάφος ώστε να επιβιβαστούν και αποβιβαστούν επιβάτες, να φορτωθούν και να εκφορτωθούν εμπορεύματα, να γίνει ανεφοδιασμός καυσίμων και παραμονή του αεροσκάφους μεταξύ των πτήσεων.

13. «Περιοχή κίνησης υδατοδρομίου»: η περιοχή του υδατοδρομίου που χρησιμοποιείται για την αποθαλάσωση, την προσθαλάσωση και την υδατοδρόμηση αεροσκαφών και η οποία αποτελείται από τις περιοχές ελιγμών του υδατοδρομίου και ελλιμενισμού αεροσκαφών.

14. «Προσθαλάσωση»: η προσυδάτωση του αεροσκάφους.

15. «Πτήσεις γενικής αεροπορίας»: πτητική δραστηριότητα αεροσκάφους της πολιτικής αεροπορίας, η οποία δεν είναι πτητική λειτουργία δημόσιων μεταφορών ούτε πτητική λειτουργία αεροπορικών εργασιών.

16. «Πτήση VFR (VFR Flight)»: η πτήση που διεξάγεται σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως εξ όψεως.

17. «Σύμβαση παραχώρησης»: η σύμβαση με την οποία ο κάτοχος άδειας ίδρυσης ή λειτουργίας παραχωρεί σε νομικό ή φυσικό πρόσωπο την λειτουργία του υδατοδρομίου.

18. «Σύμβαση υδατοδρομίου»: η σύμβαση μεταξύ κατόχου άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου και κατόχου άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην περίπτωση ιη' της παραγράφου 1 του άρθρου 8.

19. «Σύστημα W.G.S.-84»: το Παγκόσμιο Γεωδαιτικό Σύστημα (World Geodetic System) του έτους 1984.

20. «Τύποι υδατοδρομίων»: τα υδατοδρόμια μπορεί να εξυπηρετούν πτήσεις εσωτερικού ή και εξωτερικού και διακρίνονται σε υδατοδρόμια εσωτερικού ή υδατοδρόμια εξωτερικού (πύλες).

21. «Υδάτινο πεδίο»: η υδάτινη περιοχή προσθαλάσωσης και αποθαλάσωσης αεροσκάφους που χρησιμοποιείται περιστασιακά ή εκτάκτως για την εξυπηρέτηση πτήσεων. Τα υδάτινα πεδία δεν μπορεί να αποτελούν πύλη εισόδου-εξόδου προς και από τη χώρα.

22. «Υδατοδρόμιο»: το αεροδρόμιο επί υδάτινης επιφάνειας, το οποίο προορίζεται στο σύνολο ή εν μέρει για την αποθαλάσωση, την προσθαλάσωση και την κίνηση αεροσκαφών επί της



επιφάνειες αυτής, και περιλαμβάνει τις αναγκαίες χερσαίες επιφάνειες, υποδομές, κτιριακές και λιμενικές εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό για την παροχή υπηρεσιών εξυπηρέτησης υδροπλάνων, επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου.

23. «Φορέας Διοίκησης, Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης Λιμένα»: κάθε δημόσιος φορέας ή φορέας της αυτοδιοίκησης ή ιδιωτικός ή μικτός φορέας που έχει, κατά νόμο, την ευθύνη της διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, σύμφωνα με το άρθρο 1 παρ. 9 του ν. 2971/2001 (Α'285).

24. «Φορέας Λειτουργίας Υδατοδρομίου»: ο κάτοχος της άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου ή το νομικό πρόσωπο στο οποίο παραχωρείται η λειτουργία του υδατοδρομίου από τον κάτοχο της άδειας ίδρυσης ή και λειτουργίας υδατοδρομίου.

### **Άρθρο 2** **Πεδίο εφαρμογής**

1. Οι διατάξεις του Μέρους Α' (άρθρα 1 – 32) εφαρμόζονται σε όλα τα υδατοδρόμια στα οποία πραγματοποιούνται πτήσεις δημόσιων αερομεταφορών, γενικής αεροπορίας και αεροπορικών εργασιών από το Δημόσιο, από οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης Α' ή Β' βαθμού, από νομικά πρόσωπα δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου, από ενώσεις προσώπων, καθώς και από φυσικά πρόσωπα.

### **Άρθρο 3** **Εγκαταστάσεις υδατοδρομίων**

1. Για τη λειτουργία των υδατοδρομίων απαιτείται η κατάλληλη υποδομή σε λιμενικές και κτηριακές εγκαταστάσεις, συμπεριλαμβανομένων και των προκατασκευασμένων σταθερών, μετακινούμενων ή φορητών οικίσκων, καθώς και του απαιτούμενου εξοπλισμού της περίπτωσης ιβ' του άρθρου 16.

Η κατασκευή των απαιτούμενων νέων εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση υδροπλάνων, επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου πρέπει να είναι σύμφωνη με τις ισχύουσες προδιαγραφές, τους κανονισμούς και την κείμενη νομοθεσία.

Για το σχεδιασμό των απαιτούμενων εγκαταστάσεων πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο τύπος του υδατοδρομίου, ο οποίος καθορίζεται από τη λειτουργία και τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε αυτό. Για τους χώρους από τους οποίους ο επιβάτης διέρχεται υποχρεωτικά πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι χώροι αναμονής πριν από τον έλεγχο εισιτηρίων, παράδοσης και παραλαβής αποσκευών, οι χώροι ελέγχου διαβατηρίων ή εγγράφων ταυτοπροσωπίας, οι χώροι ελέγχου ασφαλείας επιβατών και αποσκευών, καθώς και οι χώροι αναμονής για επιβίβαση και οι χώροι υγιεινής.

2. Οι ελάχιστες απαιτήσεις των κτηριακών εγκαταστάσεων προκειμένου να διασφαλίζεται επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης επιβατών καθορίζονται ως εξής:

α) κτιριακή ή άλλη υποδομή ώστε να διασφαλίζεται η επάρκεια χώρου για την εγκατάσταση και τη σωστή λειτουργία του εξοπλισμού ασφαλείας ελέγχου επιβατών και αποσκευών,

β) κατά την αναμονή επιβατών απαιτείται χώρος 1,2 τ.μ. ανά εξυπηρετούμενο επιβάτη,

γ) υποχρεωτική ύπαρξη χώρων υγιεινής των δύο φύλων και ατόμων με κινητικά προβλήματα ανάλογα με τον αριθμό επιβατών. Αν οι χώροι αυτοί δεν βρίσκονται μέσα στο χώρο αναμονής των επιβατών, χωροθετούνται πλησίον αυτού.

Στα υδατοδρόμια που αποτελούν πύλες εισόδου-εξόδου υπάρχει διαχωρισμός των επιβατών εντός και εκτός Σένγκεν, ελάχιστος χώρος για το ένστολο προσωπικό και τον αξιωματικό υπηρεσίας.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μπορεί να τροποποιούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις της παραγράφου 2, και να καθορίζονται θέματα υποδομών, κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, επιπλέον των ανωτέρω προβλεπόμενων, για τα υδατοδρόμια εσωτερικού σε θαλάσσια περιοχή. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να τροποποιούνται οι ελάχιστες απαιτήσεις της παραγράφου 2, και να καθορίζονται

θέματα υποδομών, κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, επιπλέον των ανωτέρω προβλεπόμενων, για τα υδατοδρόμια εσωτερικού σε λίμνη.

4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, μπορεί να τροποποιούνται οι ανωτέρω ελάχιστες απαιτήσεις, και να καθορίζονται θέματα υποδομών, κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, επιπλέον των ανωτέρω προβλεπόμενων, για τα υδατοδρόμια εξωτερικού (πύλες) σε θαλάσσια περιοχή. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να τροποποιούνται οι ανωτέρω ελάχιστες απαιτήσεις, και να καθορίζονται θέματα υποδομών, κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, επιπλέον των ανωτέρω προβλεπόμενων, για τα υδατοδρόμια εξωτερικού (πύλες) σε λίμνη.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Προστασίας του Πολίτη καθορίζεται ο τύπος κάθε υδατοδρομίου ως υδατοδρομίου εσωτερικού ή εξωτερικού / πύλη.

### **Άρθρο 4** **Γενικές διατάξεις**

1. Η άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου χορηγείται μόνο σε δημόσιο φορέα. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής χορηγείται άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου. Για υδατοδρόμιο σε λίμνη η άδεια ίδρυσης χορηγείται αποκλειστικά με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Για τις υδάτινες επιφάνειες που έχουν υπαχθεί στο δίκτυο Natura 2000, η άδεια ίδρυσης χορηγείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Σε περίπτωση άδειας ίδρυσης σε Ο.Τ.Α. την απόφαση χορήγησης της συνοπογράφει και ο Υπουργός Εσωτερικών.

2. Δεν επιτρέπεται η λειτουργία υδατοδρομίου ή η χρήση υδάτινου πεδίου σε θαλάσσια περιοχή η οποία:

α) έχει καθοριστεί με Κανονισμό Λιμένα ως αγκυροβόλιο πλοίων. Αγκυροβόλια πλοίων μπορεί να χρησιμοποιούνται σε έκτακτες περιπτώσεις για την εξυπηρέτηση υδροπλάνων, εφόσον δεν υπάρχουν σε αυτά αγκυροβόλημένα πλοία, ύστερα από σχετική έγκριση του αρμόδιου φορέα και σύμφωνη γνώμη της τοπικής λιμενικής αρχής,

β) αποτελεί πεδίο ασκήσεων των Ενόπλων Δυνάμεων ή περιοχή ανάπτυξης στρατιωτικών επιχειρήσεων και ασκήσεων ή αγκυροβόλιο πλήρωσης αγωγού καυσίμων ή εγκατάσταση των Ενόπλων Δυνάμεων εν γένει ή εγκατάσταση που εξυπηρετεί σκοπούς εθνικής άμυνας και ασφάλειας κατά τα αναφερόμενα στο άρθρο 17 του ν. 2971/2001 (Α'285) ή έχει καθοριστεί ως αμυντική περιοχή ή ναυτικό οχυρό κατά τον α.ν. 376/1936 (Α'546)

γ) βρίσκεται πλησίον λουτρικών εγκαταστάσεων, όπως αυτές ορίζονται στην παρ. 1 του άρθρου 1 του π.δ. 31/2018 (Α'61), λαμβάνοντας υπόψη και τους περιορισμούς κίνησης μηχανοκίνητων σκαφών, λόγω αντικατάστασης του π.δ. 23/2000 (Α'18), με το π.δ. 31/2018 (Α'61).

δ) σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία της Εθνικής Μετεωρολογικής Υπηρεσίας, αποτελεί περιοχή στην οποία οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν συνήθως είναι δυσμενείς και δημιουργούν σημαντικό ύψος κύματος, ανώτερο των δύο (2) μέτρων στην περιοχή προσθαλάσσωσης.

3. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη, Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μπορεί ένα υδατοδρόμιο να οριστεί ως σημείο εισόδου-εξόδου, ύστερα από αίτηση του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου.

Αν ο φορέας λειτουργίας υδατοδρομίου δεν είναι και κάτοχος της άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου, η αίτηση συνοποβάλλεται και από τον κάτοχο της άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου.

4. Η λειτουργία των υδατοδρομίων και η χρήση των υδάτινων πεδίων επιτρέπεται μόνο κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας.

5. Για τα υδατοδρόμια και τα υδάτινα πεδία εφαρμόζονται οι διατάξεις του Εθνικού Προγράμματος Ασφαλείας Πολιτικής Αε-

ροπορίας στους τομείς που τα αφορούν. Η εκτέλεση δημόσιων μεταφορών από αερομεταφορείς προϋποθέτει την έγκριση του προγράμματος ασφαλείας αερομεταφορέα που προβλέπεται από τον Εθνικό Κανονισμό Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας. Για υδατοδρόμια στα οποία η αστυνόμευση διενεργείται από το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή, όπου στον Εθνικό Κανονισμό Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας αναφέρεται η Ελληνική Αστυνομία, νοείται το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή. Για την έγκριση του προγράμματος ασφαλείας του υδατοδρομίου απαιτείται η σύμφωνη γνώμη του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ή της Ελληνικής Αστυνομίας, ανάλογα με τη λειτουργία του υδατοδρομίου σε θαλάσσια περιοχή ή λίμνη αντίστοιχα.

6. Για όσα θέματα δεν ρυθμίζονται ειδικά στο Μέρος Α' εφαρμόζονται οι διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, όπως του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (ν. 1815/1988, Α'250) και του Κεφαλαίου Α' του ν. 4014/2011 (Α'209).

7. Ο φορέας λειτουργίας υδατοδρομίου είναι υπεύθυνος για τη διοίκηση, τη διαχείριση και λειτουργία των υποδομών και υπηρεσιών του υδατοδρομίου. Επιπλέον, ο φορέας λειτουργίας υδατοδρομίου φέρει την ευθύνη για το συντονισμό και τον έλεγχο των δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων οι οποίες λειτουργούν μέσα στα όρια του υδατοδρομίου.

8. Για τα υδατοδρόμια εξωτερικού επιτρέπεται η πραγματοποίηση πτήσεων εσωτερικού, και απευθείας πτήσεων προς και από χώρες που έχουν κυρώσει και εφαρμόζουν τη Συνθήκη Σένγκεν (Schengen), εφόσον έχει διασφαλιστεί η δυνατότητα της διενέργειας των προβλεπόμενων ελέγχων. Πτήσεις από και προς χώρες που δεν έχουν κυρώσει τη Συνθήκη Σένγκεν πραγματοποιούνται μέσω διεθνούς αερολιμένα ή αερολιμένα ή λιμένα ή υδατοδρομίου που έχει χαρακτηριστεί ως νομοθετημένο σημείο (πύλη) εισόδου-εξόδου για τη χώρα.

9. Στη σύμβαση παραχώρησης αναφέρονται λεπτομερώς οι αρμοδιότητες και οι υποχρεώσεις των δύο συμβαλλόμενων μερών για την τήρηση των όρων που προβλέπονται στον παρόντα νόμο.

10. Αν σε περιοχή ελιγμών υδατοδρομίου περιλαμβάνεται περιοχή λιμένα, η χρήση της περιοχής ελιγμών επιτρέπεται ύστερα από έγκριση της οικείας Λιμενικής Αρχής και με ευθύνη του χειριστή του υδροπλάνου.

11. Η άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου δεν επιτρέπει τη λειτουργία του υδατοδρομίου χωρίς την έκδοση άδειας λειτουργίας.

### Άρθρο 5

#### Χρηματοδότηση επένδυσης υδατοδρομίων

Η δημιουργία υδατοδρομίων μπορεί να υπαχθεί στο πλαίσιο των στρατηγικών επενδύσεων, εφόσον τηρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 1 του ν. 3894/2010 (Α'204). Η δημιουργία υδατοδρομίων μπορεί να υπαχθεί στο πλαίσιο των συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

### Άρθρο 6

#### Προϋποθέσεις κατόχου Άδειας Λειτουργίας Υδατοδρομίου

1. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής χορηγείται άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου. Για υδατοδρόμιο σε λίμνη η άδεια λειτουργίας χορηγείται αποκλειστικά με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Για τις υδάτινες επιφάνειες που έχουν υπαχθεί στο δίκτυο Natura 2000, η άδεια λειτουργίας χορηγείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

2. Άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου χορηγείται μόνο σε φορείς που έχουν την έδρα τους στην Ελλάδα ή στην Ε.Ε ή σε φυσικά πρόσωπα, που έχουν την κατοικία τους στην Ελλάδα ή στην Ε.Ε.. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζεται αναλόγως η παρ. 2 του άρθρου 18 του ν. 1815/1988 (Α'250).

Σε περίπτωση αίτησης για άδεια λειτουργίας από πρόσωπο που έχει την κατοικία ή την έδρα του σε χώρα εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με την αίτηση ορίζεται αντίκλητος και αναπληρωτής του, που κατοικεί ή εδρεύει στη χώρα, και δηλώνονται τα εξής στοιχεία:

ονοματεπώνυμο/επωνυμία, Α.Δ.Τ., Α.Φ.Μ., Δ.Ο.Υ., διεύθυνση και τηλέφωνα επικοινωνίας. Σε περίπτωση θανάτου του αντικλήτου, αυτός αντικαθίσταται μέσα σε δύο (2) μήνες.

3. Άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου χορηγείται σε δημόσιο ή ιδιωτικό φορέα. Σε περίπτωση χορήγησης άδειας λειτουργίας σε ανώνυμη εταιρεία, Ε.Π.Ε., Ο.Ε., Ε.Ε. ή σε ιδιωτική κεφαλαιουχική εταιρεία (Ι.Κ.Ε.), ο διευθύνων σύμβουλος και κάθε μέλος του διοικητικού συμβουλίου στην ανώνυμη εταιρεία και κάθε εταίρος και διαχειριστής στις λοιπές πρέπει:

α) να έχει συμπληρώσει το 18ο έτος της ηλικίας του

β) να μην έχει καταδικαστεί αμετάκλητα σε οποιαδήποτε ποινή για τα εγκλήματα της ανυποταξίας, της λιποταξίας, των προσβολών του πολιτεύματος, της προδοσίας της χώρας, των προσβολών κατά της ελεύθερης άσκησης των πολιτικών δικαιωμάτων, κατά της πολιτειακής εξουσίας, κατά της γενετήσιας ελευθερίας και της οικονομικής εκμετάλλευσης της γενετήσιας ζωής, της εγκληματικής οργάνωσης, των τρομοκρατικών πράξεων, της παραχάραξης, της κίβδηλειας, της πλαστογραφίας, της απιστίας περί την υπηρεσία, της παραβίασης του απορρήτου της τηλεφωνικής επικοινωνίας και της προφορικής συνομιλίας, της κλοπής, της υπεξαίρεσης, της εκβίασης, της απάτης, της απιστίας, της δωροδοκίας ή της δωροληψίας, της καταπίεσης, των ναρκωτικών, της ζωοκλοπής, της λαθρεμπορίας και των εγκλημάτων περί όπλων και εκρηκτικών υλών, ανεξάρτητα αν η καταδίκη αυτή αναγράφεται ή όχι στο ποινικό μητρώο του αιτούντος,

γ) να μην έχει εκτίσει στερητική της ελευθερίας ποινή ανώτερη των έξι (6) μηνών για έγκλημα που τελέστηκε με δόλο,

δ) να μην κρατείται προσωρινά ή να μην έχει παραπεμφθεί αμετάκλητα σε δίκη για κακούργημα ή αδίκημα της περίπτωσης β' ή να μην έχει καταδικαστεί έστω και με οριστική απόφαση για κακούργημα ή για αδίκημα της περίπτωσης β'. Το κύλμα αυτό ισχύει μέχρι να εκδοθεί αμετάκλητη απαλλακτική απόφαση,

ε) να μην έχει στερηθεί των πολιτικών δικαιωμάτων του, έστω και αν έχει λήξει ο χρόνος που ορίστηκε για τη στέρησή τους,

στ) να μην τελεί υπό δικαστική συμπαράσταση,

ζ) να μην έχει απολυθεί από δημόσια υπηρεσία για πειθαρχικό παράπτωμα σχετικό με τα αδικήματα της περίπτωσης β',

η) να μην είναι κατασκευαστής ή έμπορος όπλων, πυρομαχικών ή εκρηκτικών υλών.

Αν την άδεια λειτουργίας ζητά Ε.Π.Ε. ή Ι.Κ.Ε., στη σχετική σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ του κατόχου της άδειας ίδρυσης και των παραπάνω εταιρειών υποχρεωτικά τίθεται ο όρος ότι συνυπεύθυνοι για τις υποχρεώσεις των εταιρειών αυτών, που απορρέουν από την άδεια λειτουργίας, είναι και τα φυσικά πρόσωπα που κατέχουν τις μετοχές ή τα μερίδιά τους.

4. Για την εξακρίβωση των προϋποθέσεων της παραγράφου 3 απαιτούνται τα εξής δικαιολογητικά:

α) υπεύθυνη δήλωση του άρθρου 8 του ν. 1599/1986 με θεώρηση του γνησίου της υπογραφής, με την οποία ο ενδιαφερόμενος δηλώνει ότι:

αα. δεν στερείται των προϋποθέσεων που αναφέρονται στις περιπτώσεις ε', ζ' και η' της παραγράφου 3,

ββ. δεν κρατείται προσωρινά ή δεν έχει παραπεμφθεί αμετάκλητα σε δίκη ή δεν έχει καταδικαστεί έστω και με οριστική απόφαση για κακούργημα ή για αδίκημα της περίπτωσης β' της παραγράφου 3,

γγ. δεν έχει καταδικαστεί αμετάκλητα σε στερητική της ελευθερίας ποινή ανώτερη των έξι (6) μηνών για έγκλημα που τελέστηκε με δόλο,

β) αντίγραφο Ποινικού Μητρώου για δικαστική χρήση, του οποίου η ημερομηνία έκδοσης δεν απέχει πέραν του τριμήνου από την ημερομηνία υποβολής του (αυτεπάγγελτη αναζήτηση),

γ) πιστοποιητικό Πρωτοδικείου ότι δεν τελεί υπό δικαστική συμπαράσταση, του οποίου η ημερομηνία έκδοσης δεν απέχει πέραν του τριμήνου από την ημερομηνία υποβολής του (αυτεπάγγελτη αναζήτηση).

### Άρθρο 7

#### Υπηρεσία αδειοδότησης υδατοδρομίων

1. Αρμόδια υπηρεσία για την παραλαβή της αίτησης, την προ-

ώθηση της διαδικασίας και την εισήγηση για την έκδοση της άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου ή της άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου ορίζεται το Τμήμα Εναέριων Μεταφορών (Τ.Ε.Μ.) της Γενικής Γραμματείας Μεταφορών.

2. Το Τ.Ε.Μ. είναι αρμόδιο ιδίως για:

α) την παραλαβή της αίτησης και των δικαιολογητικών που αποτελούν τον τεχνικό φάκελο, όπως αναφέρονται στα άρθρα 9, 11 και 13 ανάλογα με την άδεια υδατοδρομίου,

β) την εξέταση της πληρότητας του τεχνικού φακέλου και τη συμπλήρωση των αναγκαίων δικαιολογητικών από τον ενδιαφερόμενο, εφόσον ο φάκελος δεν είναι πλήρης,

γ) τη διαβίβαση αντιγράφου της αίτησης και των δικαιολογητικών, συμπεριλαμβανομένων των Εγχειριδίων Υδατοδρομίου, στα συναρμόδια Υπουργεία και στις αρμόδιες υπηρεσίες, όπως αυτά αναφέρονται στο άρθρο 12,

δ) τη συγκέντρωση των απαντήσεων των υπηρεσιών και συναρμόδιων Υπουργείων,

ε) την εισήγηση υπογραφής απόφασης για τη χορήγηση άδειας στον αιτούντα με τις προϋποθέσεις του άρθρου 12,

στ) τον προγραμματισμό και την πραγματοποίηση τακτικών και έκτακτων επιθεωρήσεων των υδατοδρομίων, σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο άρθρο 14,

ζ) την ενημέρωση του ενδιαφερομένου σε τακτά χρονικά διαστήματα για το στάδιο στο οποίο βρίσκονται οι σχετικές διαδικασίες και τους λόγους καθυστέρησης ή αδυναμίας παροχής άδειας.

### Άρθρο 8

#### Τεχνικός φάκελος υδατοδρομίου

1. Ο τεχνικός φάκελος, ανάλογα με την άδεια υδατοδρομίου (ίδρυσης ή λειτουργίας) που ζητεί ο ενδιαφερόμενος, περιέχει, αντίστοιχα, τα κατά τα άρθρα 9 και 11 δικαιολογητικά.

Ο τεχνικός φάκελος κατατίθεται στο σύνολό του σε ηλεκτρονική μορφή σε δέκα (10) αντίγραφα. Επιπλέον κατατίθεται σε έντυπη μορφή και περιλαμβάνει τα εξής:

α) πλήρη στοιχεία του ενδιαφερομένου. Αν ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, συνυποβάλλεται κατάλογος των εγγράφων νομιμοποίησής του, όπως το έγγραφο σύστασης, καθώς και το καταστατικό και οι τροποποιήσεις του, μέχρι και την ημερομηνία υποβολής της αίτησης,

β) αντίγραφο της δήλωσης έναρξης εργασιών ή της δήλωσης μεταβολής εργασιών επιτηδεύματος, που έχουν υποβληθεί στην αρμόδια φορολογική αρχή, με αντικείμενο την ίδρυση ή τη λειτουργία υδατοδρομίου. Εναλλακτικά, μπορεί να υποβάλλεται βεβαίωση του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου (Υπηρεσία μιας στάσης για τη σύσταση εταιριών), στην οποία αναφέρονται τα στοιχεία, οι εκπρόσωποι και οι δραστηριότητες της εταιρείας αναφορικά με την ίδρυση ή τη λειτουργία υδατοδρομίου,

γ) αποδεικτικό παραβόλου. Για την εξέταση αιτήματος αδειοδότησης υδατοδρομίου καταβάλλεται παράβολο υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Τ.Ε.Μ., μπορεί να καθορίζεται διαφορετικό ύψος του ανωτέρω παραβόλου ανάλογα με τον πληθυσμό και την τουριστική ανάπτυξη κάθε περιοχής,

δ) τα στοιχεία του νόμιμου εκπροσώπου και του αντικλήτου, εφόσον απαιτείται,

ε) ναυτικό χάρτη της μεγαλύτερης δυνατής κλίμακας της Υδρογραφικής Υπηρεσίας του Πολεμικού Ναυτικού (Υ.Υ.Π.Ν.), επί του οποίου πρέπει να αποτυπώνονται ευδιάκριτα η υδάτινη επιφάνεια την οποία επιθυμεί να χρησιμοποιήσει ως υδατοδρόμιο ο αιτών, η περιοχή ελιγμών του υδατοδρομίου, τα σημεία πρόσδεσης των αεροσκαφών, εναλλακτικές γεωγραφικές θέσεις (γεωγραφικά στίγματα) και τα σχετικά αποσπάσματα από τον «Πλοηγό Ελληνικών Ακτών», έκδοσης της Υ.Υ.Π.Ν. για την αιτούμενη περιοχή. Υποβάλλεται σε έντεκα (11) αντίτυπα. Αντίστοιχοι χάρτες υποβάλλονται σε επτά (7) αντίτυπα για υδατοδρόμιο επί λίμνης,

στ) χάρτες σε πέντε (5) αντίτυπα, της Γεωγραφικής Υπηρεσίας

Στρατού (Γ.Υ.Σ.) κλίμακας 1:5.000 και 1:50.000, επί των οποίων πρέπει να αποτυπώνεται η περιοχή ελιγμών του υδατοδρομίου και τα σημεία πρόσδεσης των αεροσκαφών, καθώς και η περιοχή γύρω από αυτήν σε ακτίνα 2.500 μέτρων με ισοϋψείς. Κάθε αναφορά στις (γεωγραφικές) συντεταγμένες της περιοχής ελιγμών πρέπει να γίνεται στο σύστημα W.G.S.-84.,

ζ) οριζοντιογραφία σε έξι (6) αντίτυπα του χώρου του υδατοδρομίου κατάλληλης κλίμακας, τουλάχιστον 1:500, ώστε να αποτυπώνονται ευκρινώς οι κτηριακές υποδομές και οι λιμενικές εγκαταστάσεις, υφιστάμενων και προτεινόμενων νέων έργων, η περιγραφή υδατοδρομίου, καθώς και οι θέσεις ελλιμενισμού των αεροσκαφών. Επίσης επί του σχεδίου απεικονίζεται το διάγραμμα ροής επιβατών, αποσκευών και φορτίου κατά την είσοδό τους στο υδατοδρόμιο έως την επιβίβασή τους και κατά την αποβίβαση τους έως την έξοδό τους από το υδατοδρόμιο,

η) κάτοψη κατάλληλης κλίμακας των υποδομών του υδατοδρομίου στην οποία αποτυπώνονται οι χώροι αναμονής επιβατών, ελέγχου διαβατηρίων ή εγγράφων ταυτοπροσωπίας, ελέγχου επιβατών, χειραποσκευών και παράδοσης αποσκευών και γενικά κάθε χώρος που προορίζεται για τη διακίνηση των επιβατών, αποσκευών και φορτίου κατά την αναχώρηση και την άφιξή τους. Επιπλέον, επί του σχεδίου θα προβάλλονται ο εξοπλισμός ασφαλείας για τον έλεγχο επιβατών, χειραποσκευών, αποσκευών ή φορτίου με σχετική περιγραφή του. Υποβάλλεται σε έξι (6) αντίτυπα. Επίσης, υποβάλλεται υπεύθυνη δήλωση αρμόδιου μηχανικού στην οποία περιγράφεται αναλυτικά η νομιμότητα των κτηριακών υποδομών και εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου και η οποία συνοδεύεται από αντίγραφα των σχετικών διοικητικών πράξεων και εγκρίσεων. Οι παραπάνω δηλώσεις ελέγχονται δειγματοληπτικά, μετά από σχετική διαβίβαση αιτήματος της Επιτροπής Υδατοδρομίων στην αρμόδια υπηρεσία. Σε περίπτωση εγκατάστασης που βρίσκεται σε ή είναι όμορο με περιοχή στην οποία απαιτείται ειδική έγκριση, όπως έγκριση της αρχαιολογικής υπηρεσίας ή του συμβουλίου αρχιτεκτονικής, υποβάλλεται, επιπλέον, και η σχετική έγκριση,

θ) απόφαση του φορέα διοίκησης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης του λιμένα σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο 24 του ν. 2971/2001 ή του αρμόδιου οργάνου για παραχώρηση χρήσης χώρου ως υδατοδρομίου εντός της ζώνης λιμένα ή αντίστοιχη απόφαση του αρμόδιου οργάνου για παραχώρηση χρήσης χώρου αιγιαλού ή και συνεχόμενου ή παρακείμενου του αιγιαλού θαλάσσιου χώρου εκτός ζώνης λιμένα ή όχθης ή και συνεχόμενης της όχθης παρόχθιας ζώνης λίμνης, εφόσον απαιτείται παραχώρηση. Η παραχώρηση του δικαιώματος χρήσης αιγιαλού, παραλίας, συνεχόμενου ή παρακείμενου θαλάσσιου χώρου ή του πυθμένα, καθώς η παραχώρηση όχθης ή και συνεχόμενης της όχθης παρόχθιας ζώνης λίμνης ή του πυθμένα λίμνης για την ανάπτυξη υδατοδρομίου γίνεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών, σύμφωνα με όσα ορίζονται στο άρθρο 14 του ν. 2971/2001 σε συνδυασμό με το άρθρο 31 του ίδιου νόμου σε περίπτωση αίτησης στην οποία δηλώνεται η πρόθεση υποβολής αίτησης άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου. Η απόφαση του προηγούμενου εδαφίου ισχύει για ένα (1) έτος και παρατείνεται επ' αόριστον σε περίπτωση λήψης της άδειας ίδρυσης, ενώ ανακαλείται σε περίπτωση απόρριψης της αίτησης. Σε περίπτωση λιμένων όπου υπάρχει φορέας διαχείρισης αυτής, η παραχώρηση του δικαιώματος χρήσης για τη δημιουργία υδατοδρομίου γίνεται ως ανωτέρω από το φορέα διαχείρισης της λίμνης,

ι) σε περιοχές στις οποίες υπάρχει καθορισμένη Χερσαία Ζώνη Λιμένα (Χ.Ζ.Λ.), τοπογραφικό διάγραμμα σε δύο (2) αντίτυπα, οι συντεταγμένες του οποίου είναι εξαρτημένες από το Κρατικό Δίκτυο (ΕΓΣΑ 87), θεωρημένο από το φορέα διοίκησης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης λιμένα, στο οποίο αποτυπώνονται:

αα) οι οριογραμμές αιγιαλού-παραλίας και της Χ.Ζ.Λ., καθώς και το Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως στο οποίο έχει δημοσιευτεί η απόφαση καθορισμού, το οποίο και θα αναγράφεται επ' αυτού,

ββ) οι υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις και τα προτεινόμενα νέα έργα,

γγ) η επιφάνεια του προς παραχώρηση χώρου,

δδ) οι θέσεις αγκυροβολίας των πλοίων, εε) οι υφιστάμενες



χρήσεις και δραστηριότητες του λιμένα,

ια) πράξη παραχώρησης του χώρου για τη λειτουργία υδατοδρομίου προς τον αιτούντα, με λεπτομερή περιγραφή των γεωγραφικών συντεταγμένων των ορίων του χώρου του υδατοδρομίου,

ιβ) επιχειρηματικό σχέδιο για την ίδρυση, την οργάνωση και τη λειτουργία του υδατοδρομίου, με περιγραφή, μεταξύ άλλων, των επιδιωκόμενων στόχων, των αναγκών μέσων, των δυνατοτήτων ανάπτυξης και των προβλέψεων χρήσης σε ετήσια βάση, του προσδιορισμού του συνολικού κόστους και του τρόπου χρηματοδότησης των επιμέρους δράσεων, καθώς και της εκτίμησης των χρηματοοικονομικών ροών σε βάθος τριετίας, υπογεγραμμένο από το νόμιμο εκπρόσωπο του υδατοδρομίου,

ιγ) αποδεικτικό κατάθεσης φακέλου Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.), στο οποίο φαίνεται η αρμόδια περιβαλλοντική αρχή και ο αριθμός πρωτοκόλλου παραλαβής ή αντίγραφου της Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (Α.Ε.Π.Ο.), αν το υδατοδρόμιο έχει ήδη αδειοδοτηθεί περιβαλλοντικά. Εάν το υδατοδρόμιο είναι κατηγορίας Β' και υπόκειται σε Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις (Π.Π.Δ.), ακολουθείται η ισχύουσα νομοθεσία για την έγκριση των Π.Π.Δ.,

ιδ) Εγχειρίδιο Λειτουργίας Υδατοδρομίου (Water Aerodrome Manual), στο οποίο αναφέρονται γενικά η οργανωτική δομή και οι διαδικασίες λειτουργίας του υδατοδρομίου. Υποβάλλεται σε δύο (2) αντίτυπα, σύμφωνα με το Παράρτημα Ι,

ιε) Πρόγραμμα Ασφαλείας Υδατοδρομίου (Security Program), στο οποίο περιγράφονται οι μέθοδοι, οι διαδικασίες, καθώς και το απαραίτητο προσωπικό και ο εξοπλισμός για την ασφαλή λειτουργία του υδατοδρομίου από έκνομες ενέργειες σύμφωνα με το Ε.Π.Α.Π.Α.. Υποβάλλεται σε τέσσερα (4) αντίτυπα, σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙ,

ιστ) «Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων Ανάγκης» (Emergency Plan), το οποίο περιέχει τους τρόπους δράσης του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς για την αντιμετώπιση των έκτακτων καταστάσεων ανάγκης του υδατοδρομίου. Υποβάλλεται σε τρία (3) αντίτυπα, σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙΙ,

ιζ) σχέδιο σύμβασης υδατοδρομίου, στην οποία περιλαμβάνονται οπωσδήποτε η συμβατική περίοδος, η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη των πέντε (5) ετών, η δυνατότητα παράτασης και τροποποίησής της, οι όροι και οι προϋποθέσεις λειτουργίας και συντήρησης υποδομών, το καταβλητέο τίμημα, οι όροι λύσης της σύμβασης και οι δεσμεύσεις σε περίπτωση μεταβίβασης της άδειας ίδρυσης του υδατοδρομίου.

2. Τα ανωτέρω δικαιολογητικά συντάσσονται στην ελληνική γλώσσα. Πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί στην αλλοδαπή συνοδεύονται από επίσημη μετάφραση της Μεταφραστικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Εξωτερικών ή από δικηγόρο στην ελληνική γλώσσα. Αν σε κάποια χώρα δεν εκδίδονται τα δικαιολογητικά που ορίζονται στο παρόν ή αυτά δεν καλύπτουν όλες τις περιπτώσεις, αντικαθίστανται από υπεύθυνη δήλωση του αιτούντος, με θεώρηση του γνησίου της υπογραφής από δημόσια αρχή.

3. Το Εγχειρίδιο Λειτουργίας Υδατοδρομίου εγκρίνεται από τον Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.) όταν πρόκειται για άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου.

Το Πρόγραμμα Ασφαλείας Υδατοδρομίου εγκρίνεται από τον Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας μετά τη σύμφωνη γνώμη του Διευθυντή του Κλάδου Ασφαλείας και Αστυνόμευσης του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.) ή του Προϊσταμένου του Κλάδου Ασφαλείας του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας για θέματα που εμπλέκονται, ανάλογα με τη λειτουργία του υδατοδρομίου σε θαλάσσια περιοχή ή λίμνη αντίστοιχα.

Το Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων Ανάγκης εγκρίνεται από τον Διοικητή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας ύστερα από τη σύμφωνη γνώμη του Αρχηγού Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ. ή του Προϊσταμένου του Κλάδου Τάξης του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας για θέματα που εμπλέκονται, ανάλογα με τη λειτουργία του υδατοδρομίου σε θαλάσσια περιοχή ή λίμνη αντίστοιχα, καθώς και του Πυροσβεστικού Σώματος για θέματα αρ-

μοδιότητάς του, καθώς και της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας.

Ο φορέας λειτουργίας υποχρεούται να διατηρεί στο υδατοδρόμιο αντίγραφα των εγκεκριμένων Εγχειριδίων Υδατοδρομίου, σφραγισμένα από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.

Τα Εγχειρίδια Υδατοδρομίου, μετά την έγκρισή τους, τροποποιούνται με όμοια πράξη των ανωτέρω αρμόδιων αρχών:

α) λόγω τροποποίησης των διεθνών απαιτήσεων που αφορούν θέματα συναφή με τα υδατοδρόμια,

β) ύστερα από αίτημα του νόμιμου κατόχου της άδειας λειτουργίας το οποίο εξετάζεται και εγκρίνεται ή μη, μέσα σε τρεις (3) μήνες από την υποβολή του.

γ) λόγω μεταβολής των στοιχείων τους.

## Άρθρο 9

### Αίτηση για χορήγηση άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου

1. Για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει αίτηση στο Τ.Ε.Μ.. Η αίτηση συνοδεύεται από τεχνικό φάκελο, ο οποίος περιέχει σε έντυπη και σε ηλεκτρονική μορφή τα δικαιολογητικά των περιπτώσεων γ', δ', ε', στ', ζ', η'θ', ι', ια', ιγ', ιδ', ιε' και ιστ' της παραγράφου 1 του άρθρου 8.

2. Στο Εγχειρίδιο Λειτουργίας Υδατοδρομίου (Water Aerodrome Manual) της περίπτωσης ιδ' της παραγράφου 1 του άρθρου 8 περιγράφονται γενικά η οργανωτική δομή και οι διαδικασίες λειτουργίας του υδατοδρομίου σύμφωνα με το Παράρτημα Ι. Για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου απαιτείται προέγκριση του Εγχειριδίου Λειτουργίας από την Α.Π.Α. με στόχο την επιτάχυνση της οριστικής έγκρισης κατά τη διαδικασία χορήγησης της άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου.

3. Στο Πρόγραμμα Ασφαλείας Υδατοδρομίου (Security Program) της περίπτωσης ιε' της παραγράφου 1 του άρθρου 8 περιγράφονται γενικά οι μέθοδοι, οι διαδικασίες το απαραίτητο προσωπικό και ο εξοπλισμός για την ασφαλή λειτουργία του υδατοδρομίου από έκνομες ενέργειες σύμφωνα με το Ε.Π.Α.Π.Α.. Υπόδειγμα του προγράμματος περιλαμβάνεται στο Παράρτημα ΙΙ.

4. Το Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων Ανάγκης (Emergency Plan) της περίπτωσης ιστ' της παραγράφου 1 του άρθρου 8 περιέχει γενικά τους τρόπους δράσης του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς ανά περίπτωση και κατηγορία έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙΙ.

## Άρθρο 10

### Παράβολο

Το ύψος του παραβόλου της περίπτωσης γ' της παραγράφου 1 του άρθρου 8 ανέρχεται σε δύο χιλιάδες πεντακόσια (2.500) ευρώ.

## Άρθρο 11

### Αίτηση για χορήγηση άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου

1. Για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει αίτηση στο Τ.Ε.Μ.. Η αίτηση συνοδεύεται από τεχνικό φάκελο, ο οποίος περιέχει σε έντυπη και σε ηλεκτρονική μορφή τα δικαιολογητικά των περιπτώσεων α', β', γ', ιδ', ιε', ιστ', ιζ' και της παραγράφου 1 του άρθρου 8, καθώς και την εγκεκριμένη Α.Ε.Π.Ο. ή τις Π.Π.Δ..

2. Στο Εγχειρίδιο Λειτουργίας Υδατοδρομίου (Water Aerodrome Manual) της περίπτωσης ιδ' της παραγράφου 1 του άρθρου 8 περιγράφονται αναλυτικά η οργανωτική δομή και οι διαδικασίες λειτουργίας του υδατοδρομίου, καθώς και το απαιτούμενο προσωπικό σύμφωνα με το Παράρτημα Ι. Για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου απαιτείται έγκριση του Εγχειριδίου Λειτουργίας από τον Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας.

3. Στο Πρόγραμμα Ασφαλείας Υδατοδρομίου (Security Pro-



gram) της περίπτωσης ιε' της παραγράφου 1 του άρθρου 8 περιγράφονται αναλυτικά οι μέθοδοι, οι διαδικασίες, το απαραίτητο προσωπικό και ο εξοπλισμός για την ασφαλή λειτουργία του υδατοδρομίου από έκνομες ενέργειες σύμφωνα με το Ε.Π.Α.Π.Α.. Υπόδειγμα του προγράμματος περιλαμβάνεται στο Παράρτημα ΙΙ. Για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου απαιτείται έγκριση του Προγράμματος Ασφαλείας, σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 8.

4. Το Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων Ανάγκης (Emergency Plan) της περίπτωσης ιστ' της παραγράφου 1 του άρθρου 8 περιέχει αναλυτικά τους τρόπους δράσης του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς ανά περίπτωση και κατηγορία έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με το Παράρτημα ΙΙΙ. Για τη χορήγηση άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου απαιτείται έγκριση του Σχεδίου Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων Ανάγκης σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 8.

### Άρθρο 12

#### Διαδικασία εξέτασης αιτήσεων - έκδοση αδειών

1. Με την υποβολή της αίτησης και του τεχνικού φακέλου και με την προϋπόθεση ότι ο τεχνικός φάκελος είναι πλήρης, το Τ.Ε.Μ., το οποίο αναλαμβάνει την επικοινωνία μεταξύ των ενδιαφερομένων και των υπηρεσιών, ελέγχει τις παρατηρήσεις και τις χρονικές αποκρίσεις, ενημερώνει τους αρμοδίους όλων των υπηρεσιών και διαβιβάζει μέσα σε πέντε (5) εργάσιμες ημέρες αντίγραφο του φακέλου στις εξής δημόσιες υπηρεσίες:

α) Στο Γενικό Επιτελείο Εθνικής Άμυνας (Γ.Ε.Ε.Θ.Α.), προκειμένου να εξετάσει σε συνεννόηση με τα Γενικά Επιτελεία (ΓΕ) των Κλάδων των Ενόπλων Δυνάμεων αν η χορήγηση της άδειας επηρεάζει τις επιχειρησιακές λειτουργίες των Ενόπλων Δυνάμεων ή άλλες παραμέτρους της εθνικής άμυνας,

β) στις αρμόδιες Υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής για να εξετάσουν, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, την καταλληλότητα της θαλάσσιας περιοχής από πλευράς προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, της ασφάλειας και αστυνόμευσης, της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, καθώς και το Πρόγραμμα Ασφαλείας και Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων Ανάγκης του υδατοδρομίου που έχει υποβληθεί,

γ) στις αρμόδιες Υπηρεσίες της Γενικής Γραμματείας Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για να εξετάσουν ζητήματα παραχώρησης της εκμετάλλευσης χώρων λιμένων, καθορισμό των λιμενικών ζωνών και συμβατότητας των προτεινόμενων έργων ή δραστηριοτήτων με εγκεκριμένα Γενικά Προγραμματικά Σχέδια (master plan), αλλά και γενικότερα τη συμβατότητά τους με τη λειτουργία του λιμένα. Στην περίπτωση υδατοδρομίων σε λιμένες, στις αρμόδιες υπηρεσίες διαχείρισης της όχθης, της παρόχθιας ζώνης και των υδάτων της λίμνης, για να εξετάσουν ζητήματα παραχώρησης και συμβατότητας των προτεινόμενων έργων με άλλες δραστηριότητες της λίμνης,

δ) στις αρμόδιες Διευθύνσεις Αερολιμένων, Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας από Έκνομες Ενέργειες και Κανονιστικής Υπηρεσίας Αεροναυτιλίας της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (Α.Π.Α.), για να ορίσουν, με βάση τις απαιτήσεις (Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές) του Παραρτήματος 14 του ICAO, Τόμος Ι, κατάλληλα προσαρμοσμένες για να ανταποκρίνονται σε υδατοδρόμια, τα φυσικά χαρακτηριστικά του διαδρόμου, να χωροθετήσουν το διάδρομο, να ελέγξουν τα επίπεδα απελευθέρωσης εμποδίων, να καθορίσουν τις διαδικασίες αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων ανάγκης, να διαπιστώσουν ή να ορίσουν τις ελεγχόμενες περιοχές και τις διαδικασίες ελέγχου ασφαλείας από έκνομες ενέργειες, να εξετάσουν τη δυνατότητα διαχείρισης της κυκλοφορίας των υδροπλάνων στην αιτούμενη περιοχή δημιουργίας υδατοδρομίου, να καθορίσουν τους όρους και τις προϋποθέσεις εκτέλεσης των πτήσεων, καθώς και να εξετάσουν τα εγχειρίδια του υδατοδρομίου που έχουν υποβληθεί, δηλαδή το Εγχειρίδιο Λειτουργίας Υδατοδρομίου (Water Aerodrome Manual), το Πρόγραμμα Ασφαλείας Υδατοδρομίου (Security Pro-

gram) και το Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων Ανάγκης (Emergency Plan),

ε) στις αρμόδιες για θέματα προστασίας του πολίτη υπηρεσίες του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, για να εξετάσουν:

αα) την καταλληλότητα της περιοχής από πλευράς τάξης και ασφάλειας,

ββ) θέματα που άπτονται της Συνθήκης του Σένγκεν (Schengen). Ειδικότερα αρμόδια για θέματα διαβατηριακού ελέγχου είναι η Διεύθυνση Προστασίας Συνόρων και αρμόδια για θέματα του συστήματος πληροφοριών Σένγκεν είναι η Διεύθυνση Διεθνούς Αστυνομικής Συνεργασίας,

γγ) το Πρόγραμμα Ασφαλείας (Security Program) και το Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων Ανάγκης (Emergency Plan) σε περίπτωση υδατοδρομίου σε λίμνη.

2. Οι Υπηρεσίες της παραγράφου 1 μετά την εξέταση του φακέλου για τα θέματα της αρμοδιότητάς τους και μέσα σε προθεσμία σαράντα πέντε (45) εργάσιμων ημερών:

α) αποστέλλουν στο Τ.Ε.Μ., αιτιολογημένη γνωμοδότηση αποδοχής ή απόρριψης του φακέλου ή υποδείξεις και περιορισμούς στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους,

β) το Τ.Ε.Μ. διαβιβάζει έγγραφο στον ενδιαφερόμενο σε περίπτωση υποδείξεων και περιορισμών από τις υπηρεσίες της παραγράφου 1. Ο ενδιαφερόμενος, για τη συνέχιση της διαδικασίας οφείλει να προβεί στις απαραίτητες τροποποιήσεις και να επανυποβάλει στο Τ.Ε.Μ. τα σχετικά δικαιολογητικά του φακέλου τροποποιημένα ή συμπληρωμένα σύμφωνα με τις υποδείξεις και τους περιορισμούς. Στην περίπτωση αυτή, ακολουθείται εκ νέου η διαδικασία και με την ίδια χρονική προθεσμία της παραγράφου 1 μέχρι την αποστολή της τελικής αιτιολογημένης γνωμοδότησης αποδοχής ή απόρριψης του φακέλου.

3. Με την υποβολή της αίτησης και του τεχνικού φακέλου, το Τ.Ε.Μ. διαβιβάζει μέσα σε πέντε (5) εργάσιμες ημέρες αντίγραφο του φακέλου στην αρμόδια περιβαλλοντική αρχή, μόνο αν το έργο διαθέτει Α.Ε.Π.Ο., για να ελέγξει τη συμβατότητα των προβλέψεων της σχετικής Α.Ε.Π.Ο. με το περιεχόμενο του τεχνικού φακέλου βάσει της θέσης, των υποδομών και των χαρακτηριστικών του υδατοδρομίου, μέσα σε προθεσμία είκοσι πέντε (25) εργάσιμων ημερών.

4.α) Αν το υδατοδρόμιο δεν έχει ήδη αδειοδοτηθεί περιβαλλοντικά, παράλληλα με τη διαδικασία αξιολόγησης του φακέλου, προωθείται και η διαδικασία αξιολόγησης της Μ.Π.Ε. για έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων (Α.Ε.Π.Ο.), αυτοτελώς για το υδατοδρόμιο και ανεξάρτητα από το λιμένα, σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 4014/2011 και της ΔΙΠΑ/οικ. 37674/2016 απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας (Β'2471), όπως εκάστοτε ισχύει.

β) Για τη λειτουργία υδατοδρομίου σε λιμένα που διαθέτει Α.Ε.Π.Ο., ο ενδιαφερόμενος, μέσω του φορέα διοίκησης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης του λιμένα, υποβάλλει αίτηση για τροποποίηση της Α.Ε.Π.Ο. του λιμένα, για να ενσωματωθούν σε αυτήν οι όροι, οι περιορισμοί και οι προϋποθέσεις για την ίδρυση των εγκαταστάσεων και τη λειτουργία του υδατοδρομίου, σύμφωνα με το άρθρο 6 του ν. 4014/2011.

γ) Σε κάθε περίπτωση, ο ενδιαφερόμενος οφείλει να ενημερώνει το Τ.Ε.Μ. και το Τ.Ε.Μ. οφείλει αντίστοιχα να ενημερώνει την αρμόδια περιβαλλοντική αρχή για οποιαδήποτε τροποποίηση των υποδομών και χαρακτηριστικών του υδατοδρομίου κατά τη διάρκεια εξέτασης του τεχνικού φακέλου από τις υπηρεσίες της παραγράφου 1, προκειμένου η αρμόδια περιβαλλοντική αρχή να εξετάζει τον εκάστοτε επικαιροποιημένο φάκελο για την περιβαλλοντική αδειοδότηση του υδατοδρομίου.

Η περιβαλλοντική αρχή οφείλει να ενημερώνει το Τ.Ε.Μ. για οποιαδήποτε τροποποίηση των υποδομών και των χαρακτηριστικών του υδατοδρομίου, προκειμένου οι συναρμόδιες υπηρεσίες της παραγράφου 1 να εξετάζουν τον εκάστοτε επικαιροποιημένο φάκελο επισημαίνοντας με ακρίβεια, πληρότητα και εποπτικό τρόπο το σύνολο των αλλαγών σε σχέση με την αρχική αίτηση.

δ) Η έκδοση της Α.Ε.Π.Ο. συνιστά προϋπόθεση της αδειοδότησης και κοινοποιείται στο Τ.Ε.Μ. από την αρμόδια περιβαλλοντική αρχή.

ε) Σε περίπτωση που το έργο ανήκει στην Β κατηγορία και δεν

είναι περιβαλλοντικά αδειοδοτημένο, οι Πρότυπες Περιβαλλοντικές Δεσμεύσεις (Π.Π.Δ.) ενσωματώνονται στην άδεια λειτουργίας του. Εντός έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος, με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας και των συναρμόδιων υπουργών καθορίζονται οι προβλεπόμενες Π.Π.Δ., καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή τους. Μέχρι την έκδοση απόφασης για τις ΠΠΔ ακολουθείται η διαδικασία του άρθρου 8 του ν. 4014/2011, όπως ισχύει.

5. Με βάση τις αιτιολογημένες γνωμοδοτήσεις αποδοχής ή απόρριψης του φακέλου των υπηρεσιών της παραγράφου 1, το Τ.Ε.Μ. μέσα σε πέντε (5) εργάσιμες ημέρες από το πέρας της προθεσμίας της παραγράφου 2 χορηγεί βεβαίωση αποδοχής του φακέλου ή απορρίπτει αιτιολογημένα το φάκελο ενημερώνοντας τον ενδιαφερόμενο και την αρμόδια περιβαλλοντική αρχή, στην περίπτωση που το έργο δεν έχει ήδη αδειοδοτηθεί περιβαλλοντικά. Σε περίπτωση απόρριψης, η αρμόδια αρχή διακόπτει την αξιολόγηση της Μ.Π.Ε. και την επιστρέφει στον ενδιαφερόμενο.

6. α) Μετά την έκδοση της βεβαίωσης αποδοχής φακέλου για τη χορήγηση της άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου ή άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου, ο ενδιαφερόμενος υποχρεούται να μεριμνήσει για την ικανοποίηση των απαιτήσεων εξοπλισμού του άρθρου 16 ώστε το υδατοδρόμιο να είναι έτοιμο προς λειτουργία και να πληροί τις προϋποθέσεις του παρόντος, και ενημερώνει εγγράφως το Τ.Ε.Μ. για τα ανωτέρω. Το Τ.Ε.Μ. ειδοποιεί την Επιτροπή Υδατοδρομίων του άρθρου 14, η οποία προβαίνει σε επιθεώρηση του υδατοδρομίου μέσα σε είκοσι (20) εργάσιμες ημέρες.

β) Αν διαπιστωθεί με την επιθεώρηση ότι:

αα) το υδατοδρόμιο πληροί όλες τις νόμιμες προϋποθέσεις, η Επιτροπή αποστέλλει το πόρισμά της στο Τ.Ε.Μ.. Εφόσον το υδατοδρόμιο έχει αδειοδοτηθεί σύμφωνα με την περιβαλλοντική νομοθεσία, το Τ.Ε.Μ. εισηγείται μέσα σε επτά (7) εργάσιμες ημέρες από τη λήψη του πορίσματος για την έκδοση απόφασης άδειας υδατοδρομίου της παραγράφου 1 του άρθρου 7,

ββ) το υδατοδρόμιο δεν πληροί τις νόμιμες προϋποθέσεις, η Επιτροπή αποστέλλει το πόρισμά της στο Τ.Ε.Μ., το οποίο εκδίδει χωρίς καθυστέρηση αιτιολογημένη αρνητική διοικητική πράξη.

γ) Ο ενδιαφερόμενος μπορεί να ζητήσει νέα επιθεώρηση μετά την ολοκλήρωση διορθωτικών παρεμβάσεων επί των ευρημάτων της αρνητικής διοικητικής πράξης. Κατά την κατάθεση αίτησης διεξαγωγής νέας επιθεώρησης και για το παραδεκτό αυτής, καταβάλλεται ποσό παραβόλου στο λογαριασμό του άρθρου 8 υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών το ύψος του οποίου ανέρχεται σε πεντακόσια (500) ευρώ. Με την υποβολή του αιτήματος, υποβάλλεται και το αποδεικτικό καταβολής του παραβόλου. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, μπορεί να τροποποιείται το ανωτέρω ύψος του παραβόλου.

7. Κατά την επιθεώρηση και ανάλογα με το είδος της άδειας υδατοδρομίου ελέγχεται ιδίως:

α) η τήρηση των Εγχειριδίων Υδατοδρομίου που προβλέπονται στο άρθρο 8, όπως αυτά αναφέρονται και έχουν προεγκριθεί ή εγκριθεί ανάλογα με την άδεια στο άρθρο 9 ή 11,

β) η υποδομή σε εγκαταστάσεις,

γ) η ύπαρξη και άρτια λειτουργική κατάσταση του εξοπλισμού που προβλέπεται στο άρθρο 16, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού ασφαλείας από έκνομες ενέργειες για τη διασφάλιση της εφαρμογής των προβλεπόμενων διαδικασιών ασφαλείας που περιγράφονται στο Πρόγραμμα Ασφαλείας του υδατοδρομίου,

δ) η αρτιότητα των εγκαταστάσεων που απαιτούνται για την ασφάλεια και τη λειτουργικότητά τους.

8. Μετά την αποστολή στο Τ.Ε.Μ. θετικού πορίσματος της επιτροπής για ίδρυση ή και λειτουργία του υδατοδρομίου και εφόσον αυτό έχει αδειοδοτηθεί περιβαλλοντικά, το Τ.Ε.Μ. εισηγείται μέσα σε προθεσμία επτά (7) εργάσιμων ημερών την απόφαση της παραγράφου 1 του άρθρου 7 για έκδοση άδειας.

Μετά την έκδοση της απόφασης της παραγράφου 1 του άρθρου 7 (άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου) επιτρέπεται η έναρξη πτήσεων από και προς το αδειοδοτηθέν υδατοδρόμιο. Ο φορέας

λειτουργίας ενημερώνει το Τ.Ε.Μ. δεκαπέντε (15) τουλάχιστον ημέρες πριν από την έναρξη πτήσεων.

9. Αρμόδιοι υπάλληλοι οι οποίοι παραβιάζουν τις προθεσμίες των παραγράφων 1, 2, 3, 4, 5, 6 και 8, ελέγχονται πειθαρχικά. Η μη έγκαιρη διεκπεραίωση μέσα στις παραπάνω προθεσμίες, συνιστά αυτοτελές πειθαρχικό παράπτωμα κατά των υπαίτιων προϊσταμένων και υπαλλήλων, το οποίο επιφέρει πειθαρχική ποινή προστίμου ποσού ίσου με τις αποδοχές δύο (2) μηνών.

#### Άρθρο 13

##### Διάρκεια ισχύος άδειας – τροποποίηση στοιχείων αδειών

1. Η άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου είναι αόριστης διάρκειας.  
2. Η άδεια λειτουργίας ανακαλείται, αν για δυσμίαση (2,5) συνεχόμενα έτη το υδατοδρόμιο δεν παρουσιάζει πτητικό έργο.  
3. Η διάρκεια της άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου καθορίζεται από τη σύμβαση μεταξύ του κατόχου της άδειας ίδρυσης και εκείνου που, ύστερα από διαγωνιστική διαδικασία, σύμφωνα με τους κανόνες ανάθεσης του ν. 4412/2016 (Α'147) ή του ν. 4413/2016 (Α'148) κατά περίπτωση, η οποία υποχρεωτικά εμπεριέχει τη λειτουργία υδατοδρομίου και όχι μόνο τη μίσθωση χώρου, λαμβάνει την άδεια λειτουργίας, όπως αναφέρεται στην προκήρυξη. Δεν μπορεί να ορίζεται διάρκεια μικρότερη των πέντε (5) ετών.

4. Ανεξάρτητα από τη διάρκεια ισχύος της άδειας, ο ενδιαφερόμενος δεν απαλλάσσεται από την υποχρέωση αμελλητί ανανέωσης επιμέρους πιστοποιητικών με μικρότερη χρονική διάρκεια ισχύος από αυτήν της άδειας υδατοδρομίου, τα οποία πρέπει πάντα να διατηρούνται σε ισχύ.

5. Για κάθε μεταβολή στο πρόσωπο του δικαιούχου ή για οποιαδήποτε τροποποίηση των χαρακτηριστικών του υδατοδρομίου, συμπεριλαμβανομένων του εξοπλισμού και των εγχειριδίων υδατοδρομίου, απαιτείται αίτηση προς το Τ.Ε.Μ. και έγκριση από τις αρμόδιες υπηρεσίες πριν από τη μεταβολή, την υλοποίηση ή την εφαρμογή τους.

6. Για κάθε αλλαγή της νομικής μορφής της εταιρείας ή του φυσικού προσώπου κατόχου άδειας υδατοδρομίου απαιτείται έκδοση νέας άδειας με την προσκόμιση μόνο των μεταβαλλόμενων δικαιολογητικών.

7. Κάθε αρμόδια υπηρεσία οφείλει να ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση το Τ.Ε.Μ. για την ανανέωση επιμέρους πιστοποιητικών και να αποστέλλει τα σχετικά δικαιολογητικά σε περίπτωση τροποποίησής τους, ώστε να επικαιροποιείται ο τεχνικός φάκελος της άδειας κάθε υδατοδρομίου.

8. Ο φορέας λειτουργίας, σε περίπτωση παύσης της λειτουργίας υδατοδρομίου, ενημερώνει προηγουμένως εγγράφως το Τ.Ε.Μ. είκοσι πέντε (25) τουλάχιστον εργάσιμες ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία παύσης της λειτουργίας του υδατοδρομίου.

#### Άρθρο 14

##### Επιτροπή Υδατοδρομίων – επιθεωρήσεις υδατοδρομίων

1. Συνιστάται στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Επιτροπή Υδατοδρομίων, στην οποία μετέχουν:

α) ένας (1) υπάλληλος της Διεύθυνσης Αερολιμένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, ως πρόεδρος, με τον αναπληρωτή του,

β) ένας (1) υπάλληλος της Διεύθυνσης Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας από Έκνομες Ενέργειες της Α.Π.Α. (ν. 4427/2016, Α'188), με τον αναπληρωτή του,

γ) ένας (1) εκπρόσωπος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με τον αναπληρωτή του,

δ) ένας (1) αξιωματικός της Διεύθυνσης Προστασίας Συνόρων,

ε) ένας (1) εκπρόσωπος του Πυροσβεστικού Σώματος,

στ) ένας (1) εκπρόσωπος της Γενικής Γραμματείας Πολιτικής Προστασίας,

ζ) ένας (1) αξιωματικός της Γενικής Αστυνομικής Διεύθυνσης Αθήνας ή Θεσσαλονίκης ή της αρμόδιας Διεύθυνσης Αστυνομίας.

μίας, ως εκπρόσωπος του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη για ελέγχους της περίπτωσης ε' της παραγράφου 1 του άρθρου 12 για τις επιθεωρήσεις υδατοδρομίων που θα λειτουργήσουν αποκλειστικά σε λίμνες, και πέραν των αρμοδιοτήτων του Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής (Λ.Σ. - ΕΛ.ΑΚΤ.), με τον αναπληρωτή του.

Σε περιπτώσεις συναρμοδιότητας για την αδειοδότηση υδατοδρομίου σε ζώνη ή περιοχή σημαντική για την ασφάλεια της χώρας ή τη δημόσια ασφάλεια στην Επιτροπή Υδατοδρομίων μπορεί να συμμετέχει και ένας (1) εκπρόσωπος της Διεύθυνσης Κρατικής Ασφάλειας του Αρχηγείου της Ελληνικής Αστυνομίας καθώς και ένας (1) εκπρόσωπος του Γενικού Επιτελείου Εθνικής Άμυνας και σε επιθεωρήσεις σε θαλάσσιες περιοχές, ύστερα από ενδοϋπηρεσιακή συνεννόηση με το Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή και το Τ.Ε.Μ.,

η) επιτρέπεται η συμμετοχή στην Επιτροπή Υδατοδρομίων και ενός (1) εκπροσώπου της αρμόδιας μονάδας εναέριας κυκλοφορίας στην περιοχή ευθύνης της οποίας θα ιδρυθεί το υδατοδρόμιο ύστερα από εισήγηση της Διεύθυνσης Κανονισμών Αεροναυτιλίας της Ανεξάρτητης Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας.

Για τη γραμματειακή υποστήριξη της Επιτροπής ορίζεται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών υπάλληλος του Τ.Ε.Μ..

Η επιτροπή Υδατοδρομίων συγκροτείται με απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

2. α) Έργο της Επιτροπής είναι ο έλεγχος και η επιθεώρηση των υδατοδρομίων, καθώς και κάθε άλλη αρμοδιότητα όπως αυτή προκύπτει από τις κείμενες διατάξεις.

β) Σε περίπτωση νέας επιθεώρησης κατά την περίπτωση γ' της παραγράφου 6 του άρθρου 12, καθώς και οποιασδήποτε εκ νέου επιθεώρησης ύστερα από διεξαγωγή έκτακτης ή τακτικής επιθεώρησης κατά την οποία διαπιστώθηκε μη συμμόρφωση όρων και προϋποθέσεων λειτουργίας περιορισμένης κλίμακας, στην επιτροπή μπορεί να συμμετέχουν μόνο τα μέλη αυτής που λόγω της ειδικότητας τους θα διαπιστώσουν την ολοκλήρωση των διορθωτικών παρεμβάσεων. Τα μέλη αυτά καθορίζονται με ομόφωνη απόφαση όλων των μελών της Επιτροπής στο πόρισμα της αρχικής επιθεώρησης και σε κάθε περίπτωση δεν μπορεί να είναι λιγότερα από τρία (3).

3. Με απόφαση των Υπουργών Προστασίας του Πολίτη, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ρυθμίζεται επιπλέον κάθε θέμα σχετικό με τη λειτουργία, τη συγκρότηση, τη θητεία και τις αρμοδιότητες της Επιτροπής, την αναπλήρωση των μελών της, τον τρόπο διενέργειας των ελέγχων και επιθεωρήσεων.

4. Για τη συμμετοχή των μελών στην Επιτροπή Υδατοδρομίων δεν προβλέπεται πρόσθετη αμοιβή.

5. Τα έξοδα μετακίνησης και διαμονής των μελών της Επιτροπής βαρύνουν τις υπηρεσίες από τις οποίες προέρχονται για τις απαιτούμενες επιθεωρήσεις πριν από την αδειοδότηση και για τις τακτικές επιθεωρήσεις που προβλέπονται, καθώς και αν ο κάτοχος άδειας υδατοδρομίου ζητεί αλλαγή επί των δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου του άρθρου 8 ή και του εξοπλισμού του άρθρου 16, για την οποία κρίνεται αναγκαία η διεξαγωγή επιθεώρησης από τις αρμόδιες υπηρεσίες.

6. Η Επιτροπή Υδατοδρομίων προβαίνει σε τακτικές και έκτακτες επιθεωρήσεις των υδατοδρομίων για διαπίστωση της τήρησης των όρων λειτουργίας και ασφαλείας τους. Το Τ.Ε.Μ. καθορίζει τις ημερομηνίες των τακτικών επιθεωρήσεων για την Επιτροπή Υδατοδρομίων, με κριτήρια επιχειρησιακής σκοπιμότητας και γεωγραφικής αντιπροσωπευτικότητας του δικτύου μεταφορών.

7. Σε κάθε τακτική επιθεώρηση, το Τ.Ε.Μ. οφείλει να ενημερώνει το φορέα λειτουργίας ένα (1) τουλάχιστον μήνα πριν από τη μετάνταξη της Επιτροπής. Έκτακτη επιθεώρηση γίνεται οποτεδήποτε χωρίς προηγούμενη προειδοποίηση του φορέα λειτουργίας.

8. Εκτός από τις επιθεωρήσεις που διενεργεί η Επιτροπή Υδατοδρομίων, η αρμόδια Διεύθυνση Ασφαλείας Πολιτικής Αεροπορίας από έκνομες ενέργειες της Α.Π.Α. διατηρεί αυτεπάλω το δικαίωμα άσκησης δραστηριοτήτων παρακολούθησης της συμμόρφωσης στις απαιτήσεις ασφαλείας στο πλαίσιο όσων προβλέ-

πονται στο Εθνικό Πρόγραμμα Ποιοτικού Ελέγχου της Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας.

9. Ο φορέας λειτουργίας του υδατοδρομίου υποχρεούται να παρέχει κάθε πληροφορία παρέχοντας ακώλυτη πρόσβαση στις εγκαταστάσεις και υποδομές για τη διενέργεια της επιθεώρησης. Σε περίπτωση παράβασης της υποχρέωσης αυτής, με απόφαση του Τ.Ε.Μ., ύστερα από εισήγηση της Επιτροπής και ακρόαση του φορέα λειτουργίας, επιβάλλεται πρόστιμο από το πενταπλάσιο έως το δεκαπλάσιο του ύψους του παραβόλου. Σε περίπτωση υποτροπής το πρόστιμο διπλασιάζεται.

#### Άρθρο 15

#### Μεταβίβαση άδειας - παραχώρηση λειτουργίας

1. α) Ο κάτοχος της άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου μπορεί να μεταβιβάσει την άδειά του σε άλλο δημόσιο φορέα. Για κάθε μεταβίβαση άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου σε θαλάσσια περιοχή απαιτείται κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Εθνικής Άμυνας, ύστερα από εισήγηση του Τ.Ε.Μ.. Για τη μεταβίβαση άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου σε λίμνη, απαιτείται απόφαση αποκλειστικώς του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και Εθνικής Άμυνας. Σε περίπτωση άδειας ίδρυσης σε Ο.Τ.Α. την απόφαση για τη μεταβίβαση της τη συνυπογράφει και ο Υπουργός Εσωτερικών.

β) Με την επιφύλαξη της περίπτωσης δ' ο κάτοχος της άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου μπορεί να μεταβιβάσει την άδειά του σε φορέα που πληροί τις προϋποθέσεις του άρθρου 6. Για κάθε μεταβίβαση άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου σε θαλάσσια περιοχή, απαιτείται κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από εισήγηση του Τ.Ε.Μ.. Για μεταβίβαση άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου σε λίμνη, απαιτείται απόφαση αποκλειστικώς του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

γ) Η μεταβίβαση της άδειας συντελείται μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας υποβολής νέας αίτησης παροχής άδειας από τον ενδιαφερόμενο. Στην αίτηση συμπεριλαμβάνονται τα δικαιολογητικά του τεχνικού φακέλου που τροποποιούνται, καθώς και υπεύθυνη δήλωση του αιτούντα για την τήρηση και μη τροποποίηση των υπολοίπων δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου που δεν περιέχονται στην αίτηση. Για την εξέταση της αίτησης ακολουθείται η διαδικασία του άρθρου 12, για τη διαβίβαση μόνο των τροποποιούμενων δικαιολογητικών στις αρμόδιες υπηρεσίες.

δ) Η άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου είναι αμεταβίβαστη και δεν εκχωρείται για οποιαδήποτε αιτία μέσα σε διάστημα τριών (3) ετών και πριν από την ολοκλήρωση όλων των εργασιών. Απαγορεύεται η μεταβίβαση των μετοχών αν ο δικαιούχος της άδειας λειτουργίας είναι νομικό πρόσωπο, εκτός από τη μεταβίβαση λόγω κληρονομικής διαδοχής. Οι απαγορεύσεις των παραπάνω εδαφίων δεν ισχύουν στην περίπτωση που η άδεια λειτουργίας έχει ληφθεί από δημόσιο φορέα σύμφωνα με τις προϊσχύουσες διατάξεις.

2. Ο κάτοχος της άδειας ίδρυσης μπορεί να παραχωρήσει σε φορέα που δικαιούται να λάβει άδεια ίδρυσης τη διοίκηση, τη διαχείριση, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση των υποδομών και υπηρεσιών του υδατοδρομίου, διατηρώντας ο ίδιος εποπτικό και ελεγκτικό ρόλο προς το φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου, όπως θα προβλέπεται από τη σύμβαση παραχώρησης.

Για κάθε παραχώρηση της διοίκησης, της διαχείρισης, της λειτουργίας και της εκμετάλλευσης των υποδομών και υπηρεσιών του υδατοδρομίου απαιτείται κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από εισήγηση του Τ.Ε.Μ.. Αν οι υποδομές ανήκουν σε Ο.Τ.Α. την παραπάνω απόφαση συνυπογράφει και ο Υπουργός Εσωτερικών. Για παραχώρηση σε λίμνη, απαιτείται απόφαση αποκλειστικώς του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

Για την παραχώρηση της διοίκησης, της διαχείρισης, της λειτουργίας και της εκμετάλλευσης των υποδομών και υπηρεσιών του υδατοδρομίου απαιτείται η υποβολή αίτησης του κατόχου άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου ή του κατόχου της άδειας λειτουργίας για παραχώρηση σε νέο φορέα λειτουργίας και κατάθεση της σύμβασης παραχώρησης και των απαιτούμενων τροποποιημένων



δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου από το νέο φορέα λειτουργίας. Για την εξέταση της αίτησης ακολουθείται η διαδικασία του άρθρου 12 για τη διαβίβαση μόνο των τροποποιούμενων δικαιολογητικών στις αρμόδιες υπηρεσίες.

3. Για οποιαδήποτε μεταβίβαση ή παραχώρηση καταβάλλεται παράβολο υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το ύψος του οποίου ανέρχεται σε δύο χιλιάδες πεντακόσια (2.500) ευρώ. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, που εκδίδεται ύστερα από εισήγηση του Τ.Ε.Μ., μπορεί να τροποποιείται το ανωτέρω ύψος του παραβόλου.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να διενεργείται διαγωνιστική διαδικασία για τη λειτουργία ή για την κατασκευή εγκαταστάσεων και υποδομών και τη λειτουργία ομάδας υδατοδρομίων. Η ομάδα περιλαμβάνει υδατοδρόμια για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια ίδρυσης και έχει υλοποιηθεί η κατασκευή εγκαταστάσεων τους με δαπάνες δημοσίων φορέων ή υδατοδρόμια για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια λειτουργίας στο όνομα δημόσιου φορέα.

### Άρθρο 16

#### Υποχρεώσεις φορέα λειτουργίας υδατοδρομίου

Ο φορέας λειτουργίας υδατοδρομίου υποχρεούται να:

α) εφαρμόζει τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας και να παρέχει τις υπηρεσίες του υδατοδρομίου με ίσους όρους σε οποιδήποτε αεροσκάφος,

β) ακολουθεί τις υποδείξεις των αεροπορικών και λιμενικών αρχών, καθώς και να προβαίνει έγκαιρα στις απαραίτητες ενέργειες για την αποκατάσταση ευρημάτων κατά τις επιθεωρήσεις ασφαλείας,

γ) εφαρμόζει τα Εγχειρίδια Υδατοδρομίου που έχουν εγκριθεί από την Α.Π.Α., να τα ενημερώνει και να τα τροποποιεί σύμφωνα με τις υποδείξεις των αρμόδιων κατά περίπτωση υπηρεσιών,

δ) εποπτεύει με κατάλληλα ηλεκτρονικά μέσα (κάμερες) την υδάτινη περιοχή του υδατοδρομίου και διατηρεί την περιοχή κίνησης των αεροσκαφών ύδατος ελεύθερη από κάθε εμπόδιο. Τα ηλεκτρονικά μέσα είναι συνδεδεμένα σε πραγματικό χρόνο με το Κέντρο Παρακολούθησης, το οποίο δημιουργείται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών. Στην απόφαση αυτή ρυθμίζονται οι όροι, τα δικαιώματα πρόσβασης και άλλων δημόσιων υπηρεσιών, όπως η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας ή το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή και τα Γενικά Επιτελεία των Ενόπλων Δυνάμεων, αλλά και κάθε άλλο θέμα σχετικά με τη λειτουργία του Κέντρου Παρακολούθησης. Ειδικά, το υδατοδρόμιο πρέπει να διαπλέεται με μέριμνα του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου κάθε φορά τριάντα (30) τουλάχιστον λεπτά της ώρας πριν από κάθε προσθαλάσωση ή αποθαλάσωση για την απομάκρυνση αντικειμένων, εμποδίων, θαλάσσιων μέσων αναψυχής, λεμβών, σκαφών, πλοίων και κολυμβητών που συνιστούν κίνδυνο για την κίνηση των αεροσκαφών,

ε) τηρεί και παρέχει στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, στην αρμόδια λιμενική αρχή και σε άλλες αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες, ύστερα από έγγραφη πράξη των τελευταίων, λεπτομερή στοιχεία αεροπορικής κίνησης, καθώς και αναλυτικά στοιχεία αναφορικά με τα εξυπηρετούμενα αεροσκάφη, τα πληρώματα, τους επιβάτες, το φορτίο και το ταχυδρομείο. Οι αρμόδιες υπηρεσίες ενημερώνουν το φορέα λειτουργίας υδατοδρομίου για τα απαιτούμενα έντυπα, τα οποία υποβάλλονται πριν από την έναρξη της πτήσης, καθώς και για τη διαδικασία υποβολής τους,

στ) διακόπτει τη λειτουργία του υδατοδρομίου και να μην επιτρέπει τη χρησιμοποίησή του, αν διαπιστώσει την ύπαρξη κινδύνου για την ασφάλεια των πτήσεων ή αν δεν είναι δυνατή η παροχή όλων των απαραίτητων υπηρεσιών, μέσων, προσωπικού και εξοπλισμού για την ασφαλή λειτουργία του υδατοδρομίου, ενημερώνοντας αμέσως και με κάθε πρόσφορο μέσο την Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας των Πτήσεων (Ε.Δ.Α.Α.Π.), τις αρμόδιες υπηρεσίες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, την Επιτροπή Αναφοράς Περιστατικών Ασφαλείας (Ε.Α.Π.Α.) και την αρμόδια λιμενική αρχή για το πρόβλημα ασφα-

λείας που εντοπίστηκε. Το υδατοδρόμιο μπορεί να επαναλειτουργήσει, αφού διαπιστωθεί η αποδεδειγμένη άρση των προβλημάτων που επέβαλαν τη διακοπή λειτουργίας του. Για την ανωτέρω διακοπή λειτουργίας και για την επαναλειτουργία ενημερώνονται η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η Υδρογραφική Υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και η αρμόδια λιμενική αρχή για την έκδοση των σχετικών οδηγιών,

ζ) ενημερώνει αμέσως και με κάθε πρόσφορο μέσο την Ε.Δ.Α.Α.Π., τις αρμόδιες υπηρεσίες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, την Ε.Α.Π.Α. και την αρμόδια λιμενική αρχή για κάθε αεροπορικό ατύχημα ή συμβάν,

η) αποστέλλει στην Υ.Π.Α. τις προβλεπόμενες αεροναυτικές πληροφορίες για τη δημοσίευσή τους στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών Ελλάδος (Α.Ι.Ρ. - GREECE) και στην Υδρογραφική Υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού για την έκδοση σχετικής οδηγίας,

θ) συμμορφώνεται με τους ισχύοντες περιβαλλοντικούς όρους ή Π.Π.Δ.,

ι) μεριμνά για τη συντήρηση των εγκαταστάσεων, των υποδομών και του εξοπλισμού ασφαλείας του υδατοδρομίου και των λιμενικών εγκαταστάσεων που χρησιμοποιεί, φέροντας ευθύνη για την καλή κατάσταση και ασφαλή λειτουργία τους,

ια) παρέχει τις υπηρεσίες του εφαρμόζοντας τις διατάξεις της κείμενης εθνικής και ενωσιακής νομοθεσίας περί ανταγωνισμού,

ιβ) διατηρεί σε καλή κατάσταση και να χρησιμοποιεί τον απαιτούμενο εξοπλισμό ως εξής:

αα) σήμα οπτικής αναγνώρισης: το σήμα αυτό σε σχήμα άγκυρας, διαστάσεων από τέσσερα (4) μέτρα μήκος και δυόμισι (2,5) μέτρα πλάτος έως δέκα (10) μέτρα μήκος και έξι (6) μέτρα πλάτος, απαιτείται να είναι τοποθετημένο σε κατάλληλη περιοχή στο έδαφος ή άλλη επίπεδη επιφάνεια, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, ώστε να είναι εύκολα ορατό από αέρος,

ββ) φανό ειδοποίησης αεροπορικής δραστηριότητας: τήλε - ενεργούμενος φανός ο οποίος είναι διαθέσιμος προς χρήση πριν από κάθε προσθαλάσωση ή αποθαλάσωση αεροσκάφους, προς ειδοποίηση παρακείμενων πλωτών μέσων για έναρξη αεροπορικής δραστηριότητας (άφιξη ή αναχώρηση αεροσκάφους). Ο φανός πρέπει να είναι τοποθετημένος σε τέτοια θέση στο χώρο του υδατοδρομίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Α.Π.Α. και της λιμενικής αρχής ώστε να είναι εύκολα ορατός,

γγ) ανεμούριο ή σημείο «Τ»: ανεμούριο κατάλληλων διαστάσεων, το οποίο πρέπει να είναι τοποθετημένο σε τέτοια θέση στο χώρο του υδατοδρομίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και της λιμενικής αρχής, ώστε να είναι εύκολα ορατό, ακόμα και σε περίπτωση μειωμένης ορατότητας. Αντί για ανεμούριο είναι δυνατόν να τοποθετηθεί ένας ανεμοδείκτης σε σχήμα «Τ»,

δδ) σημεία πρόσδεσης: αρμοδίως και προσηκόντως πιστοποιημένα σημεία για την πρόσδεση των αεροσκαφών ύδατος (δέσρες) επί της πλωτής προβλήτας αποβίβασης -επιβίβασης επιβατών, ως προς τη σταθερότητά τους και την αντοχή τους σε σχέση με τη χρήση για την οποία προορίζονται, λαμβάνοντας υπόψη τις δυσμενέστερες των καιρικών συνθηκών που συνήθως επικρατούν στη συγκεκριμένη περιοχή,

εε) σωσίβια άμεσης χρήσης: παραπλεύρως του σημείου πρόσδεσης και παραμονής του αεροσκάφους απαιτείται η ύπαρξη σε κατάλληλη θέση τριών (3) κυκλικών σωσιβίων μη φουσκωτού τύπου, με σχοινί πρόσδεσης μήκους τριάντα (30) μέτρων, έτοιμων για χρήση οποιαδήποτε στιγμή,

στστ) σκάφος υπηρεσίας: η ύπαρξη και διαρκής διαθεσιμότητα ταχύπλοου σκάφους ολικού μήκους έξι (6) τουλάχιστον μέτρων με εξωλέμβια μηχανή, επαρκούς ιπποδύναμης ώστε να διαθέτει ικανή ταχύτητα πλεύσης για τη διασφάλιση του αναφερόμενου μέγιστου χρόνου απόκρισης 15 λεπτών σε οποιοδήποτε σημείο της περιοχής κίνησης, εφοδιασμένου με τις προβλεπόμενες άδειες και εξοπλισμό, έτοιμο προς χρήση ανά πάσα στιγμή.

Επιπλέον των ανωτέρω, το σκάφος υπηρεσίας πρέπει να διαθέτει και επαρκή εξοπλισμό διάσωσης για το σύνολο των επιβαινόντων ατόμων του υδροπλάνου, ως εξής:



- i) φορητή αυτόματα αναδιπλούμενη σχεδία 12 ατόμων,
- ii) αναπνευστικές συσκευές (10 τεμάχια κατ' ελάχιστον),
- iii) ισοθερμικές κουβέρτες για παροχή πρώτων βοηθειών (24 τεμάχια),
- iv) πυροσβεστήρες αφρού 6 κιλών φορητούς (2 τεμάχια),
- v) κυκλικά σωσίβια (4 τεμάχια),

ζζ) φορητά μέσα πυρόσβεσης: δίπλα ακριβώς από το σημείο στάθμευσης του αεροσκάφους ύδατος πρέπει να υπάρχουν πυροσβεστήρες χειρός εγκεκριμένου τύπου, κατάλληλοι για χρήση σε πυρκαγιά υγρών καυσίμων και ηλεκτρολογικού υλικού, τρεις (3) τουλάχιστον ανά κατηγορία, χωρητικότητας δώδεκα (12) τουλάχιστον κιλών ξηράς κόνεως για τα υγρά καύσιμα και έξι (6) κιλών διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) ή δώδεκα (12) κιλών κόνεως για το ηλεκτρολογικό υλικό,

ηη) μέσα περιορισμού θαλάσσιας ρύπανσης: πρόσβαση σε κατάλληλα πλωτά φράγματα, εγκεκριμένου τύπου σύμφωνα με την 3221/2.1.1999 απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (Β'76), για τον περιορισμό διαρροής καυσίμου ή λαδιού στο νερό και, σε κατάλληλα απορροφητικά υλικά αντιμετώπισης ρύπανσης, εγκεκριμένου τύπου, σύμφωνα με την 1218.91/1997 κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Υγείας και Πρόνοιας και Εμπορικής Ναυτιλίας (Β'951),

θθ) μαγνητική πύλη (WTMD) για τον έλεγχο ασφαλείας των επιβατών και ακτινοσκοπική συσκευή (X-Ray) για έλεγχο ασφαλείας αποσκευών και χειραποσκευών ή ότι καθορίζεται σχετικά από την Α.Π.Α. ύστερα από αξιολόγηση επικινδυνότητας σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο Ε.Π.Α.Π.Α. και ανάλογα με τον τύπο του υδατοδρομίου.

#### **Άρθρο 17** **Όροι εκτέλεσης πτήσεων**

Η προσθαλάσωση και αποθαλάσωση αεροσκαφών στα υδατοδρόμια επιτρέπεται με τους εξής όρους:

α) οι πτήσεις πραγματοποιούνται υπό κανόνες πτήσεως εξ όψεως (VFR) κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας και υπό μετεωρολογικές συνθήκες εξ όψεως (VMC), με την προϋπόθεση ότι τα αναχωρούντα αεροσκάφη έχουν υποβάλει το σχέδιο πτήσης που προβλέπεται από τους κανονισμούς. Αμέσως μετά την προσθαλάσωση κλείνουν το σχέδιο πτήσης, σύμφωνα με όσα διαλαμβάνονται στο εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών Ελλάδος. Η παροχή εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης και συνέγερσης από την αποθαλάσωση του αεροσκάφους μέχρι την προσθαλάσωση του ασκέται από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και διέπεται από τη νομοθεσία που αφορά την Πολιτική Αεροπορία,

β) αν το υδατοδρόμιο βρίσκεται εντός Τερματικής Περιοχής (TMA) ή Ζώνης Ελέγχου (CTR) αεροδρομίου της Επικράτειας τότε: αα) το αεροσκάφος, πριν από την είσοδό του στην Τερματική Περιοχή ή Ζώνη Ελέγχου, έρχεται σε επικοινωνία με τον αρμόδιο φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας για την εξασφάλιση της σχετικής προς τούτο άδειας και τη λήψη πληροφοριών και οδηγιών για την εντός αυτής πτήση του,

ββ) πριν από την αναχώρηση του αεροσκάφους λαμβάνει τη σχετική προς τούτο έγκριση από τον αρμόδιο φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας της αντίστοιχης Τερματικής Περιοχής ή Ζώνης Ελέγχου, καθώς και τις σχετικές πληροφορίες για τη διαδρομή που πρέπει να ακολουθήσει,

γγ) οι υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας είναι υπεύθυνες για την παροχή πληροφοριών πτήσης μόνο σε σχέση με την υπάρχουσα εντός της Τερματικής Περιοχής ή Ζώνης Ελέγχου γνωστή εναέρις κυκλοφορία και όχι σε σχέση με τα πλωτά μέσα, τα οποία ενδεχομένως επιχειρούν στην περιοχή του υδατοδρομίου.

#### **Άρθρο 18** **Κίνηση στην επιφάνεια του ύδατος και επικοινωνίες**

1. Η κίνηση του αεροσκάφους στην επιφάνεια του ύδατος πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις των Δ.Κ.Α.Σ. και των κατά

περίπτωση Κανονισμών Λιμένων.

2. Οι τηλεπικοινωνίες μεταξύ του κυβερνήτη του αεροσκάφους και της αντίστοιχης κατά περίπτωση αρχής ή υπηρεσίας, το προσωπικό της οποίας είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο, πραγματοποιούνται μέσω αμφίδρομης ραδιοτηλεφωνικής ζεύξης (ναυτιλιακό-αεροπορικές Πολύ Υψηλές Συχνότητες - VHF).

#### **Άρθρο 19** **Απαγορεύσεις – περιορισμοί**

Στην περιοχή ελιγμών κάθε υδατοδρομίου απαγορεύεται χωρίς την άδεια της αρμόδιας λιμενικής αρχής σε θαλάσσια περιοχή ή της αρμόδιας αρχής διαχείρισης υδάτων σε λίμνη η:

α) ναυσιπλοΐα κατά τη διάρκεια της αεροπορικής δραστηριότητας,

β) αγκυροβόληση πλοίων και κάθε είδους πλωτών μέσων κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας,

γ) αλιεία και η πόντιση αλιευτικών εργαλείων σε απόσταση μικρότερη των πεντακοσίων (500) μέτρων κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας,

δ) κολύμβηση και κάθε είδους υποβρύχια δραστηριότητα,

ε) προσθαλάσωση και η αποθαλάσωση χωρίς προηγούμενη έγκριση από την οικεία λιμενική αρχή,

στ) παρενόχληση με οποιονδήποτε τρόπο ή μέσο, όπως φωτιστικά ή οπτικά σήματα, παρεμβολές ή παρεμβάσεις στις ραδιοσυχνότητες και επικοινωνίες που χρησιμοποιούνται μεταξύ του αρμόδιου φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των αεροσκαφών, τηλεκατεύθυνση μη επανδρωμένων αεροσκαφών ή άλλων πτητικών μηχανών και αντικειμένων ή μη επανδρωμένων πλωτών σκαφών και αντικειμένων, της αποθαλάσωσης, προσθαλάσωσης και εν γένει της κίνησης και κυκλοφορίας των αεροσκαφών, καθώς και της ομαλής λειτουργίας του υδατοδρομίου.

#### **Άρθρο 20** **Ασφάλιση**

1. Ο φορέας λειτουργίας υποχρεούται πριν από την έναρξη του πτυτικού του έργου, η οποία διαπιστώνεται με την έκδοση σχετικής απόφασης από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, να προσκομίζει στο Τ.Ε.Μ. βεβαίωση ασφαλιστικής κάλυψης αναγνωρισμένου φορέα που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα ή στον ΕΟΧ των κινδύνων από έκνομες ενέργειες, σύμφωνα με τον ΕΚΑΠΑ.

2. Ο φορέας λειτουργίας υδατοδρομίου υποχρεούται να καλύπτει με ιδιωτική ασφάλιση αναγνωρισμένου φορέα που λειτουργεί νόμιμα στην Ελλάδα ή στον ΕΟΧ τους κινδύνους της αστικής ευθύνης του ιδίου και των προστηθέντων του για βλάβες ή ζημιές σε τρίτους από τη λειτουργία του. Στη βεβαίωση ασφαλιστικής κάλυψης αναγράφονται τα ελάχιστα επιμέρους και συνολικά ασφαλιστικά ποσά. Αν φορέας λειτουργίας διαχειρίζεται περισσότερα από ένα υδατοδρόμια, μπορεί να εκδώσει ένα συνολικό ασφαλιστήριο που να συμπεριλαμβάνει όλα τα υδατοδρόμια που παρουσιάζουν πτητικό έργο και να το τροποποιεί, σε περίπτωση εισαγωγής νέου ή διαγραφής κάποιου από τα ήδη υπάρχοντα.

3. Το τελευταίο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 8 του ν. 2912/2001 (Α'94), όπως έχει αντικατασταθεί με την παρ. 2 του άρθρου 46 του ν. 4146/2013 (Α'90), αντικαθίσταται ως εξής:

«Σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρού συμβάντος συνδεόμενου με τη χρησιμοποίηση αεροσκάφους ύδατος εντός των ορίων τοπικής αρμοδιότητας του Α.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ., στην ομάδα διερεύνησης μπορεί να μετέχει και στέλεχος της Ελληνικής Υπηρεσίας Διερεύνησης Ναυτικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (ΕΛ.Υ.Δ.Ν.Α.) που έχει συσταθεί με το ν. 4033/2011 (Α'264), το οποίο ορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.»

#### **Άρθρο 21** **Τιμολόγια υπηρεσιών υδατοδρομίων**

Ο φορέας λειτουργίας υδατοδρομίου καθορίζει τα τιμολόγια

των υπηρεσιών που παρέχονται από αυτόν για τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης υδροπλάνων και επιβατών.

Ο σχετικός τιμοκατάλογος υπηρεσιών κοινοποιείται στο Τ.Ε.Μ., στην εποπτική αρχή τελών αερολιμένων της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας στη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.), στη Δημοσία Αρχή Λιμένων (Δ.Α.Λ.) και στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Οικονομικών.

### Άρθρο 22

#### Τέλη λειτουργίας υδατοδρομίου

1. Για κάθε επιβάτη που αναχωρεί από υδατοδρόμιο η εταιρεία υδροπλάνων η οποία πραγματοποιεί τις πτήσεις καταβάλλει τέλος υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών ίσο με το πέντε τοις εκατό (5%) του καθαρού ναύλου που αντιστοιχεί στο συγκεκριμένο δρομολόγιο. Το ίδιο ποσό καταβάλλεται για κάθε επιβάτη και στην περίπτωση ολικής ναύλωσης αεροσκάφους, ανεξάρτητα από το ποσό που έχει καταβληθεί.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής καθορίζονται ο τρόπος και ο χρόνος απόδοσης του τέλους, καθώς και οι κυρώσεις σε περίπτωση εκπρόθεσμης, ανακριβούς ή μη απόδοσης του τέλους.

2. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών θεσπίζεται τέλος ανά σκέλος πτήσης, υπέρ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και καθορίζονται οι υπόχρεοι απόδοσης του τέλους, ο τρόπος και ο χρόνος απόδοσής του, οι απαλλαγές από το τέλος, καθώς και οι κυρώσεις σε περίπτωση εκπρόθεσμης, ανακριβούς ή μη απόδοσης του τέλους.

3. Τα έσοδα από τα τέλη των παραγράφων 1 και 2, καθώς και από τα παράβολα διατίθενται για την κατασκευή υδατοδρομίων, τα ηλεκτρονικά συστήματα, την κάλυψη των εξόδων της Επιτροπής Υδατοδρομίων και τον εξοπλισμό των υπηρεσιών που παρέχουν συνδρομή στη λειτουργία των υδατοδρομίων, καθώς και την επιδότηση γραμμών υδροπλάνων σε προορισμούς απομακρυσμένων νησιών ή περιορισμένης επιβατικής κίνησης.

### Άρθρο 23

#### Εκπαίδευση προσωπικού υδατοδρομίου

Το προσωπικό του υδατοδρομίου υποχρεούται να έχει κατάλληλη εκπαίδευση για να μπορεί να ασκεί με ασφάλεια τα καθήκοντά του, όπως αυτά περιγράφονται στην κείμενη νομοθεσία και στα εγχειρίδια του υδατοδρομίου.

Η εκπαίδευση για το προσωπικό λειτουργίας του υδατοδρομίου παρέχεται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Η εκπαίδευση δύναται να παρέχεται και σε αεροδρόμια εκτός Αθήνας, με απόφαση της Α.Π.Α..

Η ύλη της εκπαίδευσης καθορίζεται από την οικεία Διεύθυνση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας σε συνεννόηση με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

### Άρθρο 24

#### Εφοδιασμός αεροσκαφών με καύσιμα

1. Οι προδιαγραφές των εγκαταστάσεων καυσίμων στα υδατοδρόμια, καθώς και οι αντίστοιχες διαδικασίες εφοδιασμού των αεροσκαφών με καύσιμα, καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, ύστερα από συνεργασία των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, της Γενικής Γραμματείας Λιμένων Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής πολιτικής και της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, αφού ληφθούν υπόψη οι κανονισμοί πυρασφάλειας και ανεφοδιασμού αεροσκαφών και οι σχετικές διατάξεις των κανονισμών λιμένων.

2. Με μέριμνα και δαπάνες του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου, τηρουμένων των κανονισμών πυρασφάλειας και ανεφο-

διασμού αεροσκαφών της Α.Π.Α., καθώς και των κανόνων προστασίας του περιβάλλοντος και των σχετικών διατάξεων των κανονισμών λιμένων, ο εφοδιασμός αεροσκαφών με καύσιμα γίνεται:

α) είτε από εγκαταστάσεις καυσίμων στα υδατοδρόμια, β) είτε με κινητά μέσα αποθήκευσης από πιστοποιημένη εταιρεία ανεφοδιασμού αεροσκαφών ή με ευθύνη του χειριστή κατά τις κείμενες διατάξεις, όπως ο Δ3/Γ/12041/2861/3.6.2011 Κανονισμός Ανεφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμα σε αεροδρόμια της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Β' 1109).

3. Ο εφοδιασμός των αεροσκαφών με καύσιμα που υπόκεινται σε Ε.Φ.Κ. και Φ.Π.Α. διέπεται από τις διατάξεις της ενωσιακής, εθνικής τελωνειακής και περί Φ.Π.Α. νομοθεσίας. Η τελωνειακή διαδικασία εφοδιασμού αεροσκαφών με καύσιμα καθορίζεται από το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο.

### Άρθρο 25

#### Απαγόρευση πτήσεων και ανάκληση άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου

1. Σε περίπτωση παραβίασης των όρων λειτουργίας υδατοδρομίου και των θεμάτων αερολιμενικού ελέγχου, ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, ασφάλειας πτήσεων και ασφάλειας πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, δημόσιας ασφάλειας, τελωνειακού και δασμολογικού ελέγχου και εθνικής άμυνας, καθώς και των άρθρων 6 και 16 μπορεί να επιβάλλεται η απαγόρευση πτήσεων με απόφαση του λιμενάρχη ή της αεροπορικής αρχής ή του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, ανάλογα με την αιτία επιβολής της απαγόρευσης πτήσεων, ύστερα από εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας που διαπιστώνει την παράβαση ή του Τ.Ε.Μ., ύστερα από εισήγηση της επιτροπής υδατοδρομίων.

Αν, μέσα σε ένα τρίμηνο από την έναρξη απαγόρευσης πτήσεων, δεν έχει εκλειψει ο λόγος που οδήγησε στην απαγόρευση των πτήσεων, η άδεια υδατοδρομίου ανακαλείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σε θαλάσσια περιοχή και με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών σε λίμνη. Η ανάκληση της άδειας πραγματοποιείται ύστερα από εισήγηση του Τ.Ε.Μ. και αφού προηγηθεί ενημέρωση για μη συμμόρφωση από τις αρμόδιες υπηρεσίες που διαπιστώνουν την παράβαση ή από την επιτροπή των υδατοδρομίων ύστερα από επιθεώρηση.

2. Σε περίπτωση παραβίασης όρων που σχετίζονται με θέματα ασφαλείας και παράλληλα με την απαγόρευση πτήσεων, η άδεια λειτουργίας ανακαλείται αμέσως με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σε θαλάσσια περιοχή και με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών σε λίμνη, ύστερα από εισήγηση των αρμόδιων υπηρεσιών της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας ή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής ή οποιασδήποτε αρμόδιας αρχής η οποία διαπιστώνει την παράβαση.

3. Αν ο κάτοχος της άδειας λειτουργίας επιθυμεί την ανάκλησή της, η άδεια υδατοδρομίου ανακαλείται, ύστερα από την υποβολή σχετικής έγγραφης αίτησής του προς το Τ.Ε.Μ. με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής σε θαλάσσια περιοχή και με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών σε λίμνη. Για λίμνες που έχουν υπαχθεί στο δίκτυο Natura 2000, η άδεια ανακαλείται με κοινή απόφαση των Υπουργών Υποδομών και Μεταφορών και Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Η ανάκληση ισχύει στο εξής.

4. Σε κάθε περίπτωση ανάκλησης της άδειας υδατοδρομίου πρέπει να ενημερώνονται πάραυτα η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, καθώς και οι εμπλεκόμενες στρατιωτικές, αστυνομικές, λιμενικές, πυροσβεστικές ή άλλες αρχές.

5. Σε περίπτωση ανάκλησης της άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου αναστέλλεται αυτοδίκαια και η άδεια λειτουργίας του.

6. Οι δημόσιοι φορείς κάτοχοι άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου μπορούν να ζητήσουν ανάκληση της άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου μόνο αν έχει ανακληθεί η άδεια λειτουργίας του υδατοδρομίου.

### Άρθρο 26 Κυρώσεις

Σε περίπτωση παραβίασης της νομοθεσίας για την αποφυγή συγκρούσεων στη θάλασσα επιβάλλονται κυρώσεις σύμφωνα με τις διατάξεις του ν.δ. 93/1974 (Α'293), που έχει τεθεί σε ισχύ με το π.δ. 94/1977 (Α'30).

Σε περίπτωση παραβίασης της νομοθεσίας για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, κυρώσεις επιβάλλονται σύμφωνα με τις διατάξεις του π.δ. 55/1998 (Α'58).

### Άρθρο 27 Υδάτινα πεδία

1. Η περιοχή των υδάτινων πεδίων καθορίζεται από την αρμόδια Διεύθυνση του Πολεμικού Ναυτικού, ύστερα από αίτηση του ενδιαφερόμενου φορέα της άδειας λειτουργίας του υδατοδρομίου που υποβάλλεται μέσω του Τ.Ε.Μ.. Η περιοχή αυτή αποτυπώνεται στους σχετικούς ναυτικούς χάρτες και σημαίνεται με τα κατάλληλα μέσα με ευθύνη του φορέα λειτουργίας. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Άμυνας, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα τεχνικά και διαδικαστικά θέματα, ιδίως οι προδιαγραφές και η διαδικασία ενημέρωσης των χαρτών, τα μέσα σήμανσης, οι διαδικασίες επικοινωνίας με τις αρμόδιες αρχές και κάθε άλλο σχετικό με αυτά θέμα.

2. Η χρήση υδάτινων πεδίων επιτρέπεται με τις εξής προϋποθέσεις:

α) εφόσον τηρούνται απολύτως οι διατάξεις του άρθρου 19 του ν. 1650/1986 (Α' 160) για τις περιοχές που ορίζονται σε αυτό σχετικά με την προστασία της φύσης και του τοπίου,

β) το αεροσκάφος δεν προέρχεται απευθείας από άλλη χώρα ή δεν κατευθύνεται απευθείας σε άλλη χώρα,

γ) το αεροσκάφος δεν προέρχεται από άλλο υδάτινο πεδίο παρά μόνο από αδειοδοτημένο υδατοδρόμιο ή αεροδρόμιο,

δ) η πτήση να εκτελείται κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας,

ε) ο κυβερνήτης του αεροσκάφους έχει ενημερώσει την αρμόδια Λιμενική Αρχή με οποιοδήποτε πρόσφορο μέσο, δύο (2) τουλάχιστον ώρες πριν από την άφιξή του, για την πρόθεση προσέγγισης στην περιοχή δικαιοδοσίας της και η ανωτέρω Λιμενική Αρχή έχει εγκρίνει την ακριβή περιοχή αποθαλάσωσης/προσθαλάσωσης του αεροσκάφους εκ των προκαθορισμένων υδάτινων πεδίων της παραγράφου 1. Περαιτέρω, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους με δική του ευθύνη και μέριμνα ενημερώνεται εκ των προτέρων από όλες τις αρμόδιες υπηρεσίες για τις ιδιομορφίες και τους κινδύνους που πιθανόν να υπάρχουν στη θαλάσσια περιοχή, συμμορφούμενος πλήρως με τους κανονισμούς και τις διατάξεις ασφαλείας πτήσεων και ναυσιπλοΐας. Για πτήσεις έκτακτης ανάγκης, όπως αεροδιακομιδές, πτήσεις πυρόσβεσης ή απορρύπανσης και πτήσεις πολιτικής προστασίας, η ενημέρωση στην αρμόδια λιμενική αρχή μπορεί να γίνει και με βραχύτερη προθεσμία πρότερης ειδοποίησης, πάντως όμως έγκαιρα, ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος,

στ) υπάρχει συνεχής ανοικτή επικοινωνία, μέσω αμφίδρομης ραδιοτηλεφωνικής ζεύξης (ναυτιλιακό-αεροπορικές Πολύ Υψηλές Συχνότητες - N/HP), του κυβερνήτη του αεροσκάφους με την αρμόδια λιμενική αρχή κατά τη διάρκεια της προσθαλάσωσης και αποθαλάσωσης του αεροσκάφους, ο οποίος υποχρεούται να συμμορφώνεται με τις οδηγίες του αρμόδιου λιμενάρχη ή, αν αυτός απουσιάζει, του αρμόδιου λιμενικού υπαλλήλου υπηρεσίας,

ζ) κατά την προσθαλάσωση και αποθαλάσωση του αεροσκάφους δεν επιχειρείται πτήση πάνω από ανθρώπινο πληθυσμό, πλωτά σκάφη και λοιπά πλεούμενα κάτω από το ελάχιστο επιτρεπόμενο ύψος των πεντακοσίων (500) ποδών,

η) κατά τη διενέργεια ελιγμών επί της υδάτινης επιφάνειας, το αεροσκάφος κινείται σε απόσταση ασφαλείας από ανθρώπους, πλωτά σκάφη και λοιπά πλεούμενα, τηρώντας τις διατάξεις του Δ.Κ.Α.Σ. και των κατά περίπτωση Κανονισμών Λιμένων,

θ) υφίσταται πλησίον του υδάτινου πεδίου κατάλληλη υποδομή

ή πλωτό σκάφος για την ασφαλή επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών του αεροσκάφους. Το πλωτό σκάφος διενεργεί μία (1) ώρα πριν από την προσθαλάσωση και την αποθαλάσωση έλεγχο ασφαλείας του υδάτινου πεδίου. Με ευθύνη του κυβερνήτη του αεροσκάφους διενεργούνται οι προβλεπόμενες διαδικασίες σχετικά με τους ελέγχους ασφαλείας επιβατών, αποσκευών και φορτίου, με χρήση φορητών συσκευών,

ι) ο κυβερνήτης του αεροσκάφους γνωστοποιεί αμέσως στην πλησιέστερη υπηρεσία εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας το κλείσιμο του σχεδίου πτήσης.

3. α) Ο συνολικός αριθμός κινήσεων αεροσκαφών σε υδάτινο πεδίο δεν μπορεί να υπερβαίνει τα έξι (6) ζεύγη, δηλαδή προσθαλάσωση και αποθαλάσωση, κατά τη διάρκεια της ίδιας αεροπορικής ημέρας.

β) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να τροποποιείται ο ανωτέρω αριθμός κινήσεων αεροσκαφών σε υδάτινο πεδίο.

4. Ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία του αεροσκάφους σε όλες τις φάσεις της πτήσης. Ειδικότερα, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για να διαπιστώσει την καταλληλότητα του υδάτινου πεδίου, υπολογίζοντας τη διαθέσιμη απόσταση προσθαλάσωσης ή αποθαλάσωσης, τις θέσεις και το ύψος εμποδίων στο υδάτινο πεδίο και στις γειτονικές επιφάνειες, καθώς και να λαμβάνει κάθε πρόνοια για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας.

5. Ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για την ασφαλή διακίνηση του αεροσκάφους σε όλες τις φάσεις της πτήσης από ή προς υδάτινο πεδίο. Ειδικότερα, ο κυβερνήτης του αεροσκάφους είναι υπεύθυνος για τον έλεγχο των επιβιβαζόμενων επιβατών, χειραποσκευών ή και αποσκευών τους, καθώς και τον έλεγχο των χώρων του αεροσκάφους μετά την αποβίβαση των επιβατών για τη διαπίστωση της μη ύπαρξης απαγορευμένων αντικειμένων, σύμφωνα με το Παράρτημα 4Γ της ΤΟΑ1 του Ε.Π.Α.Π.Α. και όσα προβλέπονται στο πρόγραμμα ασφαλείας του αερομεταφορέα που έχει εγκριθεί από την Α.Π.Α..

6. Στις ανωτέρω περιπτώσεις προσθαλάσωσης, αποθαλάσωσης και υδατοδρόμησης αεροσκαφών σε υδάτινα πεδία, ο χειριστής και ο εκμεταλλευόμενος το αεροσκάφος είναι συνυπεύθυνοι για:

α) την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος,

β) οποιαδήποτε ζημιά προκληθεί σε πρόσωπα ή πράγματα,

γ) παράβαση των όρων και περιορισμών σε θέματα εναέριας κυκλοφορίας, ασφαλείας πολιτικής αεροπορίας από έγκυρες ενέργειες, ασφαλείας πτήσεων, τελωνειακού και δασμολογικού ελέγχου, δημόσιας ασφαλείας, εθνικής άμυνας και για κάθε άλλη μη σύννομη χρησιμοποίηση του υδάτινου πεδίου, εφαρμοζόμενων των κυρώσεων του άρθρου 26.

### Άρθρο 28 Προσωρινή απαγόρευση λειτουργίας υδατοδρομίου ή υδάτινου πεδίου

Ο κατά τόπον αρμόδιος Λιμενάρχης μπορεί να απαγορεύσει χρήση του υδατοδρομίου ή του υδάτινου πεδίου αν, λόγω ιδιαίτερων και απρόβλεπτων συνθηκών που έχουν προκύψει προσωρινώς, διαπιστώνεται κίνδυνος για τη ναυσιπλοΐα και την αεροπλοΐα επί ύδατος, για όσο διάστημα διαρκούν οι συνθήκες αυτές.

### Άρθρο 29 Ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίου από δημόσιους φορείς

Εφόσον δεν έχει υποβληθεί αίτηση από κάποιον άλλο ενδιαφερόμενο φορέα για την ίδρυση και τη λειτουργία υδατοδρομίου το Δημόσιο, όπως εκπροσωπείται από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, μπορεί να ιδρύει και λειτουργεί υδατοδρόμιο ή για το σκοπό αυτό να συστήνει νομικά πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, στα οποία την πλειοψηφία των μετοχών θα κατέχει το Δημόσιο και τα οποία θα διέπονται από τις διατάξεις του ν. 3429/2005 (Α'314).



**Άρθρο 30**  
**Ηλεκτρονικό Σύστημα Παρακολούθησης**  
**Αδειών Υδατοδρομίων (Η.Σ.Π.Α.Υ.)**

1. Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δημιουργείται Ηλεκτρονικό Σύστημα Παρακολούθησης Αδειών Υδατοδρομίου (Η.Σ.Π.Α.Υ.), το οποίο περιλαμβάνει το σύνολο των πληροφοριών που αφορούν τη διαδικασία υποβολής αίτησης για έκδοση άδειας, την ανανέωση ή τροποποίησή της και εν γένει τη συνολική παρακολούθηση κάθε σχετικού εγγράφου υδατοδρομίου τόσο πριν όσο και μετά την έκδοση της άδειάς του. Με το Η.Σ.Π.Α.Υ. τηρείται πάντοτε ο πλήρης και επικαιροποιημένος τεχνικός φάκελος του υδατοδρομίου.

2. α) Στο ηλεκτρονικό σύστημα καταχωρίζονται η αίτηση και όλα τα δικαιολογητικά του τεχνικού φακέλου του υδατοδρομίου, συμπεριλαμβανομένων όλων των εγγράφων κατά τη διαδικασία εξέτασης του φακέλου, σύμφωνα με το άρθρο 12, έως την έκδοση της σχετικής απόφασης αδειοδότησης. Με την υποβολή της αίτησης για χορήγηση άδειας υδατοδρομίου καταχωρίζονται στο Η.Σ.Π.Α.Υ., ιδίως, όλα τα στοιχεία του αιτούμενου άδειας και το σύνολο των στοιχείων που συνθέτουν τον τεχνικό φάκελο του υδατοδρομίου, σύμφωνα με το άρθρο 8, όπως τα πλήρη στοιχεία του αιτούμενου άδειας, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την εξακρίβωση των προϋποθέσεων του άρθρου 6, τα χαρακτηριστικά του υδατοδρομίου, ο ναυτικός χάρτης, οι χάρτες της Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού, η οριζοντιογραφία του χώρου υδατοδρομίου, η κάτοψη των κτηριακών υποδομών, το «Εγχειρίδιο Λειτουργίας», το «Πρόγραμμα Ασφαλείας», το «Σχέδιο Αντιμετώπισης Εκτάκτων Καταστάσεων Ανάγκης», η σύμβαση υδατοδρομίου και η σύμβαση παραχώρησης όπου απαιτείται, τα στοιχεία που αφορούν τις επιθεωρήσεις της Επιτροπής Υδατοδρομίων και των μελών της, καθώς και το πόρισμα αυτής.

β) Μετά την έκδοση της άδειας υδατοδρομίου, στο Η.Σ.Π.Α.Υ. καταχωρίζεται κάθε μεταβολή στο πρόσωπο του δικαιούχου ή οποιαδήποτε τροποποίηση των δικαιολογητικών του τεχνικού φακέλου, συμπεριλαμβανομένων, ιδίως, του εξοπλισμού, των εγχειριδίων υδατοδρομίου, της ανανέωσης της άδειάς του, τις απαγορεύσεις πτήσεων, τις κυρώσεις ή τις αποφάσεις επιβολής προστίμου, καθώς και το πόρισμα κάθε τακτικής ή έκτακτης επιθεωρήσης της Επιτροπής Υδατοδρομίων. Επίσης καταχωρίζεται η βεβαίωση ασφαλιστικής κάλυψης πριν από την έναρξη του πτητικού έργου.

γ) Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να προσδιορίζονται, εκτός των όσων αναφέρονται στις περιπτώσεις α' και β', επιπλέον στοιχεία για κάθε αδειοδοτηθέν ή προς αδειοδότηση υδατοδρόμιο, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την καταχώριση αυτών στο Η.Σ.Π.Α.Υ..

3. α) Η καταχώριση στοιχείων στο Η.Σ.Π.Α.Υ. γίνεται με ευθύνη του ενδιαφερομένου και της αρμόδιας υπηρεσίας του άρθρου 12.

β) Η έναρξη της διαδικασίας εξέτασης των αιτήσεων που έχουν υποβληθεί για άδεια υδατοδρομίου γίνεται μόνο εφόσον έχουν καταχωρισθεί πλήρως τα δικαιολογητικά του τεχνικού φακέλου, σύμφωνα με τις διατάξεις του Μέρους Α' του παρόντος νόμου.

4. Το Η.Σ.Π.Α.Υ., για την αποτελεσματικότερη παρακολούθηση του φακέλου κάθε υδατοδρομίου, μπορεί να διασυνδέεται λειτουργικά με ηλεκτρονικά μητρώα / συστήματα άλλων φορέων του δημόσιου ή του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όταν είναι διαθέσιμα. Μέχρι την ενεργοποίηση της δυνατότητας αυτής, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δύναται να παραχωρήσει δικαιώματα πρόσβασης σε συγκεκριμένους φορείς που υπεισέρχονται στην διαδικασία αδειοδότησης, με σκοπό την παρακολούθηση και την άμεση διεκπεραίωση αυτής. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και των κατά περίπτωση αρμόδιων Υπουργών ρυθμίζονται τα ειδικότερα τεχνικά ζητήματα που αφορούν την οργάνωση, την υλοποίηση, τη λειτουργία και τη διαχείριση του Η.Σ.Π.Α.Υ. και συγκεκριμένα οι όροι και οι τεχνικές λεπτομέρειες διασύνδεσής του με άλλες εφαρμογές, οι όροι και οι προϋποθέσεις ηλεκτρονικής πρόσβασης και χρήσης μέρους ή του συνόλου των πληροφοριών από δημόσιες υπηρεσίες, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με τα ανωτέρω.

5. α) Το Η.Σ.Π.Α.Υ. τίθεται σε λειτουργία μέσα σε ένα (1) έτος

από τη δημοσίευση της απόφασης που αναφέρεται στην παράγραφο 4.

β) Μέσα σε διάστημα έξι (6) μηνών από την έναρξη λειτουργίας του Η.Σ.Π.Α.Υ. καταχωρίζονται:

αα. Κατά προτεραιότητα οι εν εξελίξει αιτήσεις έκδοσης άδειας υδατοδρομίου,

ββ. τα δικαιολογητικά του επικαιροποιημένου τεχνικού φακέλου από τον κάτοχο άδειας για τα ήδη αδειοδοτημένα υδατοδρόμια, τα οποία ελέγχονται για την ορθότητά τους από τις αρμόδιες υπηρεσίες,

γγ. οποιαδήποτε νέα στοιχεία ή έγγραφα εκδίδονται από την έναρξη λειτουργίας του Η.Σ.Π.Α.Υ. για τα ήδη αδειοδοτημένα υδατοδρόμια.

6. Μέχρι τη θέση σε λειτουργία του Η.Σ.Π.Α.Υ. δεν κωλύεται η υποβολή και διεκπεραίωση αιτήσεων για τη λήψη αδειών για την ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίων.

**Άρθρο 31**  
**Μεταβατικές διατάξεις**

1. Οι κάτοχοι αδειών λειτουργίας υδατοδρομίων, που έχουν χορηγηθεί με τις διατάξεις του ν. 4146/2013 (Α'90), μέσα σε έξι (6) μήνες από την έναρξη ισχύος του παρόντος, πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του άρθρου 3 για τις υποδομές και του άρθρου 16 για τον εξοπλισμό και να υποβάλουν τα απαραίτητα τροποποιημένα δικαιολογητικά στο Τ.Ε.Μ., το οποίο εκδίδει σχετική διαπιστωτική πράξη. Σε αντίθετη περίπτωση αναστέλλονται όλες οι πτήσεις.

2. Επιτρέπεται η εγκατάσταση λυόμενων οικίσκων ως υποδομή των υδατοδρομίων. Για την εγκατάστασή τους ακολουθείται η κοινή διαδικασία αδειοδότησης και λήψης εγκρίσεων.

3. Για όσα υδατοδρόμια έχει υποβληθεί η αίτηση και ο τεχνικός φάκελος και μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος δεν έχουν εκδοθεί οι τελικές άδειες, με αίτηση του δημόσιου φορέα και συναίνεση του ιδιωτικού φορέα, εφόσον ο τελευταίος έχει υποβάλει την αίτηση και τον τεχνικό φάκελο, η άδεια ίδρυσης εκδίδεται στο όνομα του δημόσιου φορέα και οι επιμέρους εγκρίσεις επανεκδίδονται στο όνομα του δημόσιου φορέα, ενώ η άδεια λειτουργίας στο όνομα του φορέα που έχει υποβάλει την αίτηση. Σε αυτήν την περίπτωση, για την έκδοση της άδειας λειτουργίας στο όνομα του ιδιώτη πρέπει να έχει προηγηθεί διαγωνιστική διαδικασία, σύμφωνα με τους κανόνες ανάθεσης του ν. 4412/2016 (Α'147) ή του ν. 4413/2016 (Α'148) ή των προϊσχύουσών αυτών διατάξεων κατά περίπτωση που υποχρεωτικά εμπεριέχει τη λειτουργία υδατοδρομίου και όχι μόνο τη μίσθωση του χώρου.

4. Εντός δεκαπέντε (15) ημερών από την έναρξη ισχύος του παρόντος, οι μη Δημόσιοι Φορείς που κατέχουν άδειες λειτουργίας που έχουν εκδοθεί με τις προϊσχύουσες διατάξεις και για τις οποίες έχει προηγηθεί διαγωνιστική διαδικασία, σύμφωνα με τους κανόνες ανάθεσης του ν. 4412/2016 ή του ν. 4413/2016 ή των προϊσχύουσών αυτών διατάξεων, κατά περίπτωση, υποβάλλουν στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δήλωση ότι αποδέχονται τη μετατροπή της άδειας σε άδεια ίδρυσης στο όνομα Δημόσιου Φορέα, του οποίου προσκομίζουν σχετική δήλωση αποδοχής, και σε άδεια λειτουργίας στο όνομά τους. Στην περίπτωση αυτή η άδεια μετατρέπεται εντός τριών (3) μηνών με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Σε διαφορετική περίπτωση η άδεια ανακαλείται.

5. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται για υδατοδρόμια που δημιουργούνται σε λίμνες, μετά την έγκριση των όρων περιβαλλοντικών επιπτώσεων, οι περιοχές ελιγμών και κίνησης του υδατοδρομίου, καθώς και οι θέσεις των αναγκαίων πλωτών και χερσαίων εγκαταστάσεων, ύστερα από μελέτη που υποβάλλει ο φορέας που ζητά την άδεια ίδρυσης.

**Άρθρο 32**  
**Καταργούμενες διατάξεις**

Από την έναρξη ισχύος του παρόντος καταργούνται:

α. τα άρθρα 32 έως και 57 του ν. 4146/2013 (Α'90),



β. η παρ. 4 του άρθρου 24 του ν.δ. 714/1970 (Α'238), η οποία έχει προστεθεί με την παρ. 1 του άρθρου 2 του ν. 3333/2005 (Α'91),

γ. η παρ. 4 του άρθρου 2 του ν. 3333/2005,

δ. κάθε άλλη διάταξη που αντίκειται στις ρυθμίσεις του Μέρους Α' του παρόντος.

## **ΜΕΡΟΣ Β' ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

#### **Άρθρο 33 Πεδίο εφαρμογής**

1. Ο παρών νόμος εφαρμόζεται σε κάθε περίπτωση αστικής οδικής μεταφοράς, με την επιφύλαξη της παραγράφου 2.

2. Οι διατάξεις που περιλαμβάνονται στο παρόν κεφάλαιο δεν έχουν εφαρμογή:

- α) στις υπεραστικές δημόσιες οδικές μεταφορές επιβατών,
- β) στις μεταφορές επιβατών με τουριστικά ή ιδιωτικής χρήσης λεωφορεία, οι οποίες δεν προσφέρονται σε συνεχή βάση στο επιβατικό κοινό,
- γ) στις κατ' επάγγελμα μεταφορές επιβατών με μισθωμένα οχήματα εκτός του δικτύου αστικών ή υπεραστικών γραμμών,
- δ) στις δημόσιες αστικές οδικές μεταφορές επιβατών που εκτελούνται μέσα στα όρια της Περιφέρειας Αττικής, όπως αυτή ορίζεται στο ν. 3852/2010 (Α'87), εκτός από τις νήσους,
- ε) στις δημόσιες αστικές οδικές μεταφορές επιβατών που εκτελούνται μέσα στα όρια των Περιφερειακών Ενοτήτων Θεσσαλονίκης, Ρόδου και Κω.

#### **Άρθρο 34 Ορισμοί**

Για την εφαρμογή του παρόντος ισχύουν οι εξής ορισμοί:

α. «Δημόσιες αστικές οδικές μεταφορές επιβατών»: οι μεταφορές επιβατών που εκτελούνται με κατάλληλα λεωφορεία αστικού ή ημιαστικού τύπου, εντός περιοχών που έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές ή περιλαμβάνουν γραμμές που έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές, ακόμα και αν εκτείνονται πέραν των αστικών περιοχών.

β. «Δίκτυο δημόσιων αστικών οδικών μεταφορών»: το σύνολο των προκαθορισμένων αστικών γραμμών εντός περιοχών που έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές, περιλαμβανομένων των γραμμών που έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές, ακόμα και αν εκτείνονται πέραν των αστικών περιοχών.

γ. «Αστική γραμμή»: η προκαθορισμένη διαδρομή την οποία ακολουθούν τα λεωφορεία που εκτελούν δημόσιες αστικές μεταφορές επιβατών και η οποία περιλαμβάνει την αφετηρία, τις ενδιάμεσες στάσεις και το τέρμα.

#### **Άρθρο 35 Διασφάλιση της συνεχούς παροχής αστικών μεταφορών επιβατών**

1. Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών έχει υποχρέωση να διασφαλίζει τη συνεχή και ομαλή μεταφορά επιβατών σε όλο το δίκτυο των δημόσιων αστικών οδικών μεταφορών επιβατών.

2. Σε περίπτωση διακοπής της παροχής των υπηρεσιών αστικών οδικών μεταφορών επιβατών ή επικείμενου κινδύνου διακοπής τους, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών έχει την αρμοδιότητα να λαμβάνει έκτακτα μέτρα σύμφωνα με την παράγραφο 5 του άρθρου 5 του Κανονισμού 1370/2007 (L 35), και τις διατάξεις του παρόντος.

#### **Άρθρο 36 Δημόσιες αστικές οδικές μεταφορές επιβατών**

Οι δημόσιες αστικές οδικές μεταφορές επιβατών προσφέρουν

ται στο κοινό χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση, αποτελούν Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (Υ.Γ.Ο.Σ.), σύμφωνα με το άρθρο 14 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και διέπονται από τις διατάξεις του Κανονισμού 1370/2007 και του παρόντος.

#### **Άρθρο 37 Δίκτυο αστικών οδικών μεταφορών επιβατών**

1. Το δίκτυο των δημόσιων αστικών οδικών μεταφορών επιβατών εξυπηρετεί τις διαρκείς ανάγκες μετακινήσεων του επιβατικού κοινού με προγραμματισμένα δρομολόγια, στα οποία καθένας έχει πρόσβαση έναντι του καθορισμένου κομίστρου.

2. Οι αστικές γραμμές οδικών μεταφορών επιβατών που υφίστανται πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος διατηρούν το χαρακτηρισμό τους μέχρις ότου καταργηθούν ή τροποποιηθούν, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

3. Περιοχές οι οποίες κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές διατηρούν το χαρακτηρισμό αυτό.

4. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται με βάση κοινωνικοοικονομικά κριτήρια οι ανώτατες τιμές χρέωσης των επιβατών λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης πρόσβασης στο δίκτυο έναντι εύλογου κομίστρου.

#### **Άρθρο 38 Αρμόδιες αρχές**

1. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είναι η αρμόδια αρχή, σύμφωνα με την περίπτωση β' του άρθρου 2 του Κανονισμού 1370/2007, η οποία έχει την αρμοδιότητα να επεμβαίνει στις δημόσιες αστικές οδικές επιβατικές μεταφορές σε όλη την επικράτεια, προκειμένου να διασφαλιστεί η προσφορά στο κοινό δημόσιων επιβατικών μεταφορών χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση.

2. Οι Δήμοι και αντί των Δήμων, που υπάγονται σε αυτές, οι περιφέρειες Νοτίου Αιγαίου, Βορείου Αιγαίου και Ιονίων Νήσων, είναι οι αρμόδιες τοπικές αρχές, σύμφωνα με την περίπτωση γ' του άρθρου 2 του Κανονισμού 1370/2007, και έχουν τις εξής αρμοδιότητες εντός της περιοχής ευθύνης τους:

α) υποβάλλουν προτάσεις στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών σχετικά με:

- αα) τον καθορισμό των αστικών γραμμών λεωφορείων,
- ββ) τον καθορισμό εντός των ορίων τους, ολοκληρωμένων δημόσιων επιβατικών μεταφορών, σύμφωνα με την περίπτωση ιγ' του άρθρου 2 του ανωτέρω Κανονισμού,

β) προτείνουν στον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών την ανάθεση παροχής δημόσιας υπηρεσίας αστικών επιβατικών μεταφορών χωρίς διαγωνισμό, όπου αυτό επιτρέπεται από τον εν λόγω Κανονισμό και τον παρόντα,

γ) συλλέγουν στοιχεία για τη λειτουργία των αστικών γραμμών, σύμφωνα με την τυποποίηση και τη συχνότητα που καθορίζεται από την Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών,

δ) συλλέγουν στοιχεία για τη μεταφορά των μαθητών, σε συνεργασία με τις αρμόδιες για την υλοποίηση του έργου της μεταφοράς μαθητών περιφέρειες,

ε) εισηγούνται στην Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών τροποποιήσεις στην λειτουργία των αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών, καθώς και μέτρα για τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

3. Οι κατά τον παρόντα νόμο φορείς εκτέλεσης αστικού οδικού μεταφορικού έργου ενεργούν ως φορείς δημόσιας υπηρεσίας, κατά την έννοια της περίπτωσης δ' του άρθρου 2 του Κανονισμού 1370/2007.

#### **Άρθρο 39 Εκτέλεση των δημόσιων αστικών επιβατικών μεταφορών**

1. Η εκτέλεση των δημόσιων αστικών επιβατικών μεταφορών γίνεται αποκλειστικά από πρόσωπα ή ενώσεις προσώπων που

εκτελούν κατ' επάγγελμα οδικές μεταφορές επιβατών με λεωφορεία αστικού ή ημιαστικού τύπου κάθε κατηγορίας, πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές της νομοθεσίας και έχουν λάβει σχετική έγκριση τύπου λεωφορείου από τις αρμόδιες αρχές.

2. Τα ειδικά προσόντα που πρέπει να διαθέτει κάθε φορέας (νομικό ή φυσικό πρόσωπο, ιδιωτικού ή δημόσιου δικαίου) προς τον οποίο παραχωρείται με σύμβαση η εκτέλεση υπηρεσιών αστικών οδικών μεταφορών, σύμφωνα με τον παρόντα νόμο, όσον αφορά: α) την οικονομική και χρηματοοικονομική επάρκεια και β) την τεχνική και επαγγελματική ικανότητα, προκειμένου οι φορείς αυτοί να είναι σε θέση να εκτελούν συνεχώς το συγκοινωνιακό έργο που αναλαμβάνουν, με ασφάλεια κατά την κυκλοφορία, ιδίως για τους επιβάτες, με την αναγκαία ποιότητα και εν γένει για την εξασφάλιση του ελάχιστου επιπέδου υπηρεσιών που απαιτείται για την εκπλήρωση του σχετικού σκοπού δημόσιου ενδιαφέροντος, καθορίζονται σύμφωνα με το ν. 4412/2016.

#### Άρθρο 40

##### Όροι χορήγησης αποκλειστικών δικαιωμάτων

1. Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να αναθέτει τις δημόσιες αστικές οδικές μεταφορές επιβατών χορηγώντας αποκλειστικό δικαίωμα παροχής των υπηρεσιών αυτών ή και αποζημίωση, αν αυτό είναι αναγκαίο για την εξασφάλιση της συνεχούς προσφοράς δημόσιων οδικών αστικών μεταφορών επιβατών στο καθοριζόμενο επίπεδο ελάχιστων απαιτήσεων.

2. Η ανάθεση της παροχής δημόσιων αστικών μεταφορών επιβατών με χορήγηση αποκλειστικού δικαιώματος ή και αποζημίωση γίνεται με τη διενέργεια διαγωνισμού, κατ' εξαίρεση δε με απευθείας ανάθεση, σύμφωνα με τον Κανονισμό 1370/2007, την ενωσιακή και εθνική νομοθεσία για την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης, καθώς και τον παρόντα νόμο λαμβανομένης ιδίως υπόψη της ανάγκης απρόσκοπτης και συνεχούς προσφοράς δημόσιων οδικών αστικών μεταφορών επιβατών σε μικρούς νησιωτικούς δήμους, σύμφωνα με το ν. 4555/2018 (Α'133), στους οποίους ο ανάδοχος επιτρέπεται να είναι και ο οικείος Δήμος.

#### Άρθρο 41

##### Καθορισμός αστικών γραμμών οδικών μεταφορών επιβατών

1. Για τον καθορισμό των αστικών γραμμών δημόσιων οδικών μεταφορών επιβατών λαμβάνονται υπόψη οι προτάσεις των δήμων και όλα τα πληθυσμιακά και γεωγραφικά δεδομένα, οι υφιστάμενες οδικές συνδέσεις, οι κοινωνικές και επιβατικές ανάγκες, αλλά και η επιβατική κίνηση, καθώς και τα διαθέσιμα οικονομικά στοιχεία.

2. Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών ορίζει τα κριτήρια, τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις για τον καθορισμό των αστικών γραμμών δημόσιων οδικών μεταφορών επιβατών, καθώς και των αφετηριών, των δρομολογίων, των ενδιάμεσων στάσεων και των τερμάτων.

#### Άρθρο 42

##### Δικαιώματα των επιβατών

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών είναι αρμόδιο για τον έλεγχο εφαρμογής των διατάξεων του Κανονισμού 181/2011 (L 55) σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών αστικών οδικών μεταφορών.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β'

#### ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

#### Άρθρο 43

##### Αναθέτουσα αρχή

Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών προκηρύσσει τους διαγωνισμούς για τη σύναψη των συμβάσεων παραχώρησης δη-

μόσιων αστικών οδικών μεταφορών επιβατών με τη χορήγηση του αποκλειστικού δικαιώματος εκμετάλλευσης ή και αποζημίωσης και συνάπτει τις σχετικές συμβάσεις με τους παραχωρησιούχους.

#### Άρθρο 44

##### Δημοσίευση πληροφοριών για επικείμενους διαγωνισμούς

1. Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών υποχρεούται να προβαίνει στη δημοσίευση των πληροφοριών που ορίζει η παράγραφος 2 του άρθρου 7 του Κανονισμού 1370/2007 στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ένα (1) τουλάχιστον έτος πριν από την προκήρυξη του αντίστοιχου διαγωνισμού.

2. Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών δημοσιοποιεί τις ίδιες πληροφορίες και με κάθε άλλο πρόσφορο τρόπο, όπως ανάρτηση στην ιστοσελίδα του Υπουργείου ή δημοσιεύσεις στον τύπο.

#### Άρθρο 45

##### Προκήρυξη διαγωνισμών

1. Ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών προκηρύσσει διαγωνισμούς για γεωγραφική περιοχή που περιλαμβάνει αστικές περιοχές περισσότερων δήμων, όμορων ή μη, της αυτής ή άλλων Περιφερειών, αν αυτό κρίνεται κατάλληλο για την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και συγχρόνως για τη βιωσιμότητα του παραχωρησιούχου, ή αν η παροχή αυτοτελούς συγκοινωνίας στα πλαίσια κάποιας γεωγραφικής περιοχής κρίνεται ασύμφορη. Ως κριτήρια για τον καθορισμό της γεωγραφικής περιοχής, που αποτελεί αντικείμενο του εκάστοτε προκηρυσσόμενου διαγωνισμού, λαμβάνονται, ιδίως, τα προσεκτιμώμενα προς εκτέλεση χιλιόμετρα, ο απαιτούμενος για την εκτέλεσή τους αριθμός λεωφορείων και τα ακαθάριστα έσοδα του παραχωρησιούχου, ως και η εξασφάλιση των βέλτιστων δυνατών αστικών συγκοινωνιακών υπηρεσιών προς τους εξυπηρετούμενους πολίτες, η οικονομική βιωσιμότητα των επιχειρήσεων και το ελάχιστο δυνατό κόστος μετακίνησης.

2. Στην προκήρυξη του διαγωνισμού προσδιορίζονται τα όρια της γεωγραφικής περιοχής που αποτελεί αντικείμενο της σύμβασης παραχώρησης, καθώς και όλες οι καθορισμένες αστικές γραμμές που αποτελούν το δίκτυο των δημόσιων αστικών γραμμών αυτής της γεωγραφικής περιοχής. Επίσης, καθορίζονται οι όροι παρακολούθησης της εκτέλεσης των συμβάσεων παραχώρησης, της διαπίστωσης των παραβάσεων και των επιβαλλόμενων μέτρων άρσης των παραβάσεων, τα είδη και ο τρόπος εκτέλεσης των κυρώσεων, οι όροι και η διαδικασία της επιβολής κυρώσεων, της υποβολής αντιρρήσεων των ενδιαφερομένων κατά των κυρώσεων που έχουν επιβληθεί, η διαδικασία έρευνας ικανοποίησης των επιβατών και των ποσοτικών παραμέτρων του προσφερόμενου μεταφορικού έργου.

3. Στο δίκτυο των αστικών γραμμών κάθε γεωγραφικής περιοχής περιλαμβάνονται και οι γραμμές που έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές, ακόμα και αν εκτείνονται πέραν των αστικών περιοχών.

4. Οι διαγωνιζόμενοι κατά την ημερομηνία διενέργειας των διαγωνισμών, πρέπει να διαθέτουν: α) τον προβλεπόμενο αριθμό λεωφορείων, β) τα τυπικά και λοιπά ουσιαστικά στοιχεία που καθορίζονται από τα τεύχη των διαγωνιστικών διαδικασιών, όπως ενδεικτικά, εμπειρία στην εκτέλεση των αστικών οδικών επιβατικών μεταφορών ως ποσοστό στο ζητούμενο από τον αντίστοιχο διαγωνισμό έργο, επαρκή στελέχωση για την παροχή των ανατιθέμενων υπηρεσιών, υποδομές και εγκαταστάσεις, εξοπλισμό τηλεματικής σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού 1370/2007 ΕΚ.

5. Στις προκηρύξεις των διαγωνισμών αναφέρονται με σαφήνεια και πληρότητα οι όροι και οι προϋποθέσεις συμμετοχής στο διαγωνισμό των ενδιαφερόμενων επιχειρήσεων.

6. Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών ορίζεται, ανάλογα με τις γεωγραφικές περιοχές που καλύπτει κάθε διαγωνιστική διαδικασία, ο ελάχιστος αριθμός εργαζομένων, ανά ειδικότητα, που απασχολούνται στον πάροχο υπηρεσίας αστικής

μεταφοράς κατά την έναρξη ισχύος του παρόντος και οι οποίοι πρέπει να μεταφέρονται με την ίδια εργασιακή σχέση και με τα ίδια δικαιώματα στον ανάδοχο που επιλέγεται, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

7. Για κάθε γεωγραφική περιοχή ανακηρύσσεται ένας παραχωρησιούχος.

#### **Άρθρο 46** **Παρακολούθηση της εκτέλεσης** **των συμβάσεων παραχώρησης**

1. Η παρακολούθηση της εκτέλεσης των συμβάσεων παραχώρησης του παρόντος Κεφαλαίου γίνεται από Επιτροπές Παρακολούθησης που συγκροτούνται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών (μία για κάθε σύμβαση), οι οποίες αποτελούνται από:

α) έναν (1) εκπρόσωπο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, ως πρόεδρο με τον αναπληρωτή του,  
β) έναν (1) εκπρόσωπο της Τροχαίας με τον αναπληρωτή του,  
γ) έναν (1) εκπρόσωπο της Ένωσης Περιφερειών Ελλάδος με τον αναπληρωτή του,

δ) έναν (1) εκπρόσωπο της Κεντρικής Ένωσης Δήμων με τον αναπληρωτή του και

ε) έναν (1) υπάλληλο της αρμόδιας Υπηρεσίας Μεταφορών και Επικοινωνιών της Περιφέρειας με τον αναπληρωτή του.

Χρέη γραμματειακής υποστήριξης εκτελεί υπάλληλος του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, που ορίζεται με την πράξη συγκρότησης.

2. Οι αρμόδιες υπηρεσίες του κατά τόπον αρμόδιου δήμου παρακολουθούν και ελέγχουν αν ο παραχωρησιούχος συμμορφώνεται με τις συμβατικές υποχρεώσεις του και με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας, διαπιστώνουν παραβάσεις και διαβιβάζουν σχετικές αναφορές στην Επιτροπή Παρακολούθησης της παραγράφου 1.

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Γ΄** **ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ** **ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ** **ΧΩΡΙΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟ**

#### **Άρθρο 47** **Απευθείας ανάθεση ως έκτακτο μέτρο**

1. Σε περίπτωση διακοπής των δημόσιων αστικών οδικών μεταφορών επιβατών ή επικείμενου κινδύνου διακοπής τους σε μία ή περισσότερες γεωγραφικές περιοχές, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να λάβει έκτακτα μέτρα για τη διασφάλιση της συνέχειας των παρεχόμενων υπηρεσιών, που συνίστανται είτε στην ανάθεση σε τρίτο του έργου των δημόσιων αστικών μεταφορών επιβατών χωρίς την προκήρυξη διαγωνισμού, είτε στην παράταση της διάρκειας της σύμβασης με τον ανάδοχο πέραν των προβλεπόμενων ορίων χωρίς τη διενέργεια διαγωνισμού.

2. Η διάρκεια της απευθείας ανάθεσης ή παράτασης της σύμβασης πέραν του συμβατικά προβλεπόμενου χρόνου δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τα δύο (2) έτη.

3. Αν δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί η κατάσταση με τα έκτακτα μέτρα των παραγράφων 1 και 2, με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί να επιβάλλεται η παροχή δημόσιων αστικών οδικών μεταφορών επιβατών σε φορείς που είναι σε θέση να ανταποκριθούν εν όλω ή εν μέρει, με όρους ανάλογους με αυτούς που ισχύουν για παραχωρησιούχους ή αναδόχους παρόμοιων υπηρεσιών, ώστε να διασφαλιστεί κατά το δυνατόν η συνεχής εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού. Η επιβολή της εν λόγω υποχρέωσης δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τα δύο (2) έτη.

#### **Άρθρο 48** **Συλλογή στοιχείων και δεδομένων** **για το σχεδιασμό του δικτύου**

Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του αρμόδιου ανά φορέα Υπουργού καθορίζονται οι λεπτομέρειες και ο τρόπος συλλογής στοιχείων και δεδομένων που είναι αναγκαία για το σχεδιασμό των αστικών γραμμών, καθώς και οι φορείς που έχουν υποχρέωση να παρέχουν πληροφορίες και στοιχεία για τις εκτελούμενες αστικές επιβατικές μεταφορές.

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ Δ΄** **ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

#### **Άρθρο 49** **Ισχύς διατάξεων για τις αστικές επιβατικές μεταφορές**

Μέχρι την ανάληψη, ανά περιοχή, του μεταφορικού έργου κατά τις διατάξεις του παρόντος, εξακολουθούν να ισχύουν οι διατάξεις που αφορούν την οργάνωση και τη λειτουργία των δημόσιων αστικών οδικών μεταφορών επιβατών.

#### **ΜΕΡΟΣ Γ΄** **ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**

#### **Άρθρο 50**

1. Στο δεύτερο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 20 του ν. 4530/2018 (Α'59) η φράση «καταστρατήγηση των διατάξεων του άρθρου 19» αντικαθίσταται από τη φράση «καταστρατήγηση των διατάξεων του άρθρου 219 Α του ν. 4512/2018 (Α'5)».

2. Στην παρ. 6 του άρθρου 87 του ν. 4530/2018 η φράση «του άρθρου 18 του ν. 2190/1994» αντικαθίσταται από τη φράση «της παρ. 18 του άρθρου 32 του ν. 2190/1994».

#### **Άρθρο 51** **Ρυθμίσεις θεμάτων Εθνικής Αρχής** **Συντονισμού Πτήσεων**

1. Στην παρ. 1 του άρθρου 1 του ν. 4233/2014 (Α'22) η φράση «τα Σπάτα» αντικαθίστανται από τη φράση «εντός του νομού».

2. Το άρθρο 3 του ν. 4233/2014 αντικαθίσταται ως εξής:

#### **«Άρθρο 3** **Σύνθεση και συγκρότηση της Αρχής**

1. Η Αρχή απαρτίζεται από πέντε (5) μέλη, συμπεριλαμβανομένου του Προέδρου και του εκτελεστικού Αντιπροέδρου της, τα οποία διακρίνονται για την επιστημονική τους κατάρτιση, την επαγγελματική τους ικανότητα, τη γνώση και την εξειδικευμένη εμπειρία στο επιχειρησιακό έργο της Αρχής ή στο ευρύτερο αεροπορικό αντικείμενο και διαθέτουν εχέγγυα ανεξαρτησίας και αμεροληψίας.

2. Τα μέλη της Αρχής, συμπεριλαμβανομένων του Προέδρου και του Αντιπροέδρου της, διορίζονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

3. Η θητεία των μελών της Αρχής είναι πενταετής. Τα μέλη της Αρχής δεν επιτρέπεται να επιλέγονται για περισσότερες από δύο (2) θητείες, διαδοχικές ή μη, ούτε να ανακαλούνται κατά τη διάρκεια της θητείας, με την επιφύλαξη των διατάξεων των άρθρων 4 και 5 του παρόντος. Σε περίπτωση παραίτησης των 3/5 των μελών της Αρχής πλην του Προέδρου της ή του Αντιπροέδρου της, όλες οι εκ του παρόντος νόμου αρμοδιότητες της Αρχής ασκούνται από τον Πρόεδρο ή τον Αντιπρόεδρό της αντίστοιχα, από τον χρόνο παραίτησης των μελών μέχρι τον διορισμό νέων. Εάν κενωθεί η θέση οποιουδήποτε μέλους της Αρχής κατά τη διάρκεια της θητείας του, διορίζεται νέο μέλος για το υπόλοιπο της θητείας του μέλους του οποίου η θέση κενώθηκε. Σε περίπτωση ανανέωσης της θητείας μέλους που διορίστηκε για περιορισμένη θητεία σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο, η ανανέωση χωρεί άπαξ για πλήρη θητεία πέντε (5) ετών.

4. Η θητεία των μελών παρατείνεται μέχρι τον διορισμό νέων, υπό την επιφύλαξη της παραίτησης των 3/5 των μελών της προηγούμενης παραγράφου. Ο χρόνος παράτασης της θητείας δεν μπορεί να υπερβεί τους έξι (6) μήνες. Εάν κάποια από τα μέλη



της, πλην του Προέδρου ή του Αντιπροέδρου, για οποιονδήποτε λόγο εκλείψουν ή αποχωρήσουν, η Αρχή εξακολουθεί να λειτουργεί πέραν του εξαμήνου.

5. Η Αρχή συνέρχεται σε πρώτη συνεδρίαση, μέσα σε ένα (1) μήνα από τη δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της απόφασης διορισμού των μελών της.

6. Κάθε θέμα σχετικό με τη συγκρότηση, αναπλήρωση και λειτουργία της Αρχής προσδιορίζεται με τον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης του άρθρου 8, καθώς και τα οριζόμενα στο άρθρο 9.»

3. Στο τέλος της παρ. 4 του άρθρου 4 του ν. 4233/2014 προστίθεται η φράση «του παρόντος νόμου».

4. Στην περίπτωση Α' της παρ. 1 του άρθρου 6 του ν. 4233/2014 διαγράφεται η φράση «εφάπαξ ή ετησίως».

5. Στο τέλος της παρ. 3 του άρθρου 6 του ν. 4233/2014 προστίθεται εδάφιο ως εξής: «Το εκάστοτε ύψος των ΤΣΠΠ εξακολουθεί να ισχύει μέχρι την έκδοση νέας απόφασης».

6. Οι περιπτώσεις α' και β' της παρ. 4 του άρθρου 6 του ν. 4233/2014 αντικαθίστανται ως εξής:

«α) Για τις υπηρεσίες συντονισμού (κατανομή διαθέσιμου χρόνου χρήσης) της Αρχής στους Συντονισμένους ελληνικούς αερολιμένες και στους αερομεταφορείς, καταβάλλεται ανά φορέα διαχείρισης αερολιμένα, καθώς και ανά αερομεταφορέα τέλος, ύψους 1,60 ευρώ για κάθε προγραμματισμένη απογείωση αεροσκάφους και τέλος ύψους 1,60 ευρώ για κάθε προγραμματισμένη προσγείωση αεροσκάφους.

β) Για τις υπηρεσίες προγραμματισμού της Αρχής στους ελληνικούς αερολιμένες με ευκολίες προγραμματισμού και στους αερομεταφορείς, καταβάλλεται ανά φορέα διαχείρισης αερολιμένα, καθώς και ανά αερομεταφορέα τέλος, ύψους 1,10 ευρώ για κάθε προγραμματισμένη απογείωση αεροσκάφους και τέλος ύψους 1,10 ευρώ για κάθε προγραμματισμένη προσγείωση αεροσκάφους.»

7.α) Μετά την παρ. 5 του άρθρου 6 του ν. 4233/2014 προστίθεται παράγραφος 6 ως εξής:

«6. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών, ύστερα από εισήγηση της Αρχής, καθορίζονται τα κριτήρια και το ύψος τυχόν επιβαλλόμενων προστίμων, τα όργανα, ο τρόπος και η διαδικασία είσπραξης ληξιπρόθεσμων οφειλών από πλημμελή ή εκπρόθεσμη καταβολή ανταποδοτικών τελών στην Αρχή. Οι διατάξεις του Κώδικα Εισπράξεως Δημοσίων Εσόδων (ν.δ. 356/1974, Α'90) εφαρμόζονται, για την είσπραξη ληξιπρόθεσμων οφειλών από ανταποδοτικά τέλη υπέρ της Αρχής. Κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή της διαδικασίας του προηγούμενου εδαφίου ρυθμίζεται με όμοια απόφαση.»

β) Οι επόμενες παράγραφοι του ιδίου άρθρου αναριθμούνται σε 7, 8 και 9 αντίστοιχα.

8. Το άρθρο 7 του ν. 4233/2014 αντικαθίσταται ως εξής:

«Η Αρχή, για την κάλυψη τακτικών ή έκτακτων αναγκών της, μπορεί να συνάπτει συμβάσεις εκτέλεσης έργων, παροχής υπηρεσιών, μελετών και προμηθειών για θέματα που άπτονται των σκοπών και της λειτουργίας της, με νομικά ή φυσικά πρόσωπα, επιστήμονες ή τεχνικούς με ειδικές γνώσεις και εξειδικευμένη εμπειρία στα θέματα της Αρχής, σύμφωνα με τον Κανονισμό της κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 8. Για τις συμβάσεις που συνάπτει η Αρχή με φυσικά πρόσωπα και η σχετική δαπάνη βαρύνει και καλύπτεται αποκλειστικά και μόνο από τον προϋπολογισμό της, δεν ισχύουν οι περιορισμοί του π.δ. 164/2004 όπως εκάστοτε ισχύουν.»

9. Μετά το δεύτερο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 8 του ν. 4233/2014 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Μετά τη δημοσίευση του Κανονισμού Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας, η Αρχή αποφασίζει για την ανάθεση προμήθειας υπηρεσιών και αγαθών σύμφωνα με τα οριζόμενα σε αυτόν, υπό την επιφύλαξη των οριζόμενων στο άρθρο 7».

10.α) Μετά την περίπτωση α' της παρ. 2 του άρθρου 8 του ν. 4233/2014 προστίθεται περίπτωση β' ως εξής:

«β) την διαδικασία και τον τρόπο χρέωσης των ΤΣΠΠ, καθώς και κάθε σχετικό ζήτημα που δεν ρυθμίζεται με τον παρόντα νόμο.»

β) Οι επόμενες περιπτώσεις αναριθμούνται σε γ', δ', ε' και ζ' αντίστοιχα.

11. Η περίπτωση γ' της παρ. 2 του άρθρου 8 του ν. 4233/2014, που μετά την αναρίθμηση γίνεται δ', αντικαθίσταται ως εξής:

«δ) την εσωτερική διάρθρωση, οργάνωση, στελέχωση και λειτουργία των υπηρεσιών της, κάθε θέμα του προσωπικού της και τυχόν πρόσθετης απασχόλησής του με αιτιολογημένη εισήγηση της Αρχής, καθώς και κάθε θέμα που αφορά τη συμμετοχή της στα Εθνικά, Ευρωπαϊκά και Διεθνή όργανα.»

12. Η παρ. 1 του άρθρου 9 του ν. 4233/2014 αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Ο Πρόεδρος και ο εκτελεστικός Αντιπρόεδρος της Αρχής είναι πλήρους και αποκλειστικής απασχόλησης.»

13. Στο τέλος της παραγράφου 2 του άρθρου 9 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Ο Αντιπρόεδρος της Αρχής είναι εκτελεστικός και αναπληρώνει τον Πρόεδρο πλήρως στα καθήκοντά του όταν εκείνος ελλείπει, απουσιάζει ή κωλύεται.»

14. Το άρθρο 10 του ν. 4233/2014 αντικαθίσταται ως εξής:

#### «Άρθρο 10 Προσωπικό

1. Στην Αρχή απασχολούνται έως είκοσι τρεις (23) εργαζόμενοι με σχέση εξαρτημένης εργασίας ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου καθώς και έως δύο (2) Νομικοί Σύμβουλοι. Η πρόσληψη του προσωπικού ΙΔΑΧ γίνεται σύμφωνα με το ν. 2190/1994 (Α'28). Η πρόσληψη των Νομικών Συμβούλων γίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 43 του ν. 4194/2013. Κάθε άλλο θέμα για την πρόσληψη και εξέλιξη του προσωπικού της Αρχής ρυθμίζεται στον Κανονισμό Εσωτερικής Λειτουργίας και Διαχείρισης.

2. Για το βαθμολογικό και μισθολογικό καθεστώς του προσωπικού της Αρχής εφαρμόζονται οι διατάξεις που εκάστοτε ισχύουν για τις Ανεξάρτητες Διοικητικές Αρχές. Η δαπάνη μισθοδοσίας του προσωπικού της Αρχής βαρύνει αποκλειστικά τον προϋπολογισμό της.

3. Για το προσωπικό της Αρχής εφαρμόζονται αναλόγως τα κωλύματα, τα ασυμβίβαστα διορισμού, η απαγόρευση ανάληψης θέσης για ένα (1) χρόνο μετά τη λήξη της θητείας των μελών της Αρχής και οι προβλεπόμενες γι' αυτό κυρώσεις, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 του ν. 4233/2014.

4. Το προσωπικό της Αρχής οφείλει να τηρεί εχεμύθεια για θέματα που χαρακτηρίζονται ως απόρρητα από τις κείμενες διατάξεις, καθώς και για γεγονότα ή πληροφορίες, των οποίων λαμβάνει γνώση κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του ή επ' ευκαιρία αυτών.»

15. Το προσωπικό που απασχολείται στην Αρχή κατά την έναρξη του παρόντος νόμου κατατάσσεται αυτοδικαίως στις θέσεις απασχόλησης που προβλέπονται στην παράγραφο 1 του άρθρου 10 του ν. 4233/2014.

#### Άρθρο 52

Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του παρόντος νόμου τα Παραρτήματα Ι, ΙΙ και ΙΙΙ.

#### Άρθρο 53

#### Απαλλαγή από τον ΕΝ.Φ.Ι.Α. ακινήτων σε πυρόπληκτες περιοχές

1. Η παρ. 7 του άρθρου 3 του ν. 4223/2013 (Α'287), η οποία προστέθηκε με το άρθρο τρίτο της πράξης νομοθετικού περιεχομένου της 10ης Αυγούστου 2018 (Α'149), αντικαθίσταται, από τότε που ισχύσε, ως εξής:

«7. Ειδικά για το έτος 2018 απαλλάσσονται τα ακίνητα που βρίσκονται σε περιοχές της Περιφέρειας Αττικής τις οποίες έπληξαν οι πυρκαγιές της 23ης και 24ης Ιουλίου 2018, εφόσον οι ιδιοκτήτες τους είναι κάτοχοι Δελτίου Επανελέγχου του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που εκδόθηκε μέχρι τις 27 Σεπτεμβρίου 2018 και κατά τον κρίσιμο χρόνο, η κυριότητα ή τα λοιπά



εμπράγματα δικαιώματα στο ακίνητο ανήκουν στον υπόχρεο σε φόρο για το έτος αυτό.»

2. Το άρθρο τρίτο της πράξης νομοθετικού περιεχομένου της 10ης Αυγούστου 2018 καταργείται.

#### Άρθρο 54

**Ρυθμίσεις θεμάτων Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών Ανώνυμη Εταιρεία (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.), Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης Ανώνυμη Εταιρεία (Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.) και Κοινών Ταμείων Είσπραξης Λεωφορείων Ανωνύμων Εταιρειών (Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε.)**

1.α. Η παρ. 4 του άρθρου 5 του ν. 3920/2011 (Α'33), όπως ισχύει, αναριθμείται σε παρ. 5.

β. Μετά την παρ. 3 του άρθρου 5 του ν. 3920/2011 (Α'33), προστίθεται νέα παράγραφος 4 ως εξής:

«4. Οι εταιρίες του Ομίλου Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. μπορούν να αναλαμβάνουν αυτοτελώς, ή συμμετέχοντας σε κοινοπρακτικά σχήματα ή σε άλλες κατά νόμο μορφές ενώσεις προσώπων, την επίβλεψη, τη σύνταξη ή την υλοποίηση συγκοινωνιακών ή κυκλοφοριακών μελετών και έργων, σχετικά με τη μελέτη, κατασκευή, εγκατάσταση, ανάπτυξη, επέκταση και λειτουργία οδικών δικτύων και σταθερών συγκοινωνιών και σε άλλες όμορες με την Περιφέρεια Αττικής περιφέρειες ή στο εξωτερικό.»

2. Μετά το άρθρο 5 του ν. 3920/2011 προστίθεται άρθρο 5Α ως εξής:

#### «Άρθρο 5Α

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών επιβάλλεται πρόστιμο στις εταιρείες Οδικές Συγκοινωνίες Ανώνυμη Εταιρεία (Ο.Σ.Υ. Α.Ε.) ή Σταθερές Συγκοινωνίες Ανώνυμη Εταιρεία (ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε.) ή Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. όταν δεν εκτελούν καθορισμένο δρομολόγιο, ποσού δύο χιλιάδων (2.000) ευρώ και σε περίπτωση υποτροπής πρόστιμο ποσού τεσσάρων χιλιάδων (4.000) ευρώ. Τα πρόστιμα αυτά επιβάλλονται μετά από προηγούμενη απόφαση των ως άνω εταιρειών.»

3. Στις περιοχές αρμοδιότητας Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε., επιτρέπεται να εκτελούνται αστικά και υπεραστικά δρομολόγια από τα Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. ή από τους Ο.Τ.Α. Α' ή Β' βαθμού ή από οδικό μεταφορέα επιβατών με την υπογραφή σύμβασης μεταξύ αφενός του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και αφετέρου του φορέα εκτέλεσης. Τα δρομολόγια προτείνονται από τον Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή τον Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών.

4. Στις περιοχές αρμοδιότητας του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. επιτρέπεται να καθορίζονται ειδικά δρομολόγια τοπικού χαρακτήρα για την εκτέλεση των οποίων καταρτίζονται συμβάσεις μεταξύ αφενός του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και αφετέρου του κατά τόπον αρμόδιου Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. Στις συμβάσεις αυτές καθορίζεται ο τρόπος σύμβασης και διάθεσης των υλικών και ανθρώπινων πόρων από τους συμβαλλομένους. Τα παραπάνω δρομολόγια προτείνονται από τον Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. ή τον Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε. και εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Σε περίπτωση μη κατάρτισης της σύμβασης με το κατά τόπον αρμόδιο Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε., αυτή μπορεί να καταρτίζεται με άλλους οδικούς μεταφορείς επιβατών.

5. α. Στο άρθρο 12 του ν. 2963/2001 (Α' 268) προστίθεται παράγραφος 10 ως εξής:

«10. Οι εταιρείες Κ.Τ.Ε.Λ. Αττικής Α.Ε. και Κ.Τ.Ε.Λ. Θεσσαλονίκης Α.Ε. υποχρεούνται να εγκαταστήσουν συστήματα τηλεματικής και συστήματα για τη λειτουργία ηλεκτρονικού εισπηριού, συμβατά με τα αντίστοιχα συστήματα του Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε. και του Ο.Σ.Ε.Θ. Α.Ε.»

β. Η εγκατάσταση τηλεματικής και συστημάτων λειτουργίας ηλεκτρονικού εισπηριού της παρ. 10 του ν. 2963/2001, όπως αυτή προστίθεται με την περίπτωση α' της παρούσας, ολοκληρώνεται εντός τεσσάρων (4) μηνών από τη δημοσίευσή του

παρόντος.

6. Το τέταρτο εδάφιο της παρ. 5 του άρθρου 24 του ν. 2963/2001 αντικαθίσταται ως εξής:

«Στις συνεδριάσεις των γενικών συνελεύσεων των εταιρειών Κ.Τ.Ε.Λ. Α.Ε. με θέματα: α) την εκλογή οργάνων διοίκησης, β) τη διενέργεια οικονομικού ή άλλου ελέγχου και την εκλογή των ελεγκτικών οργάνων, ή γ) την έγκριση του προϋπολογισμού ή του ισολογισμού ή του απολογισμού, απαγορεύεται η συμμετοχή των μετόχων διά πληρεξουσίου ή διά αντιπροσώπου.»

7. Στο τέλος της παρ. 2 του άρθρου 26 του ν. 4482/2017 (Α'102) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μπορεί, πριν την έκδοση των αποφάσεων των προηγούμενων εδαφίων, να ανατίθενται στην Α.Σ.Υ.Θ. συγκεκριμένα τμήματα του συγκοινωνιακού έργου και να μεταβιβάζονται για την εκτέλεσή του τα αναγκαία μέσα.»

#### Άρθρο 55

**Συμπλήρωση της παρ. 3 του άρθρου 8 του ν. 2638/1998 - Κάλυψη θέσης Αναπληρωτή Διευθυντή στις Α.Ε.Ν.**

Στην περίπτωση δ' της παρ. 3 του άρθρου 8 του ν. 2638/1998 (Α'204) προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Αν δεν υποβληθεί αίτηση προτίμησης, είναι δυνατή η απόσπαση μόνιμου εκπαιδευτικού της Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης, υπαγομένου στο Υπουργείο Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, εφόσον κατέχει πτυχίο ή δίπλωμα ναυτικής σχολής τριτοβάθμιας εκπαίδευσης ή ισότιμο της αλλοδαπής και Αποδεικτικό Ναυτικής Ικανότητας (Α.Ν.Ι.) ή δίπλωμα, ειδικότητας Πλοιάρχου ή Μηχανικού ή Ραδιοτηλεγραφητή Α' ή Β' τάξης Ε.Ν. ή είναι κάτοχος τίτλου σπουδών Ανώτατης Εκπαίδευσης, ειδικότητας Φυσικού ή Μαθηματικού ή Αγγλικής Φιλολογίας ή Νομικού ή Κοινωνιολόγου ή Ναυτικού Οικονομολόγου ή Ναυπηγού Μηχανολόγου Μηχανικού ή Μηχανολόγου Μηχανικού ή Χημικού ή Χημικού Μηχανικού ή Πληροφορικής ή Ηλεκτρολόγου Μηχανικού ή Ηλεκτρονικού Μηχανικού ή Αυτοματιστή Μηχανικού.

Στην περίπτωση αυτή, είναι δυνατή η ανάθεση καθηκόντων αναπληρωτή Διευθυντή στον αποσπασμένο εκπαιδευτικό, με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, κατόπιν εισήγησης του Διοικητή της οικείας Α.Ε.Ν..

Η απόσπαση πραγματοποιείται κατά παρέκκλιση των κειμένων διατάξεων, με κοινή απόφαση των Υπουργών Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, για χρονικό διάστημα έως δύο (2) ακαδημαϊκά έτη, κατόπιν αίτησης που υποβάλλεται, μετά από πρόσκληση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η οποία κοινοποιείται δια του Υπουργείου Παιδείας, Έρευνας και Θρησκευμάτων, σε όλες τις εκπαιδευτικές μονάδες Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης.

Για την κάλυψη δαπάνης μισθοδοσίας του αποσπασμένου εκπαιδευτικού εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 23 του ν. 4354/2015 (Α'176).»

#### Άρθρο 56

**Τροποποίηση των άρθρων 106 και 109 του ν. 4504/2017**

1. Αντικαθίσταται το άρθρο 106 του ν. 4504/2017 (Α'184) ως εξής:

#### «Άρθρο 106

Μετασχηματισμός του Κλάδου Ελέγχου Πλοίων και των Τοπικών Κλιμακίων Ελέγχου Πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

1. Από την 1η.2.2019, και μόνο για τα καθήκοντα και τις αρμοδιότητες που έχουν εκχωρηθεί στους εξουσιοδοτημένους από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής οργανισμούς (νηογνώμονες), σύμφωνα με την απόφαση του Υφυπουργού Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας 4113.297/01/2012 (Β'334), καθώς και την απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου 4113.311/01/2013 (Β'3049), παύει η έκδοση των προβλεπόμενων από την εθνική, ενωσιακή και διεθνή νομοθεσία

πιστοποιητικών των ελληνικών πλοίων από τον Κλάδο Ελέγχου Πλοίων (Κ.Ε.Π.), τις Λιμενικές Αρχές, καθώς και τα Τοπικά Κλιμάκια Επιθεώρησης Πλοίων (Τ.Κ.Ε.Π.) και από την 1η.2.2019, εκδίδονται από τους εξουσιοδοτημένους οργανισμούς (νηογνώμονες) της παρούσας παραγράφου υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 5 του παρόντος άρθρου.

Από το πεδίο αρμοδιοτήτων του προηγούμενου εδαφίου εξαιρούνται:

α) ο έλεγχος των ναυτιλιακών εταιρειών στον τομέα ασφαλούς διαχείρισης, σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) και τον Κανονισμό 336/2006/ΕΚ, και η έκδοση των σχετικών εγγράφων συμμόρφωσης,

β) ο έλεγχος των πλοίων στον τομέα ασφαλούς διαχείρισης, στο πλαίσιο του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) και του Κανονισμού 336/2006/ΕΚ, και η έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών ασφαλούς διαχείρισης,

γ) η επιθεώρηση των πλοίων, σύμφωνα με τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006, και η έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών,

δ) ο έλεγχος των πλοίων, ο έλεγχος της αξιολόγησης, η έγκριση των σχεδίων ασφαλείας, σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS και τον Κανονισμό 725/2004/ΕΚ, και η έκδοση των σχετικών πιστοποιητικών. Οι αρμοδιότητες του προηγούμενου εδαφίου εξακολουθούν να ασκούνται από τον Κ.Ε.Π. και τους νηογνώμονες.

2. Τα πιστοποιητικά που εκδίδονται από τις αρχές του πρώτου εδαφίου της παραγράφου 1 πριν την 1η.2.2019 εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι την ημερομηνία λήξης τους ή την προβλεπόμενη θεώρησή τους. Πιστοποιητικά στα οποία δεν ορίζεται ημερομηνία λήξης ισχύουν μετά την 1η.2.2019, εφόσον πληρούνται οι όροι και προϋποθέσεις έκδοσής τους. Οι εξουσιοδοτημένοι από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής οργανισμοί (νηογνώμονες) του παρόντος άρθρου εκδίδουν εκ νέου τα παραπάνω πιστοποιητικά που εμπίπτουν στο πεδίο αρμοδιότητάς τους για τα οποία υφίσταται υποχρέωση θεώρησής τους μετά την 1η.2.2019. Η εκ νέου έκδοση πιστοποιητικών γίνεται βάσει των σε ισχύ πιστοποιητικών που έχουν εκδοθεί από τον Κ.Ε.Π., τις Λιμενικές Αρχές και τα Τ.Κ.Ε.Π., με τη διενέργεια της προβλεπόμενης ετήσιας ή ενδιάμεσης κατά περίπτωση επιθεώρησης. Επί των πιστοποιητικών του προηγούμενου εδαφίου διατηρείται η υφιστάμενη ημερομηνία λήξης τους και καταχωρούνται επί αυτών τυχόν προηγούμενες θεωρήσεις με βάση τα στοιχεία που αναγράφονται σε αυτές. Για τις λοιπές περιπτώσεις έκδοσης πιστοποιητικών από εξουσιοδοτημένους οργανισμούς (νηογνώμονες), ισχύουν τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 1 του παρόντος.

3. Ο Κ.Ε.Π., κατ' εξάιρεση των προβλέψεων της παραγράφου 1, προβαίνει και μετά την 1η.2.2019 σε κάθε αναγκαία ενέργεια που αφορά στη διαπίστωση ισχύος των πιστοποιητικών της παραγράφου 2.

4. Ο Κ.Ε.Π. διατηρεί το δικαίωμα να διαπιστώνει κατά πόσον ο εξουσιοδοτημένος οργανισμός εκπληρώνει πράγματι, κατά τρόπο ικανοποιητικό, τα καθήκοντα που προβλέπει η αντίστοιχη πρότυπη συμφωνία, σύμφωνα με τα αναλυτικά οριζόμενα σε αυτήν, καθώς και το άρθρο 26 του π.δ. 13/2018 (Α'26). Εντός δύο (2) μηνών από τη θέση σε ισχύ του παρόντος, εκδίδεται απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με την οποία καθορίζεται και ρυθμίζεται το ύψος των επιβαλλόμενων τελών για τις υπηρεσίες του προηγούμενου εδαφίου, καθώς και η διαδικασία είσπραξης αυτών.

5. Οι Λιμενικές Αρχές και τα Τ.Κ.Ε.Π. ασκούν, κατά παρέκκλιση των διατάξεων του παρόντος άρθρου, και μετά την 1η.2.2019 τις αρμοδιότητες που προβλέπονται στο π.δ. 345/2000 (Α'298), που αφορούν: α) σε διενέργεια αρχικών, περιοδικών και έκτακτων επιθεωρήσεων και στην έκδοση των αντίστοιχων πιστοποιητικών αξιοπλοΐας και σχετικών βεβαιώσεων, β) σε έλεγχο, έγκριση και θεώρηση σχεδίων και μελετών, σε εκτέλεση πειραμάτων ευσταθείας και λοιπών δοκιμών πλοίων, εξαρτισμού και εξοπλισμού, γ) σε έκδοση αδειών ναυπήγησης και μετασκευής, δ) σε έγκριση υλικών και εξοπλισμού, καθώς και στην ανάληψη κάθε σχετιζόμενης με τα ανωτέρω ενέργειας.

Οι αρμοδιότητες του προηγούμενου εδαφίου αφορούν στις κάτωθι κατηγορίες πλοίων υπό ελληνική σημαία:

α) Φορτηγών πλοίων, όπως ορίζονται στο άρθρο 1 του β.δ. 542/1968 (Α'181), με ολικό μήκος μέχρι και δεκαπέντε (15) μέτρα, ανεξαρτήτως των πλοίων που εκτελούν,

β) αλιευτικών πλοίων, όπως ορίζονται στο άρθρο 1 του π.δ. 1337/1981 (Α'333), με ολικό μήκος μέχρι και δώδεκα (12) μέτρα, ανεξαρτήτως των πλοίων που εκτελούν και

γ) επιβατηγών πλοίων, όπως ορίζονται στο άρθρο 1 του β.δ. 542/1968 (Α'181), μη υπαγόμενα στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας 2009/45/ΕΚ, με ολικό μήκος μέχρι και δεκαπέντε (15) μέτρα, τα οποία δύναται να παραλαμβάνουν μέχρι και σαράντα εννέα (49) επιβάτες για την εκτέλεση θαλάσσιων πλοίων μικρής απόστασης και πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, όπως ορίζονται στο άρθρο 1 του π.δ. 270/1988 (Α'120).

Για την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου, ως ολικό μήκος πλοίου νοείται το μήκος, σε μέτρα, μεταξύ των πλέον εξωτερικών άκρων της πλώρας και πρύμνης του σκάφους, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη το μήκος του τυχόν προεξέχοντος πηδαλίου, προβόλου ή περιζώματος, μετρούμενου επί ευθείας παράλληλης προς την τροπίδα.

6. Οι επιθεωρητές Τ.Κ.Ε.Π. πρέπει να διαθέτουν τα ελάχιστα προσόντα που απαιτούνται βάσει του άρθρου 3 του π.δ. 345/2000 (Α'298) για κάθε είδος επιθεώρησης πλοίου. Για τις περιπτώσεις της παραγράφου 5 που δεν αναφέρονται στο π.δ. 345/2000, ως απαιτούμενα προσόντα επιθεωρητών Τ.Κ.Ε.Π. νοούνται αυτά που ορίζονται στο άρθρο 3 του π.δ. 345/2000 για τη διενέργεια αρχικών επιθεωρήσεων ανά κατηγορία πλοίου και εκτελούμενων πλοίων.

7. Όλες οι προβλεπόμενες στο π.δ. 345/2000 αρμοδιότητες του Κ.Ε.Π. καταργούνται μετά την 1η.2.2019. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος, οι ατομικοί φάκελοι των πλοίων τηρούνται από τη Λιμενική Αρχή στην οποία υπάγεται το Τ.Κ.Ε.Π. από το οποίο εκδίδεται το Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.) κάθε πλοίου.»

2. Η παρ. 3 του άρθρου 109 του ν. 4504/2017 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Οι οργανισμοί που έχουν εξουσιοδοτηθεί, δυνάμει της απόφασης 4113.297/01/2012, υποχρεούνται να υποβάλουν φάκελο τεκμηρίωσης για τη συμμόρφωση με τα αναφερόμενα στην παράγραφο 2 του παρόντος το αργότερο μέχρι 30.9.2018, εξαιρουμένου του ειδικού ελάχιστου κριτηρίου με αριθμό 16 που προβλέπεται στην παράγραφο 2 του παρόντος. Για τη συμμόρφωση του προηγούμενου εδαφίου, εκδίδεται διαπιστωτική πράξη του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής μέχρι την 31η.1.2019. Η παράβαση της υποχρέωσης για υποβολή φακέλου τεκμηρίωσης ή η μη έκδοση διαπιστωτικής πράξης επιφέρει ανάκληση της εξουσιοδότησης προς τον οργανισμό (νηογνώμονα), η οποία επιβάλλεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.»

3. Αντικαθίσταται το τελευταίο εδάφιο της παρ. 7 του άρθρου 109 του ν. 4504/2017 ως εξής:

«Η παρούσα παράγραφος τίθεται σε ισχύ από 1.2.2019.»

4. Η ισχύς του παρόντος άρθρου αρχίζει από 30.9.2018.

#### Άρθρο 57

#### Τροποποίηση του ν. 4412/2016 (Α'147) και λοιπές διατάξεις

1. Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 7 του άρθρου 1 του ν. 4412/2016 (Α'147) η φράση «128 έως» διαγράφεται.

2. α) Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 1 του άρθρου 128 του ν. 4412/2016 μετά τη φράση «Όταν πρόκειται να εκτελεστούν δημόσια έργα ή συμβάσεις παραχώρησης έργων» προστίθεται η φράση «ή συμβάσεις έργων που υλοποιούνται ως Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) εκτιμώμενης αξίας σύμβασης» και η φράση «προβλεπόμενου συνολικού κόστους» διαγράφεται.

β) Στο πρώτο εδάφιο της παρ. 2 του άρθρου 128 του ν. 4412/2016 μετά τη φράση «Όταν πρόκειται να εκτελεστούν δημόσια έργα ή συμβάσεις παραχώρησης έργων» προστίθεται η φράση «ή συμβάσεις έργων που υλοποιούνται ως Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ).»

3. Το πρώτο εδάφιο της περίπτωσης (40) της παρ. 1 του άρθρου 377 του ν. 4412/2016 αντικαθίσταται ως εξής:

«(40) του ν. 3316/2005 (Α'42), πλην των άρθρων 2Α, της παραγράφου 2 του άρθρου 11, της παραγράφου 1 του άρθρου 42 και των άρθρων 39 και 40, τα οποία παραμένουν σε ισχύ μέχρι την έκδοση του προεδρικού διατάγματος του άρθρου 83.»

4. Στην περίπτωση β' της παρ. 2 του άρθρου 49 του ν. 4412/2016 προστίθενται εδάφια ως εξής:

«Αν κατά την κατασκευή, ανακατασκευή ή συντήρηση των έργων οποιασδήποτε κατηγορίας, που εκτελούνται ως δημόσιες συμβάσεις, συμβάσεις παραχώρησης, έργα ΣΔΙΤ ή με αυτεπιστασία, απαιτείται η μετατόπιση ή οποιαδήποτε άλλη εργασία επί του δικτύου ή των εγκαταστάσεων ύδρευσης, αποχέτευσης λυμάτων και όμβριων υδάτων, ενέργειας, τηλεθέρμανσης, τηλεπικοινωνιών, πυρόσβεσης, οδο φωτισμού, φωτεινής σηματοδότησης και κάθε είδους παρόμοιων δικτύων ή εγκαταστάσεων ή εργασίες για την πρόβλεψη διελεύσεων τέτοιων δικτύων, οι δαπάνες των εργασιών αυτών, που απαιτούνται για την αποκατάσταση της υφιστάμενης κατάστασης πριν την εκτέλεση των έργων, βαρύνουν τις πιστώσεις του υπό εκτέλεση έργου και δύνανται να εκτελούνται από την αναθέτουσα αρχή, τον αναθέτοντα φορέα ή τον κύριο του έργου, κατά τις κείμενες διατάξεις υπό την επίβλεψη του κυρίου ή φορέα εκμετάλλευσης του δικτύου, όπου απαιτείται. Σε διαφορετική περίπτωση, η αναθέτουσα αρχή, ο αναθέτων φορέας ή ο κύριος του έργου προκαταβάλλει στον κύριο ή φορέα εκμετάλλευσης του δικτύου τη δαπάνη εκτέλεσής των εργασιών, η οποία επίσης βαρύνει τις πιστώσεις του υπό εκτέλεση έργου, βάσει του προϋπολογισμού που συντάσσεται από τον φορέα εκμετάλλευσης ή τον κύριο του δικτύου, ο οποίος εν συνεχεία εγκρίνεται από την αναθέτουσα αρχή ή τον αναθέτοντα φορέα ή τον κύριο του έργου. Αν για οποιοδήποτε λόγο ο τελευταίος δεν συντάσσει προϋπολογισμό, η αναθέτουσα αρχή, ο αναθέτων φορέας ή ο κύριος του έργου δύναται να συντάξει προϋπολογισμό και να προκαταβάλλει το ποσό, οπότε ο κύριος ή ο φορέας εκμετάλλευσης υποχρεούται αμελλητί να προβεί στην εκτέλεση των εργασιών. Στις περιπτώσεις αυτές οριστικό δικαιοδοτικό της δαπάνης αποτελεί για μεν την προκαταβολή ο εγκεκριμένος προϋπολογισμός και για δε την τελική εξόφληση ο συντάσσόμενος απολογισμός που συνοδεύεται από αναλυτικά στοιχεία κόστους, τα οποία κατ' ελάχιστον περιλαμβάνουν τις συναφθείσες συμβάσεις, τα τιμολόγια των αναδοχών, των υπεργολάβων, των προμηθευτών και τις επιμετρήσεις, οπότε και τυχόν επιστρέφεται ή αποδίδεται ανάλογα η διαφορά που τυχόν προκύπτει.»

5. Το άρθρον μόνον του α.ν. 351/1968 (Α'75) καταργείται.

6. Στην παρ. 1 του άρθρου 5 του ν. 999/1979 (Α'293) διαγράφονται οι λέξεις «δαπάναις των».

7. Το άρθρο 6 και η παρ. 2 του άρθρου 7 του ν. 999/1979 (Α'293) καταργούνται.

8. Οι καταβολές που πραγματοποιούνται μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος για την πληρωμή δαπανών για τις αναφερόμενες στο άρθρο μόνο του α.ν. 351/1968 εργασίες, οι οποίες βάρυναν τις πιστώσεις έργων ή τον προϋπολογισμό αναθετούσων αρχών ή αναθετόντων φορέων των άρθρων 2 και 224 του ν. 4412/2016 αντίστοιχα, στις περιοχές Μείζονος Πρωτευούσης και Μείζονος Θεσσαλονίκης δεν πάσχουν εξ αυτού του λόγου και παράγουν όλα τα έννομα αποτελέσματά τους.

9. Οι πράξεις για έργα, μελέτες, τεχνικές και λοιπές συναφείς επιστημονικές υπηρεσίες και γενικές υπηρεσίες, που εκδίδονται μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος και είναι καταχωρητές στο ΚΗΜΔΗΣ κατ' άρθρο 38 παρ. 7 του ν. 4412/2016, παράγουν τα έννομα αποτελέσματά τους από το χρόνο έκδοσής τους, εφόσον καταχωρήθηκαν στο ΚΗΜΔΗΣ μέχρι την έναρξη ισχύος του παρόντος.

#### **Άρθρο 58** **Ρυθμίσεις ΕΔΧ οχημάτων**

1. Η περίπτωση δ' της παρ. 1 του άρθρου 89 του ν. 4070/2012 (Α'82) αντικαθίσταται ως εξής:

«δ. τα βενζινοκίνητα να έχουν κυβισμό μηχανής τουλάχιστον 1.550 κυβικά εκατοστά και άνω, τα πετρελαιοκίνητα κυβισμό μη-

χανής τουλάχιστον 1.450 κυβικά εκατοστά και άνω, τα υβριδικά, τα υγραεριοκίνητα και τα φυσικού αερίου 1.200 κυβικά εκατοστά και άνω, τα αμιγώς ηλεκτρικά να έχουν ηλεκτροκινητήρα ισχύος τουλάχιστον πενήντα (50 kw) κιλοβάτ και μπαταρία χωρητικότητας τουλάχιστον τριάντα (30 kWh) κιλοβατώραν, μπορούν δε να είναι οποιουδήποτε τύπου και παντός εδάφους.»

2. Η περίπτωση δ' της παρ. 1 του άρθρου 92 του ν. 4070/2012 αντικαθίσταται ως εξής:

«δ. Να έχουν ενιαίο χρωματισμό σε ολόκληρη την Επικράτεια, ο οποίος καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Ειδικά για την υποκατηγορία ΕΙΔΜΙΣΘ ΑΜΕΑ επιτρέπεται να διατηρήσουν το λευκό χρώμα, που ορίστηκε με το άρθρο 3 της με αριθμό 21336/462/1997 (Β'623) απόφασης του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Διαδικασία χορήγησης αδειών κυκλοφορίας Επιβατηγών Δημοσίας Χρήσης αυτοκινήτων για τη μεταφορά Ατόμων Με Ειδικές Ανάγκες (ΕΔΧ-ΑΜΕΑ), προδιαγραφές ειδικού σήματος και άλλες ρυθμίσεις για την εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 12 του άρθρου 16 του ν. 2465/1997 (Α'28), εφόσον υποβληθεί από τον ιδιοκτήτη του οχήματος, σχετική υπεύθυνη δήλωση ότι επιθυμεί τη διατήρηση του λευκού χρώματος, στην υπηρεσία Μεταφορών και Επικοινωνιών της οικείας Περιφέρειας, εντός ενός (1) μηνός από τη θέση σε ισχύ του παρόντος.»

#### **Άρθρο 59**

1. Στην παρ. 32 του άρθρου 43 του π.δ. 84/2018 (Α'156) διαγράφεται η περίπτωση γ'.

2. Στην παρ. 20 του άρθρου 53 του π.δ. 85/2018 (Α'157) διαγράφεται η περίπτωση δ'.

#### **Άρθρο 60** **Ρυθμίσεις θεμάτων αδειών οδήγησης**

1. Αντικαθίσταται η περίπτωση α' της παρ. 2 του άρθρου 94 του ν. 2696/1999 «Κύρωση Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Α'57), όπως ισχύει, ως εξής:

«α. Από πρόσωπα τα οποία δεν κατέχουν ισχύουσα ελληνική άδεια οδήγησης της κατάλληλης κατηγορίας. Η απαγόρευση αυτή δεν ισχύει για τα πρόσωπα, τα οποία εκπαιδεύονται ή εξετάζονται προκειμένου να αποκτήσουν ή ανανεώσουν συγκεκριμένης κατηγορίας άδεια οδήγησης, εφόσον είναι εφοδιασμένα με τα κατά νόμο προβλεπόμενα έγγραφα για τον σκοπό αυτόν.»

2. Στην παρ. 1 του άρθρου 7 του π.δ. 51/2012 (Α'101) η φράση «1. Η ανανέωση κάθε κατηγορίας άδειας οδήγησης επιτρέπεται να γίνει οποτεδήποτε, εφόσον ο κάτοχος της άδειας» αντικαθίσταται ως εξής: «1. Η ανανέωση κάθε κατηγορίας άδειας οδήγησης επιτρέπεται να γίνεται οποτεδήποτε πριν την ημερομηνία λήξης της, εφόσον ο κάτοχος της άδειας:»

3. Άδειες οδήγησης των κατόχων που έχουν συμπληρώσει το εβδομηκοστό τέταρτο (74ο) έτος της ηλικίας τους και υποβάλουν στις Διευθύνσεις Μεταφορών και Επικοινωνιών των Περιφερειακών Ενοτήτων της χώρας μετά τις 30.8.2018, αίτηση και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την ανανέωση της άδειας οδήγησης σε εφαρμογή της παρ. 3 του άρθρου 7 του π.δ. 51/2012 (Α'101) μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2018, εξακολουθούν να ισχύουν μέχρι την ημερομηνία προγραμματισμού της δοκιμής προσόντων και συμπεριφοράς. Η ημερομηνία αυτή δεν μπορεί να απέχει περισσότερο από τρεις (3) μήνες από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης και των απαιτούμενων δικαιολογητικών. Για την ως άνω παράταση ισχύος χορηγείται σχετική βεβαίωση από την οικεία Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών που κατατέθηκε η αίτηση.

#### **Άρθρο 61**

Επιτυχόντες του γραπτού διαγωνισμού 22/2Γ/2001 του ΑΣΕΠ, υπάλληλοι του κλάδου ΠΕ Ελεγκτών Εναερίου Κυκλοφορίας, των οποίων ο διορισμός ακυρώθηκε λόγω εσφαλμένης εκτίμησης ειδικού προσόντος διορισμού διατηρούνται στην υπηρεσία κατά αναλογική εφαρμογή της παρ. 17 του άρθρου 17 του ν.



2190/1994 (Α'28), όπως αυτή προστέθηκε με το άρθρο 2 παρ. 12 του ν. 2527/1997 (Α'206), σε κενή οργανική θέση του κλάδου τους.

### Άρθρο 62

Στην παρ. 3 του άρθρου 70 του ν. 4530/2018 (Α'59) προστίθεται εδάφιο γ' ως εξής:

«γ. Ειδικά για τα Αστικά ΚΤΕΛ και Αστικά ΚΤΕΛ Α.Ε. και τις δημοτικές επιχειρήσεις Κω και Ρόδου η προθεσμία του εδαφίου β' παρατείνεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2018.»

### Άρθρο 63

#### Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στις επιμέρους διατάξεις του.

Αθήνα, .....2018

#### ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

- |                                                                                    |                                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| 1. Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ<br>ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ<br>ΚΑΙ ΥΠΟΥΡΓΟΣ<br>ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ<br>ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ | 2. ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ                                                  |
| 3. ΕΘΝΙΚΗΣ<br>ΑΜΥΝΑΣ                                                               | 4. ΠΑΙΔΕΙΑΣ,<br>ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ<br>ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ                    |
| 5. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ<br>ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ                                                        | 6. ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ,<br>ΔΙΑΦΑΝΕΙΑΣ<br>ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΩΝ<br>ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ |
| 7. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ                                                                     | 8. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ<br>ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ                               |

#### Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

9. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ  
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

11. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ  
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

13. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ  
ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ  
ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

10. ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

12. Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ  
ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

14. Η ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

15. Ο ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ  
ΥΠΟΔΟΜΩΝ  
ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ».

#### ΟΙ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΣ

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** 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 (Σπυρίδων Λυκούδης):** Συνεπώς το Σώμα παρέσχε τη ζητηθείσα εξουσιοδότηση.

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

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

**ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Σπυρίδων Λυκούδης):** Με τη συναίνεση του Σώματος και ώρα 18.00' λύεται η συνεδρίαση για αύριο, ημέρα Πέμπτη 4 Οκτωβρίου 2018 και ώρα 9.30', με αντικείμενο εργασιών του Σώματος: α) κοινοβουλευτικό έλεγχο: συζήτηση επικαίρων ερωτήσεων και β) νομοθετική εργασία: μόνη συζήτηση και ψήφιση επί της αρχής, των άρθρων και του συνόλου του σχεδίου νόμου του Υπουργείου Οικονομικών: «I) Κεντρικά Αποθετήρια Τίτλων, II) Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/2258 και άλλες διατάξεις και III) Λοιπές διατάξεις του Υπουργείου Οικονομικών».